



REGLEMENT PARTICULIER MAROC - AFRIQUE

Edition du 05 JUIN 2021

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

Association à but non lucratif de droit français régie par la Loi du 1er Juillet 1901 - Répertoire National des Associations (RNA) numéro W113001044

SEMECCEL - L'Envol des Pionniers 6 rue Jacqueline Auriol 31400 Toulouse

www.raid-latecoere.org – information@raid-latecoere.org

Plus long raid aérien au monde, le Raid Latécoère-Aéropostale rassemble chaque année des passionnés d'aviation et d'histoire, pilotes ou non, qui souhaitent réaliser en commun un projet d'intérêt général.

En participant vous entretenez la mémoire de notre patrimoine culturel et faites revivre l'esprit humaniste et aventurier de nos pionniers.

En participant vous soutenez des projets culturels et solidaires qui ont pour objectif de traduire la philosophie de ces pionniers dans le contexte du 21^{ème} siècle. La ligne aérienne que tracent chaque année les équipages du Raid est également, une ligne de solidarité : vous apportez sur le parcours du soutien aux générations futures.

Le Raid Latécoère-Aéropostale s'inscrit dans une démarche volontariste pour servir l'intérêt général. En ce sens, le Raid Latécoère-Aéropostale s'attache à rassembler des êtres autonomes, responsables, capables de prendre leurs distances avec leurs propres intérêts au profit de l'action solidaire et culturelle commune.

Tous les participants du Raid doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente et coopérer au bon fonctionnement du raid et des autres activités.

1. L'encadrement

1.1. La structure de l'équipe

L'équipe encadrante est constituée :

- D'un **directeur du raid**¹ : c'est à lui, en tant que représentant du président de l'association que reviennent toutes les décisions pendant la durée du raid ; il est également en charge de la communication ;
- D'un **responsable sécurité**² : il est le conseiller sécurité du directeur du raid ;
- D'un **responsable des opérations**³ **(et de ses assistants)** : il est en charge de la planification et de la conduite de toute la partie opérationnelle du raid (briefing étape, information météo, vols, gestion des parking, avitaillement) ;
- D'un **responsable mécanique**⁴ **(et de mécaniciens)** : il est en charge de la maintenance des aéronefs et signataire des APRS ;
- D'un **responsable logistique**⁵ **(et de ses assistants)** : il est en charge de la partie hôtellerie, restauration, transport, commande et mise en place du carburant sur les aérodromes ;
- Un **médecin**⁶.

Le nombre de personnes constituant cette équipe dépend du nombre de personnes et d'avions participants. Une même personne pourra avoir plusieurs rôles.

Un « backoffice » est en place avec plusieurs bénévoles qui sont prêts à prêter main forte à l'équipe encadrante.

Une identification visible (type gilet de sécurité) sera portée par les équipes pendant la durée du raid pour faciliter leur identification.

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

Association à but non lucratif de droit français régie par la Loi du 1er Juillet 1901 - Répertoire National des Associations (RNA) numéro W113001044

SEMECCEL - L'Envol des Pionniers 6 rue Jacqueline Auriol 31400 Toulouse

www.raid-latecoere.org – information@raid-latecoere.org

1.2. Les commissions :

Trois commissions sont constituées pour chaque raid afin de mettre en place et de faire comprendre et respecter les règles dans tous les domaines.

Leurs attributions permettent de garantir le plus haut niveau possible de sécurité lors du raid :

- La **Commission du respect des règles**⁷ : présidée par le Directeur du raid, elle se réunit pour décider de la suite à donner à tout événement portant atteinte au bon déroulement du raid. La décision rendue est sans appel.
- La **Commission Sécurité**⁸ : présidée par le responsable sécurité, elle se réunit sous sa demande afin de fournir un avis au Directeur du raid lors d'un événement aéronautique ;
- La **Commission d'évaluation**⁹ : sous l'autorité du Président de l'aéroclub Pierre-Georges Latécoère, en contact avec les participants dès la phase de préparation, son rôle est d'accepter ou non la participation d'une personne ou d'un équipage.

1.3. Lien participant – staff

Des **référents équipages** sont nommés par le directeur du raid sur la base du volontariat. Au contact serré de l'équipe encadrante, leur rôle est de permettre à la fois une remontée d'information efficace vers l'équipe encadrante et une vérification de la compréhension par les équipages des informations transmises.

2. L'inscription et la sélection

2.1. Qui peut s'inscrire ?

Le raid Latécoère-Aéropostale est ouvert à toute personne physique, française ou étrangère, membre de l'Aéroclub Pierre-Georges Latécoère (et donc à jour de sa cotisation annuelle), pilote ou non pilote, expert ou débutant, membre actif ou usager de l'association Aéroclub Pierre-Georges Latécoère.

Compte-tenu de la longueur des étapes du raid, de la fatigue engendrée, des conditions météorologiques et sanitaires, chaque équipage d'aéronef doit être constitué d'au minimum 2 pilotes¹⁰.

Les étapes du raid sont des navigations du niveau d'un pilote titulaire du PPL¹¹.

Le pilote doit posséder une qualification valide sur le type ou la classe d'aéronef utilisée pour le raid ainsi qu'une aptitude médicale de classe 2¹².

Le niveau 4 minimum pour la compétence linguistique en langue anglaise¹³ selon le FCL 055 VFR est requis.

Les briefings des étapes ainsi que les communications étant faits en français, les pilotes doivent posséder un niveau en langue française équivalent au minimum au niveau B1¹⁴.

« L'aérien pour relier les hommes » : les non-pilotes sont les bienvenus sur le raid Latécoère – Aéropostale. Ils font partie à part entière de l'équipage de l'aéronef et, par conséquent, sont soumis aux mêmes règles de savoir-vivre et de savoir-être que les pilotes.

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

Association à but non lucratif de droit français régie par la Loi du 1er Juillet 1901 - Répertoire National des Associations (RNA) numéro W113001044
SEMECCEL - L'Envol des Pionniers 6 rue Jacqueline Auriol 31400 Toulouse

www.raid-latecoere.org – information@raid-latecoere.org

2.2. Avec quel appareil ?

Le raid Latécoère – Aéropostale est ouvert à tout type d'aéronef répondant aux caractéristiques suivantes :

- L'aéronef doit avoir au départ du raid, le potentiel technique nécessaire pour effectuer le raid ;
- Le carburant utilisé est de l'essence aviation AVGAS 100LL ou JETA1¹⁵ ;
- Les performances en croisière permettent de parcourir une distance de 450 Nm à une vitesse propre minimale de 90 Kts, sans vent, et de disposer à l'arrivée d'une autonomie de 1h de vol à la vitesse de croisière¹⁶ ;
- Outre le fait que l'aéronef doit posséder l'équipement minimal prévu par la réglementation pour effectuer des vols VFR de jour, l'aéronef doit être équipé d'un horizon artificiel¹⁷ ;
- L'équipement de radiocommunication doit permettre au minimum d'écouter deux fréquences VHF en même temps¹⁸ ;
- L'aéronef est équipé d'une balise de détresse¹⁹.
- L'avion est assuré pour les pays traversés.²⁰

2.3. Le Parcours d'inscription

La pré-inscription s'effectue en remplissant le formulaire via la page dédiée du site web www.raid-latecoere.org.

Cette pré-inscription ne sera effective qu'après paiement de la cotisation annuelle d'adhésion à l'association ainsi que le paiement d'un tiers des droits d'engagement et frais logistiques.

Il est également demandé de fournir les documents nécessaires à l'obtention de toutes les autorisations :

- Copie de passeport, licence et aptitude médicale (même si la fin de validité de certaines qualifications ou aptitude est avant le départ du raid)²¹ ;
- Pour les avions, copie du certificat de navigabilité (CDN), du certificat d'examen de navigabilité (CEN), du certificat acoustique, de la licence de station d'aéronef, de l'attestation d'assurance couvrant tous les pays survolés ;
- Pour les ULM, copie de la carte d'identification, de la déclaration d'aptitude au vol et de la fiche d'identification associée, de la licence de station d'aéronef.

Le paiement du deuxième tiers des droits d'engagement est exigé 6 mois avant le départ, le solde final 2 mois avant le départ.

En ce qui concerne les pilotes, une évaluation de l'adéquation de l'expérience de l'équipage aux situations rencontrées sur le raid sera faite lors d'une rencontre (physique ou par visioconférence) avec des membres de l'encadrement du raid dès la pré-inscription afin de définir un parcours de préparation²².

Au plus tard 15 jours avant le départ du raid, une seconde évaluation sera faite selon les mêmes critères. Le résultat de cette seconde évaluation permettra de valider ou non la participation²³.

Pour la partie technique, l'équipe mécanique du raid vérifiera physiquement l'état de l'appareil en prenant contact avec les ateliers de maintenance ou les propriétaires et, le cas échéant, demandera la réalisation de travaux pour diminuer le risque de pannes sur le raid²⁴.

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

3. La logistique et les finances

3.1. Droits d'engagement et frais logistiques

Les droits d'engagement et frais logistiques sont fixés annuellement par le Conseil d'Administration de l'association²⁵. Ils comprennent :

- Nuitée en chambre double²⁶ pendant toute la durée du raid²⁷ avec le petit déjeuner ;
- Collation pour le midi²⁸ ;
- Repas du soir (à l'hôtel ou dans un restaurant proche) avec eau plate ou eau gazeuse ;
- Assurances souscrites par l'aéroclub pour le raid²⁹ ;
- Tenues³⁰ ;
- Frais divers pour l'organisation des événements culturels et solidaires pendant le raid ;
- Frais divers liés à la préparation du raid.

Ils ne comprennent pas :

- Les boissons autres que l'eau plate ou gazeuse pendant les repas ;
- Les extras à l'hôtel ;
- Les repas s'ils sont pris ailleurs que ceux organisés ;
- Les transports autres que ceux proposés ;
- Les frais liés aux aéronefs³¹.

3.2. Hébergement, restauration et transport

Sauf cas particulier, l'association réserve des hôtels 3 étoiles minimum³². En cas de changement d'escale sur court préavis, l'association ne pourra être tenue responsable si le niveau de l'hôtel est inférieur.

L'hébergement est en chambre double, sauf pour les personnes qui ont explicitement demandé une chambre simple lors de l'inscription et qui en ont acquitté le surcoût 1 mois avant le départ du Raid³³.

Le menu du dîner comprend une entrée, un plat, un dessert et de l'eau³⁴. Tout extra est à la charge des participants³⁵. Lorsqu'un cocktail est prévu celui-ci est dînatoire, sauf cas annoncé au briefing et remplace le dîner.

Un panier repas (en règle générale comprenant pain + eau + fruit) est fourni pour le repas du midi. Il est à la charge du participant de l'agrémenter comme il le désire.

Les transferts Aéroport-Hôtel-Aéroport sont effectués en véhicules réservés par l'association³⁶.

3.3. Frais aéronautiques

Ces frais sont à la charge des participants :

- Carburant : une avance correspondant à 100% de la consommation estimée est payée un mois avant le départ³⁷. Au plus tard 1 mois après la fin du raid, le solde restant est payé³⁸.
- Taxes d'atterrissage : une avance correspondant à 95% du montant estimé est payée un mois avant le départ³⁹. Au plus tard 1 mois après la fin du raid, le solde restant est payé⁴⁰

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

Association à but non lucratif de droit français régie par la Loi du 1er Juillet 1901 - Répertoire National des Associations (RNA) numéro W113001044
SEMECCEL - L'Envol des Pionniers 6 rue Jacqueline Auriol 31400 Toulouse

www.raid-latecoere.org – information@raid-latecoere.org

Le prix du carburant est majoré d'une somme fixée par le Conseil d'Administration et reversé à une autre association pour compenser les émissions carbone pendant le raid⁴¹, ainsi qu'une contribution pour le carburant des avions du staff.

3.4. En cas de panne

Tous les frais de dépannage sont à la charge du participant, en particulier :

- Pièces détachées ;
- Main d'œuvre (si intervention d'un mécanicien autre que ceux du raid) ;
- Frais d'hôtel et de repas supplémentaires ;
- Frais liés au rapatriement de l'équipage et de l'aéronef.

3.5. En cas de déroutement

L'association prend en charge les frais d'hébergement et de restauration pour un jour lors d'un déroutement ou d'une modification de trajet.

Les autres journées supplémentaires sont à la charge des participants⁴².

3.6. En cas d'annulation, d'abandon ou d'exclusion

En cas d'annulation du raid par l'association ou en cas de non-sélection d'un équipage, les droits d'engagement et frais logistique et l'avance frais aéronautiques sont remboursés en intégralité aux participants.

En cas d'annulation par le participant au plus tard 30 jours avant le départ du raid, les droits d'engagements et frais aéronautiques sont remboursés après déduction d'un montant fixé annuellement par le Conseil d'Administration et transmis lors de l'inscription⁴³. L'avance frais aéronautiques est remboursée intégralement.

En cas d'annulation par le participant moins de 30 jours avant le départ du raid, en cas d'abandon ou en cas d'exclusion pour non-respect du règlement ou atteinte à la sécurité⁴⁴, l'avance frais aéronautiques est remboursée après déduction des frais réellement payés. Les droits d'engagement et frais logistiques sont dus⁴⁵.

3.7. Sponsors

Chaque équipage a la possibilité de se faire sponsoriser. Les redevances éventuelles demandées par certains États pour affichage publicitaire sont à la charge de chaque équipage.

4. La préparation

4.1. Préparation des équipages

L'évaluation faite à l'issue de la pré-inscription aidera à mesurer l'écart qui existe entre la pratique habituelle du pilote et ce qui l'attend sur le raid. Une préparation personnalisée est proposée en fonction de cet écart⁴⁶.

Chaque équipage sera suivi par un parrain⁴⁷ qui a le rôle de conseiller tout au long de la préparation, afin d'aider à trouver les informations nécessaires et d'orienter vers les bonnes personnes de l'encadrement.

Quatre web-conférences avec présence obligatoire sont prévus dans les mois précédant le raid⁴⁸.

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

Des aides sous forme de tutoriels, de briefing ou de vidéos ainsi qu'un guide du participant sont fournis afin de se préparer aux particularités du raid⁴⁹.

Une mauvaise préparation entraînera la non-sélection de l'équipage pour le raid.

4.2. Préparation des appareils

Les appareils nécessitent une attention particulière au vu des conditions particulières qui peuvent être rencontrées sur le raid : une liste des points particuliers de l'appareil à vérifier est fournie quelques mois avant le départ du raid.

La réalisation des travaux demandés lors de la visite de l'appareil par l'équipe mécanique au plus tôt après la pré-inscription est vérifiée avant le départ du raid et peut engendrer un refus du départ.

5. Le déroulement du raid

Les équipages sont convoqués sur le terrain de départ du raid la veille de la première étape à partir 15H et avant 17H pour les contrôles administratif et technique ainsi que la réunion d'accueil. La présence de tous les participants est obligatoire⁵⁰.

Le trajet et le calendrier sont susceptibles d'être modifiés en fonction, notamment, d'impératifs météorologiques ou d'autorisation de survol des pays traversés.

Tous les vols sont effectués selon les règles de vol VFR de jour.

Une fréquence « raid » est dédiée à la communication air/air entre les avions du raid.

Le commandant de bord a toute latitude pour prendre les décisions afin d'effectuer son vol en toute sécurité et en respectant la réglementation, en particulier si les conditions météorologiques (prévues ou rencontrées) ou le contrôle aérien l'impose, que ce soit pour le départ ou lors de la navigation^{51 52}.

Des vols offerts sont organisés lors de différentes escales. Seuls les équipages volontaires et autorisés par la commission sécurité peuvent les effectuer⁵³. Ils sont soit à la charge des participants volontaires, soit à la charge de l'association.

6. L'assistance mécanique

Une équipe de mécaniciens habilités est présente sur le raid. Ils peuvent intervenir sur demande et accord du commandant de bord sur les pannes mineures dans la mesure des pièces de rechange disponibles.

Aucune intervention majeure n'est effectuée pendant le raid. En cas de panne immobilisant l'avion, le pilote commandant de bord reste responsable du dépannage, l'association le soutenant dans la mesure du possible dans le domaine technique et opérationnel.

Une autorisation d'intervention mécanique est demandée préalablement au départ⁵⁴.

7. La communication

7.1. Droit à l'image

Il est rappelé que l'adhésion à l'association APGL implique l'autorisation de l'utilisation et de l'exploitation non commerciale de l'image des participants à titre gracieux dans les conditions précisées dans le règlement intérieur de l'association.

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

Association à but non lucratif de droit français régie par la Loi du 1er Juillet 1901 - Répertoire National des Associations (RNA) numéro W113001044

SEMECCEL - L'Envol des Pionniers 6 rue Jacqueline Auriol 31400 Toulouse

www.raid-latecoere.org – information@raid-latecoere.org

7.2. Communication externe

L’affiche, le logo et la présentation annuelle du Raid Latécoère-Aéropostale, des newsletters et d’autres outils sont à la disposition des participants pour tout besoin de communication (sponsors, partenaires, ...).

Le participant s’engage à faire apparaître dans ses communications le nom « Raid Latécoère-Aéropostale » ainsi que le logo fourni.

7.3. Communication interne

La messagerie gratuite Whatsapp est utilisée avant et pendant le raid pour la diffusion d’informations générales. Par conséquent, il est demandé à chaque participant de disposer des moyens nécessaires pour avoir accès à cette messagerie, notamment entre autres, un forfait Internet fonctionnant dans tous les pays traversés.

L’adresse mail preparation@raid-latecoere.org est mise en place pour répondre à toute question lors de la préparation du raid.

7.4. Stickers

Les participants s’engagent à apposer sur leur aéronef les insignes du Raid Latécoère-Aéropostale et, le cas échéant, de ses principaux partenaires.

Ils doivent réserver, dans la mesure du possible, à l’avant de part et d’autre du fuselage un emplacement de 42 cm x 30 cm pour leur nom d’équipage.

8. Sûreté aux escales

Des pastilles « anti-intrusion » sont fournies aux participants. Le commandant de bord est responsable de leur mise en place sur l’appareil.

L’APGL ne peut être tenu pour responsable en cas de vol, perte ou destruction d’effets personnels.

La participation au Raid Latécoère-Aéropostale oblige chaque équipage au respect du présent règlement et de ses annexes. L’APGL se réserve le droit de modifier tout ou partie de ce règlement en avisant les participants par tout moyen approprié.

¹ **Directeur du raid** : désigné pour chaque raid par le Conseil d'Administration et généralement membre de ce conseil, il représente l'association auprès des autorités et se charge de toutes les représentations et manifestations organisées aux étapes. Il s'assure de la bonne coordination de tous les acteurs et se charge de régler les problèmes administratifs avant et pendant le raid. Il est responsable du respect budgétaire du raid dont il a la direction.

Il possède la délégation de responsabilité du Président de l'association en ce qui concerne les décisions impliquant le fonctionnement et le déroulé du raid, en particulier si les autorités ou si la situation l'impose, comme par exemple l'arrêt temporaire ou définitif et la poursuite du raid. Il a l'autorité pour distribuer des tâches aux membres de l'équipe même si elles ne sont pas directement liées au rôle de la personne mais qu'il juge utiles et nécessaires pour le bon déroulement du raid. Il peut décider des dépenses exceptionnelles dès lors qu'il respectera le budget prévu. Pour tout dépassement, il devra obtenir l'accord du trésorier.

Il préside la commission du respect des règles.

² **Responsable sécurité** : il est le garant du respect des règles de sécurité pour l'ensemble des participants. Il préside la commission sécurité lorsqu'elle est sollicitée. Il s'assure de la bonne compréhension lors des briefings des consignes de sécurité par l'ensemble des participants. Il co-anime les briefings et débriefings avec le responsable des opérations.

Il a l'autorité pour empêcher le départ d'un équipage qui ne répondrait pas au minimum requis de sécurité. Il pourra imposer la présence d'un instructeur à bord d'un appareil où il aura été trouvé que le niveau de performance est en dessous des attentes de sécurité.

En cas de litige il pourra faire appel à la commission sécurité pour statuer immédiatement sur une situation et décider des mesures et actions à prendre afin de préserver la sécurité de l'ensemble des biens et des personnes pendant le raid.

Il reportera au président afin de conserver une indépendance. Il se tient à la disposition de l'ensemble du staff encadrant le raid pour lever tout doute en matière de risque et sécurité.

³ Responsable des opérations : rédaction réservée

⁴ Responsable mécanique : rédaction réservée

⁵ Responsable logistique : rédaction réservée

⁶ Médecin : rédaction réservée

⁷ Commission du respect des règles : rédaction réservée

⁸ Commission sécurité : rédaction réservée

⁹ Commission d'évaluation : rédaction réservée

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

Association à but non lucratif de droit français régie par la Loi du 1er Juillet 1901 - Répertoire National des Associations (RNA) numéro W113001044

SEMECCEL - L'Envol des Pionniers 6 rue Jacqueline Auriol 31400 Toulouse

www.raid-latecoere.org – information@raid-latecoere.org

¹⁰ En fonction de l'équipement aéronaf (pilote automatique, gps, ...) et en fonction des autres passagers de l'aéronaf, une dérogation à cette règle pourra être accordée par la commission de sélection.

¹¹ Le niveau PPL est le niveau global que doit avoir l'équipage. Un équipage constitué d'un binôme Instructeur – Elève peut être accepté sur décision de la commission de sélection.

¹² Cette aptitude est requise même pour les pilotes ULM, réglementairement pour le survol de l'Espagne. et ajoute une sécurité.

¹³ Bien que réglementaire un titulaire du niveau 4 espagnol puisse voler en Espagne, l'utilisation de la langue anglaise pour tous les aéronafs du raid se justifie pour la sécurité des phases de décollage et d'atterrissage : tous les pilotes parlent et comprennent la même langue ;

¹⁴ Une personne possédant le niveau B1 est capable de :

- Comprendre les points essentiels d'une discussion quand un langage clair et standard est utilisé et s'il s'agit de choses familières au travail, à l'école, aux loisirs, etc ;
- Être autonome dans la plupart des situations rencontrées en voyage dans une région où la langue cible est parlée ;
- Pouvoir produire un discours simple et cohérent sur des sujets familiers et dans ses domaines d'intérêt ;
- Savoir raconter un événement, une expérience ou un rêve, décrire un espoir ou un but et exposer brièvement des raisons ou explications pour un projet ou une idée.

¹⁵ L'APGL met en place, via un prestataire, un système d'approvisionnement sécurisé en AVGAS 100LL et JETA1. Tout avitaillement en dehors de celui qui est proposé est interdit car sa fiabilité serait aléatoire. Par conséquent, aucun autre type de carburant n'est accepté.

¹⁶ L'aéronaf doit être capable d'avoir pendant toute la croisière une vitesse minimale de 90 Kts pour un souci de d'élongation de la caravane et de durée des vols. La distance de 450 Nm correspond à la longueur de l'étape la plus pénalisante. Une heure d'autonomie à l'arrivée est imposée pour des raisons de sécurité.

¹⁷ Un instrument de type bille/aiguille peut remplacer l'horizon artificiel, sur accord de la commission de sélection.

¹⁸ L'utilisation d'une radio VHF portable pour respecter cette règle est soumise à l'accord de la commission de sélection.

¹⁹ L'emport d'une balise de détresse de type ELT est obligatoire pour les survols désertiques au Maroc et Mauritanie. Si l'aéronaf n'en n'est pas équipé, l'emport seul d'une balise individuelle est autorisé à condition que l'enregistrement de la balise soit au nom du commandant de bord.

²⁰ La Mauritanie et le Sénégal ne sont généralement pas compris dans les assurances souscrites. Il est nécessaire de demander une extension pour ces pays.

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

²¹ Les documents demandés sont nécessaires à l'établissement des autorisations de survol pour le raid. Au vu des délais nécessaires, il est absolument obligatoire de fournir ces documents aux échéances, même si la fin de validité intervient avant le raid, sous peine de se voir refuser les autorisations.

²² Une grille d'évaluation a été établie en fonction des retours d'expérience des participants aux raids précédents. Elle permet d'évaluer le niveau de chaque participant par rapport aux situations rencontrées lors du raid. Cela permet ainsi d'établir un programme d'entraînement personnalisé afin d'améliorer le niveau de sécurité général.

²³ A l'issue de la seconde évaluation, la commission de sélection statuera sur la participation ou non de l'équipage.

²⁴ Le responsable mécanique du raid prend contact avec les ateliers de maintenance des appareils ou le propriétaire afin de profiter de l'immobilisation de l'appareil pour maintenance pour en vérifier l'état technique. Cette visite ne se substitue pas aux visites réglementaires mais permet d'identifier les risques de pannes qui pourraient être rencontrés durant le raid. Les travaux demandés à l'issue de cette visite conditionnent la participation au raid.

²⁵ 2200€ pour 2021

²⁶ L'hébergement en chambre simple est possible et doit être demandé lors de l'inscription ; les droits d'engagement sont alors majorés de 800 € pour 2021.

²⁷ La date de départ du raid correspond à la date de convocation des équipages sur l'aérodrome de départ. La date de fin du raid correspond à la date de la dernière étape. L'hébergement et la restauration prise en charge dans les droits d'engagement commencent le soir de l'arrivée des participants à la date de convocation et se terminent le matin du lendemain de la dernière étape.

²⁸ Le « panier repas » est fourni par l'hôtel, sauf en cas d'impossibilité de ce dernier : il est généralement constitué de pain, fruit et bouteille d'eau.

²⁹ L'APGL souscrit divers contrats pendant la durée du raid pour couvrir les risques inhérents à une organisation de ce type (Responsabilité civile organisateur et mécanique, rapatriement sanitaire).

³⁰ 1 combinaison, 2 tee-shirt, 2 casquettes, 1 veste polaire, 1 veste safari

³¹ Voir paragraphe : Frais aéronautiques

³² Le niveau de confort des hôtels dépend des pays traversés. La qualité de l'hébergement ne peut donc être pleinement garantie par l'APGL.

³³ La Room List, définissant l'attribution des chambres en fonction des desideratas des participants est établie 1 mois avant le départ du raid. Cette Room List pourra être modifiée

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

par l'association à tout moment afin de gérer au mieux les aléas qui pourraient être rencontrés.

³⁴ La possibilité de renseigner un régime spécial est offerte dans la fiche d'inscription. Le responsable logistique vous informera pour en connaître la faisabilité durant tout ou partie du raid.

³⁵ Les extras doivent être payés immédiatement et non reportés sur la note de la chambre d'hôtel.

³⁶ En règle générale, le transport Aéroport – Hôtel – aéroport est effectué en minibus qui effectue des navettes, afin de réduire le temps d'attente sur l'aéroport. Les transferts individuels en taxi ne sont pas interdits mais le coût est la charge des participants choisissant ce moyen.

³⁷ La consommation de carburant est calculée à partir du manuel de vol de l'appareil. Le prix du carburant est estimé à partir des données du prestataire choisi pour la fourniture du carburant.

³⁸ A chaque étape, un suivi de la quantité de carburant fourni est effectué par l'APGL et confirmé par le commandant de bord. A l'issue du raid, le montant réel du coût du carburant par aéronef est calculé et la différence est soldée.

³⁹ Les taxes d'atterrissage sont calculées en fonction des prix fournis par les compagnies d'assistance ou les services aéronautiques.

⁴⁰ Les taxes d'atterrissage sont réglées sur chaque aéroport. Au même titre que le carburant, le solde est établi à la fin du raid.

⁴¹ Les associations sont choisies par le Conseil d'Administration de l'association et varient d'une année à l'autre.

⁴² L'APGL étant une association sans but lucratif, les coûts sont calculés au plus juste. Un déroutement implique la perte des acomptes versés lors des réservations. Le montant des droits d'engagements ne permet pas de pallier le surcoût de plus d'une journée supplémentaire.

⁴³ Ce montant est de 800€ pour 2021.

⁴⁴ En tout état de cause, dès notification de son retrait du raid, l'équipage n'est plus placé sous la responsabilité de l'organisation et assume financièrement et opérationnellement le retour qui le concerne.

⁴⁵ En fonction de la nature de la raison de l'annulation, le Conseil d'Administration étudiera et informera le participant de la possibilité d'un remboursement à titre exceptionnel de tout ou partie des droits d'engagement et frais logistiques.

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

Association à but non lucratif de droit français régie par la Loi du 1er Juillet 1901 - Répertoire National des Associations (RNA) numéro W113001044

SEMECCEL - L'Envol des Pionniers 6 rue Jacqueline Auriol 31400 Toulouse

www.raid-latecoere.org – information@raid-latecoere.org

⁴⁶ La première évaluation a pour but de faire ressortir les domaines dans lesquels le pilote devra concentrer ses efforts de préparation pour le raid. Le programme sera établi en liaison avec le parrain.

⁴⁷ Les parrains sont des pilotes volontaires, anciens participants, de préférence non membres de l'encadrement. La liste de parrains est établie annuellement par le Conseil d'Administration de l'APGL.

⁴⁸ Programme des web-conférences :

- Présentation de l'encadrement (Rôles et tâches de chacun) ; échéancier ; assistance mécanique ;
- Particularités aéronautiques lors du raid (météo, vol en « caravane », radio) ; rappel administratifs (documents personnels, hébergement, restauration, transport) ; projets culturels et solidaires ;
- Une journée dans le raid : préparation des étapes, déroulement des journées ; entraînement pratique nécessaire ;
- Programme final du raid (étapes, évènements, informations de dernière minute) ; chargement des aéronefs ; fin de la préparation.

⁴⁹ Sujet des tutoriels :

- Particularités de la météorologie des zones traversées (phénomènes, source d'informations et d'analyse) ;
- Information aéronautique des zones traversées ;
- Plans de vol (rappels et mise en pratique) ;
- Performances des aéronefs en zone tropicale et désertique ;
- Équipements de sécurité (réglementation et utilisation) ;
- Vol en équipage ;
- Préparation et suivi de la navigation ; gestion du carburant ;
- Particularités du vol en « caravane » ;
- L'arrivée (attente, intégration) ;
- Utilisation de la radio lors du raid ;
- Moyens d'information pendant le raid.

⁵⁰ La présence de tous les équipages est obligatoire au briefing général ; un équipage pourra se voir refuser le départ en cas d'absence.

⁵¹ La décision finale de décoller pour l'étape du jour incombe au commandant de bord ;

⁵² La trajectoire proposée par l'organisation doit, dans la mesure du possible, être suivie par les participants pour garder une homogénéité de la caravane. Cependant, le commandant de bord a toute latitude pour dévier de cette trajectoire pour assurer la

Aéroclub Pierre-Georges Latécoère

Association à but non lucratif de droit français régie par la Loi du 1er Juillet 1901 - Répertoire National des Associations (RNA) numéro W113001044

SEMECCEL - L'Envol des Pionniers 6 rue Jacqueline Auriol 31400 Toulouse

www.raid-latecoere.org – information@raid-latecoere.org

sécurité de son appareil, respecter la réglementation ou suivre les ordres du contrôleur aérien.

⁵³ Vols offerts : prérequis pour ces vols :

- 200 h de vol après l'obtention du PPL sur la catégorie d'aéronef utilisé pour le vol
- 25h dans les 12 derniers mois ;
- 3 décollages et atterrissages dans les 90 jours sur le même type ou classe d'appareil
- .

⁵⁴ Le modèle de l'autorisation est à télécharger lors de la pré-inscription. Elle doit être signée :

- Pour les avions dont la maintenance est assurée par un organisme agréé : une autorisation d'intervention mécanique (selon le modèle fourni par l'organisation) signée par le responsable de navigabilité de l'organisme ;
- Pour les autres : l'autorisation d'intervention mécanique signée par le propriétaire de l'avion.