



Fédération Française Aéronautique

**CONSEILS
pour les
nouveaux pilotes
participants au
RALLYE AERIEN**

Table des matières

	Pages
Finalités du Rallye Aérien	3
Une Epreuve de découverte	3
Vos priorités du Jour	3
Le Contenu de l'enveloppe	3
à partir de l'énoncé	3
à partir de la fiche horaire	4
Suivre le TRAIT et le CHRONO (1/2)	4
Suivre le TRAIT et le CHRONO (2/2)	4
Points de Contrôle : SP, CPx, FP	4
Cas Particulier du SP (Start Point)	4
Les Photos en Route et les CIBLES...	4
Les PHOTOS et les CIBLES (suite)	5
Comment remplir le CR d'observations	5
L'atterrissage de précision	5
Le retour au sol	5
Rappels sur les pénalités	5
Les Résultats, les Réclamations	6

FINALITES du Rallye Aérien

But de l'organisation : *augmenter la précision, l'aisance des pilotes et donc la sécurité des vols.*

Il s'agit de suivre précisément une route, de respecter un horaire, de regarder dehors et d'observer l'environnement, et enfin d'atterrir sur une piste courte et étroite. Il s'agit d'opérations HABITUELLES pour un breveté pilote privé.

But des pilotes : *réaliser une navigation parfaite.*

Une Epreuve de découverte

Vol à vue => regardez DEHORS
Rallye aérien => qualité totale, pas une épreuve de vitesse
Vous volez ... comme d'HABITUDE
Capacités exceptionnelles = AUCUNE
Le Commandant de Bord = c'est VOUS
1er rallye => découverte ; demain => pilote plus à l'aise.

Vos PRIORITES du Jour

- Tracer le circuit
- Suivre le trait
- Respecter grosso modo les chronos
- Repérer les points tournants (CP)
- Observer les photos et les cibles en-Route
- Atterrir normalement
- Abandonner, quand les conditions MTO ou autres ne sont plus réunies.

Regardez DEHORS ! C'est du VFR !!

Le Contenu de l'ENVELOPPE

1. l'ENONCE de la navigation
2. les Consignes Particulières
3. la FICHE Horaire
4. un jeu de photos des CP (ou supposées telles) marquées par leur nom : SP, CP1, CP2, ..., FP
5. un jeu de photos En-Route (lettres A, B, C...)
6. le formulaire de Compte Rendu d'OBSERVATIONS.

Vérifiez le Contenu !

à partir de l'ENONCE ...

Le NAVIGATEUR recherche les points sur la carte et trace les branches. Pendant ce temps-là, le PILOTE découpe et affiche les photos. La Carte, l'Enoncé, le Tracé

1. l'ENONCE est en clair (*église, croisement ...*)
2. les UNITES pour tracer :
 - Km/NM (*double règle et compas pour tracer des cercles*)
 - RV/RM (*déclinaison*), To/From (*par rapport à un repère*)
3. Préparer la CARTE au sol (*centres des Aéroports, longitudes/latitudes sur les bords ...*)
4. Vérifier grâce à la durée de la branche (*avec la règle en minutes + le compas*)
5. Les branches ne se croisent jamais (*pas de huit*).

à partir de la FICHE HORAIRE ...

Le Navigateur MINUTE les branches (*grâce à la règle graduée en minutes*).

Suivre le TRAIT et le CHRONO (1/2)

1. Regarder DEHORS
2. Hauteur d'environ 1000 ft
3. Le CAP, marqué par le navigateur, sert à confirmer
4. Toujours vers l'AVANT, pas de 360°, pas d'écarts supérieurs à 90°
5. Si Branche, ou CP, non faisable, NE FAITES PAS. Déposer une réclamation au retour (*mais probable erreur personnelle de tracé de navigation*).

La Sécurité est PRIORITAIRE !

Suivre le TRAIT et le CHRONO (2/2)

1. Comparez votre temps de passage aux moustaches tracées le long du trait
2. Si écart ± 10 secondes, rien ne bouge
3. Si écart ± 20 secondes, corrigez franchement
4. Si retard supérieur à 150 secondes, coupez court
5. Si vous êtes perdus, montez (*vous verrez mieux et plus loin*).

Décidez, Appliquez, REGARDEZ DEHORS !

Points de Contrôle : SP, CPx, FP

Ce que vous avez à faire :

1. Repérer les CP à l'avance (*relisez l'énoncé*)
2. Passer vertical et dans le bon sens, à l'heure indiquée sur votre fiche horaire
3. Observer la lettre au sol (*parfois il n'y en a pas*)
4. Juger si la photo du CP (*marquée CPn*) représente bien le lieu survolé
5. Prendre le cap de la Branche suivante
6. Remplir la feuille de compte rendu d'observations.

Pas de vol lent, au franchissement des CP !

Cas Particulier du SP (Start Point)

Pour rejoindre le SP :

- 1- RESPECTEZ les consignes locales
- 2- PRESENTEZ-VOUS dans l'axe de la branche SP-CP1

Minuter la branche avant le SP.

Les Photos en-Route et les CIBLES ...

Où sont-elles ?

Partout SAUF :

- dans les 5 premiers nautiques après le SP
- dans un rayon de 0,5 NM autour des CP

Les PHOTOS et les CIBLES (suite)

1. Tous les sujets des PHOTOS En-Route (marquées par des lettres) :
 - sont situés le long du parcours, **à moins de 300 mètres** de la trajectoire idéale ;
 - ont été photographiées sous un angle de moins de 45° par rapport à la marche.
2. Toutes les CIBLES ont été placées le long du parcours :
 - **à moins de 100 mètres** de la trajectoire idéale,
 - dans le sens de la marche.

Pour voir des photos et des cibles, il faut regarder ... DEHORS !

Comment remplir le CR d'observations

Notez HH:MM:SS de chaque observation !

L'atterrissage de précision

- 1 - Le porte-avions
- 2 - Ce qui est jugé : impact du train principal
- 3 - Respectez les consignes locales

Atterrissez NORMALEMENT !

Le RETOUR au SOL

Ce que vous avez à faire :

1. Rouler selon les consignes locales
2. Arrêter le moteur
3. Relire votre CR d'observations (*quelques minutes disponibles*)
4. Rendre votre CR d'observation aux commissaires
5. Aller attendre votre tour devant la salle de débriefing
6. Débriefing

Ne communiquez pas avec les autres équipages, jusqu'au débriefing !

Rappels sur les PENALITES

- 1 - Les observations :
 - observé = 0 point
 - non-observé = 50 points
 - mal observé = 100 points
- 2 - Les temps de passage :
 - 1 seconde d'écart = 2 points (franchise de 2" et maxi de 300 points)
 - non-observé = 300 points
- 3 - Atterrissages durs ou acrobatiques = 200 points
- 4 - Infractions (règles de l'air, règles du rallye...) : 300 à 600 points

Pour bien commencer, suivez le TRAIT !

Les Résultats, les Réclamations

Les résultats :

- observations : résultats connus dès le débriefing,
- atterrissages : sur rapport des juges,
- temps de passage : par déchargement des Bayo-Logs (enregistreurs GPS).

Les Réclamations :

- par écrit dans la 1/2 heure qui suit la remise individuelle des résultats...

Soyez PRUDENTS et EFFICACES...

Bons Vols à TOUS !



Fédération Française Aéronautique