

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES***



**Edition Chronologique**

**PARTIE PERMANENTE**

**Armée de l'air**

**CIRCULAIRE N° 645/DEF/EMAA/3/INS**

relative à l'organisation de la coupe des sections aériennes du territoire.

*Du 21 février 1986*

**CIRCULAIRE N° 645/DEF/EMAA/3/INS relative à l'organisation de la coupe des sections aériennes du territoire.**

*Du 21 février 1986*

---

*Pièce(s) Jointe(s) :*

Une annexe.

*Texte abrogé :*

Circulaire n° 540/EMAA/3/INS/1 du 2 février 1972 (mentionné BOC, 1979 p. 2111) et ses trois modificatifs des 27 mai 1977 (n.i. BOC), 11 juillet 1979 (BOC, 1981, p. 299) et 15 janvier 1980 (BOC, 1981, p. 299).

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 333.2.1.2.

*Référence de publication :* BOC, p. 3437.

---

## 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 dont la définition, les modalités d'exécution et la cotation sont données en annexe.

Le but de la compétition est de sélectionner et de classer les équipages.

Une coupe décernée par l'armée de l'air est gardée par l'équipage ayant obtenu les meilleurs résultats.

## 2. ORGANISATION.

L'organisation de la compétition est confiée par l'état-major de l'armée de l'air à la région aérienne sur le territoire de laquelle a lieu le rassemblement. Cette mission implique en particulier :

- l'accueil des avions et des équipages ;
- la désignation d'une commission de contrôle composée comme suit :
  - un officier supérieur, président ;
  - des juges (officiers d'active) ;
  - des arbitres (officiers d'active).

## 3. PARTICIPANTS.

Chaque région aérienne désigne quatre équipages.

Chaque équipage est constitué par un pilote et un observateur ou un deuxième pilote faisant fonction d'observateur.

Les pilotes et observateurs engagés dans cette compétition doivent satisfaire aux conditions ci-après :

- être membres du personnel navigant de réserve ;
- être désignés par les régions aériennes ;
- être en possession des licences, documents de bord et assurances en état de validité.

#### 4. AÉRONEFS.

Les appareils utilisés doivent être des aéronefs monomoteurs d'une puissance totale inférieure ou égale à 200 CV, et posséder une autonomie de 500 kilomètres au minimum. Ils sont la propriété d'un aéro-club. Ils doivent être équipés lors de leur prise en compte d'un ensemble émetteur-récepteur *HF* type TRPP 29. Les régions aériennes font mettre en place les TRPP 29 nécessaires à l'équipement des avions sur chaque base aérienne responsable de la prise en compte d'aéronefs.

Les types d'avions participant à la compétition figurent sur la demande d'allocation de carburant adressée à la région aérienne organisatrice de la coupe.

Ces demandes d'allocation sont transmises au président de la commission de contrôle qui demande au centre d'essais en vol (*CEV*) de fournir pour chaque type d'avion engagé la vitesse anémométrique moyenne en régime continu.

#### 5. ATTRIBUTIONS DU PRÉSIDENT, DES JUGES ET DES ARBITRES.

##### 5.1. Le président de la commission est responsable :

- du déroulement général de la compétition ;
- de la définition précise de la mission, en conformité avec les règles définies en annexe ;
- de la mise en place éventuelle d'objectifs militaires ;
- de l'application du barème de notation ;
- de la sécurité des vols.

Le président de la commission est habilité à apporter à l'épreuve aérienne toute modification nécessitée par les circonstances (météo, sécurité des vols, etc.) et à régler sans appel tous les cas litigieux ou non prévus.

##### 5.2. Les juges sont chargés :

- de vérifier, à l'arrivée des appareils, le premier jour, l'identité entre le type d'avion utilisé et le type déclaré ;
- d'établir la notation.

##### 5.3. Les arbitres sont chargés du minutage aux points de contrôle.

#### 6. DÉROULEMENT GÉNÉRAL DE LA COMPÉTITION.

La compétition débute par un briefing général dirigé par le président de la commission ; il porte sur les points suivants :

- rappel du règlement ;

- déroulement général de l'épreuve ;
- cotation des différentes phases de l'épreuve aérienne ;
- règles de sécurité.

Les équipages assistent obligatoirement au briefing.

Les éléments de la mission (points de contrôle, objectifs, etc.) leur sont fournis ultérieurement au cours de briefings particuliers.

L'espacement des décollages est laissé à l'initiative de la commission ; la mission se déroule selon les modalités d'exécution données en annexe.

Un debriefing général clôture la compétition.

## 7. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

Le décollage est refusé à tout avion en panne de radio.

Aucun rattrapage ni dédommagement n'est accordé pour une mission interrompue ou annulée pour raison technique.

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.

### 1. DÉFINITION DE LA MISSION.

La mission comprend des exercices :

- de navigation avec passage à la verticale de deux postes de guidage avancés (*PGA*) ;
- de localisation d'un objectif d'après une photo aérienne ;
- de recherche d'un objectif ponctuel ;
- de localisation et d'identification d'objectifs militaires sur itinéraire ;
- de rédaction d'un compte rendu de mission.

#### 1.1. Préparation de la mission.

Quarante-cinq minutes avant l'heure de décollage prévue chaque équipage reçoit :

- les cartes couvrant les objectifs et les *PGA* ;
- les photos aériennes ;
- un ordre fragmentaire.

L'équipage dispose de trente minutes pour préparer la mission. A l'expiration de ce délai, et sous contrôle d'un arbitre, il se rend à l'avion pour mise en route et décollage immédiat.

#### 1.2. Exécution de la mission.

##### 1.2.1. Navigation.

La navigation est minutée :

- a). Du terrain de départ au *PGA 1* dont les coordonnées sont données avant le décollage.
- b). Du *PGA 1* au *PGA 2*.
- c). Du *PGA 2* au terrain d'atterrissage.

##### 1.2.2. Recherche d'objectifs.

L'équipage exécute :

- la localisation, d'après une photo aérienne, d'un objectif situé sur le trajet rectiligne « départ *PGA 1* » ;
- la reconnaissance, à partir de la verticale du *PGA 1* d'un objectif dont les coordonnées sont données par radio (TRPP 29) ;
- la recherche, l'identification et la localisation à partir d'un *PGA 2* d'objectifs militaires sur itinéraire défini au cours du briefing.

Dans tous les cas, il lui est demandé de rapporter une description aussi précise que possible des objectifs. En outre, il doit indiquer en coordonnées *UTM* (universal transverse mercator) la position des objectifs.

## 2. COTATION.

### 2.1. Principe.

La cotation est basée sur :

- l'exactitude du renseignement ;
- la rapidité d'exécution ;
- la clarté, la concision du compte rendu.

### 2.2. Classement.

La cotation s'effectue en attribuant des points négatifs pour chaque erreur ou retard constaté, à partir d'un contingent de points donné au départ.

Le classement des équipages s'obtient par soustraction du total des points de pénalisation.

### 2.3. Exactitude des renseignements donnés dans le compte rendu.

Photo :

- coordonnées *UTM* ;
- nom de l'objectif.

Objectif donné par le PGA 1 ;

- localisation (3 critères) ;
- aspect (6 critères).

Objectifs sur itinéraire :

- localisation (3 critères) ;
- aspect (6 critères).

### 2.4. Rapidité d'exécution.

2.4.1. Heure de décollage respectée (T0).

2.4.2. Temps de navigation de l'heure réelle de décollage jusqu'à la verticale du PGA 1 (T1).

2.4.3. Temps s'écoulant entre la fin de transmission radio PGA 1 et l'atterrissage (T2).

**Nota.**

Il n'y a pas de compte rendu radio verticale PGA 2.

2.4.4. Temps de rédaction du compte rendu (T3).

### 2.5. Système de cotation.

La cotation est indépendante du type d'avion engagé, auquel est associée une vitesse anémométrique moyenne en régime continu (voir 4). Celle-ci sert de référence pour le calcul des vitesses-sol officielles.

2.5.1. Seules les vitesses-sol officielles, calculées, en fonction des renseignements météorologiques sont retenues pour le calcul des temps de trajet.

2.5.2. La commission calcule, sans les diffuser, le temps (t1) correspondant au trajet « terrain de départ — verticale PGA 1 » puis le temps (t2) correspondant au trajet « verticale PGA 1 (fin de transmission radio) — objectif PGA 2 — objectifs sur itinéraire — retour au terrain ».

2.5.3. Les temps réels mis (T1) et (T2) sont comparés aux temps calculés (t1) et (t2).

## **2.6. Barème de cotation.**

Le contingent de points donné au départ est de 1 000 points.

### **2.6.1. Pénalisations concernant la localisation des objectifs.**

Erreur sur le nom de l'objectif (village le plus proche éventuellement) — 10 points.

Coordonnées des objectifs (en *UTM*) : pour chaque coordonnée partielle (abscisse et ordonnée) :

- écart < 100 mètres = 0 ;
- par tranche de 100 m (entre 100 et 2 000 m) : — 5 points ;
- écart > 2 000 m : — 100 points ;
- objectif non trouvé : — 150 points.

### **2.6.2. Pénalisations relatives à la description des objectifs : donnés par le PGA 1, sur itinéraires.**

Les caractéristiques demandées sont :

- localisation :
  - coordonnées *UTM* (barème voir 4) ;
  - village le plus proche (voir 2.6.1) ;
  - camouflage éventuel ;
- aspect :
  - fixe ou mobile ;
  - armement ;
  - forme ;
  - nombre ;
  - grosseur ;
  - couleur.

Pour ces 7 dernières caractéristiques, les pénalisations prévues sont :

- élément mal écrit : — 5 points ;
- élément omis ou faux : — 10 points ;
- mot d'interprétation difficile ou douteux : — 1 point ;
- mot superflu : — 1 point.

**2.6.3. Pénalisations dues aux retards.**

Décollage reporté : — 20 points.

Retard 3 points par minute (temps arrondi à la minute supérieure à partir de 30 secondes).

**3. COMPTE RENDU.**

A l'issue de la mission, chaque équipage rédige un compte rendu. La forme et le temps impartis pour sa rédaction sont fixés par le président de la commission.