



Règlement du 37^{ème} Rallye Air Spa 2026

Challenge Guy Rothheuth

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 2026)
- Déroutements possibles en cas de nécessité : Theux / EBTX, Liège / EBLG, 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 et WhatsApp 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 WhatsApp) ou tous les départs reportés en cas de brouillard le matin.

Les orbites autour d'un objectif sont autorisés mais interdiction de retourner à un objectif précédent pour des raisons de sécurité. Si un avion a plus de **15 minutes de retard**², tous les points liés aux épreuves de la navigation seront perdus³.

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 GNSS). 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.

Une partie du vol de cette année se fait au-dessus Hautes Fagnes (sommet de la Belgique à 700 m AMSL), donc bien **voler à au moins 3.300 ft AMSL** pour cette partie afin de respecter la faune et la réglementation.

Quelques numéros de mobile/WhatsApp à conserver (si vous voulez contacter les organisateurs et **en cas de déroutement**) :

- Eric Vyncke +32-475 312 458
- Patrick Reginster +32-478 564 566
- Christine Vintens +32-496 207 030
- François Henquet +32-497361 972

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

² Sauf pour des raisons de sécurité qu'il faudra justifier ou sur injonction de Brussels Info ou Liège Tower

³ Le but est d'assurer la séparation des équipages. L'application belge SafeSky est un bon moyen de visualiser le trafic environnant.



Vous pouvez aussi rejoindre le groupe WhatsApp avec les autres participants et organisateurs :

https://chat.whatsapp.com/G73WV9d0djP8gCWl1QKYHH?mode=gi_t

Préparation du vol à Spa (70 minutes)

Chaque concurrent se verra attribuer une heure de roulage⁴ pour décollage qui sera confirmée par email la veille du rallye.

Il se rendra à la salle de briefing⁵ à Spa (le clubhouse au rez-de-chaussée à droite du hangar) 1h10 avant le roulage pour synchroniser le temps et se faire remettre :

- Le dossier de vol (roadbook) contenant les données nécessaires pour effectuer la navigation ;
- Deux enveloppes fermées et marquées par les chiffres 1 et 2, 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 cette info ne vous est pas communiquée vous **devez** la demander sur Spa Radio). Vous devrez rendre l'autre enveloppe **non ouverte** lors du débriefing (sous peine d'annulation des points des épreuves du point mystère et de la flèche).

Ce briefing durera 10 minutes et sera aussi le moment de payer en cash ou via virement instantané via une app bancaire le compte exact de la participation aux frais, soit 15 EUR par équipage.

Chaque concurrent se verra assigner un identifiant Air Spa 01 à 99 à utiliser sur Spa Radio. Lors de chaque communication sur la fréquence de Spa, le pilote annoncera l'immatriculation de l'avion **et** son identifiant rallye. (Exemple Oscar Oscar Foxtrot Uniform November – 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 et bien sûr les run-up checks.

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'épreuve⁶.

Seront considérés les faits suivants :

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

⁴ Roulage : après l'alignement sur la piste, l'accélération dans le but de décoller.

⁵ Si un autre endroit de briefing est utilisé, il sera communiqué par email/WhatsApp le matin de l'épreuve.

⁶ 250 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.



- 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 (et donc d'arrivée 'abeam tower') sera assignée par radio.

Pendant le taxi, le numéro de l'enveloppe à ouvrir vous sera donné. Une fois ouverte, elle contiendra les informations pour trouver l'emplacement du point mystère et par conséquent la flèche au sol.

Vu le trafic aérien lié au concours, il est recommandé de rester en contact avec Brussels Information durant la navigation et **faire attention aux TMA ONE et TWO de Liège** (2500 ft et 2000 ft – prendre l'ATIS de EBLG pour connaître le QNH local à Liège).

Navigation (500 points par objectif)

Lors de la navigation, le concurrent devra identifier plusieurs objectifs ou spots. Le concurrent prendra une ou plusieurs photos de chaque objectif (si les conditions ne sont plus VMC, se dérouter vers l'objectif suivant et prendre une photo géolocalisée et horodatée de la « visibilité » pour conserver vos points) 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 :

- La localisation d'un spot 'mystère' (une flèche au sol) via :
Une distance en nautiques et une route magnétique à suivre à partir point de radio-navigation ou un 'VFR reporting point' indiqué dans l'enveloppe.
Le but est de trouver et photographier la flèche et déterminer l'orientation magnétique de la flèche sur cette route (Voir épreuve de la flèche)

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. 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.

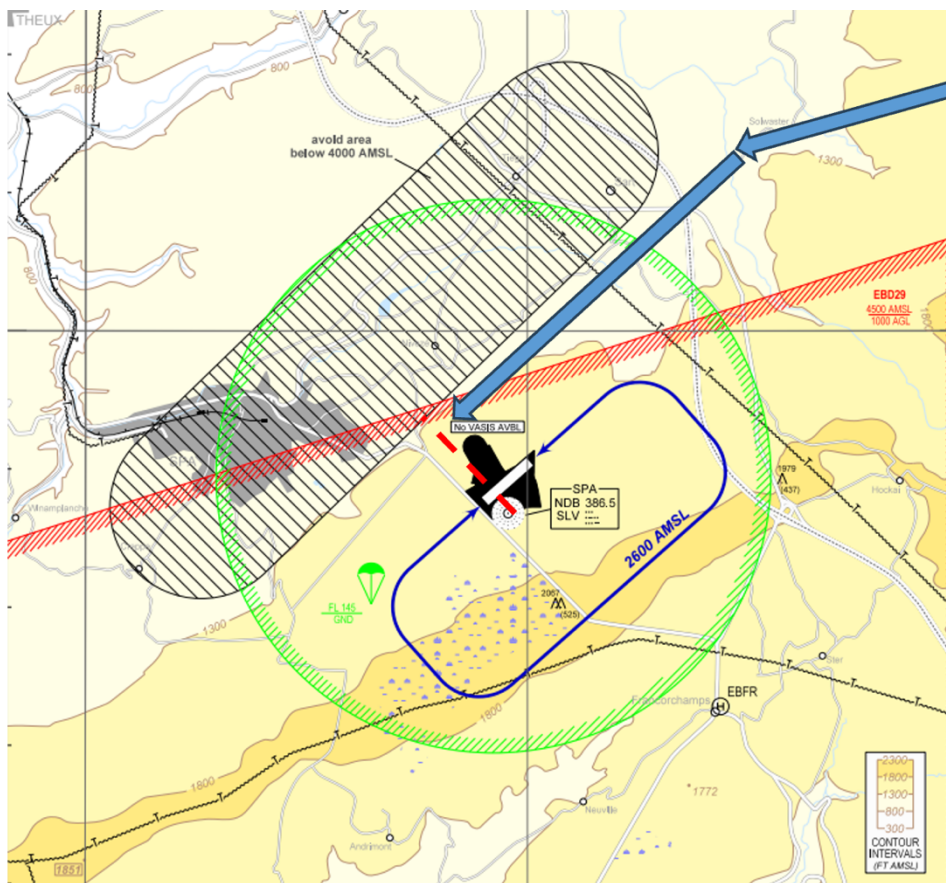
La flèche est aussi un spot à photographier : donc il faut la photographier ET estimer son orientation magnétique.

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 indiquée lors de l'inscription et aux conditions de vent du jour de l'épreuve.
- Les 3 dernières minutes doivent être effectuées en lignes droites (Pas d'orbites- pas de zig-zag)
- L'équipage prendra contact avec Spa Radio au moins 3 minutes avant le passage décrit ci-après pour prendre les informations d'atterrissage et s'annoncer pour le timing. Il est conseillé de mettre les feux 'nav' et 'landing' pour être bien vu.
« CallSign Air Spa 01 ABEAM Tower in 3 minutes »
« CallSign Air Spa 01 ABEAM Tower in 1 minute »
- La dernière étape est réalisée vers la sortie « Sart-lez-Spa » suivi d'un virage à droite au 230. L'arrivée pour le timing est ABEAM la tour. **Ne pas survoler l'ancien hippodrome (le grand espace en herbe au Nord de la piste qui est la zone réservée aux parachutistes),** mais voler au Nord. Attention aux parachutistes en cas de largage. L'arrivée est surveillée depuis la tour (ligne noire pointillée).
- Le pilote signale son arrivée ABEAM de la tour.
« CallSign Air Spa 01 ABEAM TOWER 5 4 3 2 1 TOP »
- 0 points sur le timing si cette étape n'est pas respectée (c-à-d nous ne passons pas par ce point).
- 5 points seront retirés par seconde d'avance ou de retard sur le timing imposé avec 10 secondes de neutralisation.
- Le pilote effectuera alors une intégration dans le circuit de l'aéroport conformément à l'AIP (**interdiction verticale terrain**).



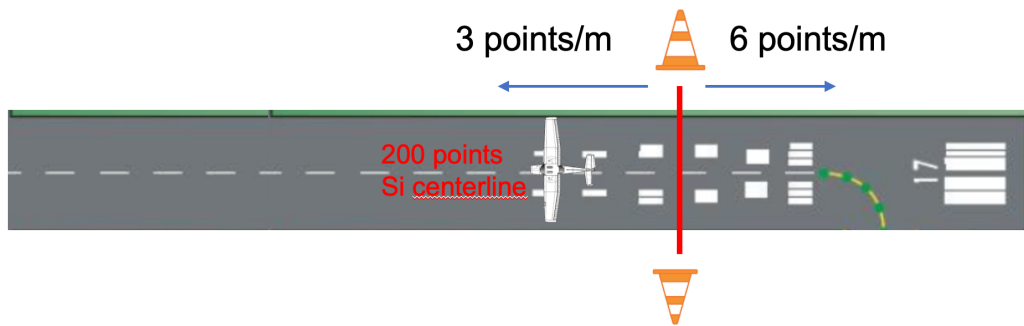
Pour rappel, un retard de plus de 15 minutes sans justification annulera tous les points des épreuves navigation et QDM.



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.

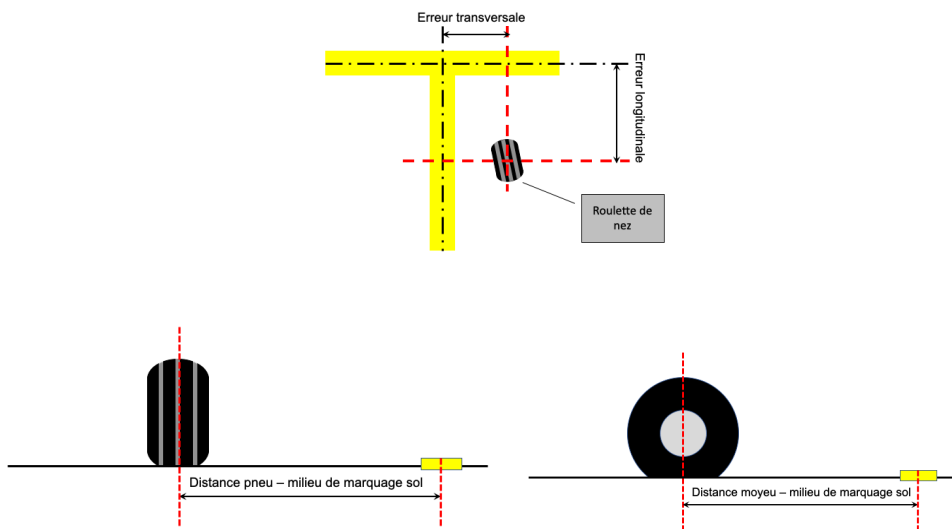
- Le train principal est celui qui sera mesuré
- 6 points seront retirés par mètre en cas de toucher **avant** la ligne d'atterrissage représentée par une marque orange sur le côté, ou une ligne blanche ou des cônes de couleur sur les côtés.
- 3 points seront retirés par mètre **après** la ligne d'atterrissage.
- 200 points supplémentaires 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 débriefing, il ne sera pas pénalisé et aura évidemment droit à un nouvel essai.
- Le pilote pourra faire 2 essais. Le meilleur atterrissage sera utilisé pour le calcul des points.



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 milieu du 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 car terrain en pente, 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, le club vous offre un verre où les résultats seront communiqués vers 18H30 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 et pas vraiment de gagner.

Cool and enjoy the flight ! Safety first as always

