



Règlement du 32^{ème} Rallye Air Spa 2021

Préparation avant le rallye

Les concurrents veilleront à prendre et à étudier les cartes et AIP des aéroports de :

- Spa / EBSP: activités parachutiste (pas de verticale terrain), approche turbulente en cas de vent du Sud
- Liège /EBLG : TMA ONE et TMA TWO actives pendant l'épreuve¹, ne pas entrer dans la CTR / TMA sans clearance (de plus pas nécessaire pour le rallye 2021)
- Déroutements possibles en cas de nécessité : Theux / EBTX, Saint-Hubert / EBSH voire Maastricht / EHBK par exemple

Les TAF d'EBLG et d'EHBK seront également à consulter. L'épreuve pourra être annulée ou reportée en cas de mauvaises conditions météo. Les organisateurs essaieront de prévenir les équipages par email la veille au soir (21H00) en cas de report ou d'annulation. Au vu du climat belge, l'épreuve pourra aussi être annulée le jour même (par email et mobile) ou tous les départs reportés en cas de brouillard le matin.

Les concurrents se muniront également d'une **montre** (ou tout autre système indiquant le temps genre smartphone iOS/Android) précise à la seconde près qui sera synchronisée lors du briefing d'avant vol sur le temps de référence du rallye (soit le temps GPS). Les participants doivent aussi pouvoir prendre des **photos numériques** des différents spots (un smartphone chargé est suffisant).

Les concurrents revêtiront une **veste de sécurité/fluo** lors de leurs déplacements côté air sur la plateforme de Spa.

Deux numéros de mobile/whatsapp à conserver (si vous voulez contacter les organisateurs) :

- Patrick Reginster +32478564566
- Eric Vyncke +32475312458

Vous pouvez aussi rejoindre le groupe whatsapp avec les autres participants :

<https://chat.whatsapp.com/KE47bLej8V6LhyhgyjyON>

Conditions sanitaires pour le COVID-19

Le port du masque est obligatoire même pour un bref passage au travers d'un local dans tous les locaux fermés (notamment pour le briefing, la préparation de la navigation, le debriefing, le quizz, ...).

¹ Les TMA THREE, FOUR et FIVE de EBLG ne sont normalement pas actives lors de l'épreuve.



Préparation du vol à Spa (70 minutes)

Chaque concurrent se verra attribuer une heure de roulage² pour décollage qui sera confirmée par courriel la veille du rallye.

Il se rendra à la salle de briefing³ à Spa (le clubhouse à l'étage à droite du hangar) 1h10 avant le décollage pour synchroniser le temps et pour se faire remettre :

- le dossier de vol contenant les données nécessaires pour effectuer la navigation ;
- deux enveloppes fermées et marquées par une lettre A ou B, elles **doivent rester fermées** ; pendant le taxi à Spa ou juste après le décollage, vous recevrez par radio l'indication de l'enveloppe à ouvrir (si vous cette info ne vous est pas communiquée vous devez la demander sur Spa Radio). Vous devrez rendre l'autre enveloppe **non ouverte** lors du de-briefing (sous peine d'annulation des points de l'épreuve du spot mystère).

Chaque concurrent se verra assigner un identifiant Air Spa 01 à 99 à utiliser sur Spa Radio, Liège Approach. Lors de chaque communication sur la fréquence de Spa et de Liège, le pilote annoncera l'immatriculation de l'avion **et** son identifiant rallye. (Exemple Oscar Oscar Juliet Bravo Romeo – Air Spa 09).

Outre la préparation de la navigation, ce temps est aussi mis à profit pour préparer l'avion (y compris faire l'appoint en carburant, les diverses check-lists, ...) et faire le taxi jusqu'au seuil de piste.

Départ (roulage) à l'heure (500 points)

Le début du roulage sera si possible signalé par un « *call-sign, Air Spa xx, ROLLING* » à la radio et se fait à l'heure assignée ou dans les 59 secondes qui suivent ou précèdent.

- Tout retard ou avance, au-delà de cette minute, se verra pénalisé de 250 points par minute de retard pour cette partie de l'épreuve⁴.

Seront considérés les faits suivants :

- Retard lié à la disponibilité de l'avion. (Problème technique, avion non disponible suite à un retard des précédents équipages pour les avions du RAPCS). Cependant, faire le plein ou effectuer check-list ne seront pas acceptés comme excuses.
- Retard lié à la circulation sur / autour de l'aérodrome. (Largage parachutiste, circulation intense sur / autour de l'aérodrome).

Dans ces deux cas, une nouvelle heure de départ sera assignée par radio.

Vu le trafic aérien lié au concours, il est recommandé de rester en contact avec Brussels Information ou Liège Approach durant la navigation et **faire attention à la TMA ONE de Liège** (2500 ft – prendre l'ATIS de EBLG pour connaître le QNH local à Liège).

² Roulage: après l'alignement sur la piste, l'accélération dans le but de décoller.

³ Si un autre endroit de briefing est utilisé, il sera communiqué par email/whatsapp le matin de l'épreuve.

⁴ 250 points sont perdus si le début du roulage a lieu entre 1 minute et 1 minute 59 secondes par rapport à l'heure allouée, les 500 points sont perdus si le décollage a lieu 2 minutes avant ou après l'heure prévue.



Navigation (500 points par spot)

Lors de la navigation, le concurrent devra identifier plusieurs objectifs ou spots. Le concurrent prendra une ou plusieurs photos de chaque objectif et devra être capable de les identifier lors du débriefing (qui se fait dans la 'tour' de Spa : entrée via le bâtiment principal, sortir sur le parking voiture, entrée par la porte à droite, monter les escaliers).

Chaque spot identifié se verra allouer 500 points.

L'enveloppe, une fois ouverte, contiendra les informations pour le **spot 'mystère'** :

- Une route magnétique et une distance en nautiques,
- Le spot à partir duquel il faut suivre cette route,
- Une indication de ce qu'il faut photographier.

Le spot mystère vaut aussi 500 points.

Épreuve du visual reporting point d'EBLG (500 + 100 points)

Un des spots est un 'visual report point' (VRP) de la CTR de Liège (même s'il n'est pas prévu d'entrer dans les zones contrôlées de Liège). Ce point devra être survolé à un moment précis et à une altitude QNH précise. Cette épreuve se déroule en collaboration avec le personnel de la tour de Liège qui va aussi assurer le service d'information et d'alerte en-dessous des TMA ONE et TWO. Il est donc **obligatoire** de contacter Liège Approach avant de passer **sous** les TMA ONE et TWO en vous annonçant faisant partie du rallye Air Spa.

Le dossier de vol indique quand il faut contacter EBLG Approach sur 119,280 MHz (attention ce n'est pas la fréquence de EBLG TWR), soit quelques minutes avant l'épreuve du VRP. Voici le dialogue pour ce premier contact :

Pilote : Liège Approach, OOFMX Air Spa 01, radio check on 119,280

ATC : OOFMX (Air Spa 01), Liège Approach, reading you five. Report ready for time over target

Note : le service d'alerte et d'info de vol seront également assurés (mais c'est toujours au pilote d'assurer la séparation entre aéronefs). Le service de contrôle pourrait également être assuré à d'autres aéronefs. Ces services auront la priorité sur l'épreuve du rallye, la tour de Liège ne peut donc pas garantir cette épreuve pour tous les participants (cette épreuve sera alors invalidée pour cet équipage et aucun équipage ne sera pénalisé).

Le but est maintenant d'indiquer à Liège Approach quand votre avion passe EXACTEMENT sur le VRP à la bonne altitude QNH. Rappelez donc Liège Approach 30 secondes avant le passage sur le VRP

Pilote : Liège Approach, OOFMX Air Spa 01, 30 seconds to <VRP name>

....

Pilote : Liège Approach, OOFMX Air Spa 01, approaching target, 3, 2, 1, **TOP**

ATC : OOFMX (ou Air Spa 01), copied

Si la fréquence radio est occupée à ce moment, il faut alors pousser le bouton 'ident' de votre transpondeur.

Le guide des spots vous indiquera également quand quitter la fréquence de Liège, par exemple via :



Pilote : Liège Approach, OOFMX, Air Spa 01, request to leave frequency

ATC : OOFMX (ou Air Spa 01), frequency change approved

Note: le trajet du rallye n'impose d'entrer ni dans la CTR ni dans la TMA de Liège, et le contact avec Liège Approach n'est pas une clearance pour entrer dans ces zones contrôlées.

- 0 points sur le timing si cette étape n'est pas respectée (c-à-d nous ne passez pas par ce point⁵ ou ne communiquez pas avec Liège Approach).
- 8 points seront retirés par seconde d'avance ou de retard sur le timing imposé avec 10 secondes de neutralisation⁶.
- 5 points seront retirés des 100 points par 10 pieds/feet de différence par rapport à l'altitude⁷ QNH imposée.
- Les 360 sont interdits entre le spot précédent et ce VRP (sauf si imposé/suggéré par Liège Approach).. Seul le vol rectiligne est autorisé.

Épreuve de la flèche (500 points)

Une grande flèche blanche bien visible (plus de 10 m de long et 1 m de large) sera disposée au sol à proximité (max 500m) d'un spot. Le concurrent devra estimer l'orientation **magnétique** de cette flèche.

L'orientation magnétique attribueront 500 points desquels 10 points seront retirés par degré d'erreur pour cette partie de l'épreuve.

Arrivée endéans les temps (500 points)

L'aérodrome de destination est Spa, EBSP. **Le pilote veillera à prendre les informations de circulation autour de Spa (attention aux parachutistes et ne pas survoler le village de Nivezé).**

La navigation devra s'effectuer dans un timing fourni au moment de la remise du dossier.

- Ce timing est directement lié aux performances de l'avion et aux conditions de vent du jour de l'épreuve.
- L'équipage prendre contact avec Spa Radio au moins 3 minutes avant l'intégration dans le circuit pour prendre les informations.
- Afin d'assurer la sécurité de tous, vous devez intégrer le vent arrière du circuit avant l'heure qui vous sera communiquée lors du briefing.
- Il est conseillé de mettre les feux 'nav' et 'landing' pour être bien vu.

⁵ EBLG va mesurer l'écart entre votre position et le VRP par radar primaire.

⁶ C-à-d que si vous arrivez avec moins de 15 secondes d'avance ou de retard vous avez les 500 sinon 250 points sont retirés par minute supplémentaire d'avance ou de retard.

⁷ En fait, l'ATC reçoit votre altitude-pression via votre transpondeur et fait la conversion en altitude QNH.



- 125 points seront retirés par minute de retard sur le timing imposé (donc 4 minutes de retard max)

Atterrissage de précision (500 + 200 points)

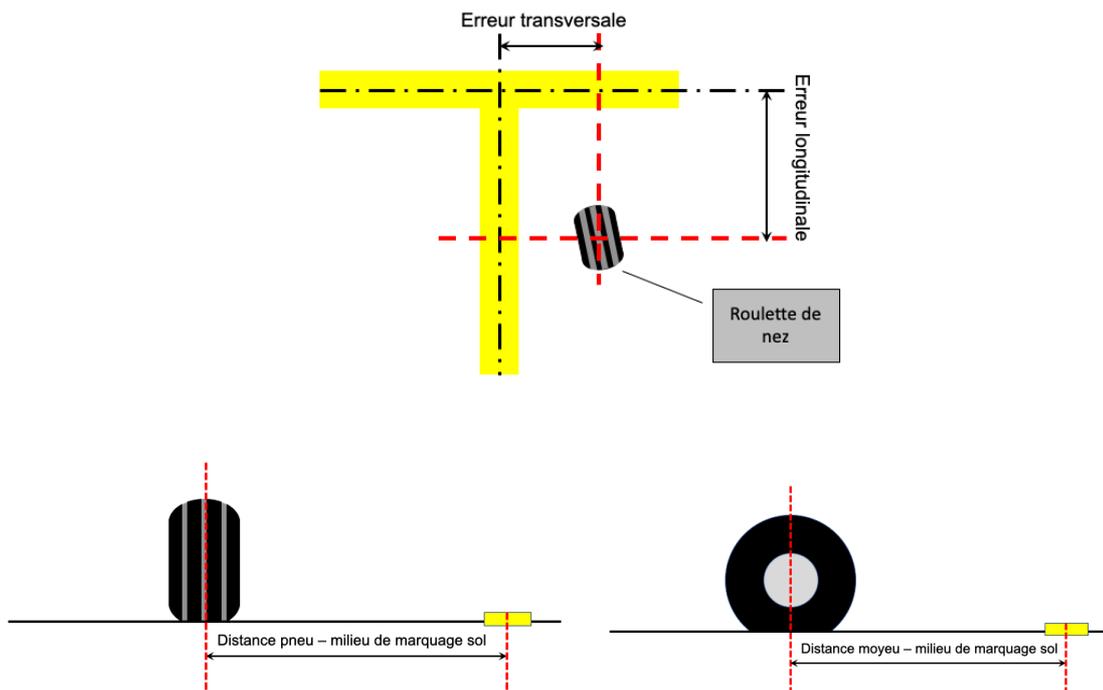
Le concurrent devra s'annoncer en finale comme sur tout terrain non contrôlé. Un montant de 500 + 200 points est attribué lors de l'atterrissage.

- Le train principal est celui qui sera mesuré
- 30 points seront retirés par mètre en cas de toucher avant la ligne d'atterrissage représentée par une marque orange sur le côté, ou une ligne blanche ou des cônes de couleur sur les côtés.
- 10 points seront retirés par mètre après la ligne d'atterrissage.
- 200 points seront attribués si les roues du train principal sont de part et d'autre de la ligne centrale de la piste.
- En cas de rebond(s), le dernier rebond fait office d'atterrissage si après la ligne sinon c'est le premier touché (si avant).
- Si un vent traversier impose de toucher d'abord avec la roue dans le vent, c'est ce toucher qui comptera.
- En cas de remise des gaz pour des raisons de sécurité, le pilote devra expliquer la raison de la remise des gaz lors du debriefing, il ne sera pas pénalisé et aura évidemment droit à un nouvel essai.

Parking de précision (500 points)

Un montant de 500 points sera attribué lors de l'épreuve parking. Vous serez guidé par « Spa radio » et/ou via un marshaller vers l'épreuve du parking de précision. Il vous faudra placer et arrêter l'avion sur la marque en T classique (il est possible que le T soit temporaire et près des hangars au lieu du parking habituel).

- 10 points seront retirés par cm d'erreur entre la roulette de direction (ou le train principal pour le train classique) et le marquage au sol (les erreurs aux niveaux latéral et longitudinale seront cumulées) ;
- Le pilote mettra les freins à main, coupera le moteur, et montrera visiblement les clés de l'avion au commissaire afin d'éviter tout incident ;
- On ne peut ouvrir les portes de l'avion et ni avoir de l'aide extérieure avant l'arrêt complet ;
- Si l'avion doit rester au parking, ne pas oublier de mettre les cales.



Théorique (500 points)

10 questions théoriques seront posées par écrit, chaque bonne réponse se verra attribuer 50 points.

Les résultats...

Par la suite, les organisateurs vous offrent un verre dans le respect des règles sanitaires où les résultats seront communiqués environ 30 minutes (vers 19H00) après le dernier atterrissage (de toutes façons aussi via email, whatsapp, et Facebook).

Le but principal est de voler, de participer à un événement 'fun', de découvrir des beaux coins (si si vous verrez !) et pas vraiment de gagner.

Cool and enjoy the flight ! Safety first as always



	Heure imposée	Heure réelle	Observations	POINTS Max Réel	
Take-off			250 points retirés par minute de retard ou d'avance au-delà d'une minute	500	
Objectif 1	Photo correcte	OUI/NON		500	
Objectif 2	Photo correcte	OUI/NON		500	
Objectif 3	Photo correcte	OUI/NON		500	
Objectif 4	Photo correcte	OUI/NON		500	
Objectif 5	Photo correcte	OUI/NON		500	
Objectif 6	Photo correcte	OUI/NON		500	
Objectif 7	Photo correcte	OUI/NON		500	
Objectif mystère	Photo correcte	OUI/NON		500	
Timing sur target	'top' sur fréquence Liege Approach		8 points retirés par seconde de retard ou d'avance (10 sec de neutralisation)	500	
Altitude sur Target	'top' sur fréquence Liege Approach		5 points/10 pieds	100	
Orientation	Orientation magnétique		10 points retirés par degré d'erreur	500	
Intégration vent arrière	Temps de l'annonce 'downwind'		125 points de pénalité par minute de retard	500	
Atterrissage Précision	Erreur en mètre		30 points retirés par mètre si touché avant la ligne d'atterrissage. 10 points retirés par mètre après la ligne d'atterrissage.	500	
Atterrissage Center line			Train principal est de part et d'autre de la ligne centrale	200	
Parking	Erreur en cm		10 points par cm d'erreur entre la roulette de direction et le marquage au sol	500	
Quizz			50 points par question	500	
Total				7800	