

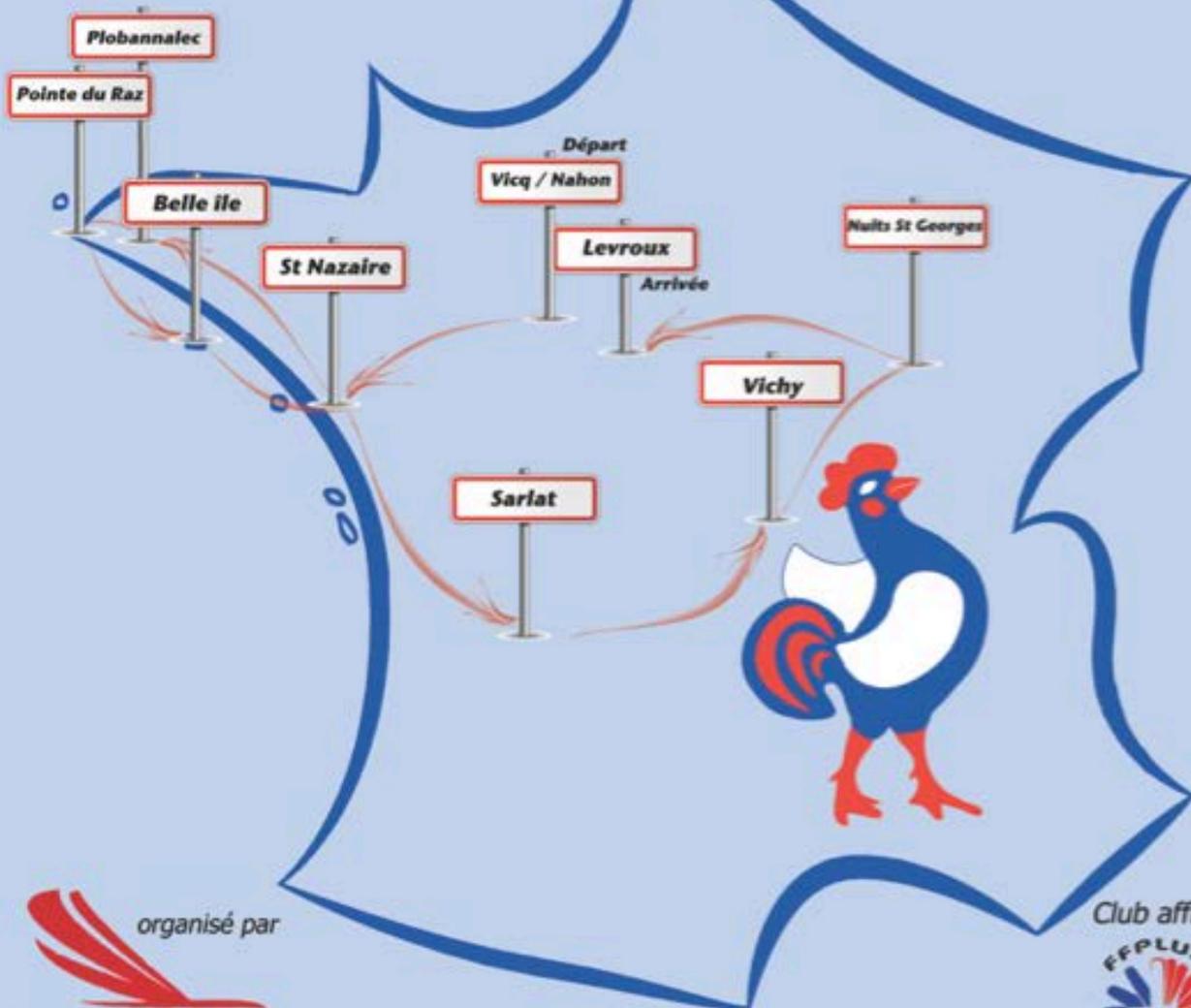
11^{ÈME} RALLYE ULM

BALADE EN FRANCE

3 au 9 juillet 2016

Le matin :
Vols

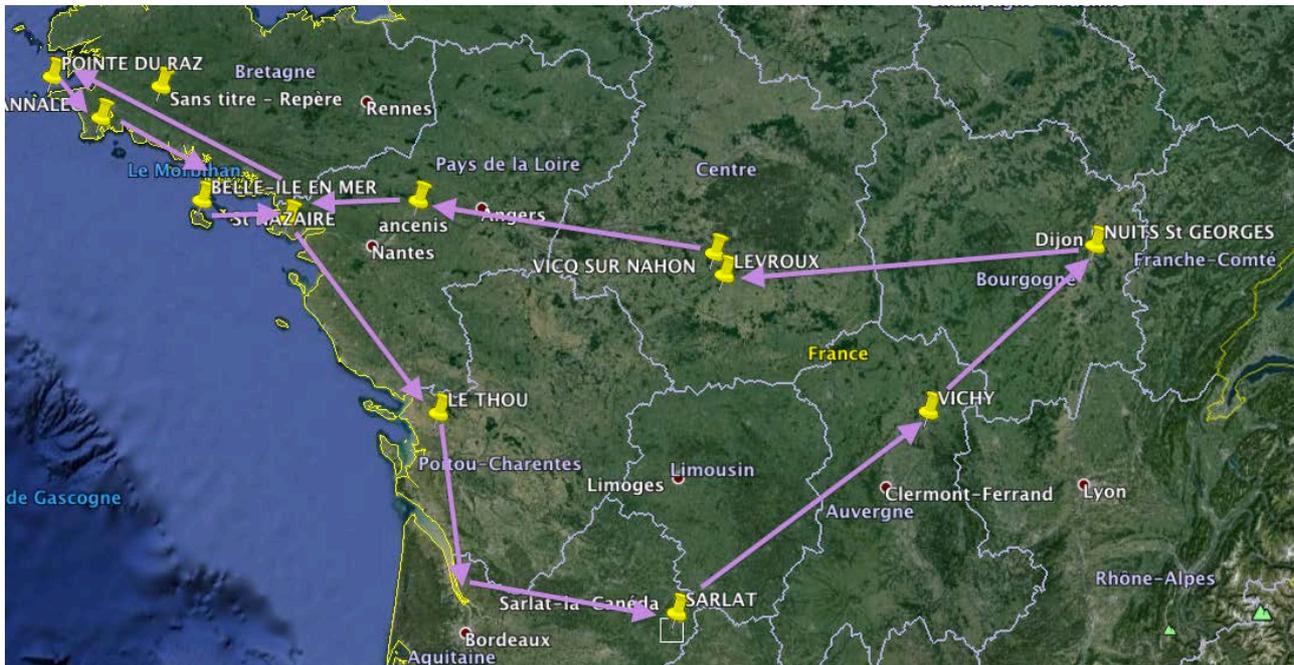
L'après-midi :
Visites insolites





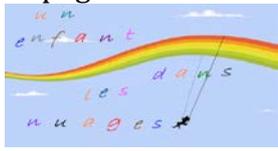
LE CIRCUIT

1900 Km pour le circuit court
Un circuit long sera proposé aux ULM plus rapides
Susceptible de modification sans préavis



LES ETAPES

JOUR 1	Vicq sur Nahon/Ancenis/St Nazaire
JOUR 2	St Nazaire/Plobannalec/ Belle Ile en Mer/ St Nazaire
JOUR 3	St Nazaire / Le Thou
JOUR 4	Le Thou /Sarlat
JOUR 5	Sarlat/ Vichy/Nuits St Georges
JOUR 6	Nuits St Georges / Levroux

 <p>BRETAGNE AÉROPTÈRE</p>	<p>Rallye ULM 2016 Balade en France INFORMATION INSCRIPTION MANEX</p>	<p>page 3</p> 
--	---	---

LES PLUS

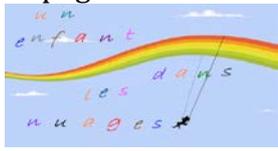
Un rallye/ raid organisé de 6 jours de vol le matin avec visite locale l'après-midi.

Un circuit long pour les ULM rapides.

Pas d'attente aux repas du midi et pour l'essence.

Heures de repas du soir avancé.

Boissons pendant et hors des repas incluses (fournies par Bretagne Aéroptère).

 <p>BRETAGNE AÉROPTÈRE</p>	<p>Rallye ULM 2016 Balade en France INFORMATION INSCRIPTION MANEX</p>	<p>page 4</p> 
---	---	---

INSCRIPTION

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 « balade en France » ainsi que du

« Manex » mis en ligne sur le site de Bretagne Aéroptère dans le menu « inscription ».

(Document de 10 pages).

L'association organisatrice « **Bretagne Aéroptère** » organise un rallye touristique ULM, du 3 au 9 Juillet 2016.

Le départ préférentiel du rallye sera le 4 Juillet à Vicq / Nahon et le retour le 9 Juillet à Levroux.

Le programme est susceptible de modifications sans préavis en fonction de la météo, de tout autre évènement indépendant de l'organisateur ou de nécessité jugée par l'organisateur.

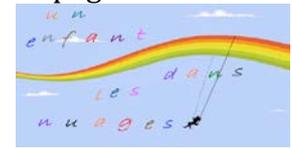
« Bretagne Aéroptère » a essentiellement pour vocation d'organiser matériellement une opération de loisir aéronautique mettant principalement en place les structures techniques au sol à même de favoriser dans les meilleures conditions possibles le développement de l'évènement. Le rallye touristique,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

« Bretagne Aéroptère », rappelle à l'ensemble des participants du RALLYE ULM 2016 « **un enfant dans les nuages** » les données suivantes qui définissent le rôle et les responsabilités de chacun :

La distance parcourue est généralement d'environ 200 à 400 km par jour; une étape le matin qui peut être coupée d'une ou deux pauses. Une autonomie de 300 Km + réserve est nécessaire

En s'engageant sur le rallye, le pilote

- reconnaît avoir une expérience suffisante du pilotage et de la navigation aérienne pour entreprendre un tel voyage.
- reconnaît évaluer le risque du survol maritime.
- a noté que le parcours traverse des zones où les vaches sont impossibles.



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. Le circuit ne traverse normalement pas d'espace aérien contrôlé. 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., d'un gilet de sauvetage ainsi que sur les avantages en termes de sécurité d'être équipé d'un parachute de secours, d'une balise PLB, d'un fumigène par passager et d'un sachet de fluorescéine (en cas de survol maritime). Le transpondeur n'est pas obligatoire. Il est rappelé l'obligation d'équipement d'un engin de flottabilité pour les voilures tournante en cas de survol maritime. (Autogires et hélicoptères)
- 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 sur les terrains prévus.

Une équipe de bénévoles au sol assure:

- vos ravitaillements en essence** SP 98 (préférentiellement) quelques soient vos besoins (vendue 20% plus cher que le prix d'achat moyen) ; apportez votre tuyau de remplissage, n'apportez aucun jerrican vide (nous ne les transporterons pas). Nous transporterons votre huile 2 temps.
- 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 3 Juillet puis les **3 repas** du jour et le petit déjeuner du 10 Juillet, les **boissons** hors et pendant les repas (fournies par Bretagne Aéroptère) sont **incluses**.
- « Bretagne Aéroptère » **prend en charge les taxes** d'atterrissages, les frais de **camping** (chacun pourra planter sa tente sur la base ou au camping), ne prend pas en charge les frais d'hôtel. La règle est le camping. Toutefois, les pilotes désireux d'aller à l'hôtel en feront leur affaire.
- Le **directeur des vols** procède au **briefing** avant le départ d'étape : Celui-ci consiste à la mise à disposition des **informations météorologiques** par projection sur écran des bulletins observations et de prévisions pour rejoindre l'étape de destination. Le directeur des vols rappelle à l'aide de cartes aéronautiques (que le pilote doit obligatoirement avoir) les éventuelles particularités de la navigation en ULM et les procédures d'intégration sur les bases ULM ou les aérodromes d'arrivée. Le directeur des vols projette sur écran un plan du terrain de destination sur lequel sont notés QFU, et éventuelles précautions particulières. Pour les ULM rapides, 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 5 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. Il en est de même en cas de journée dite « libre ».

Un « **flight book** » adressé à chaque équipage 60 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 entraîne une exclusion de fait du rallye (sans pouvoir prétendre à un remboursement (même partiel); dans ce cas, il n'existe plus aucun lien entre l'équipage et l'organisation pour la suite des vols entrepris.

« 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 ou à un participant, les **soins** médicaux, chirurgicaux et d'hospitalisation, les réparations, le rapatriement des machines (sous réserve, voir ci-dessus) et/ou des personnes (y compris du passager); chaque participant a obligation d'avoir **souscrit une assurance** pour couvrir ces risques (pour lui-même et son passager), d'être affilié à la FFPLUM et d'avoir souscrit une « IA » (y compris pour le passager).

En s'inscrivant au rallye, **le pilote s'engage** avoir souscrit une assurance rapatriement « type Europe assistance » (voir avec votre carte bancaire); le rapatriement est inclus si vous avez souscrit « l'individuelle accident » (ou similaire) auprès de « Air Courtage assurances ». (Rapatriement inclus si vous bénéficiez de l'assistance avec l'IA passager de air courtage).

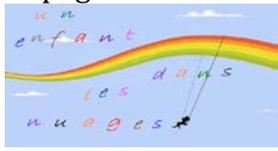
Chaque participant s'engage à prendre toutes les dispositions pour voler en sécurité et reconnaît accepter pleinement les risques résiduels, notamment par la signature de la présente déclaration.

« 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 les phases 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.

 <p>BRETAGNE AÉROPTÈRE</p>	<p>Rallye ULM 2016 Balade en France INFORMATION INSCRIPTION MANEX</p>	<p>page 7</p> 
---	---	---

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

MODALITES D'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 des 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 4/ 5/ 6/ 7/ 8 et signer la page 9.

à **Michel LE ROY**

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

Ne pas adresser de correspondance à l'aérodrome

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 personnes (pilotes + copilotes).

“ Bretagne Aéroptère ” peut annuler ou modifier le rallye à tout moment 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 ou du copilote:

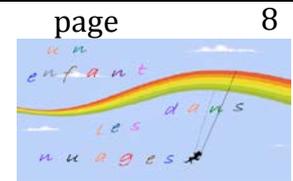
- Avant le 25 JUIN 2016, et quelle qu'en soit la cause (y compris médicale), la moitié de la somme sera remboursée.
- A partir du 25 JUIN 2016, et quelle qu'en soit la cause (y compris médicale), le pilote et le copilote ne peuvent prétendre à un remboursement (même partiel).

En cas d'abandon du rallye

- Le participant et le copilote ne peuvent en aucun cas prétendre à un remboursement (même partiel), quelle qu'en soit la cause (y compris médicale).
- La consommation d'alcool par un pilote ou un co-pilote dans la journée et avant l'arrivée à l'étape du soir entraîne une exclusion immédiate de l'équipage du rallye sans que le pilote et co-pilote puissent prétendre à un remboursement (même partiel); Il n'existe dès lors plus aucun lien entre l'organisation et le dit équipage.



Rallye ULM 2016
Balade en France
INFORMATION INSCRIPTION MANEX



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 » CROISIERE _____ 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

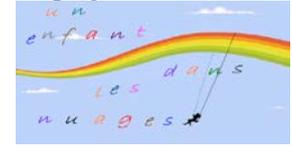
NOM/Prénom _____ Année de naissance _____
ADRESSE POSTALE _____
VILLE _____ Codepostal _____ PAYS _____
Téléphone Mobile _____ Fixe (facultatif) _____
Email _____
ADHERENT FFPLUM : OUI NON N° BREVET _____ ANNEE _____
N° LICENCE ASSURANCE FFPLUM _____

PERSONNE A PREVENIR EN CAS DE BESOIN :

1/ M ou Mme _____ LIEN de parenté _____
1er N° de téléphone _____ 2ème N° de téléphone _____
2/ M ou Mme _____ LIEN de parenté _____
1er N° de téléphone _____ 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 _____



MANEX

INTRODUCTION - PRESENTATION GENERALE

Le manuel d'exploitation s'adresse aux participants du Rallye ULM.
Le MANEX est établi par l'organisateur.
Les modifications éventuelles sont portées à la connaissance des participants à l'occasion des briefings quotidiens.
Chaque participant attestera avoir pris connaissance du contenu avant le début du Rallye.

OBJECTIF

Le Rallye ULM « *un enfant dans les nuages* » est une opération de promotion de l'activité ULM.

Il consiste en un rassemblement de 30 équipages au maximum brevetés qui participent quotidiennement à un vol de navigation. Les pilotes peuvent opter pour l'une des deux formules proposées :

Rallye circuit court ou circuit long en suivant un itinéraire fourni à titre indicatif par l'organisateur.

Effectués par des pilotes déjà brevetés afin de parfaire à leurs qualités, 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 pendant le rallye.

Ces règles s'appliquent à tous les pilotes et co-pilotes 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 d'utilisation des ULM.

PROGRAMME

Le Rallye ULM se compose de 6 étapes coupées par des pauses de ravitaillements et collations. Le choix des étapes est de la responsabilité de l'organisateur.

ORGANISATION

Un commissaire général.

Un directeur des vols.

Une équipe de bénévoles au sol assurant la logistique du rallye.

EXPLOITATION GÉNÉRALE

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 leurs sont imposés par l'organisation, le manuel d'exploitation, les règlements particuliers et les consignes donnés aux briefings.

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.

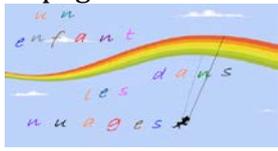
Utilisation des espaces aériens

Si le pilote prévoit une navigation anormalement longue, il essaie, dans la mesure du possible, d'en avvertir 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.

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 ou par l'organisation.

 <p>BRETAGNE AÉROPTÈRE</p>	<p>Rallye ULM 2016 Balade en France INFORMATION INSCRIPTION MANEX</p>	<p>page 12</p> 
--	---	--

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'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 services internes à l'organisation.

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

- a) Les pilotes, après avoir quitté la fréquence "circulation aérienne" de l'aérodrome de départ, en fin de parcours de liaison départ, veillent la fréquence 123,45 lorsqu'ils n'ont pas obligation de fréquences officielles « Circulation aérienne».
- b) 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 qui sera réglée dans le respect des règles de l'air
 - demande d'information de vol ou autres renseignements auprès du directeur des vols.
 - tous autres cas dans le cadre de la sécurité.
- c) Le directeur des vols du Rallye 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.
- d) 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.

Moyens techniques

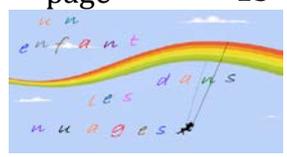
Les moyens suivants seront mis au service des pilotes :

Moyens techniques mis en place sur l'aérodrome par l'organisation :

- 1 émetteurs/récepteurs portable.
- 2 téléphones portables. (N° de téléphone à coller sur le tableau de bord)

Moyens aériens utilisés par l'organisateur pour assurer le soutien en vol :

- 1 ULM (directeur des vols)

 <p>BRETAGNE AÉROPTÈRE</p>	<p>Rallye ULM 2016 Balade en France INFORMATION INSCRIPTION MANEX</p>	<p>page 13</p> 
--	---	--

Moyens terrestres utilisés par l'organisateur pour la logistique au sol :

- 1 camion
- 1 véhicule d'assistance avec remorque de transport ULM
- 1 véhicule d'assistance avec transport de l'essence du matériel

Procédures particulières

Organisation générale des étapes/ définition et validation du tracé / Coordinations :
60 au plus tard avant le Rallye, un flight book est remis à chaque équipage lui permettant de tracer sa route.

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

- Définit et valide 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.

Il assumera les mêmes missions en cas de modification de l'organisation d'une étape.

Briefings des pilotes

Deux types de briefing sont prévus :

1/ Un briefing général des pilotes est organisé préalablement au départ du Rallye ULM le 3 JUILLET 2016. Présenté par l'organisateur et le directeur des vols, il permet, outre l'aspect sécurité, de présenter en détail le manuel d'exploitation, 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 détailleront : départ et arrivée, trajet de l'étape, ravitaillement, météo.

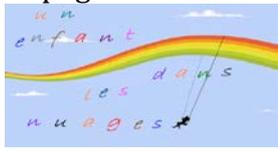
Les pilotes ont obligation d'assister aux différents briefings pendant le Rallye. Toute absence qui n'a pas reçu l'accord du Directeur des Vols peut entraîner une exclusion du Rallye sur décision de l'organisateur

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.

L'étape peut être :

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

 <p>BRETAGNE AÉROPTÈRE</p>	<p>Rallye ULM 2016 Balade en France INFORMATION INSCRIPTION MANEX</p>	<p>page 14</p> 
---	---	--

- annulée.

Dans l'hypothèse d'une modification d'étape, le départ programmé est déterminé par le directeur des vols.

L'étape peut se limiter à un parcours de liaison.

Briefing "trajet prochaine étape"

Il se déroule la veille en fin d'après-midi, après les arrivées, pour l'étape du lendemain matin et le midi après les arrivées 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 à la préparation du vol envisagé. Ces éléments seront actualisés ou pourront être modifiés à l'occasion du briefing "étape du jour" précédent le départ du vol. Les pilotes disposeront du délai nécessaire pour actualiser leur dossier de vol.

Briefing météo

Le directeur des vols assure avant chaque départ la couverture météorologique de l'épreuve 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 le matin de l'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, avitaillement 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.

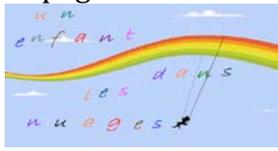
Cette coordination est transparente pour les pilotes à qui l'organisation assure le transit dans un volume déterminé.

Le dernier pilote clôture si nécessaire avec les organismes impliqués.

Ordre de départ et cadencement

Un ordre des départs est distribué par le Directeur des vols.

Un cadencement de 2 mn minimum est respecté entre chaque départ dans des conditions météo normales. Les pilotes devront respecter les consignes données au briefing.

 <p>BRETAGNE AÉROPTÈRE</p>	<p>Rallye ULM 2016 Balade en France INFORMATION INSCRIPTION MANEX</p>	<p>page 15</p> 
---	---	--

LE PILOTE A OBLIGATION DE DECOLLER AU SEUIL DE PISTE QUELLE QUE SOIT SA LONGUEUR

Plan de vol

Cette procédure administrative étant inhabituelle pour certains pilotes, le directeur des vols aidera les commandants de bord à remplir le formulaire et leur en expliqueront le sens, la finalité ainsi que les procédures de dépôt et de clôture (seulement en cas de survol maritime).

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).

Parcours d'arrivée

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

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 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

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 ou notés sur le plan de vol.

L'information sera transmise sur la fréquence 123,45 ou par un appel téléphonique après atterrissage (numéros donnés à l'enregistrement des participants et lors du briefing général, collés sur le tableau de bord).

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.

Encadrement des pilotes

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

L'organisation prend toute disposition utile concernant l'encadrement des pilotes, leur hébergement et leur restauration ; il leur fait connaître les dispositions pratiques prises pour l'hébergement.

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.

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.

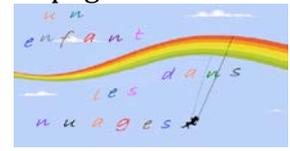
La consommation d'alcool avant de voler est interdite sous peine d'exclusion immédiate du rallye.

- Le repas chaud du soir se prend sur l'aérodrome dans le respect des horaires établis par l'organisation.



Rallye ULM 2016
Balade en France
INFORMATION INSCRIPTION MANEX

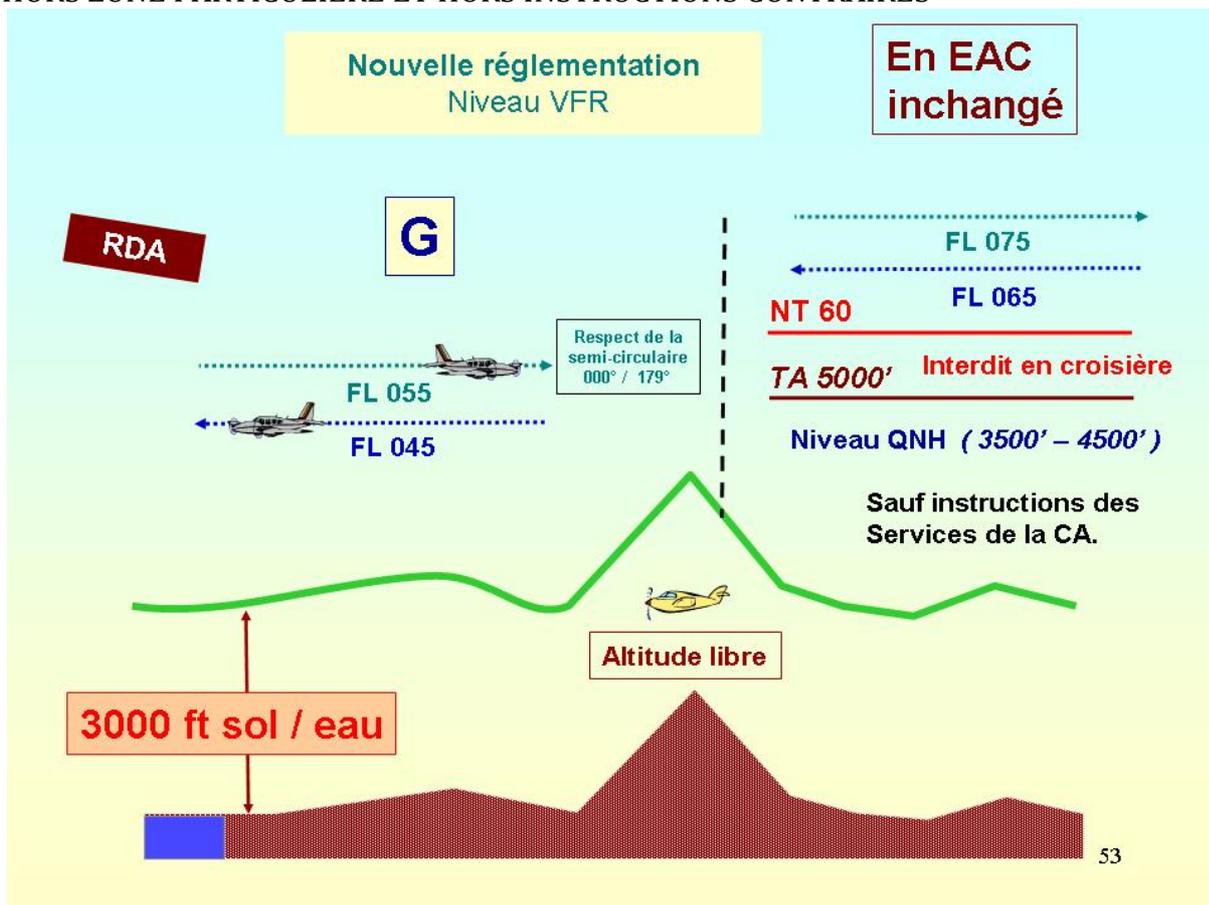
page 17





Principe général de la circulation aérienne

HORS ZONE PARTICULIERE ET HORS INSTRUCTIONS CONTRAIRES



Procédures de calage altimétrique et altitude de transition

1. Principe

Dans le cas où une altitude de transition est établie, elle est applicable à tous les vols IFR et VFR, et sa valeur est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Par ailleurs, un pilote exprime sa position dans le plan vertical :

- en altitude (calage QNH) lorsqu'il vole à et au-dessous de l'altitude de transition,
- en niveau de vol (calage 1013,25 hPa) lorsqu'il vole à et au-dessus du niveau de transition.

Paragraphe 4.7 des Règles De l'Air (RDA)

« Sauf indication contraire dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne, les vols VFR dans la phase de croisière en palier à une hauteur supérieure à 900 m (3 000 ft) au-dessus du sol ou de l'eau, sont effectués à l'un des niveaux de croisière correspondant à leur route, spécifiés dans les tableaux des niveaux de croisière de l'Appendice 3.

Note. - Les expressions « au-dessus du sol ou de l'eau » et « au-dessus de la surface » sont équivalentes. »

2. Règle dite de la « semi-circulaire »

En VFR, les règles de l'air précisent que, sauf indication contraire dans les autorisations du contrôle de la circulation aérienne:

- à une hauteur supérieure à 3000 ft au-dessus du sol ou de l'eau (ASFC), tout vol dans la phase de croisière en palier sera effectué à un niveau de croisière – altitude ou niveau de vol – correspondant à la route suivie (respect de la « semi-circulaire »2),
- à et au-dessous de cette hauteur, tout vol dans la phase de croisière en palier sera effectué à un niveau de croisière librement choisi.

Le respect de la semi-circulaire s'applique également pour les VFR évoluant le long d'une voie aérienne (AWY) de classe E ou traversant cette voie aérienne, sans tenir compte des restrictions éventuelles imposées aux IFR dans les publications d'informations aéronautiques (sens unique de circulation, niveaux de vols ne respectant pas la semi-circulaire, etc.).

3. Altitude de transition

Lorsqu'une altitude de transition est définie dans un espace aérien contrôlé, elle s'appliquera dans les limites latérales de cet espace, à partir du sol ou de l'eau.

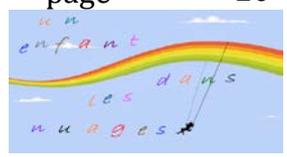
Lorsqu'aucune altitude de transition n'est portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, un pilote exprimera sa position dans le plan vertical :

- **en niveau de vol lorsqu'il volera au-dessus de 3000 ft ASFC ;**
- **en altitude lorsqu'il volera à et au-dessous de 3000 ft ASFC.**

Avec une route comprise entre 0 et 179°, vous devez emprunter les niveaux suivants : 35, 55, 75, 95.

Avec une route comprise entre 180 et 359°, vous devez emprunter les niveaux suivants : 45, 65, 85, 105

En résumé, et pour simplifier, compte tenu des performances des ULM :
Vers l'EST, le 35, vers l'OUEST, le 45.

 <p>BRETAGNE AÉROPTÈRE</p>	<p>Rallye ULM 2016 Balade en France INFORMATION INSCRIPTION MANEX</p>	<p>page 20</p> 
--	---	--

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 du pays 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 du vol ULM entraine une exclusion du rallye
(Voir aussi le [mémento sécurité de la FFPLUM](#))