

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES***



**Edition Chronologique**

PARTIE PERMANENTE

Armée de l'air

**CIRCULAIRE N° 542/EMAA/3/INS/1**  
relative à l'organisation de la coupe Fouga.

*Du 2 février 1972*

# **CIRCULAIRE N° 542/EMAA/3/INS/1 relative à l'organisation de la coupe Fouga.**

*Du 2 février 1972*

---

*Pièce(s) Jointe(s) :*

Une annexe.

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

*Référence de publication :* Mention BOC, 1979, p. 2111.

---

## **1. GÉNÉRALITÉS.**

Au cours du rassemblement national annuel des réserves, un certain nombre d'équipages de réservistes sélectionnés par la F.A.Tac. — 1<sup>re</sup> RA, le CAFDA et le CEAA disputent sur C.M. 170 une épreuve aérienne dont la définition, les modalités d'exécution et la notation sont données en annexe.

Une coupe est décernée par les associations nationales de cadre de réserves de l'armée de l'air (ANORAA et ANSORAA). Cette coupe est gardée par l'escadre aérienne à laquelle appartient l'équipage.

## **2. ORGANISATION.**

L'organisation de la compétition est confiée par l'EMAA à la région aérienne sur le territoire de laquelle a lieu le rassemblement. Cette charge implique :

- 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 équipage est constitué par un pilote et un observateur (ou éventuellement un deuxième pilote faisant fonction d'observateur).

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

- être membre du personnel navigant de réserve ;
- être désigné par le grand commandement ;
- avoir effectué sur C.M. 170 l'entraînement annuel prévu.

## **4. ATTRIBUTIONS DU PRÉSIDENT, DES JUGES ET DES ARBITRES.**

4.1. 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 des objectifs militaires ;
- du respect du barème de notations ;
- 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.

4.2. Les juges établissent la notation des concurrents en fonction :

- du barème de notation ;
- des comptes rendus (misreps) ;
- des résultats de l'arbitrage.

4.3. Les arbitres doivent noter le temps de préparation de la mission et les heures de passage aux points de contrôle.

4.4. Les résultats sont transmis aux bureaux des associations nationales qui décident de l'attribution de la coupe.

## 5. 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 (et en particulier minimapétrole au 2<sup>e</sup> passage verticale *PGA* et à la présentation dans le circuit).

Les équipages assistent obligatoirement à ce briefing.

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

Les décollages sont espacés de 30 minutes, et la mission se déroule selon les modalités données en annexe.

## 6. DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

Le décollage est refusé à tout avion en panne radio.

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

Les vols doivent être exécutés entièrement en condition *VMC*.

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

**BRET.**

## ANNEXE.

### 1. DÉFINITION DE LA MISSION.

La mission comprend :

- une navigation vers un *PGA* ;
- une recherche d'objectif ponctuel ;
- une reconnaissance sur zone ou sur itinéraire terminée par un deuxième passage à la verticale du *PGA*.

#### 1.1. Préparation de la mission.

45 minutes avant l'heure de décollage prévue, chaque équipage reçoit :

- les cartes au 1/500 000 de la région survolée ;
- les cartes au 1/100 000 couvrant le *PGA* et les objectifs ;
- un ordre fragmentaire.

L'équipage dispose de 30 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.

Elle s'effectue à 1 000 pieds sol ; le régime et la vitesse indiquée sont déterminés par l'équipage de manière à réaliser une vitesse sol de 8 km/minute.

Après le décollage, l'appareil effectue un passage à la verticale de la tour : le TOP départ est pris à ce moment-là.

L'équipage contacte le *PGA* 3 minutes avant la verticale de celui-ci puis annonce « TOP — 1<sup>re</sup> verticale ».

Le *PGA* note l'heure du passage et l'écart estimé avec la verticale.

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

Dans le temps qui lui a été notifié par la fiche de mission, l'équipage exécute :

- la reconnaissance de l'objectif ponctuel ;
- la reconnaissance sur zone ou sur itinéraire.

Dans les deux cas, il lui est demandé de rapporter une description aussi précise que possible des objectifs. En outre, dans la reconnaissance sur zone ou itinéraire, il doit indiquer, en coordonnées *UTM*, la position des objectifs.

A l'issue de cette reconnaissance, l'équipage effectue un deuxième passage à la verticale du *PGA* qui note le TOP dans les mêmes conditions que précédemment.

## 2. COTATION.

### 2.1. Principe.

Attribution de points positifs sanctionnant le respect de l'horaire, la qualité et l'exactitude des renseignements recueillis.

### 2.2. Classement.

Le classement des équipages s'effectue par addition des points positifs obtenus.

### 2.3. Cotation.

#### 2.3.1. Définitions.

T0 : temps de passage verticale tour.

T1 : temps calculé du 1<sup>er</sup> passage à la verticale du *PGA*.

T'1 : temps réel du 1<sup>er</sup> passage à la verticale du *PGA* (1).

T2 : temps calculé de passage à la verticale du premier objectif.

T'2 : temps réel de passage à la verticale du premier objectif (1) (2).

T3 : temps calculé du 2<sup>e</sup> passage à la verticale du *PGA*.

T'3 : temps réel du 2<sup>e</sup> passage à la verticale du *PGA* (1) (2).

#### 2.3.2. Notation.

##### 2.3.2.1. Temps.

Écart entre T1 et T'1 :

- de 0 à 10" : 200 points ;
- de 10 à 20" : 100 points ;
- de 20 à 30" : 50 points ;
- de 30" à 1' : 20 points ;
- de 1' à 1'30" : 10 points ;
- de 1'30" à 2' : 5 points ;
- > 2' : 0 point.

Écart entre T2 et T'2 : idem.

Écart entre T3 et T'3 :

- de 0 à 30" : 200 points ;
- de 30" à 1' : 100 points ;

- de 1' à 2' : 50 points ;
- de 2' à 3' : 20 points ;
- de 3' à 5' : 10 points ;
- > 5' : 0 point.

#### 2.3.2.2. Renseignements.

A) Premier objectif donné au sol à reconnaître.

L'appréciation du nombre de points à accorder est laissée au président de la commission en fonction de la nature de l'objectif à reconnaître ; le maximum est fixé à 200 points.

B) Reconnaissance sur zone ou itinéraire : l'appréciation sera portée :

a). Dans les mêmes conditions que ci-dessus sur la valeur du renseignement. Le maximum de points possibles est fixé à 300.

b). Sur la précision des coordonnées *UTM* fournies :

- 0 point pour un écart  $> 1$  km ;
- 20 points pour  $1 \text{ km} > e > 500 \text{ m}$  ;
- 50 points pour  $500 \text{ m} > e > 300 \text{ m}$  ;
- 100 points pour  $300 \text{ m} > e > 100 \text{ m}$  ;
- 150 points pour  $100 \text{ m} > e > 0 \text{ m}$ .

### 3. COMPTE RENDU.

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

---

(1) La navigation est effectuée à la vitesse sol de 8 km/minute.

(2) Ces temps sont pris par rapport au T'1 ce qui permet de ne pas pénaliser le candidat une seconde fois pour une erreur commise à l'aller vers le PGA.