

RALLYE INTERCLUBS 2011

FICHE D'INSCRIPTION EQUIPAGE

AERoclub D'APPARTENANCE :

Pilote 1 :

NOM : Prénom(s) Qualification :¹

Pilote 2

NOM : Prénom(s) : Qualification :²

Avion utilisé :

Type : Constructeur :

¹ EP ou BB ou PPL ou PAX ou autre

² EP ou BB ou PPL ou PAX ou autre

Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et priment sur le résultat final.

REGLEMENT DU RALLYE

Article 1.

Le rallye aérien interclubs se déroulera du 1^{er} juin 2011 au 25 septembre 2011.

Article 2. Les équipages seront constitués au sein de chaque aéroclub, sans conditions particulières hormis le fait **qu'au moins un membre d'équipage doit être détenteur au minimum d'une licence PPL(A) en état de validité. La validité de la licence étant de la responsabilité du pilote détenteur.**

Article 3. Les dossiers sont disponibles auprès des aéroclubs participants, charge à chaque aéroclub de fournir le tirage papier aux équipages inscrits pour le rallye.

Article 4. Les épreuves sont au nombre de 6 (six), à savoir :

Epreuve n°1 :.....	La navigation.....	1000 points.
Epreuve n°2 :.....	Les tampons.....	1000 points.
Epreuve n°3 :.....	La précision d'atterrissage.....	1000 points.
Epreuve n°4 :.....	La reconnaissance, identification.....	1000 points.
Epreuve n°5 :.....	Le « yeti ou yeti pas ».....	1000 points.
Epreuve n°6 :.....	Le théorique.....	1000 points.

Article 5. Les différentes épreuves peuvent être effectuées à n'importe quelle date durant la période précisée à l'article 1, sauf pour l'épreuve de précision d'atterrissage qui se déroulera à une date qui sera précisée au cours des 10 premiers jours de juin, avec une séance de rattrapage fin août début septembre.

Article 6. Toutes les photos à joindre au dossier équipage le seront sur tirage papier avec indications au dos des lieux représentés ainsi que le nom de l'équipage.

Article 7. Les dossiers devront être rendus le 25 septembre 2011 au plus tard. Il serait souhaitable que les écritures portées dans le dossier par les équipages soit facilement « déchiffrables » par les correcteurs sous peine de pénalités.

Article 8. La proclamation des résultats se fera selon des modalités à définir par les Présidents des Aéroclubs participants.

L'esprit de compétition peut-être présent pour le rallye mais chaque participant doit avoir à l'esprit que la **SECURITE DES VOLS PRIME AVANT TOUT**. Consultez les NOTAM avant chaque vol.

Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et priment sur le résultat final.

LES EPREUVES – BAREMES.

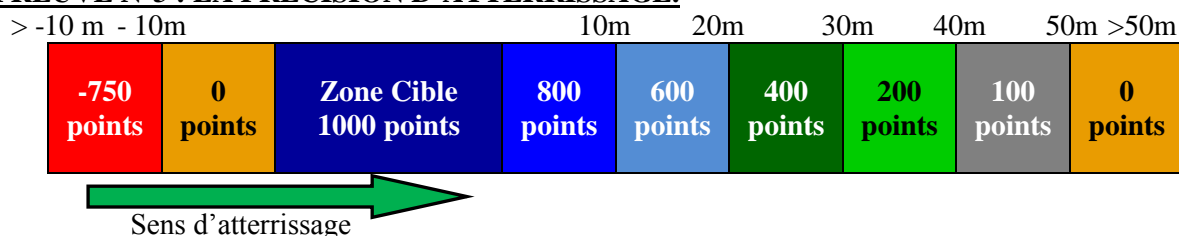
EPREUVE N°1 : LA NAVIGATION.

Trajet à tracer sur la carte en annexe : 100 points.
Tableau à compléter : 100 points.
Photos des points tournants : 5x160 points.
SCORE MAXIMUM/ **1000 POINTS.**

EPREUVE N°2 : LES TAMPONS.

Tampons valides : 8x100 points.
Tampou d'un terrain à plus de 100 nautiques : bonus de 200 points.
Tampou de votre terrain de stationnement : - 200 points.
Tampou d'un terrain participant manquant : - 100 points.
SCORE MAXIMUM/ **1000 POINTS.**

EPREUVE N°3 : LA PRECISION D'ATTERRISSAGE.



SCORE MAXIMUM/ **1000 POINTS.**

EPREUVE N°4 : RECONNAISSANCE, IDENTIFICATION.

Nom du constructeur : 5x 100= 500 points.
Type ou modèle de l'appareil : 5x100 = 500 points.
SCORE MAXIMUM/ **1000 POINTS.**

EPREUVE N°5 : YETI OU YETI PAS ?

Réponse correcte (oui ou non) : 5x 80 = 400 points.
Nom du lieu : 5x 80 = 400 points.
4 photos aériennes sur 5 4x 40 = 160 points.
Tracé du polygone sur l'annexe 1 40 points
SCORE MAXIMUM/ **1000 POINTS.**

EPREUVE N°6 : LE THEORIQUE.

Module A : Réglementation..... 10 x 40 = 400 points.
Module B : Mécanique du Vol. 150 points.
Module C : Préparation du Vol. 150 points.
Module D : Facteurs humains..... 150 points.
Module E : Communications..... 150 points.
SCORE MAXIMUM/ **1000 POINTS.**

Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et priment sur le résultat final.

EPREUVE N°1 : LA NAVIGATION.

Cette épreuve consiste à effectuer une navigation dont le tracé est à « décrypter » d'après les renseignements ci-dessous. Une photo aérienne sur papier de chaque point tournant devra être jointe au dossier. Vous devrez également compléter le tableau au bas de cette page et porter le tracé sur la carte en annexe 1.

Le point n° 1, départ de la navigation est défini par ses coordonnées, à savoir :

Long / Lat	Degrés	Minutes	Secondes	Résultats
Nord	Lot et Garonne	Côte d'Or	Manche	N 47° 21' 50''
Est	Alpes Maritimes	Ardèche	Calvados	E 006° 07' 14''

Indice 1 : ma troisième lettre de l'alphabet.

Du point n°1 vers le point n°2 : cap vrai 319° distance **7,65 cm = 38,25 km = 20,65 NM.**

Indice 2 : Nettoyons pas long. = **LAVONCOURT**

Du point n°2 vers le point n°3 : cap vrai 338,5° distance **6,45 cm = 32.25 km = 105805 pieds.**

Indice 3 : Le sol qui m'a vu venir au monde. = **TERRE NATALE**

Du point n°3 vers le point n°4 : cap vrai 205° distance **9 cm = 45 km = 49210 yards.**

Indice 4 : Point d'eau Bleu, Blanc, Rouge. = **FONTAINE FRANCAISE**

Du point n°4 vers le point n°5 : cap vrai 110° distance **13,75 cm = 68,75 km**

Indice 5 : C'est en faisant ça que les roues tournent. = **ROULANS**

	Nom du point tournant	Latitude	Longitude
Point n° 1, départ de nav	1 Moncey	N 47° 21' 50''	E 006° 07' 14''
Point n° 2	2 Lavoncourt	N47° 37' 30''	E 005° 47' 11''
Point n° 3	3 Terre Natale	N 47° 53' 45''	E 005° 37' 15''
Point n° 4	4 Fontaine Française	N 47° 31' 30''	E 005° 22' 10''
Point n° 5	5 Roulans	N 47° 18' 57	E 006° 13' 55''

Maximum possible : 1000 points.

Références Google Earth

Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et piment sur le résultat final.

EPREUVE N°2 : LES TAMPONS.

Pas de tampon de votre terrain de stationnement.

Tampons des autres terrains participants obligatoires.

1 terrain à plus de 100 nautiques de votre terrain de stationnement pour le bonus de 200 points.

Terrain : Date :	Terrain : Date :
Terrain : Date :	Terrain : Date :
Terrain : Date :	Terrain : Date :
Terrain : Date :	Terrain : Date :

Maximum possible : 1000 points.

Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et priment sur le résultat final.

EPREUVE N°3 : PRECISION D'ATTERRISSAGE

Cette épreuve aura lieu à Vesoul. Les dates retenues seront précisées au cours des 10 premiers jours de juin, avec une séance de rattrapage fin août début septembre.

Il faut que les roues du train principal touchent dans une zone de 20 m de longueur pour marquer le maximum de points.

La présence à bord des deux membres d'équipage n'est pas obligatoire.

Vous aurez droit à trois atterrissages de reconnaissance, le quatrième et dernier et lui seul sera pris en compte pour la notation.

> -10 m - 10m			10m	20m	30m	40m	50m	>50m
-750 points	0 points	Zone Cible 1000 points	800 points	600 points	400 points	200 points	100 points	0 points

Le type de circuit (standard, basse hauteur, etc.) et la configuration avion sont laissés à l'initiative du commandant de bord.

Les manœuvres dangereuses (approches excessivement basses, « appontage ») seront sanctionnées par une pénalité de 300 points.

Un rebond sera sanctionné par une pénalité de 100 points.

Barème :

>10 m avant la zone cible :	750 points
Entre – 10 m et la zone cible :	0 point
Dans la zone cible :	1000 points
Entre 0 et 10 m après la zone cible :	800 points
Entre 10 et 20 m après la zone cible :	600 points
Entre 20 et 30 m après la zone cible :	400 points
Entre 30 et 40 m après la zone cible :	200 points
Entre 40 et 50 m après la zone cible :	100 points
Plus de 50 m après la zone cible :	0 point
1 rebond.....	- 100 points

Maximum possible : 1000 points.

Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et priment sur le résultat final.

EPREUVE N° 4 : RECONNAISSANCE, IDENTIFICATION AVIONS

Pour cette épreuve, il vous sera demandé d'identifier ces aéronefs en notant le nom du constructeur et le type de l'appareil. Cinq aéronefs vous sont proposés ; donnez le nom du constructeur et le type de l'appareil.



Constructeur : **Cessna**
Type : **C 195**



Constructeur..... **De Havilland Canada**
Type : **DHC-1 Chipmunk**



Constructeur : **Morane-Saulnier**
Type : **MS-760 Paris**



Constructeur : **Lockheed**
Type : **C-121C Super Constellation**



Constructeur : **Grumman**
Type : **F8F-2P Bearcat**

Maximum possible : 1000 points.

Référence : Jetphotos.net

Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et piment sur le résultat final.

EPREUVE N°5 : YETI OU YETI PAS ?

Un polygone « terrains participants » vous est proposé, à savoir : Vesoul, Montbéliard, Besançon La Vèze, Gray, Vesoul. A vous de voir si les lieux représentés par les cinq photos ci-dessous se situent ou non dans le polygone. Complétez le tableau en bas de page. Ramenez une photo aérienne d'au moins 4 des 5 endroits.

PHOTO N° 1

Photo 1 : groupe Est d'éoliennes du Lomont



PHOTO N°2

Photo 2 : Autechaux



Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et priment sur le résultat final.

PHOTO N° 3

Photo 3 : Rioz



Photo 4 : Ornans

PHOTO N° 4



Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et priment sur le résultat final.

Statue de la liberté New-York.



N° PHOTO	LIEU REPRESENTE	DANS LE POLYGONE OU PAS OU PAS (OUI OU NON)
1	GROUPE EST D'EOLIENNES DU LOMONT	NON
2	AUTECHAUX	OUI
3	RIOZ	OUI
4	ORNANS	NON
5	STATUE DE LA LIBERTE	NON

Maximum possible : 1000 points.

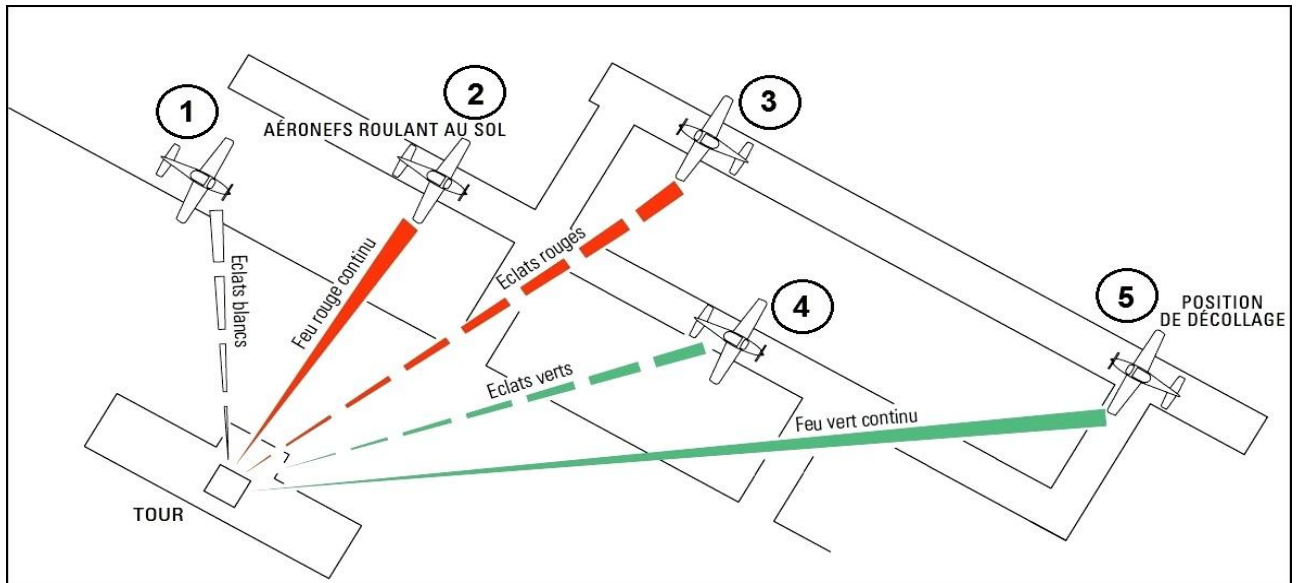
Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et priment sur le résultat final.

EPREUVE N°6 : LE THEORIQUE.

Module A : Réglementation.

400 points

Complétez les schémas ci-dessous :



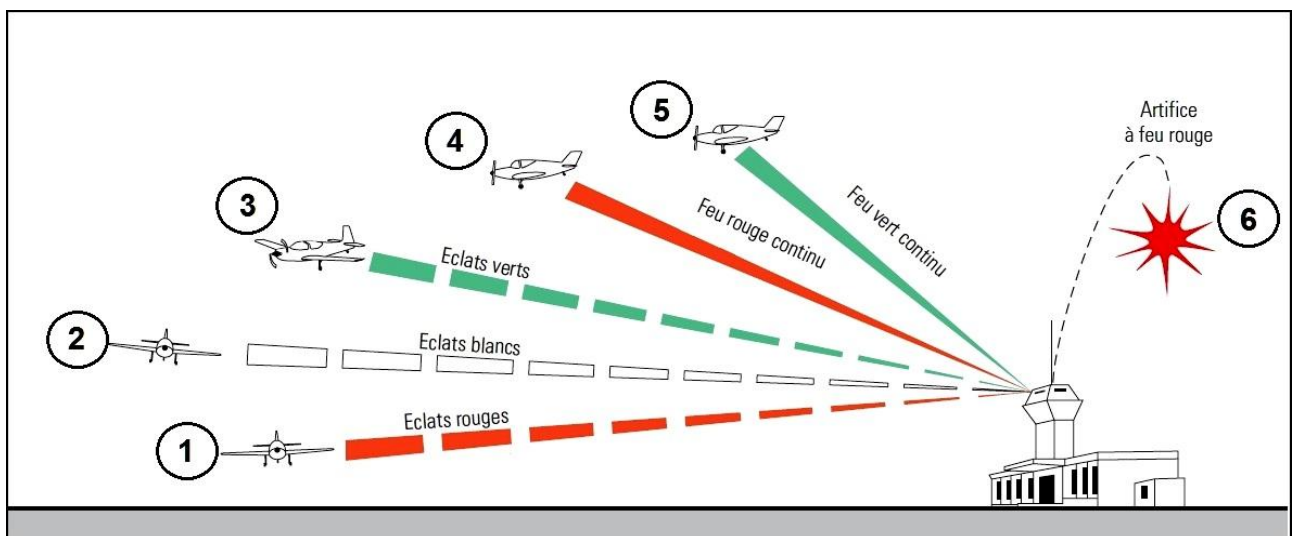
1 : retournez à votre point de départ sur l'AD

2 : arrêtez

3 : dégagez l'aire d'atterrissage en service

4 : vous êtes autorisé à circuler

5 : vous êtes autorisé à décoller



1 : aérodrome dangereux, n'atterrissez pas

2 : atterrissez et gagnez l'aire de trafic

3 : revenez pour atterrir

4 : cédez le passage à un autre aéronef et restez dans le circuit

5 : vous êtes autorisé à atterrir

6 : quelle que soient les instructions antérieures

n'atterrissez pas pour le moment

Référence atlas VAC, gen63

Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et piment sur le résultat final.

Module B : Mécanique du Vol. 150 points

Votre avion décroche en ligne droite à 45 KT. Vous voulez virer en palier à 60° d'inclinaison. La vitesse minimale pour le faire, compte tenu d'une marge de sécurité de 30% par rapport au décrochage est de :

- A 45 KT.
- B 64 KT.
- C 83 KT.
- D 59 KT.

Module C ; Préparation du Vol. 150 points

Entre deux repères, la route vraie est $R_v = 135^\circ$ et la distance de 10NM.

A la verticale du repère origine vous prenez le cap 135°, et au bout de 6 minutes, à la vitesse propre de 60 kts, vous apercevez sur votre travers droit le repère destination.

Vous en déduisez que le vent est de secteur :

- A ouest.
- B est.
- C sud.
- D nord.

Si on aperçoit le repère à droite, c'est que le vent nous a poussé sur la gauche. Sur une route 135°, ça signifie que le vent vient soit du sud, soit de l'ouest.

On a mis 6 minutes pour arriver au niveau du repère. Or, à 60 kt, pour parcourir 10 NM, il faut 10 minutes.

Nous sommes en avance, donc le vent vient en partie de l'arrière.

C'est donc un vent d'ouest.

Module D : Facteurs humains. 150 points

Le mal des transports peut être combattu par :

- 1 - une aération cabine avec air frais.
- 2 - une mise en œuvre du chauffage.
- 3 - un passage en place la plus arrière possible.
- 4 - un regard vers l'extérieur.
- 5 - une occupation de l'esprit (pilotage...).
- 6 - une habitude du vol.

(Choisir la combinaison exacte la plus complète) :

- A 1 - 4 - 5 - 6.
- B 1 - 3 - 6.
- C 2 - 4 - 5 - 6.
- D 2 - 3 - 6.

Le mal des transports peut être dû à plusieurs facteurs : - l'appréhension, le manque d'habitude ;

- la chaleur ; - le conflit entre les sensations de l'oreille interne et la vue.

Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et priment sur le résultat final.

Module E : Communications. 150 points

Est obligatoire le collationnement :

(Choisir la combinaison exacte la plus complète) :

1 - des calages altimétriques.

2 - de la piste en service.

3 - de la météo.

4 - des clairances.

5 - des informations de trafic.

6 - des codes transpondeurs.

7 - du vent.

8 - du cap et du niveau.

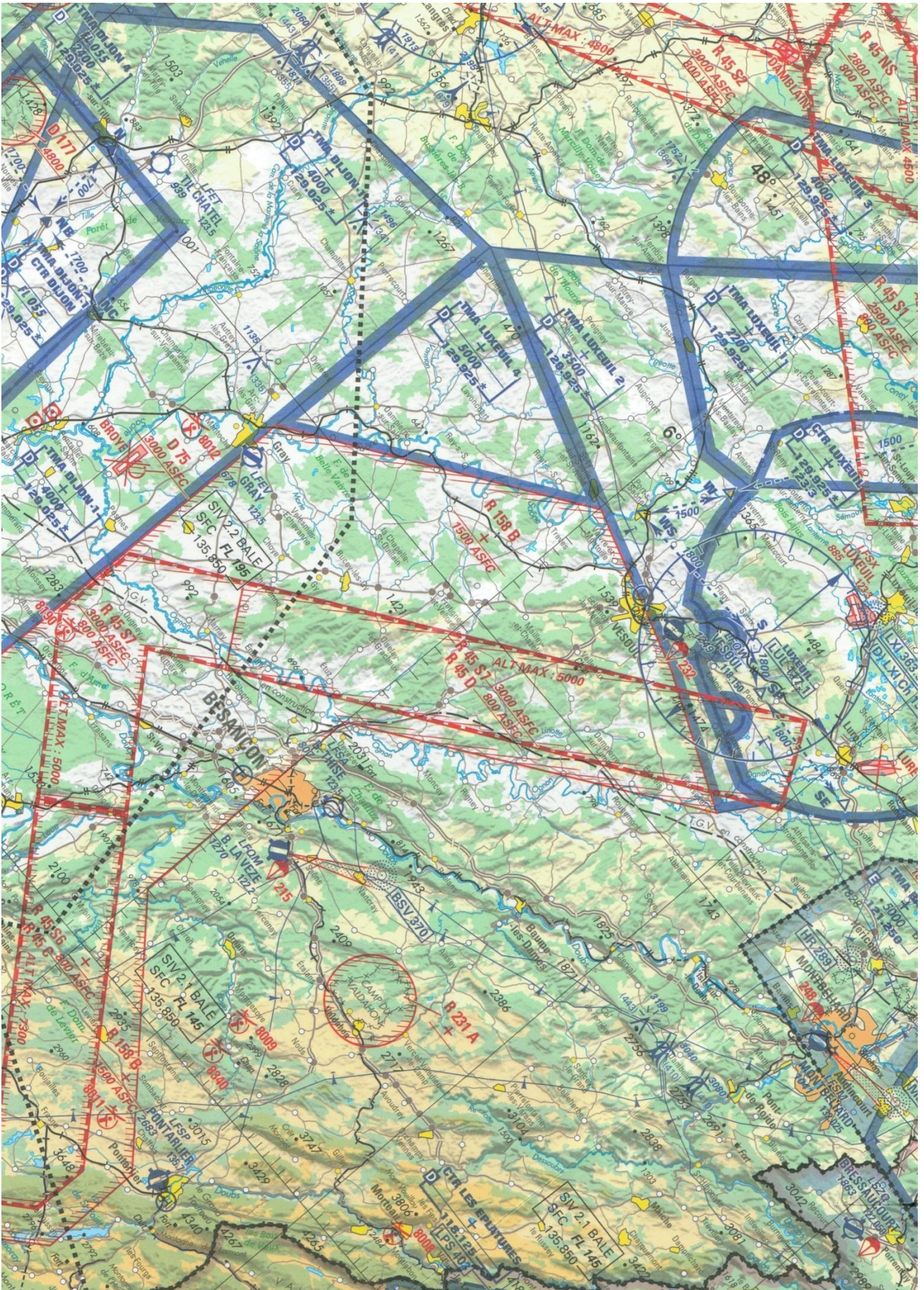
- A 1, 2, 4, 6 et 8.
B 1, 3, 4, 5, 6 et 8.
C 1 à 8.
D 1, 2, 4 et 7.

Un pilote collationne les clairances. Les éléments suivants d'une clairance sont répétés par le pilote :

- Fréquence ;
- Code transpondeur ;
- Calage altimétrique ;
- Route ATS ;
- Niveau ;
- Cap ;
- Vitesse ;
- Taux d'évolution dans le plan vertical ;
- Indicatif du SID ou de la STAR ;
- Départ omnidirectionnel ;
- Procédure d'approche ;
- Heure d'Approche Prévue (HAP) ;
- Maintien de position sur une voie de circulation ;
- Piste : - Identification ; - Maintien avant piste ; - Entrée ; - Atterrissage ;
- Option ; - Décollage ; - Traversée ; - Remontée.
- Conditions si clairance conditionnelle.

Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et piment sur le résultat final.

ANNEXE 1 : CARTE DE LA ZONE DU RALLYE.



Le respect des règles de l'air et le maintien de la sécurité des vols sont de la seule responsabilité du commandant de bord et piment sur le résultat final.