

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique

PARTIE PERMANENTE

Armée de l'air

CIRCULAIRE N° 646/DEF/EMAA/3/INS

relative à l'organisation du rallye des sections aériennes du territoire.

Du 21 février 1986

CIRCULAIRE N° 646/DEF/EMAA/3/INS relative à l'organisation du rallye des sections aériennes du territoire.

Du 21 février 1986

Pièce(s) Jointe(s) :

Deux annexes.

Texte abrogé :

Circulaire n° 432/EMAA/3/INS du 29 janvier 1973 (mentionnée BOC, 1979, p. 2111) et son modificatif du 15 janvier 1980 (BOC, p. 218).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 333.2.1.2.

Référence de publication : BOC, p. 3441.

1. GÉNÉRALITÉS.

Au cours du rassemblement national des réserves, organisé tous les deux ans, des équipages titulaires d'une affectation de mobilisation dans les sections aériennes du territoire (SAT), disputent une épreuve aérienne pendant leur mise en place sur la base aérienne retenue pour le rassemblement.

Les dispositions suivantes sont observées :

- chaque équipage est constitué d'un pilote et d'un observateur (ou d'un deuxième pilote faisant fonction d'observateur) ;
- les pilotes doivent être en possession d'une licence de pilote privé validée ainsi que des documents et matériels mentionnés en annexe I ;
- chaque région aérienne délègue 4 avions et 4 équipages ;
- les appareils utilisés doivent être des aéronefs monomoteurs d'une puissance totale inférieure ou égale à 200 CV, possédant une autonomie de 500 kilomètres au minimum et être la propriété d'un aéro-club.

2. MISE EN PLACE POUR LE RALLYE.

Tous les appareils rejoignent une base dite de « concentration ». Cette mise en place doit être terminée dans la matinée du jour fixé pour l'épreuve.

3. DÉROULEMENT DES ÉPREUVES.

3.1. But.

Classer, parmi les équipages désignés par les régions aériennes, les plus aptes à effectuer une navigation « visual flight rules » (VFR) imposée.

Le rallye des SAT a lieu l'après-midi sur le trajet : base de concentration, base retenue pour le rassemblement.

3.2. Épreuves.

- a). Rédaction d'un plan de vol *VFR*.
- b). Navigation minutée depuis le décollage de la base aérienne de concentration jusqu'au point d'arrivée *VFR* de la base aérienne où se déroule le rassemblement.
- c). Localisation d'après des photos aériennes d'un ou plusieurs objectifs situés sur le trajet de la navigation.
- d). Évaluation du vent moyen sur le parcours.
- e). Précision de l'atterrissage à l'arrivée au terrain de destination.

En cas de mauvaises conditions météorologiques, un trajet secondaire, sans épreuves spéciales, est prévu.

Une enveloppe contenant le détail des épreuves, ainsi que les photos aériennes, est remise aux concurrents une demi-heure avant chaque décollage. Ceux-ci sont effectués à partir de la base de concentration, de cinq minutes en cinq minutes, mais la commission de contrôle peut décider d'accroître cet intervalle pour des raisons de sécurité.

4. SYSTÈME DE COTATION.

Une commission de contrôle est chargée de la mise sur pied et du contrôle des épreuves, sous la direction d'un officier supérieur désigné par le général commandant la région aérienne sur laquelle ces épreuves sont organisées.

4.1. Principe de cotation.

Le système de cotation doit être :

- indépendant du type d'avion ;
- large et sélectif.

Il est attribué des points négatifs pour chaque erreur ou retard constaté, à partir d'un contingent de points donné au départ.

4.1.1. Cotation indépendante du type d'avion.

La commission établit, pour chaque type d'avion participant au rallye, la vitesse anémométrique moyenne en régime continu.

L'identité entre le type d'avion utilisé et le type déclaré est vérifiée par deux commissaires à l'arrivée des appareils.

Seules les vitesses sol officielles sont retenues pour le calcul des temps de trajet.

La commission calcule, sans le diffuser, le temps correspondant au trajet : base de concentration, verticale point d'entrée *VFR* de la base de destination.

Le temps réel mis sera presque toujours supérieur au temps calculé puisque les équipages ont des recherches à effectuer. Les pénalisations concernent seulement :

- le temps passé à ces recherches ;

- le temps éventuellement perdu pour des erreurs de navigation.

4.1.2. Cotation large et sélective.

Sont pénalisés :

- les erreurs sur l'identification des objectifs ;
- le retard sur l'heure de décollage ;
- les erreurs sur l'établissement du plan de vol *VFR* ;
- les retards sur le temps calculé du trajet ;
- les distances de posé des roues par rapport à la ligne blanche d'entrée de piste du terrain de destination.

4.2. Barème de cotation.

Le barème de cotation est établi par la commission en se référant à celui qui figure en annexe II.

5. DIVERS.

La commission est chargée de la mise en place sur la base aérienne de concentration des aéronefs, des cartes nécessaires pour la navigation.

Aucune compensation n'est accordée en cas de mission interrompue ou annulée pour raison technique.

La commission de contrôle doit vérifier l'application du présent règlement. Elle a toute autorité pour apporter à l'épreuve les modifications nécessitées par les circonstances et règle sans appel les cas litigieux ou non prévus par le règlement.

Le fait de participer à la manifestation entraîne l'acceptation du règlement.

A l'issue du rallye, un classement est établi et une coupe est décernée à l'équipage classé premier.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

Le général de brigade aérienne, sous-chef de l'état-major de l'armée de l'air,

LITRE.

ANNEXE I.
**DOCUMENTS ET MATÉRIELS EXIGÉS DES ÉQUIPAGES MILITAIRES DE RÉSERVE
PARTICIPANT AU RALLYE DES S.A.T.**

Pilote et observateur.

Licence.

Pièce d'identité.

106/97 concernant la période.

Ordre de mission voie aérienne.

Compte rendu d'expertise d'un centre d'expertise médicale du personnel navigant (*CEMPN*).

Carnet d'heures de vol.

Équipage avion.

Livret moteur avion.

Livret cellule.

Livret de route.

Certificat de navigabilité en cours de validité.

Extrait de l'instruction n° 2500 du 4 juin 1946 (n.i. BO) édition du 1er janvier 1985 (concernant les incidents et accidents aériens).

Certificat d'immatriculation.

Certificat d'installation radioélectrique.

Bons modèle n° 19.

Huile correspondant au type d'avion (qualité et quantité).

Nécessaire pour l'amarrage de l'avion.

Pneumatique de rechange (ou roue).

Rapport de pesée.

Licence *PTT*.

Installation radio :

- *VHF* ;

- HF = TRPP 29 (avec piles de rechange).

Matériel de navigation (règles *CRAS*, calculateur, chrono...) (les cartes sont fournies par les organisateurs).

Attestation d'assurance [copie du message adressé à la fédération nationale aéronautique (*FNA*)].

Manuel de vol.

ANNEXE II.
BARÈME DE COTATION.

Contingent de départ : 1 000 points.

	Points de pénalité.
Documentation incomplète (annexe I) par document ou matériel manquant (à l'exception de ceux qui sont définis comme éliminatoires).	10
Rédaction du plan de vol toute rubrique oubliée ou mal rédigée par rapport au plan de vol type.	5
Retard sur l'heure de D/L et le temps calculé tous les retards sont pénalisés par minute en arrondissant à la minute supérieure à partir de 30 secondes (ex. : 1 mn 30 s = 2 mn).	5
Décollage reporté.	20
Coordonnées <i>UTM</i> : pour chaque coordonnée incomplète (il faut : 2 lettres et 6 chiffres).	5
Écart < 100 m.	0
100 m < écart < 200 m.	10
200 m < écart < 500 m.	20
500 m < écart < 1000 m.	50
Écart > 1000 m.	100
Objectif non trouvé.	150
Non passage <i>TWR</i> à l'arrivée.	20
Précision à l'atterrissage.	
<i>Après</i> la bande figurant le seuil de piste :	
De 0 à 50 m, par mètre.	5
> 50 m, par mètre.	20
<i>Avant</i> la bande :	
De 0 à 10 m, par mètre.	10
> 10 m, par mètre.	40