

Raid Mermoz



Règlement Général 2019

RAID MERMOZ 2019 • REGLEMENT

1.0 INTRODUCTION

1.1 L'esprit du Raid.

La volonté des organisateurs de ce Raid, est de proposer au plus grand nombre, de fouler les traces de l'immense pilote, au propre comme au figuré, qu'était Jean Mermoz.

Plus qu'un aventurier, il avait dans le sang, le goût de vaincre un à un les défis les plus fous. Grâce à une ténacité hors norme, et un courage sans limite, Jean Mermoz a écrit les plus belles lignes de l'aéronautique française, en ouvrant au monde le microcosme parisien.

Surnommé « Le défricheur du ciel », sa grande action fût de tracer et de développer les premières lignes de l'aéropostale dans des contrées les plus hostiles, et par tous temps. C'était le temps, où une carte postale envoyée par une jeune fiancée de Toulouse à un militaire de Dakar, valait la vie d'un pilote.

L'esprit de ce Raid, ne sera donc pas celui d'un voyage touristique, mais bien, celui de partager une aventure humaine inoubliable, de voler en toute solidarité dans les traces de ce découvreur des « premières lignes commerciales ».

Notre but ne sera pas d'éviter les difficultés mais bien de les vaincre pour arriver à retracer l'épopée dans sa partie africaine.

Toutefois, notre priorité absolue est et restera la sécurité des participants et si à un moment ou à un autre la nécessité s'en fait sentir, nous n'hésiterons pas à renoncer.

Faire un raid de Toulouse à St Louis et retour, avec 25 ULMS, reste un énorme challenge à relever qui demandera à tous, de puiser dans ses valeurs les plus profondes pour que nos individualités deviennent la force du groupe.

Le règlement paraîtra certainement rébarbatif au plus grand nombre, mais il est à nos yeux un passage obligé pour baliser notre manière de fonctionner, et répondre à la majorité des questions que vous ne manquerez pas de vous poser.

Il ne doit pas vous faire peur, mais bien vous assurer de notre dévouement et notre souplesse pour rendre ce raid inoubliable dans les meilleures conditions possibles.

Bienvenue dans l'aventure...

L'équipe du Raid Mermoz

2.0 L'ORGANISATION.

2.1 L'organisateur

ULD ASBL (Ultralight Discovery)

Cour Bonaparte, 12

1495 - Sart Dames Avelines

Belgique

Tel : +32475410334

Président :

Olivier Ronveaux

2.2 Comité d'organisation.

L'ASBL délègue à un Comité d'Organisation, le soin de gérer l'événement pour ses membres.



Olivier RONVEAUX

Directeur Général
Sécurité - Médical - Mécanique

+32475410334



Richard GOUBLE

Directeur Adjoint
Avitaillement

+33 611018885



Sylvie RONVEAUX

Administration
Comptabilité

+32 473738052



Jean-Paul DELOOZ

Responsable
Communication

+32 475832596



Mehdi TAZI

Coordinateur
Afrique

+212 6 61665653



Christine JEAUNET

Responsable
Media

+33 676859117



Hugh JEAUNET

Responsable
Media

+33 676859117

3.0 « RAID MERMOZ » 2019.

3.1 Description

Le « Raid Mermoz » est un raid basé sur la solidarité au départ de **Montauban** avec comme objectif principal de suivre autant que possible les traces des lignes ouvertes par Mermoz pour rejoindre Saint Louis du Sénégal et retour.

Il est destiné uniquement aux membres de l'asbl ... , venant de tous pays, avec des appareils de type ULM et prioritairement aux appareils JMB VL3.

L'itinéraire initial prévu passe par les pays suivants : France, Espagne, Maroc, Mauritanie, Sénégal.

L'itinéraire du raid, ainsi que son timing, peuvent être perturbé et ou modifié par des éléments indépendants de la volonté des organisateurs (météo, autorisations, ...).

Ce Raid n'est pas une course, mais bien une aventure humaine avant tout. Outre les paysages époustouflants traversés, l'équipe de l'organisation veut mettre en évidence la véritable richesse de ce raid, qui est la force du groupe. A ce titre, l'organisateur se réserve le droit d'accepter ou de refuser toute pré-inscription au raid.

Ce Raid est une invitation aux voyages et est une aide à la réalisation de ceux-ci.

3.2 Timing Général

Le « RAID MERMOZ 2019 » aura lieu du **Samedi 27 AVRIL au Dimanche 12 MAI 2019**.

Le samedi 27 avril sera un jour de rassemblement des équipages, d'un **contrôle technique et administratif. (de 15h00 à 17h00)**

Le lieu de rendez-vous sera communiqué ultérieurement.

Un premier briefing obligatoire aura lieu à 19H00.

Le dimanche 12 Mai, sera considéré comme jour de retour. Le Raid sera donc clôturé après le dernier petit déjeuner.

3.3 Parcours

3.3.1 Le Tracé:

Le tracé du Raid est encore en cours de finalisation au moment où nous mettons sous presse et sera déterminé en fonction des autorisations accordées par les différents pays. Pour que celles-ci soient effectives, il est important de compléter au plus vite, la liste des documents demandés via le site web.

3.3.2 Modalité de modification :

Le comité d'organisation se réserve le droit d'adapter, de modifier, voir même de supprimer, une ou l'autre partie du tracé initial, des étapes, ... en fonction des impondérables rencontrés.

Ces modifications font partie intégrante du risque lié à une telle organisation. Elles seront réputées acceptées par les participants et ne pourront en aucun cas, être utilisées pour justifier une demande quelconque de remboursement ou d'indemnité des frais d'inscription.

3.3.3 Pistes et terrains d'atterrissages :

Le raid utilisera des terrains d'atterrissage de différentes tailles, longueur et largeur. (La limite minimale sera de 300m en longueur et de 25m en largeur).

Les revêtements seront très divers... (herbe, sable, terre, désert, béton et tarmac) en fonction des aérodromes choisis.

Nous veillerons toutefois toujours à la sécurité et un avion de l'organisation se posera toujours en premier pour valider la piste et les conditions d'atterrissages.

3.4 Hébergement.

La majorité des hébergements se feront à l'hôtel. Le choix de ceux-ci est dicté par la haute qualité de service et par le confort apporté. Notre préférence va vers les hôtels de caractère pouvant apporter un plus à notre aventure. Toutefois, le niveau hôtelier varie sensiblement d'un pays et d'une région à l'autre.

Nous proposerons également des nuitées exceptionnelles dans des cadres inoubliables, en dehors des services hôteliers.

Le contact direct avec les populations est une option que nous comptons favoriser au fil des années.

3.5 Contenu du Pack d'inscription.

3.5.1 Les frais d'inscriptions comprennent:

- Les démarches administratives :
 - Demandes d'autorisation de passage, de plan de vol, ...
 - Taxes d'atterrissages
 - Taxes de séjour
- Fourniture d'un FlyBook reprenant les différents aérodromes utilisés, les fréquences radios, notes de briefing,...
- Les transferts aérodromes - Hôtels
- Les nuitées :
 - Hôtels - Bivouacs - et autres surprises...
 - Les prix sont calculés en chambre double ou collectivité (bivouac).

- Les Repas (hors boissons).
- Les activités organisées.
- Une assurance : (voir chapitre: assurances)

3.5.2 Les frais d'inscriptions NE COMPRENNENT PAS:

- **LE CARBURANT :** Un service de distribution sera organisé par le comité d'organisation dans la mesure des différents impératifs locaux. Le choix de la meilleure solution est toujours envisagé, tant en terme de prix, que de qualité des carburants. En terme de budget, il faut compter sur à peu près 50h d'utilisation durant le raid X par votre consommation extrême X 2 à 3 euros du litre.
- Les Boissons, apéritifs, ... autres que prévues dans l'organisation.
- Le supplément « Single » privatif.
- Les amendes éventuelles pour toutes infractions individuelles et autres frais pouvant en découler.
- Tous les extras que les participants pourraient demander.
- La prise en charge d'un participant qui ne fait plus partie du Raid, pour des raisons mécaniques, comportementales, ou accidentelles. (Décision du comité d'organisation signifiée au participant).

- Les interventions mécaniques, techniques, de stockage d'un appareil connaissant des problèmes.

3.5.3 Limites:

- Les points non évoqués dans les paragraphes 3.5.1 et 3.5.2 seront tranchés par le comité d'organisation réunit, qui motivera sa décision et le communiquera au(x) participant(s) concerné(s).

3.5.4 Tarif:

a) Les frais d'inscription s'élèvent à :

- **2500 euros** par personne participante au Raid.
- Un supplément de 1000 euros par participant désirant une formule « Single ». Celle-ci ne garantit pas systématiquement une chambre personnelle, mais dès qu'elle est possible, oui.
- **500 euros** de frais d'inscription pour l'aéronef.
- Il est possible d'accueillir des participants « tournants »; c'est à dire qu'il y a moyen de prévoir une permutation d'équipage durant le raid. Le tarif fixé est de **1500 euros par participant «Tournant»** (frais administratifs divers, de demandes d'autorisation, ...) soit un total pour les 2 membres tournants de 3000 euros.

b) Modalités de paiement :

Après acceptation de votre inscription,

- Un premier acompte de 1000 € est à verser pour le **15 janvier 2019** sur le compte de l'organisation (voir instructions sur le site web).
- Un deuxième acompte de 1000 € est à verser au plus tard pour le **1 mars 2019** suivant la même procédure.
- Le solde est à verser au plus tard pour le **1er avril 2019**.

Le supplément single est à payer avec le premier acompte.

Pour les deux membres tournants, le montant total des inscriptions doit être soldé pour le **15 février 2019**

Nous avons besoin des intentions de chacun au plus vite.

c) Conditions de remboursement:

Jusqu'au 31 mars : Remboursement 50 %.

Du 1 avril au 15 avril : Remboursement 25%

Après le 15 avril: Pas de Remboursement possible.

Dans le cas où un équipage de réserve reprend la place de l'équipage défaillant, un remboursement de 90% sera accordé. Les

10% restant permettront de couvrir les démarches administratives engagées, et les nouvelles démarches à effectuer en urgence.

En cas d'annulation de l'organisation pour des raisons de forces majeures (politique, sanitaire, météorologique, tremblement de terre, ...), indépendante de sa volonté, le remboursement sera intégral à tous les participants. (à l'exception des montants déjà engagés).

4.0 MODALITES D'INSCRIPTIONS.

4.1 Admissibilité au Raid

4.1.1 Comité d'organisation :

- Le comité d'organisation est souverain dans l'admissibilité des participants. Il se réunit en âme et conscience, pour former au mieux l'équipe participant au raid. Il tiendra compte des éléments suivants :
 - L'expérience des pilotes.
 - Le matériel utilisé
 - l'homogénéité des patrouilles
 - la gestion de la sécurité du groupe

- les différents aspects humains garantissant au groupe une parfaite cohésion. (Tolérance, solidarité, entre-aide, partage, ... sans oublier un goût certain pour l'aventure)
- l'exactitude du dossier de candidature, le respect des modalités de paiement et des consignes administratives.
- Le Comité d'organisation ne sera pas tenu de justifier un refus de participation pour cette édition. Celle-ci n'augurera évidemment pas des décisions pour les éditions suivantes.

4.1.2 Aéronefs :

- Le Raid Mermoz est destiné aux ULMS rapides. (min 120 noeuds en croisière, en conditions normales) et avec une autonomie de plus de 5 heures.
- Sont acceptés en priorité: les VL3 de chez JMB qui formeront des patrouilles spécifiques. Les autres appareils seront rassemblés dans des patrouilles adaptées pour gérer plus aisément les vitesses, consommations et déplacements.
- Des appareils dits « Ravitailleurs » sont possibles. La demande d'inscription doit se faire directement auprès du comité d'organisation afin d'évaluer les possibilités et de négocier les conditions d'engagement. En tout état de cause, ils auront pour destination, une aide logistique au raid, en terme d'apport mécanique ou de matériel.

4.1.3 Equipages :

- Le Raid Mermoz accepte la plus grande diversité de formules pour convenir au plus grand nombre :
 - Un Pilote Seul (avec la possibilité de vivre le coeur de l'organisation du raid en accueillant à bord un instructeur/organisateur).
 - Un pilote et un accompagnant non navigant, dit « passager »
 - Deux pilotes.
 - Trois pilotes (un pilote faisant tout le raid, les deux autres faisant respectivement une partie chacun. Changement lors d'une escale majeure).

4.1.4 Notions importantes:

- **Un équipage est réputé «valable»**, (et donc « **DANS LE RAID** »), tant qu'il répond aux critères suivants, pendant toute la durée de celui-ci:

- Etre en ordre administrativement pour répondre aux critères demandés par les autorités aéronautiques des pays traversés. (En cas de changement de pilote en cours de raid, il est important que les critères demandés soient respectés par au moins un membre d'équipage).

- Respecter les lois aéronautiques, des pays traversés, de la sécurité élémentaire de groupe.

- Maintien et respect des consignes données par le comité d'organisation.

- Une vie en groupe correspondante aux valeurs que le raid véhicule.

- Etre en capacité physique, mentale et matérielle de pouvoir poursuivre le raid. (Nous faisons référence ici à des problèmes médicaux, psychologiques, mécaniques ou matériels qui pourraient subvenir pendant le raid, rendant impossible la poursuite normale de celui-ci).

Un équipage ne rencontrant pas ou plus, les critères repris ci-dessus est tenu d'en avertir le comité d'organisation. Celui-ci, évaluera les possibilités de poursuite du raid, avec l'équipage et les meilleures solutions à envisager.

A défaut, le comité d'organisation sera en droit d'évaluer l'éligibilité d'un équipage à tout moment du raid, et de constater le cas échéant, si un équipage est apte à rester « participant dans le Raid ».

Il est important d'intégrer les notions suivantes :

Un participant est considéré **« DANS LE RAID »** tant qu'il répond aux critères lui permettant de l'être.

A défaut, le participant ne remplissant pas ou plus les critères d'éligibilité, pourra « de facto » ou par signification du comité d'organisation, ne plus faire partie du Raid. Il sera alors considéré comme **« HORS RAID »**.

Le fait d'obtenir le statut « HORS RAID » libère l'organisation de ses obligations envers l'équipage (pilote, accompagnant, appareil, ...).

Aucune indemnité d'aucune sorte ne pourra être réclamée en cas d'interruption prématurée du raid.

(pour être clair, l'organisateur ne sera plus tenu de maintenir les services liés aux prestations hôtelières, de navettes, de repas, ...)

Toutefois, le comité d'organisation proposera les meilleures possibilités d'entraide et de solidarité possible, à l'équipage.

Il est important de comprendre et d'accepter que le Raid ne s'arrêtera pas, pour solutionner les problèmes individuels des équipages, et ce par respect pour l'ensemble des participants.

Il est de la responsabilité individuelle des participants, de couvrir au maximum les risques encourus, en souscrivant les assurances nécessaires. Nous faisons notamment référence aux assurances rapatriement des personnes (et celle à envisager concernant l'appareil), hospitalisation, ...

Le Raid ne souscrit pas d'assurances couvrant ce risque pour le participant. Il n'a pas pour vocation d'assumer ces services.

4.2 Inscriptions

4.2.1 Pré-Inscriptions

Le comité d'organisation a mis en place un site internet pour gérer les demandes d'inscriptions.

Vous le trouverez sur l'adresse suivante :

www.raid-mermoz.com

Seules les demandes d'inscriptions placées via le formulaire de pré-inscription seront prises en compte. En cas de difficultés, n'hésitez pas à contacter un des membres du comité d'organisation.

Pour des raisons de facilité, nous demandons qu' **UN SEUL MEMBRE** de l'équipage assume la gestion de son inscription, de celle du deuxième et troisième pilote, et de l'aéronef. Il sera notre interlocuteur privilégié pour l'équipage.

Nous restons bien évidemment à la disposition de tous pour répondre aux questions éventuelles que vous vous poseriez.

4.2.2 Validation de l'inscription

Le comité d'organisation signifie au candidat au raid, après vérification, la validation de son inscription. Cela veut dire

que le candidat devient membre de l'équipe participant au raid.

Cette validation donne accès à la deuxième partie du site internet qui vous permettra de gérer vos documents administratifs, et à la communication dédiée au groupe (groupe fermé FB).

5.0 DOCUMENTS ADMINISTRATIFS.

5.1 Documents Personnels:

- 1.** Passeport (valable jusqu'au mois de décembre 2019).
- 2.** Licence Pilote.
- 3.** Assurance rapatriement.
- 4.** Classe 2 • Médical

5.2 Documents Aéronef:

- 1.** Carte Identification de L'aéronef
- 2.** Fiche d'identification de l'aéronef.
- 3.** Aptitude au vol de l'aéronef.

4. Licence de station d'aéronef.
5. Autorisation propriétaire de l'appareil. (société)
6. Assurances : Europe + Afrique (Maroc, Mauritanie, Sénégal, ...)

6.0 SECURITE.

6.1 Contrôles Techniques et Administratifs:

Un contrôle administratif et technique sera effectué à votre arrivée à Montauban.

6.1.1 Contrôle Administratif:

Un contrôle administratif a pour but de vérifier si l'ensemble de l'équipage possède bien les documents demandés par les différentes autorités des différents pays concernés. (Chapitre 5.0)

6.1.2 Contrôle Technique:

Un contrôle technique a pour but de vérifier si l'ensemble de l'équipage possède bien les équipements obligatoires demandés par les différentes autorités des différents pays concernés, les pièces de rechanges, huile, ... (Chapitre 6.4).

6.2 Organisation des vols:

6.2.1 BRIEFING

Un briefing sécurité est prévu avant chaque vol. Il reprendra les éléments suivants:

- Météo
- Timing
- Description de l'itinéraire
- Plan de Vol
- Consignes générales de patrouilles
- Consignes particulières de décollage et d'atterrissage.
- Reprise des difficultés à rencontrer.
- Divers

6.2.2 PATROUILLE

Les vols sont organisés en patrouilles, avec un leader et un aéronef de queue. Chaque aéronef est numéroté dans sa patrouille.

Le leader de la patrouille organise les consignes de vol internes à la patrouille, la communication, le respect du timing, ...

L'aéronef de queue détermine la cadence des vols et des espaces de sécurité entre appareils.

6.2.3 RAVITAILLEMENTS ET PROBLEMES TECHNIQUES

- Les ravitaillements se font, sauf consignes contraires, dès l'atterrissage afin d'être toujours prêts à décoller rapidement. Une fiche de ravitaillement suivra l'appareil.
- Le prix des carburants varie en fonction de l'endroit où l'on se pose. (entre 2 et 3 euros le litre).
- Les vérifications mécaniques et la gestion de problèmes techniques se font également dès que l'appareil a rejoint le parking.

6.2.4 DEBRIEFING

Le comité d'organisation pourra en cas de besoin, faire un debriefing de mise au point avec un participant, une patrouille ou l'ensemble de l'équipe. Il ne sera donc pas systématique.

6.3 AUTO-RESPONSABILITE:

6.3.1 COMMANDANT DE BORD

Chaque équipage désigne un Commandant de bord. Celui-ci reste seul maître à bord pour **PRESERVER LA SECURITE** de son équipage, de sa patrouille, de l'équipe. Il reste le seul juge des décisions qu'il prend en âme et conscience, en fonction de son analyse météo, des paramètres de vols, ...

Il communique en permanence ses intentions à l'ensemble de la patrouille.

6.3.2 LEADER DE PATROUILLE et APPAREIL DE QUEUE.

Chaque patrouille possède un Leader, responsable de la navigation et du respect du plan de vol de la patrouille. Il assurera la communication inter-patrouilles et avec les contrôleurs aériens.

Il sera en parfaite connexion avec l'appareil de queue, qui assurera les séparations des appareils, la vitesse, le rythme et la cohésion de la patrouille.

6.3.3 MATERIEL & APPAREIL.

En Ulm, il est d'usage de se baser sur un constat déclaratif du propriétaire et de son commandant de bord concernant l'état général de son appareil et de ses équipements. Nous respectons

cette règle, mais nous demandons, pour le bien de toute l'équipe, à ce que l'appareil soit prêt à effectuer plus de 50 heures dans des conditions parfois difficile. Un entretien complet, avec vérification des différents points de contrôles et organes vitaux est vivement conseillé. Un excellent état des trains roulants est capital.

6.4 EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES:

Attention, ces équipements sont imposés par les autorités des pays traversés. Ils seront contrôlés lors du contrôle technique à Toulouse.

6.4.1 EQUIPEMENTS LIES A LA SECURITE

- Une Balise ELT :
- Trousse de secours :
- Gilets de Sauvetage :

6.4.2 EQUIPEMENTS LIES A L'AVION

- Radio Double Fréquence :
- Transpondeur :

6.4.3 EQUIPEMENTS LIES A LA LOGISTIQUE

- Tuyau Siphon :
- Jerricane Souple de min 15L. (jerricane eau style décathlon)

- 1L d'huile moteur spécifique à votre appareil.
- Huile hydraulique.
- Bougies de réserve
- Filtre à essence.

6.5 PROBLEMES MECANIQUES & ACCIDENTS:

6.5.1 RESPONSABILITES

L'équipage est bien entendu totalement responsable de ses vols, des différentes décisions à prendre durant le raid, du choix des options pour maintenir sa sécurité, celle des autres participants, mais aussi la maintenance de sa machine en de bonne condition de vol.

L'équipage a comme devoir de préserver au mieux son appareil pour le maintenir dans les conditions du raid.

Les lois de l'aéronautique sont strictement d'application !

Le comité d'organisation propose les différentes options de trajet, de vol, ... dans l'intérêt selon lui du groupe et de sa sécurité. La décision finale reste individuelle par équipage, représenté par son commandant de bord. Un équipage a la liberté de quitter le Raid à tout moment.

6.5.2 PROCEDURE EN CAS DE PROBLEME MECANIQUE ET D'ACCIDENT

Les procédures à suivre en cas de problèmes mécaniques et ou d'accident, seront données au Briefing de départ et répétées pendant le raid.

6.5.3 DEPANNAGES

Les dépannages et réparations, de fortune ou autres s'effectueront dès l'arrivée sur le terrain.

Une assistance mécanique légère est prévue, et une réserve de pièces (limitée car chargée dans nos avions) est à la disposition des participants. Les pièces utilisées seront facturées par JMB aviation à l'issue du raid.

En cas de problème sérieux ne permettant pas la poursuite du raid, et en fonction de l'endroit géographique dans lequel nous nous trouvons, l'équipage aura recours à son assurance rapatriement personnelle et matérielle.

Toutefois, nous étudions avec nos assureurs le moyen d'obtenir la possibilité de pouvoir acheminer l'aéronef vers un aérodrome important afin de faciliter les procédures de réparation ou de rapatriement. Au moment d'écrire ces lignes, la solution n'est pas encore trouvée.

7.0 DOCUMENTS ORGANISATION.

7.1 DECHARGE DE RESPONSABILITE:

Nous vous demandons de prendre connaissance du document d'abandon de recours envers les organisateurs en cas d'accident, ou autres incidents pouvant survenir pendant le raid.

Il est impératif de marquer son accord, en le signant avec la mention « Lu et approuvé » pour participer au raid.

7.2 ACCEPTATION DU REGLEMENT:

Vous venez de prendre connaissance du règlement encadrant ce raid. Nous vous demandons de marquer votre accord quant au contenu de celui-ci, en apposant votre signature sur le document adéquat précédé de la mention « Lu et approuvé ».

Cette accord est impératif pour participer au raid.

Merci pour votre attention

et que l'aventure commence !!!