Fédération Française Aéronautique

Sports aériens

Compétition régionale

« Rallye de Précision »

Règlement 2017

Document simplifié à destination des Comités Régionaux Aéronautiques et des Equipes Techniques Régionales.
Pour plus de détails, se référer aux règlements rallye aérien et pilotage de précision à jour publiés sur le site internet de la FFA.

Version du 18/04/2017

L'Organisation

Les épreuves se déroulent selon les **règles du vol à vue** (VFR), uniquement en conditions VMC, en vue du sol, hors des nuages, et dans le respect des règles de l'air (*veille anti-abordage …*).

1. L'organisateur fournit à chaque pilote la **carte** de la navigation prévue, les **instructions** de vol et la **planche de photos** à découvrir en vol. La carte, pas nécessairement aéronautique, est à une échelle entre 1/200.000 et 1/250.000.
2. L'usage d'**aides à la navigation** (*VOR, GPS …*) est prohibé.
3. L'ordre et l'**horaire des décollages** sont fixés par l'organisateur.
4. L'organisateur peut différer, modifier, annuler, toute compétition ou épreuve, partiellement ou complètement, en raison de **conditions météo défavorables** ou de toute autre raison impérieuse.
5. Si les conditions Météo, ou autres, se dégradent pendant une épreuve, il appartient au **commandant de bord** de décider de poursuivre ou d'interrompre **son** vol.

Les Participants

6. Tout participant doit être titulaire d'une « **licence** FFA Pilote » de l'année en cours.
7. Tout participant doit être en possession d'un **certificat médical datant de moins d'un an** :
   - soit le certificat médical aéronautique, s'il a moins d'un an ;
   - soit un certificat médical simple, attestant l'absence de contre-indication à la pratique sportive aérienne.
8. Le commandant de bord doit **être en règle** vis-à-vis de tous les textes applicables (*règles de l'air, papiers de l'avion, règlement de son aéro-club …*).

En Équipage à 1 ou en Équipage à 2 (maximum à bord)

9. **Soit** participation au **classement en Équipage à 1,** avec un commandant seul(e) à bord**.**
10. **Soit** participation au **classement en Équipage à 2**, avec à bord un commandant déclaré(e) et un(e) équipier(e). L'équipier(e) peut être une personne sans titre (ni expérience) aéronautique, un(e) élève-pilote ou un(e) pilote breveté(e) mais dans tous les cas elle doit répondre **aux articles 6 et 7.** La répartition des tâches à bord est à l'entière discrétion de l'équipage.
11. **Tous les membres** d'équipage doivent **assister à tous les briefings**

L'Avion

12. Tout avion **monomoteur** d'aéro-club ou privé, en règle vis à vis de tous les textes applicables, peut être utilisé.
13. Tout avion doit bénéficier d'une **assurance**, valable pour toute la durée de la compétition, incluant une garantie en responsabilité civile conforme aux exigences du règlement CE785/2004 du 21/04/2004 et de l'arrêté EQUA 0501221A du 29/07/2005.

Contenu, Résultats et Classements

14. Le championnat se compose d'un ou deux **vols locaux** de 30 à 60 NM environ comportant plusieurs branches.
15. L'équipage reçoit des **pénalités** pour les écarts de route et de ponctualité, pour les observations non réalisées ou erronées et pour les consignes non respectées.
16. Le **gagnant** est l'équipage qui a reçu le moins de pénalités. Il y a 2 classements : *Equipage à 1*, *Equipage à 2*.

L'Épreuve de Ponctualité

17. L'équipage doit **parcourir le circuit** dans l'ordre des points tournants, en **respectant la vitesse-sol** qu'il a choisie (70 à 90 kt, multiple de 5kt) et les consignes de l'organisateur.
18. La **régularité du vol** peut être **mesurée** à chaque point tournant et une fois sur chaque branche entre 2 points tournants. **(**Sauf si la composante de vent arrière est supérieure à 15 kt).
19. L'heure de survol des points tournants est fournie dans le **log de navigation** calculé par l'organisateur à partir de la vitesse-sol choisie par l'équipage.
20. L'emplacement des points de chronométrage entre deux points tournants n'est pas communiqué à l'avance aux équipages. Ces **points** sont dits « **secrets** ».

L'Épreuve d'Observation

21. L'équipage doit **observer l'environnement** au fil de la navigation et **marquer l'emplacement** des sujets des photos sur la carte. Les sujets, cerclés sur les photos fournies par l'organisateur, sont situés à moins de 300m de la trajectoire à suivre entre deux points tournants.
22. Quand il y a une seule personne à bord, il y a **1 jeu de photos** (8 max). Tous les sujets à reconnaître sont situés à gauche de la trajectoire à suivre.
23. Quand il y a 2 équipiers à bord, il y a **2 jeux de photos** (2 x 8 max). Les sujets sont situés à gauche ou à droite de la trajectoire à suivre.

24. Les photos de chaque point tournant sont fournies. Elles représentent le point tournant et sont prises dans le sens d'arrivée.

L'Enregistrement des vols

25. L'organisateur fournit des enregistreurs de vol qui lui permettent notamment d'analyser les vols, de détecter les écarts et de **calculer les pénalités**. Les équipages reçoivent une **copie** de leurs **traces**.

* * *

BAREME DES PENALITES

Atterrissage

Sans objet, **aucun atterrissage** n'est **jugé**.

Ecart de route

80 points pour un point chronométré **non franchi** ou franchi dans le mauvais sens.
100 points pour un 360° en route, ou un **écart de route >90**° pendant + de 5 s.

Ecart de ponctualité

Il y a une **tolérance** de **±20** secondes sur chaque point chronométré.
Au-delà de la tolérance, **1 point** par seconde, sur chaque point chronométré.
50 points **maximum** par point chronométré.
Un CP non franchi (80 points) n'engendre pas de pénalités au titre de la ponctualité

Observation non réalisée ou erronée

20 points pour une observation **non réalisée**.
40 points pour une observation **erronée**, c'est-à-dire pour un sujet positionné sur la carte au-delà de la tolérance de ±1,0 Nm ->

Consigne non respectée

100 points pour chaque consigne particulière non respectée (circuit de départ ou d'arrivée, ordre de décollage, etc.).

Manquement à l'esprit sportif ou à la sécurité

Disqualification.

* * *

Lutte contre le dopage

i. Tout participant à une compétition doit se soumettre à tout contrôle antidopage diligenté par le ministère de la Santé, de la Jeunesse et des Sports.
ii. Tout participant, du fait même de sa participation, reconnait avoir pris connaissance de la liste des spécialités pharmaceutiques interdites par le Comité national olympique et sportif français, dans sa version la plus à jour.
iii. A titre d'information, les moyens disponibles pour cela sont les suivants :
    - médecin traitant,
    - médecin agréé aéronautique,
    - médecin du sport,
    - http://www.wada-ama.org
    - https://www.afld.fr/vidal.php

ANNEXE

Tableau récapitulatif du contenu d'un championnat

Catégories	unique
Finalité	Attirer de nouveaux participants
Navigations	De 1 à 2
Nombre de branches	≤ 5[1]
Atterrissages	Non notés
Circuits	de 30 à 60 NM
Observations en route	2 jeux de 4 à 8 photos ([Equipage à 2) 5 à 8 photos (Equipage à 1)
Observations des CP	Photos vraies fournies
Ponctualité	au moins 2/3 des CP
Délai de préparation du vol	≥ 30'
Qualifications	Non qualificatif pour le niveau inter-régional (application en 2018)

Tableau récapitulatif des pénalités

	Régional		
	Tolérance	**Points de pénalités**	**Max**
Suivi de trajectoire			
Point de passage non franchi	± 1 Nm	80	
Ecart de route >90°, franchissement des limites latérales ou verticales	≤5''	100	
Consigne non respectée, (ARR/DEP, fréquence …)		100	
Ponctualité			
Décollage hors créneau	-0, +1 min	100	
Point de passage chronométré	± 20''	1 / seconde	50
Atterrissage tardif	délai fixé localement	100	
Observations en route (Photos et sigles)			
Non faite		20	
Emplacement erroné sur la carte	> ±1 Nm	40	
Comportement antisportif	disqualification		

Un CP non franchi (80points) n'engendre pas de pénalités au titre de la ponctualité

[1] Pouvant être porté exceptionnellement à 6 branches en cas de force majeure en fonction de l'espace d'évolution