

RALLYE DES MINES

27 octobre 2012

Règle N° 1

Les commissaires de l'épreuve ont toujours raison.

Règle N° 2

Si il se trouvait qu'un commissaire ait tort : se reporter à la règle N°1.

DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

Pour les équipages en duo, les documents sont remis une heure avant l'heure de mise en route. Un pilote solo bénéficiera de 15 mn supplémentaires de préparation.

Le matériel nécessaire autorisé comprend :

Carte OACI 1/500 000 Nord Est et Sud Est.

Crayons, règles, rapporteur, ordinateur type E6B.

Tout moyen électronique au sol ou en vol est proscrit (applications smartphone, ordinateur portable, GPS, ...). Les simples calculettes sont autorisées.

Nous comptons sur votre fair play pour appliquer cette règle en vol.

Chaque équipage devra valider une vitesse sol qui servira de base pour les calculs de temps de vol prévu et le décompte final des points.

Chaque équipage se voit attribuer un avion (avec le plein de carburant effectué) et un créneau horaire de départ. De façon stricte, **l'heure de mise en route est imposée**. L'heure précise du décollage reste à la discrétion du commandant de bord qui aura respecté les mesures habituelles de préparation de vol.

Du point de vue de la sécurité générale de chaque vol, l'heure imposée de mise en route ne doit pas faire perdre de vue de la nécessité d'une parfaite visite prévol (et ce même si vous n'êtes pas le premier utilisateur de la journée).

Le top départ de l'épreuve est décalé à l'ouest des installations (croisement de la D60 et le N70). L'arrivée imminente puis le passage vertical seront annoncés sur 123,5. Il sera répondu de l'heure officielle du départ (H, mn, sec).

Il faut reconnaître les points tournants de chacune des branches du parcours parmi, à chaque fois, un groupe de trois images similaires issues de GGEarth.

Outre les images, les données fournies (cap et distance) sont issues des calculs de GGEarth et correspondent à une route vraie arrondie au degré le plus proche et à une distance arrondie au dixième de Nm.

L'orientation de l'image a pu être modifiée et ne correspond pas obligatoirement à la route parcourue. Un écart par rapport à la réalité peut exister compte tenu de la date de réalisation de la photo satellite.

Les caractéristiques de la dernière branche (retour au terrain) ne sont pas précisées. Cap (au degré près) et distance (au dixième de Nm près) sont à compléter.

Les temps de parcours entre chaque branche ne seront pas individuellement comptabilisés. Une moyenne sur l'ensemble du parcours sera prise en compte en tenant compte de la vitesse donnée par chaque équipage avant le départ.

Le parcours sera clos après une verticale des installations (passage au-dessus du local du bar). L'arrivée imminente sera annoncée avec environ deux minutes d'avance. Le top arrivée précis sera validé du sol (H, mn, sec).

Après une intégration habituelle et retour au parking, l'avion se placera en position de faire le plein. Dès l'arrêt complet du moteur, l'équipage disposera de cinq minutes pour finaliser sa feuille de réponse (avec notamment l'estimation du carburant consommé). Tous les documents seront récupérés.

COMPTABILISATION DES POINTS

Chaque équipage commence l'épreuve avec un quota de 950 points. À charge pour lui d'en perdre le moins possible.

Le vainqueur est l'équipage qui terminera l'aventure avec le nombre maximum de points. Aucune distinction ne sépare les duo ou les solo.

Mise en route

Le temps de référence est calé sur la pendule du club.

Une minute de retard est autorisée. Au-delà de ce délai, chaque minute supplémentaire entamée fera perdre 5 points.

Une visite prévol raccourcie et sabordée fera perdre 200 points.

Reconnaissance des points de passage

Chaque point tournant identifié correctement valide 0 point de perte.

L'absence d'identification fait perdre 50 points.

Une mauvaise identification fait perdre 100 points.

Données de la dernière branche

Une tolérance est acceptée sur la valeur de l'orientation de la route (+ ou - 1°) et sur la distance (+ ou - 0,2 Nm). Au delà de cette marge d'erreur, des points sont retranchés :

20 points par degré d'écart

20 points par dixième de Nm

Estimation du temps de parcours :

Une vitesse de croisière au choix des participant ayant été validée, tout écart à la durée de vol prévue sera sanctionnée. Une tolérance de 3% pour les équipages et de 4% pour les pilotes en sol est admise sur le temps total. Elle tient compte de la vitesse propre de chaque avion (soit $D_{totale} \times F_b \times 0,03$ ou $0,04$).

Au-delà de cette tolérance, une perte de **1 point par seconde** sera appliquée pour un maximum de 250 points.

Atterrissage

Il n'est pas prévu d'épreuve d'atterrissage de précision. Néanmoins, tout atterrissage dur ou acrobatique sera sanctionné par la perte de 100 points.

Une éventuelle remise de gaz n'est pas pénalisante !

Estimation du carburant consommé :

Chaque avion partira avec le plein de carburant. Un nouveau plein sera réalisé à l'arrivée.

Chaque écart à la quantité annoncée sera sanctionné avec une tolérance de 2 litres pour un maximum de 200 points :

Perte de deux points par dixième de litre consommé en moins.

Perte de trois points par dixième de litre consommé en plus.

Référence pour un plein : second arrêt automatique du pistolet.

Remise des résultats

Perte de 10 points pour chaque minute entamée au-delà du temps autorisé de cinq minutes.

*Même si le planning des départs permet d'éviter que les avions puissent se doubler, les pilotes devront suivre une trajectoire la plus rectiligne possible afin de limiter les risques d'abordages. Zigzag et 360 (notamment au-dessus des points de passages) sont proscrits. **Une veille anti-abordage attentive doit être régulièrement maintenue tout au long du parcours.***

Le contrôle du temps de vol doit uniquement être régulé par la puissance choisie.

Nous ne disposons pas de moyen de contrôle et comptons une nouvelle fois sur votre fair play.

FLY SAFE