



## Le huitième rallye

Dans la lignée des précédents avec des aménagements et améliorations permises, non seulement grâce à vos critiques, mais aussi par l'implication totale des bénévoles.

### Les nouveautés :

- Un circuit long pour les ULM rapides.
- Un véhicule supplémentaire supprimera l'attente à midi.
- A plusieurs reprises, 2 nuits sur le même terrain : économie d'une fatigue inutile et rayonnement le long de notre circuit.
- Accompagnement les pilotes qui souhaitent aller à l'hôtel.
- Heure du repas du soir avancée.
- Boissons hors et pendant les repas incluses.
- Visites organisées en dehors des terrains.
- Nous rééditerons la formule rallye avec ses quiz « le trophée Bretagne Aéroptère ».

L'Espagne est un pays de contraste : sous un vent souvent soutenu, se succéderont les paysages de montagne, de vallons, de plaines et de mer. Nous avons sélectionné les bases le long d'un circuit d'intérêt.

Dans l'attente du soleil andalou, notre motivation reste intacte, nous ne compterons pas notre temps et n'économiserons pas notre énergie pour que ce rallye, sous le signe de l'amitié et comme les précédents, laisse à tous des souvenirs impérissables.

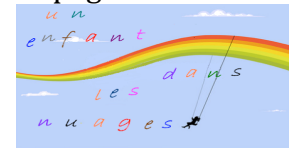
Bonne préparation et bons vols en attendant de nous voir ou de nous revoir.

## Le circuit

2400 km pour le circuit court,  
Un circuit long proposé aux ULM plus rapides  
Susceptible de modifications sans préavis de la part de  
Bretagne Aéroptère

## Les étapes

- 1) Lezignan / Avinyonet (2 nuits, visite de Barcelone)
  - 2) Avinyonet / Vinaros *pause* / Castellon-El Grao *pause* / Alcocer de planes *repas* / Totana (soirée avec le club)
  - 3) Totana / Vera *repas* / Antequera (2 nuits, vol libre sur la côte sud, visite de la ville)
  - 4) Antequera / Villa Martin *repas* / Fuente Obejuna
  - 5) Fuente Obejuna / Sonseca (vols locaux au centre de l'Espagne)
  - 6) Sonseca / Singuenza (visite de la ville médiévale)
  - 7) Singuenza / Villanueva del Galego (visite d'une manufacture artisanale d'hélices en bois)
- Villanueva del Galego/ Benabarre *repas* / Lezignan





## DECLARATION D'INFORMATION SUR L'ORGANISATION ET LES RISQUES PRIS À PARTICIPER AU RALLYE

**Madame, Mademoiselle, Monsieur : Pilote de l'ULM.**

Marque et type :

Identification :

**Madame, Mademoiselle, Monsieur : Copilote ou passager(e) de l'ULM. désigné ci-dessus.**

... **reconnaissons sans réserve** avoir pris connaissance de la présente « déclaration d'information » et des « risques pris » à participer au rallye ULM touristique ainsi que du « Manex ». (Document de 18 pages)

L'association organisatrice « **Bretagne Aéroptère** » organise un rallye touristique ULM, du 29 Avril au 9 Mai 2014.

Le départ du rallye sera le 29 Avril 2014 à LEZIGNAN et le retour le 9 Mai 2014 à LEZIGNAN. Le rallye traversera les Pyrénées orientales, longera la côte est de l'Espagne, traversera l'Andalousie puis remontera par le centre du sud au nord.

Le programme est susceptible de modification sans préavis en fonction de la météo, de tout autre évènement indépendant de l'organisateur ou de nécessité jugée par l'organisateur. Certaines pauses seront faites pour découvrir des sites présentant un intérêt particulier.

« Bretagne Aéroptère » a essentiellement pour vocation d'organiser matériellement une opération de loisir aéronautique mettant principalement en place les structures techniques au sol à même de favoriser dans les meilleures conditions possibles le développement de l'évènement. Le rallye touristique, appelé « **un enfant dans les nuages** » regroupe 30 équipages inscrits au maximum.

« Bretagne Aéroptère », rappelle à l'ensemble des participants du RALLYE ULM 2014 « **un enfant dans les nuages** » les données suivantes qui définissent le rôle et les responsabilités de chacun :

La distance parcourue est généralement de 300 km à 400 km par jour (une étape fera presque 450 km); une étape le matin et une autre l'après-midi. Chaque étape peut être coupée d'une ou deux pauses. Une autonomie de 250 Km + réserve est nécessaire

### **En s'engageant sur le rallye, le pilote**

- reconnaît avoir une expérience suffisante du pilotage et de la navigation aérienne (y compris à l'étranger) pour entreprendre un tel voyage.
- reconnaît avoir l'expérience nécessaire et suffisante du vol en montagne.
- a noté que le parcours traverse des zones montagneuses où les vaches sont impossibles. L'attention des commandants de bord est attirée, sur le bénéfice sécuritaire d'effectuer un [stage de perfectionnement de vol en Montagne](#), dans une structure adaptée, avant le rallye. (se renseigner auprès de la FFPLUM).

Les obligations de faire expressément souscrites par « Bretagne Aéroptère » visent :

- au regroupement de pilotes d'ULM et de leurs passagers animés par le plaisir du voyage aérien.
- à l'obtention des autorisations nécessaires de toutes sortes, émanant des autorités aéronautiques des pays traversés. Le trajet du rallye peut traverser des espaces aériens contrôlés. L'attention de tous les participants a été attirée sur l'obligation que chacun des équipages soit équipé au minimum, d'une radio en état de marche, d'un altimètre, d'un G.P.S., ainsi que sur les avantages en termes de sécurité d'être équipé d'un parachute de secours, d'une balise PLB, d'un gilet de sauvetage avec fumigène par passager et d'un sachet de fluorescéine (pour ceux qui souhaitent faire du survol maritime hors programme). Le transpondeur (souhaité) n'est pas obligatoire.
- à la mise en place de la logistique et des structures d'accueil sur les étapes, permettant dans les meilleures conditions possibles les décollages et atterrissages de ces terrains.

Une équipe de bénévoles au sol assure:

- **vos ravitaillements en essence** SP 98 (vendue 2 euros le litre) quelque soient vos besoins; apportez votre tuyau de remplissage, n'apportez aucun jerrican vide (nous ne les transporterons pas). Apportez votre huile 2 temps que nous transporterons.
- **le rapatriement des ULM** vachés (dans les limites d'un accès par voie carrossable avec un véhicule routier léger et des possibilités techniques de « Bretagne Aéroptère ») au moins à la base ou aérodrome ou lieu sécurisé le plus proche.
- **le transport de tous vos effets personnels** jusqu'à l'étape du soir. Aucun bagage ne doit dépasser 60 cm dans sa plus grande dimension. Il est possible de faire parvenir les bagages à l'association par transporteur avant le départ (nous consulter).
- **le service** du diner du 28 Avril puis les **3 repas** du jour et le petit déjeuner du 10 mai, les **boissons** hors et pendant les repas sont **incluses**.
- « Bretagne Aéroptère » **prend en charge les taxes** d'atterrissages, les frais de **camping** (chacun pourra planter sa tente sur la base), ne prend pas en charge les frais d'hôtel (sauf une nuit à l'hôtel à Fuente Obejuna) et de **transport** terrestre. La règle est le camping sur la base ULM. Toutefois, nous transporterons les pilotes désireux de s'offrir l'hôtel (Bretagne Aéroptère a sélectionné des hôtels à proximité).
- Le **directeur des vols** procède au **briefing** avant le départ d'étape : Celui-ci consiste à la mise à disposition des **informations météorologiques** d'observation et de prévision dans un couloir de 10 nautiques pour rejoindre l'étape de destination. Le directeur des vols rappelle à l'aide de cartes aéronautiques (que le pilote doit obligatoirement avoir pour les pays concernés) les éventuelles particularités de la navigation en ULM dans le couloir prévu et les procédures d'intégration sur les bases ULM ou les aérodromes d'arrivée. Le directeur des vols affiche un plan du terrain de destination sur lequel sont notés QFU, et éventuelles précautions particulières. Les ULM rapides auront un circuit « long » leur sera proposé.
- **Chacun des pilotes demeure cependant seul responsable** de la décision d'effectuer les vols à la lecture des prévisions météorologiques dont il devra en toute hypothèse avoir pris connaissance personnellement. Le pilote est libre de choisir sa route de navigation et peut quitter le couloir (des 10 nautiques) préconisé; dans ce cas, il n'existe plus de lien avec l'organisation du rallye et il doit s'assurer d'avoir l'obtention des autorisations nécessaires de toutes sortes, émanant des autorités aéronautiques des pays

traversés. Il en est de même en cas de journée dite « libre ».

Dans certains cas, les procédures radio peuvent être demandés en anglais. Un équipage leader sera nommé par groupe de 5 machines (le plus expérimenté en anglais aéronautique).

Un « **flight book** » adressé à chaque équipage 45 jours avant le départ permettra de préparer la navigation.

« Bretagne Aéroptère » entend surtout rappeler les limites de ses interventions et de ses obligations dans le domaine de la sécurité et ne saurait en rien se substituer aux prérogatives, exigences et obligations qui ne pèsent que sur le seul Commandant de bord. Le vol en surcharge, le non respect de la réglementation VFR ou de la navigation aérienne ULM du Pays entraîne une exclusion de fait du rallye; dans ce cas, il n'existe plus aucun lien entre l'équipage et l'organisation.

« Bretagne Aéroptère » rappelle à chacun des participants que les conditions de la navigation envisagée revêtent des risques aéronautiques. « Bretagne Aéroptère » ne **prend pas en charge** les **dommages** causés à un tiers par un participant, les **soins** médicaux, chirurgicaux et d'hospitalisation, les réparations, le rapatriement des machines (sous réserve, voir ci-dessus) et/ou des personnes; chaque participant devra avoir pris soin de **contacter son assurance** pour couvrir ces risques.

En s'inscrivant au rallye, **le pilote s'engage** avoir souscrit une assurance rapatriement « type Europe assistance » (voir avec votre carte bancaire) ; il est vivement recommandé de souscrire une assurance « individuelle accident » (ou similaire) auprès de « Air Courtage assurances » ou de votre assureur.

Chaque participant s'engage à prendre toutes les dispositions pour voler en sécurité et reconnaît accepter pleinement les risques résiduels, notamment par la signature de la présente déclaration.

Le vol en surcharge, le non respect de la réglementation VFR ou de la navigation aérienne ULM du Pays, des documents de bord obligatoires incomplets ou caduques entraîne une exclusion « de fait » du rallye; dans ce cas, il n'existe plus aucun lien entre l'équipage et l'organisation.

« Bretagne Aéroptère » ne souscrit vis à vis de ces risques aucune obligation de quelque nature que ce soit, chacun des participants devant **SEUL décider d'affronter le vol** envisagé et les risques qui en sont la suite, indépendamment des avis qui seront fournis par l'organisation susceptibles de conduire à la décision d'interruption définitive de la navigation, notamment pour causes météorologiques.

« Bretagne Aéroptère » rappelle à chacun des participants l'impérative nécessité d'avoir déjà vérifié ou fait vérifier tout particulièrement l'état technique de l'ULM utilisé dans le strict respect des prescriptions édictées par le fabricant et/ou le motoriste de chaque appareil concerné. Il est rappelé l'obligation de résultat qui pèse à ce sujet sur le seul Commandant de Bord.

**Tenu compte des éléments sus citées, les pilote et copilote s'engagent à supporter seuls la totalité de la responsabilité de tout événement, survenant pendant la phase de vol et de roulage, et de ses conséquences : que celle-ci soient humaines, corporelles, morales, matérielles, financières ou autres.**

La présente déclaration a été signée par le pilote et le passager visés ci-dessus qui reconnaissent avoir intégralement pris connaissance et apprécié sans réserve la portée

des déclarations exposées ci avant.

Ils reconnaissent également par leurs signatures avoir pris connaissance du "Manuel d'exploitation" ou « Manex » joint à la présente déclaration et en avoir accepté sans réserve la totalité du contenu.

<p><b>Le pilote :</b></p> <p>Date :</p> <p>Signature Pilote précédée de la mention manuscrite « Lu et approuvé »</p> <p>Parapher les pages 4/ 5/ 6</p>	<p><b>Le copilote ou passager :</b></p> <p>Date :</p> <p>Signature Copilote précédée de la mention manuscrite « Lu et approuvé »</p> <p>Parapher les pages 4/ 5/ 6</p>
--	--

## INSCRIPTION

Elle se fait par courrier avec envoi

- 1) du bulletin d'inscription rempli, signé
- 2) du règlement par cheque libellé à l'ordre de « Trésorière de Bretagne Aéroptère, ou par virement ([nous contacter](#))
- 3) d'une copie de documents de l'ULM : Fiche d'identification (en cours de validité), LSA (en cours de validité), licence/ assurance.
- 3) de la déclaration d'information sur l'organisation et les risques pris à participer au rallye (parapher les pages 3/ 4/ 5/ 6 et signée la dernière).

à **Michel LE ROY**

**37, Route du STANGALA, F-29000 QUIMPER, FRANCE (Tel 00 33 6 85 34 61 42)**

L'inscription sera effective dès le règlement effectué; il n'est procédé à aucune réservation.

Une confirmation d'inscription vous sera adressée par mail dès réception du courrier.

**ANNULATION - REMBOURSEMENT** Le rallye sera annulé si le nombre d'inscrits est inférieur à 30 (pilotes et copilotes).

« Bretagne Aéroptère » peut annuler ou modifier à tout moment le rassemblement et peut annuler ou modifier à tout moment le circuit pour cause météo, humaine, matérielle, etc. Les participants seront prévenus dès la décision prise, par courrier, e-mail ou téléphone selon le délai.

En cas d'annulation de la part de « Bretagne Aéroptère » l'intégralité du versement sera remboursée; en cas de modification du circuit ou d'abandon en cours de l'équipage, celui-ci ne peut prétendre à aucun remboursement.

En cas d'annulation de la part du participant :

- Avant le 15 Avril la totalité sera remboursée
- Après le 15 Avril, le participant (et le copilote) ne peut en aucun cas prétendre à un remboursement quelle qu'en soit la cause (y compris médicale).

En cas d'abandon du rallye, le participant (et le copilote) ne peut en aucun cas prétendre à un remboursement quelle qu'en soit la cause (y compris médicale)

## BULLETIN D'INSCRIPTION

### LA MACHINE

MULTIAXE    AUTOGIRE    PENDULAIRE    moteur 4 TPS    2TPS

MARQUE \_\_\_\_\_ MODELE \_\_\_\_\_ ANNEE 20 \_\_\_\_\_  
COULEUR(S) DOMINANTE(S) \_\_\_\_\_ HRES DE VOLS SUR MACHINE \_\_\_\_\_  
VITESSE « SOL » CROISIÈRE \_\_\_\_\_ Km/h.    BASE ET CLUB ULM (facultatif) \_\_\_\_\_  
FIN DE VALIDITE CARTE IDENTIFICATION \_\_\_\_/\_\_\_\_/20 \_\_\_\_\_  
IMMAT \_\_\_\_\_ RADIO **FJ** \_\_\_\_\_ FIN DE VALIDITE LSA \_\_\_\_/\_\_\_\_/20 \_\_\_\_\_

### VOUS : le 1er PILOTE

NOM/Prénom \_\_\_\_\_ Année de naissance \_\_\_\_\_  
ADRESSE POSTALE \_\_\_\_\_  
VILLE \_\_\_\_\_ Codepostal \_\_\_\_\_ PAYS \_\_\_\_\_  
Téléphone Mobile \_\_\_\_\_ Fixe (facultatif) \_\_\_\_\_  
Email \_\_\_\_\_  
ADHERENT FFPLUM : OUI    NON    N° BREVET \_\_\_\_\_ ANNEE \_\_\_\_\_  
N° LICENCE ASSURANCE FFPLUM \_\_\_\_\_

### PERSONNE A PREVENIR EN CAS DE BESOIN :

1/M ou Mme \_\_\_\_\_ LIEN de parenté \_\_\_\_\_  
1er N° de téléphone 1 \_\_\_\_\_ 2ème N° de téléphone \_\_\_\_\_  
2/M ou Mme \_\_\_\_\_ LIEN de parenté \_\_\_\_\_  
1er N° de téléphone 1 \_\_\_\_\_ 2ème N° de téléphone \_\_\_\_\_  
Votre taille pour le sweat du rallye    S    M    L    XL    XXL    XXXL

### Vous : le 2ème PILOTE OU COPILOTE



NOM/Prénom \_\_\_\_\_ Année de naissance \_\_\_\_\_  
ADRESSE POSTALE \_\_\_\_\_  
VILLE \_\_\_\_\_ Codepostal \_\_\_\_\_ PAYS \_\_\_\_\_  
Téléphone Mobile \_\_\_\_\_ Fixe (facultatif) \_\_\_\_\_  
Email \_\_\_\_\_  
ADHERENT FFPLUM : OUI    NON    N° BREVET \_\_\_\_\_ ANNEE \_\_\_\_\_  
N° LICENCE ASSURANCE FFPLUM \_\_\_\_\_

### PERSONNE A PREVENIR EN CAS DE BESOIN :

1/M ou Mme \_\_\_\_\_ LIEN parenté \_\_\_\_\_  
1er N° de téléphone 1 \_\_\_\_\_ 2ème N° de téléphone \_\_\_\_\_  
2/M ou Mme \_\_\_\_\_ LIEN parenté \_\_\_\_\_  
1er N° de téléphone 1 \_\_\_\_\_ 2ème N° de téléphone \_\_\_\_\_  
Votre taille pour le sweat du rallye    S    M    L    XL    XXL    XXXL

REGIME PARTICULIER, ALLERGIE ou AUTRE à signaler



	<p>Rallye ULM 2014 INFORMATION INSCRIPTION MANEX</p>	<p>page 9</p> 
--	--	---

**Equipage simple 1500 €, équipage double 2900 €**

REGLEMENT Chèque à l'ordre de « trésorière de Bretagne Aéroptère » à adresser  
**Michel LE ROY 37, Route du STANGALA 29000 QUIMPER**

**JOINDRE UNE PHOTO DE VOUS AVEC VOTRE MACHINE PAR EMAIL**

DATE/SIGNATURE PILOTE

DATE/SIGNATURE COPILOTE

En cas d'annulation de la part « Bretagne Aéroptère » : remboursement intégral

En cas d'annulation de la part du pilote ou copilote : remboursement intégral jusqu' au 15avril 2014 ; après cette date, aucun remboursement quelque soit le motif (y compris médical)

## GENERALITES ET MANEX

### GENERALITES

- Calendrier
- Liste des participants
- Equipe de direction et d'organisation et organigramme
- Manuel d'Exploitation (MANEX)
- Avertissement

### Calendrier

Arrivée à Lezignan le lundi 28 Avril 16 h au plus tard ;  
Début du rallye le mardi 29 Avril au matin et  
Retour le vendredi 9 Mai en fin d'après midi ;  
Départ des participants le samedi 10 au matin.

### Liste des participants rallye

Non définie

### Equipe de direction et d'organisation

Michel LE ROY 06 85 34 61 42  
Commissaire Général

Laurent PLASSART 06 08 94 87 46  
Directeur des vols

Maryse LE ROY 06 82 97 89 36  
Responsable Administration  
Communication, traduction

Youssuff GENCOR 06 25 03 42 62  
Responsable logistique  
Logistique chauffeur camion

## Manuel d'exploitation « MANEX »

### INTRODUCTION - PRESENTATION GENERALE

Le manuel d'exploitation s'adresse aux participants du Rallye ULM, commissaires et responsables techniques.

Le MANEX est établi par l'organisateur qui assure sa mise à jour en tant que de besoin; les modifications éventuelles sont portées à la connaissance des participants à l'occasion des briefings quotidiens.

Chaque participant en reçoit un exemplaire par courriel identifié nominativement. Il atteste avoir pris connaissance de son contenu avant le début du Rallye. Il est tenu d'y inclure sans délai les modifications éventuelles le concernant communiquées par l'organisateur.

### I - OBJECTIF

Le Rallye ULM « un enfant dans les nuages » est une opération de promotion de l'activité ULM organisée par « Bretagne Aéroptère » (association loi 1901) dans le cadre de ses activités statutaires.

Il consiste en un rassemblement de 30 équipages au maximum participants (plus les organisateurs) qui participent quotidiennement à un vol de navigation en suivant, autant que faire se peut un itinéraire fourni par l'organisateur dans un **couloir de 10 nautiques**. Effectués par des pilotes déjà brevetés afin de parfaire à leurs qualités de pilotage et de navigation, ces vols s'inscrivent strictement dans le cadre normal des procédures générales de la circulation aérienne générale.

L'objet du présent manuel d'exploitation est de définir les méthodes internes applicables à l'ensemble de l'opération ainsi que les responsabilités (et leurs limites) de l'organisateur, du directeur des vols et des pilotes participant au rallye.

Le terme « pilote » employé dans ce document désigne les pilotes participants inscrits au Rallye ULM.

Ces règles s'appliquent à tous les participants qui sont, de par leur engagement, réputés en avoir pris connaissance et les accepter. Elles ne se substituent en aucun cas aux réglementations générales applicables en la matière et en particulier aux règles de l'air, et à celles d'utilisation des ULM.

### II - PROGRAMME

Le Rallye ULM se compose de deux 1/2 étapes par jour coupées pour certaines par des pauses de ravitaillements et collations. Le choix des étapes est de la responsabilité de l'organisateur.

Pour l'année 2014, le 8<sup>ème</sup> Rallye ULM « un enfant dans les nuages » se déroulera selon le calendrier suivant :

Rassemblement sur l'aérodrome de Lezignan le 28 Avril 2014 à 16 heures au plus tard pour la présentation de l'équipe de Bretagne Aéroptère, le contrôle des documents obligatoires et des inscriptions par le directeur des vols, le briefing général et le briefing première étape.

Départ pour la première étape le 29 Avril à 8 heures; le retour est prévu à Lezignan.

Fin du Rallye ULM le 9 Mai en fin d'après midi. Départ des participant le 10 Mai au matin.



### III - ORGANISATION

L'organisation du Rallye ULM est structurée en 2 entités distinctes :

- « les pilotes ». Les conditions générales et particulières de cette entité font l'objet de la partie 1 du présent manuel d'exploitation.
- « l'encadrement » des pilotes. Les conditions générales et particulières de cette entité font l'objet de la partie 2 du présent manuel d'exploitation

### IV- ENCADREMENT GENERAL

Le Commissaire Général du Rallye ULM, Michel LE ROY, délègue la direction des vols à un commissaire général adjoint chargé de diriger l'exécution du rallye.

Cette fonction sera assurée par : Laurent Plassart

#### A) PILOTES

#### 1) DÉFINITION

Les dispositions du présent chapitre ont pour objet de définir les règles de préparation et de mise en œuvre de la participation des pilotes, ainsi que la répartition des tâches et des responsabilités des personnes faisant partie de l'équipe d'encadrement.

#### 2) ORGANISATION

##### a) Composition

30 équipages au maximum français et étrangers, retenus par « Bretagne Aéroptère » (association organisatrice) selon des critères internes, participeront au Rallye ULM en plus des équipages de l'organisation.

##### b) Encadrement

Placée sous l'autorité du Commissaire Général du Rallye ULM, Michel LE ROY, l'équipe d'organisation et d'encadrement de l'entité des pilotes se compose de :

**Laurent PLASSART** Directeur des vols

**Maryse LE ROY** Responsable Administration et Comptabilité Responsable Logistique

**Mme Maryse LE ROY**, est chargée de l'intérim en cas d'indisponibilité du Commissaire Général.

**Michel LE ROY** Commissaire Général est chargé de l'intérim en cas d'indisponibilité du Directeur des Vols.

#### 3) EXPLOITATION GÉNÉRALE

##### a) Consignes générales

Agissant en tant que commandant de bord dans la limite des privilèges associés à leur licence, les pilotes appliquent la réglementation générale en vigueur et notamment les règles de l'air ainsi que les conditions définissant l'aptitude au vol d'un pilote.

Les dispositions particulières prévues par l'organisateur ont pour objet d'optimiser, dans le respect des règles ci-dessus, l'organisation de l'ensemble des opérations individuelles et de mettre en place des procédures qui augmentent la sécurité « collective ».

Les pilotes sont responsables de leur sécurité et ceci prévaut sur toutes les dispositions définies ci-après.

De par leur engagement pour cette épreuve, les participants acceptent de respecter le règlement du Rallye ULM et en particulier les horaires qui leur sont imposés par





l'organisation, ainsi que le manuel d'exploitation, les règlements particuliers et les consignes données aux briefings.

#### b) Utilisation des aérodromes

Les pilotes respecteront les consignes d'utilisation des aérodromes figurant dans la documentation aéronautique (Cartes VAC) et tous autres documents fournis par l'organisateur et toute éventuelle consigne ou disposition complémentaire préalablement coordonnée par l'organisation auprès des services compétents. Ces dispositions sont soit déjà reportées dans la documentation fournie, soit communiquées à l'occasion des briefings.

Pour les besoins de la sécurité, ils devront aussi appliquer toutes dispositions particulières complémentaires éventuelles prises par l'organisateur, qui leur seront communiquées lors des briefings, notamment celles qui visent à espacer et ordonner les départs et les arrivées.

#### c) Utilisation des espaces aériens

\*Avant toute étape, l'organisation du Rallye ULM aura obtenu des autorités du pays les autorisations nécessaires qui pourraient être nécessaires.

\*Ces autorisations seront négociées par l'organisation du Rallye ULM pour l'ensemble des pilotes (Autorisation collective).

\*Si le pilote sort du couloir de navigation proposé (10 nautiques), il essaie, dans la mesure du possible, d'en avertir l'organisation du Rallye ULM et il lui revient de demander les autorisations nécessaires auprès des organismes de la circulation aérienne (civils ou militaires) pour traverser les espaces aériens rencontrés sur sa nouvelle route et de respecter les consignes d'utilisation de ces espaces.

#### d) Utilisation des fréquences

##### \* Fréquences circulation aérienne

Ce sont les fréquences normalement utilisées pour assurer tout contact avec les organismes de la circulation aérienne, publiées dans la documentation aéronautique.

Pour les phases de départs et d'arrivées, les pilotes utilisent ces fréquences, ou lorsqu'aucune fréquence n'est publiée, celles qui leur seront communiquées au briefing.

En cas d'interruption des communications radio avec une fréquence circulation aérienne, et si le pilote ne peut rétablir les communications, il se conforme à la réglementation générale et aux consignes particulières qui pourront lui avoir été données au briefing.

En cas d'indisponibilité de fréquence à l'arrivée sur un aérodrome non contrôlé, les pilotes appliquent la réglementation générale d'intégration sur un aérodrome non contrôlé.

##### \* Fréquence du Rallye

La fréquence "du rallye" **123,45** permettra d'assurer des liaisons de service interne à l'organisation.

En dehors des phases de départs et d'arrivées, les règles suivantes s'appliquent à son utilisation :

- Les pilotes, après avoir quitté la fréquence "circulation aérienne" de l'aérodrome de départ, en fin du parcours de liaison départ veillent la fréquence 123,45 lorsqu'ils n'ont pas de préconisation d'une autre fréquence par le directeur des vols ou obligation de fréquences officielles.

« Circulation aérienne ».

- Les pilotes interviennent sur la fréquence notamment dans les cas suivants :



- Communication entre pilotes dès lors qu'il existe une interférence de trajectoires entre eux dans le respect des règles de l'air,
- Demande d'information de vol ou autres renseignements au directeur des vols
- Tous autres cas dans le cadre de la sécurité.

- le directeur des vols intervient sur la fréquence 123,45 notamment dans les cas suivants :

- Messages d'information concernant l'aérodrome d'arrivée,
- Messages d'informations concernant les conditions météorologiques sur le parcours ou sur l'aérodrome d'arrivée, lorsque les conditions sont différentes de celles qui ont été communiquées au briefing,
- Information de vol ou autres renseignements à la demande du pilote.
- Tout autre message relatif à la sécurité.

- Les pilotes ne quittent normalement la veille de cette fréquence que pour contacter la fréquence "circulation aérienne" de l'aérodrome d'arrivée, au début du parcours de liaison arrivée conformément au briefing ou bien sur décision de l'organisation du Rallye ULM. En cas de sortie du couloir de navigation prévu, ils tentent dans toute la mesure du possible d'en aviser le directeur des vols sur la fréquence 123,45 et contactent, comme nécessaire, les fréquences de circulation aérienne publiées.

#### e) Moyens techniques

Les moyens suivants seront mis au service des pilotes :

Sur l'aérodrome par l'organisation :

1 émetteur/récepteur portable.

2 téléphones portables. (n° de tél. du commissaire général et du directeur des vols )

Moyen aérien utilisé pour assurer le contact en vol : 1 ULM (directeur des vols)

Moyens terrestres utilisés pour la logistique au sol:

1 camion poids lourd 26 tonnes avec logistique embarquée

1 véhicule 4/4 avec remorque pour transport ULM

1 véhicule léger pour la mobilité des bénévoles

## 4 PROCÉDURES PARTICULIÈRES

### a) Organisation générale des étapes

#### \* Définition et validation du tracé / Coordinations

45 jours au plus tard avant le Rallye, est remis à chaque équipage par courriel un **flight book** pour chaque étape lui permettant de préparer sa navigation et de tracer sa route avec ses points tournants et ses aérodromes de déroutement; En cas d'empêchement, les nouvelles étapes seront décidées par l'organisation la veille ou le matin même: dans ce cas, la navigation sera détaillée lors du briefing.

Toute nouvelle information écrite ou verbale (briefing) relative à la navigation entraîne une annulation des précédentes informations.

L'étape du jour est établie sur un itinéraire déterminé entre les deux aérodromes de villes étapes par l'organisation du Rallye qui a préalablement et sous la responsabilité du Directeur des Vols :

- défini et validé le tracé de l'étape

- assuré les coordinations préalables avec les organismes civils et / ou militaires interférant avec le tracé



- assuré l'accueil des participants à l'aérodrome d'arrivée  
Elle assumera les mêmes missions en cas de modification de l'organisation d'une étape.

**\* Déroulement**

Une étape du Rallye ULM peut se décomposer en plusieurs segments distincts :

- Départ
- Parcours avec plusieurs points tournants et arrêt pour ravitaillement sur base ULM ou aérodrome
- Arrivée

**\* Interruption des communications**

Fréquence circulation aérienne : voir point 3) d)

Fréquence du Rallye : Se référer au point 3) d)

**\* Briefings des pilotes**

Deux types de briefing sont prévus :

- 1- Un briefing général des pilotes est organisé la veille du départ du Rallye ULM à 19 Heures où tous les pilotes sont tenus d'être présents. Présenté par le commissaire général, il permet, outre l'aspect sécurité, de présenter en détail le manuel d'exploitation (« manex », les règlements et le contenu des différentes étapes du Rallye ULM, leur déroulement ainsi que les différentes phases avant ou après les vols.
- 2- Les briefings quotidiens faits par le directeur des vols portent sur le trajet de l'étape, le ravitaillement, la météo, les départ et arrivée (cf. plus bas).

**\* Journée type**

Le déroulement d'une journée type d'une étape du Rallye ULM est établi et figure dans les Flight Book du Rallye adressé à chaque pilote.

Ce déroulement type pourra être modifié en cas de conditions météorologiques défavorables au départ de l'étape entraînant un retard. La décision de départ fait l'objet du sous-chapitre suivant « Fonctionnement opérationnel ».

Les pilotes ont obligation d'assister aux différents briefings pendant le Rallye. Toute absence qui n'a pas reçu l'accord du Directeur des Vols peut entraîner une exclusion du Rallye sur décision du commissaire général.

**b) Fonctionnement opérationnel**

**\* Décision de départ / Modification d'étape**

La décision formelle sur le programme et les horaires de l'étape du jour est prise chaque matin par le Directeur des Vols en concertation avec l'organisation du Rallye, après prise de connaissance des derniers éléments techniques et météorologiques connus.

En cas d'indisponibilité du Directeur des Vols, le Directeur des Vols adjoint assure l'intérim pour la fonction « Directeur des Vols ».

L'étape peut être :

- confirmée dans son plan initial,
- modifiée dans ses horaires ou son programme (horaire, itinéraire),
- annulée.

Dans l'hypothèse d'une modification d'étape, le temps de préparation laissé aux pilotes entre le briefing et le premier départ programmé est déterminé par le Directeur des Vols.

**\* Briefing "trajet prochaine étape"**

Il se déroule le matin pour l'étape du matin et le midi avant le départ pour l'étape de l'après midi. Le tracé détaillé de l'étape est présenté à tous les pilotes dont la présence est



obligatoire.

Il a pour objet de présenter aux pilotes tous les éléments nécessaires aux derniers préparatifs du vol envisagé. Les pilotes disposeront du délai nécessaire pour actualiser leur dossier de vol.

Le briefing est assuré par le Directeur des Vols.

#### \* Briefing météo

Le directeur des vols assure avant chaque départ la couverture météorologique de l'étape et présente un briefing complet de la situation du jour et de son évolution sur le trajet de l'étape.

#### \* Briefing procédures départ et arrivée

Le briefing départ/arrivée est assuré avant chaque départ d'étape par le Directeur des Vols. Il explique de façon détaillée à tous les pilotes la procédure de départ (roulage, piste en service, gestion des départs, cadencement, fréquences, trajectoire au départ, etc.). Il actualise si nécessaire la route et l'altitude choisies compte tenu du relief et de la météo. Le briefing traite également des procédures d'arrivées sur les aérodromes étape, ravitaillement et déroutement.

#### \* Gestion des traversées d'espaces

Le Directeur des Vols peut le cas échéant coordonner en temps réel la traversée d'espaces aériens civils et/ou militaires auprès des différents gestionnaires de ces espaces.

Cette coordination est normalement transparente pour les pilotes à qui l'organisation assure le transit dans un volume déterminé sauf pour des espaces contrôlés où des groupes de 5 équipages seront constitués avec leader.

#### \* Ordre de départ et cadencement

Un ordre des départs est distribué par le Directeur des vols à chaque étape.

Un cadencement de 1 mn minimum est appliqué entre chaque départ dans des conditions météo normales. Les pilotes devront respecter les consignes du commissaire des départs. **Le pilote a obligation** de décoller au seuil de piste quelle que soit la longueur de celle-ci.

#### \* Gestion des départs et du cadencement

##### \* Aéroport contrôlé ou AFIS

Les départs sont gérés par l'organisme local, en collaboration avec le Directeur des Vols. La procédure est précisée lors du briefing départ.

Le commissaire chargé des départs assure la coordination avec cet organisme local et vérifie le bon cadencement des départs.

Les pilotes quittent la fréquence départ de l'aéroport en fin de parcours de liaison départ pour veiller la fréquence « opérations ».

##### \* Aéroport ni contrôlé ni AFIS

La fréquence utilisée en auto information par les pilotes : 123,5. La fréquence propre de l'aéroport est à utiliser si elle existe.

La procédure de départ donnée au briefing prévoit plus précisément la mise en route, le roulage et le décollage.

Le commissaire chargé des départs placé en bordure de piste assure le cadencement au décollage à l'aide d'un signal visuel rouge ou vert.

Ce commissaire est également à l'écoute de la fréquence départ. Il peut intervenir sur la fréquence s'il constate une anomalie sur l'ULM au décollage ou pour tout motif de sécurité.





Les pilotes quittent la fréquence départ de l'aérodrome en fin de parcours de liaison départ pour veiller la fréquence « opérations ».

Le cadencement peut être modifié en cas de météo défavorable sur décision du Directeur des Vols.

**\* Gestion du vol**

Le directeur des vols part 15 à 30 mn avant le départ des participants et ouvre le parcours ; il transmet les informations météo si nécessaire et informe avec l'aide de son copilote des modifications à apporter dans les départs ou sur le circuit (déroutement). Se référer au point 3) c) pour l'utilisation des espaces aériens. Se référer au point 3) d) pour l'utilisation de la fréquence 123,45 ou fréquence circulation aérienne.

**\* Parcours d'arrivée**

Le pilote gère son arrivée au terrain de destination en se conformant aux consignes délivrées au briefing départ.

Il respecte les dispositions figurant au § GEN 1.3.2 du présent document concernant l'utilisation des aérodromes.

Il applique les procédures prévues en cas de panne radio ou d'indisponibilité d'une fréquence conformément à la réglementation.

**\* Arrivées (au terrain étape)**

Dès la fin de la navigation, les pilotes rejoignent l'aérodrome ou la base d'étape.

Ils se conforment aux demandes des organismes de la circulation aérienne et tiennent compte des consignes données lors du briefing du matin ainsi que des éventuelles infos et consignes reçues et collationnées en l'air sur la fréquence Rallye 123,45.

La phase d'arrivée se termine dès l'atterrissage du dernier pilote participant clôturant l'étape. La tâche du Directeur des Vols est terminée pour cette étape et reprendra pour le midi au moment du briefing pour l'étape suivante et le soir au moment du briefing pour le lendemain.

**\* Déroutement en cours de vol**

En cas de déroutement en cours de vol, l'aérodrome et la procédure à utiliser seront ceux donnés au briefing.

Le pilote informera le directeur des vols ou l'organisation sur la fréquence 123,45 ou par un appel téléphonique après atterrissage (aux numéros donnés à l'enregistrement des participants et lors du briefing général).

**\* Débriefing de l'étape**

Le débriefing est assuré par le Directeur des Vols qui l'inclut dans le briefing « prochaine étape ».

Son objet est de passer en revue avec les pilotes les détails de l'étape qui vient de se terminer.

## B) ENCADREMENT DES PILOTES

### 1) DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les pilotes doivent se restaurer et se reposer de manière à être en bonne condition pour effectuer les vols prévus lors du Rallye ULM.

Le Commissaire Général prend toute disposition utile concernant l'encadrement des pilotes, leur hébergement et leur restauration.

Le responsable administration est Maryse LE ROY; elle leur fait connaître les dispositions



pratiques prises pour l'hébergement. Les participants devront impérativement déposer leurs bagages avant le petit déjeuner.

Il veille au respect des horaires établis par l'organisation pour les pilotes.

Les participants se doivent d'observer une hygiène de vie leur permettant de respecter la réglementation dans ce domaine concernant tout pilote privé d'aéronef.

## 2) RESTAURATION

L'organisateur prend à sa charge tous les repas des pilotes suivant les modalités suivantes : Petit déjeuner sur le lieu de décollage.

Le repas de midi destiné aux pilotes et à l'équipe d'encadrement est servi sous la forme de panier pique-nique ou repas froid, accompagné d'une quantité suffisante d'eau.

Le repas chaud du soir se prend sur l'aérodrome dans un hangar ou sous une tente ou dans un camping dans le respect des horaires établis par l'organisation pilotes.

## 3) RESERVE

Etant donné les grandes distances à parcourir par les véhicules au sol, il peut arriver que les équipages soient contraints d'attendre leurs bagages et le repas.

## 4) ENCADREMENT

Le Directeur des Vols assure les fonctions suivantes en plus des aspects déjà cités:

- Coordination des dérogations éventuelles aux horaires définis,
- Recueil de l'information sur les horaires départ/arrivée des pilotes,

## 5) EXPLOITATION GÉNÉRALE

Les parcours de liaison s'effectuent suivant les règles de la Circulation Aérienne Générale (CAG).

Chaque pilote est responsable du choix de son itinéraire, de la préparation et du bon déroulement de son vol dans les conditions générales des réglementations applicables.

## 6) PROCÉDURES PARTICULIÈRES

### Départs et arrivées

Le Directeur des Vols détermine en fonction des conditions du jour les horaires prévus pour l'étape du premier décollage de l'aérodrome de départ et du dernier atterrissage sur le terrain de destination.

D'une façon générale, toute dérogation à ces dispositions est du ressort exclusif du Directeur des Vols.

**NB : Il ne s'agit pas d'une manifestation aérienne** : Aucun appel au public, ni publicité ne seront faits avant et pendant le Rallye. Aucun vol démonstratif pouvant faire l'objet d'un spectacle ne sera effectué. Aucun emplacement pour accueillir du public ne sera créé dans l'enceinte de l'aérodrome. Aucun baptême de l'air ne sera fait pendant le rallye par les pilotes.

Ce document ne remplace pas les documents officiels concernant les règles générales de circulation aérienne auxquelles tout pilote doit se conformer.

**Tout comportement dangereux pouvant mettre en cause la sécurité ainsi que la non observation des règles de vol VFR et de la réglementation ULM du pays entraîne une exclusion du rallye**  
**(Voir aussi le [mémento sécurité de la FFPLUM](#) )**