

FLY-BOOK PILOTES

TOUR ULM JEUNES

2^{ème} édition

13 au 21 Juillet 2024

INSCRIPTIONS via votre espace licencié

Départ & Arrivée
La tour du Pin - LFKP

Roanne Mably - LF4225

Repos
Villefranche-de-Rouergue - LFCV

Aubenas - LFHO

Pierrelatte - LFHD

Gap - LFNA

FFPLUM
FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM

www.ffplum.fr

dgac

boutique-gas

AEROSERVICES

Vulcanet

microtrak

AGENCE NATIONALE DU SPORT

RFFIORDI

air création

AIR COURTAGE

TURBOTECH

Table des matières

1. **EDITO DU COMMISSAIRE GENERAL** 2

2. **CALENDRIER** 3

3. **LISTE DES PARTICIPANTS (annexe)** 4

5. **ORGANIGRAMME** 6

6. **PROGRAMME TYPE D'UNE JOURNEE *** 7

7. **MANUEL D'EXPLOITATION** 8

GEN. INTRODUCTION – PRESENTATION GENERALE 9

GEN 1. – OBJECTIF 9

GEN 2. – PROGRAMME 10

GEN 3 – ORGANISATION 11

OPÉRATIONS 11

OPS 1.3. - EXPLOITATION GÉNÉRALE 12

OPS 1.4. - PROCÉDURES PARTICULIÈRES 15

OPS 1.5. – FACILITATIONS 20

OPS .1.6 - ENCADREMENT DES PILOTES 21

OPS 2. – VOLS DE RELATIONS PUBLIQUES 21

OPS 2.2. - FACILITATIONS 22

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM 23

UTILISATION DE LA RADIO 41

TERMES FIGURANT SUR LES CARTES AERONAUTIQUES 42

TERMES UTILISES EN RADIO VHF AVIATION 43

TERMES PROPRES A VOTRE FLIGHT BOOK 43

ANNEXES : Deroutements / Gestion Carburant / Notification d'évenements 47

LISTE DES TERRAINS et DEROUTEMENTS 52

1. EDITO DU COMMISSAIRE GENERAL et du DIRECTEU des VOLS**TOUR ULM 2024 - 2^{ème} édition**

Chers amis pilotes,

Le Tour ULM Jeunes est de retour en 2024 pour une édition mémorable ! Pour sa deuxième édition, notre événement emblématique fait peau neuve, résolument tourné vers la jeunesse. Le Tour ULM Jeunes n'est pas simplement une aventure aérienne, c'est une opportunité unique pour les jeunes de découvrir, d'apprendre et de s'épanouir dans le monde fascinant de l'ULM. Le tour ULM Jeunes, c'est fait par des jeunes pour les jeunes.

L'essence du Tour ULM réside dans la proximité avec les territoires. Nous valorisons les bénévoles, les associations et les aéroclubs qui représentent le cœur battant de la communauté ULM. En favorisant les rencontres avec les acteurs locaux, nous soutenons le développement continu de la pratique. Le Tour ULM Jeunes 2024 est une plateforme d'échanges, de partage d'expériences et d'apprentissage.

Le Tour ULM Jeunes ne se limite pas à l'aviation, il est aussi une opportunité d'apprentissage continu.

Notre « Université d'été » itinérante propose des ateliers et des rencontres animés par des professionnels du secteur aéronautique. Au cours de la précédente édition les équipages ont pu bénéficier de conférences de pilotes de ligne, parachutistes professionnels ou encore militaires. Cette expérience permet aux jeunes de poursuivre leur parcours de formation tout en explorant de nouveaux horizons. C'est une immersion complète dans le monde de l'aviation, favorisant le progrès personnel et professionnel des participants.

Ce tour ULM jeunes est aussi un engagement envers une pratique respectueuse du développement durable en limitant au strict nécessaire les moyens logistiques et les déplacements routiers, en privilégiant l'utilisation d'aéronefs silencieux utilisant du carburant sans plomb, et une attention particulière au traitement sélectif des déchets lors des étapes.

Le Tour ULM Jeunes 2024 est bien plus qu'un événement aérien - c'est une aventure enrichissante, une opportunité d'apprentissage et une célébration de la jeunesse dans l'aviation légère. Nous remercions tous celles et ceux qui nous ont rejoint pour cette expérience unique, et bien sur nos partenaires et sponsors.

Ensemble, écrivons les pages passionnantes de cette nouvelle aventure aéronautique !

Rejoignez le futur de l'aviation légère !

Christian SANTINI
Commissaire Général
du TOUR ULM jeunes 2024

Louis COLLARDEAU
Directeur des vols
du TOUR ULM jeunes 2024

2. CALENDRIER

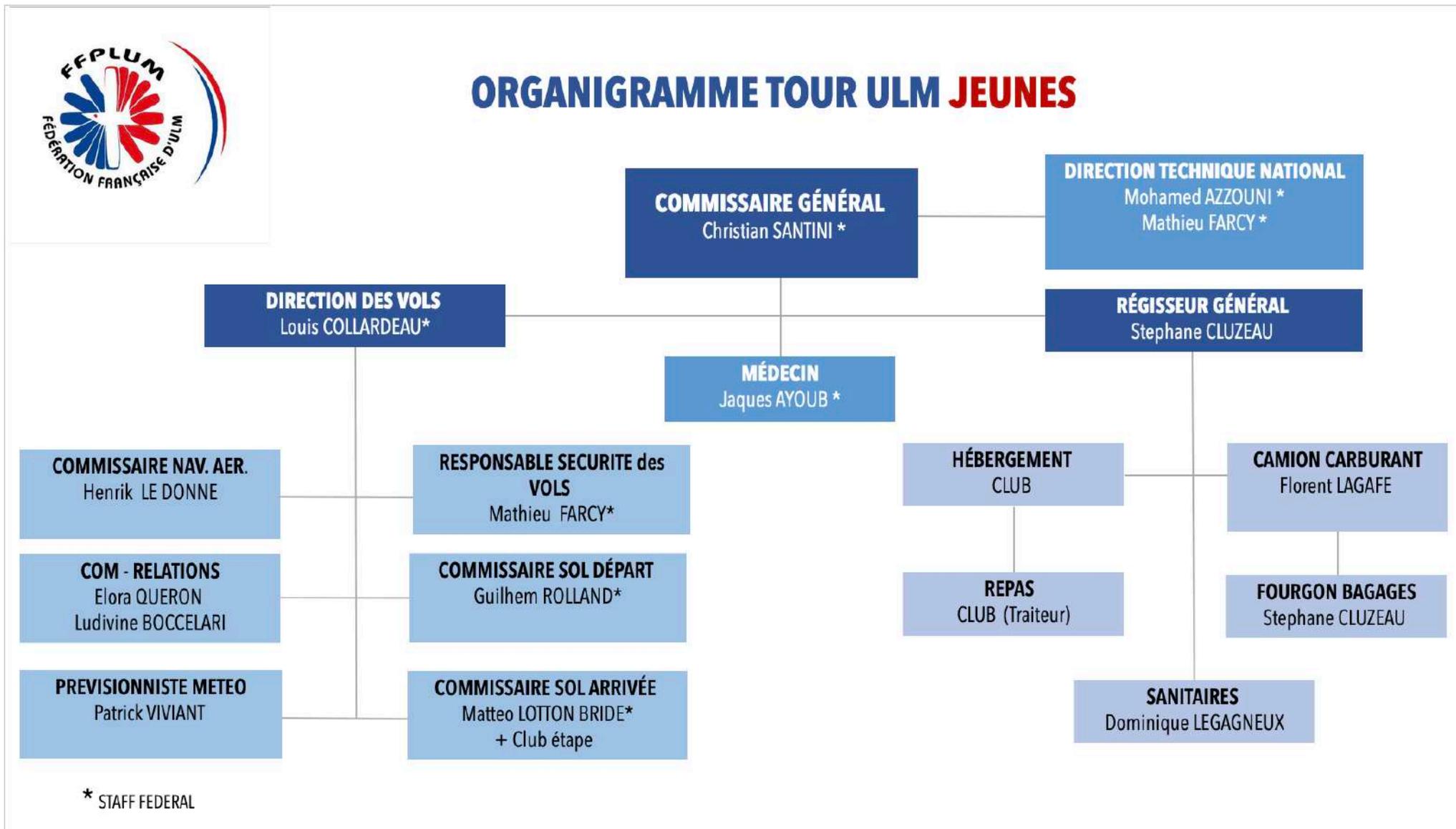
- **Jeudi 11 juillet** > arrivée du STAFF FFPLUM et installation sur la Base de départ
- **Vendredi 12 juillet** > Accueil des équipages & briefing général
- **Samedi 13 juillet** > La Tour du PIN (LFKP) - Roanne Mably (LF4225)
- **Dimanche 14 juillet** > Roanne Mably (LF4225)- Aubenas (LFHO)
- **Lundi 15 juillet** > Aubenas (LFHO)- **Villefranche-sur-Rouergue (LFCV)**
- **Mardi 16 juillet** > Journée de repos Villefranche-sur-Rouergue (LFCV)
- **Mercredi 17 juillet** > Villefranche-sur-Rouergue (LFCV) - Pierrelatte (LFHD)
- **Jeudi 18 juillet** > Pierrelatte (LFHD) – GAP (LFNA)- (Arrivée entre 10H15 et 11H15 obligatoire).
- **Vendredi 19 juillet** > GAP (LFNA) - La Tour du Pin (LFKP)-
- **Samedi 20 juillet** > Journée tampon / Fin du tour, démontage et Départ des équipage
- **Dimanche 21 juillet** > J2 pour le Départ des équipages

3. LISTE DES PARTICIPANTS (fiche à jour en annexe)

4. EQUIPE DE DIRECTION ET D'ORGANISATION

Nom	Prénom	Fonction	Tél	Email
SANTINI	Christian	Commissaire général	06.73.47.99.75	csantini@ffplum.org
COLLARDEAU	Louis	Directeur des vols	06.07.03.80.88	lcollardeau@ffplum.org
FARCY	Mathieu	Responsable Sécurité des vols	06.13.24.95.51	mfarcy@ffplum.org
LE DONNE	Henrik	Contrôleur Aérien DGAC	06.14.30.87.77	henrik.l@sfr.fr
VIVIANT	Patrick	Prévisionniste météo	06.79.99.16.79	patrick.viviant@free.fr
AYOUB	Jacques	Médecin	06.21.71.93.01	jayoub@ffplum.org
SANSONE	Benoit	Pilote Médecin	06.08.51.55.75	besansone@raimondi-france.com
LOTON-BRIDE	Mateo	Commissaire sol Arrivées	06.03.00.91.55	mlotonbride@ffplum.org
ROLLAND	Guilhem	Commissaire sol départs	06.80.41.99.04	guilhem99@gmail.com
CLUZEAU	Stephane	Régisseur général logistique	06.68.08.18.37	stephane.cluzeau@gmail.com
LAGAFE	Florent	Resp Logistique adjoint	06.19.63.61.54	
LEGAGNEUX	Dominique	Resp sanitaire	06.10.16.90.61	glflocations@gmail.com
BOCCELARI	Ludivine	Communication et Relations publique	07.70.22.55.43	alefert@ffplum.org
QUERON	Elora	COM et Relations publique	07.67.79.00.75	elora_queron@outlook.fr

5. ORGANIGRAMME



5. ORGANIGRAMME.

6. PROGRAMME TYPE D'UNE JOURNEE

- 06h00 à 07h00 : Petit-déjeuner
- 07h30 : Briefing météo et consignes particulières du jour
- 08h00 : Départ des appareils de l'organisation « ouverture de la route »
- 08h30 : Départ des véhicules logistique
- 08h30 : Sur ordre du DV > décollage des participants pour l'étape
- 11h00 : Arrivée des véhicules logistique
- 11H30 : Arrivée des appareils des participants
- 13h00 : Repas
- 14h00 : Installation : camp de nuit participants
- 15H30 : Début des ateliers
- 17H30 : Organisation Vols locaux éventuels sur ordre du DV
- 18h30 : Sur ordre commissaire logistique ouverture avitaillement
- 19h30 : Debriefing journée et briefing de l'organisation > j+1
- 20h00 : Briefing > DV- Sécurité- Météo- Navigation
- 20h30 : Réception allocutions & Repas du soir

**Ce programme sera susceptible d'être adapté en fonction des conditions météo du jour*

7. MANUEL D'EXPLOITATION

TOUR ULM JEUNES

2^{ème} édition

13 au 21 Juillet 2024

INSCRIPTIONS via votre espace licencié

Départ & Arrivée La tour du Pin - LFKP

Roanne Mably - LF4225

Gabenas - LFHO

Pierrelatte - LFHD

Gap - LFNA

Repos Villefranche-de-Rouergue - LFCV

FFPLUM
FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM

www.ffplum.fr

AGENCE NATIONALE DU SPORT

dgac

LevHélicoptère

AEROSERVICES

Vulcanet

microtrak

air création

air couillard

TURBOTECH

GEN. INTRODUCTION – PRESENTATION GENERALE

Le manuel d'exploitation s'adresse aux participants du Tour ULM, commissaires techniques, commissaires, pilotes et co pilotes, chauffeur des camions logistiques et accompagnateurs.

Il 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 détient un exemplaire identifié. Il atteste avoir pris connaissance de son contenu avant le début des opérations. Il est tenu d'y inclure sans délai les modifications éventuelles communiquées par l'organisateur.

GEN 1. – OBJECTIF

Le Tour ULM est une opération de promotion de l'activité ultralégère organisée par la Fédération Française de Planeur Ultraléger Motorisé (FFPLUM) dans le cadre de ses missions, et il s'inscrit plus particulièrement vers les jeunes* pratiquant l'ULM. * (majeurs de moins de 25 ans inclus).

Il consiste en un rassemblement itinérant au maximum de 30 ULM « participants » (dont 5 ULM « organisation »). Les équipages participent quotidiennement à un ou deux vols de navigation.

Les équipages sont constitués de pilotes brevetés ou d'élèves avec instructeurs qui complètent leur compétence et expérience. Les vols s'inscrivent strictement dans le cadre normal des procédures générales de la circulation aérienne générale.

Le terme pilote employé dans ce document désigne les pilotes participant au Tour ULM (pilotes, instructeurs, élèves ou membre d'équipage).

L'objet du présent manuel d'exploitation est de définir les procédures particulières applicables à l'ensemble de l'opération.

Ces procédures 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.

GEN 2. – PROGRAMME

Le Tour ULM se compose de 7 étapes coupées par une journée de repos. Le choix des villes étapes est de la responsabilité de l'organisateur.

Pour l'année 2024, le 2^{me} Tour ULM JEUNE se déroulera selon le calendrier suivant (*):

- **Jeudi 11 juillet** > arrivée du STAFF FFPLUM et installation sur la Base de départ
- **Vendredi 12 juillet** > Accueil des équipages & briefing général
- **Samedi 13 juillet** > La Tour du PIN (LFKP) - Roanne Mably (LF4225)
- **Dimanche 14 juillet** > Roanne Mably (LF4225)- Aubenas (LFHO)
- **Lundi 15 juillet** > Aubenas (LFHO)- **Villefranche-sur-Rouergue (LFCV)**
- **Mardi 16 juillet** > Journée de repos Villefranche-sur-Rouergue (LFCV)
- **Mercredi 17 juillet** > Villefranche-sur-Rouergue (LFCV) - Pierrelatte (LFHD)
- **Jeudi 18 juillet** > Pierrelatte (LFHD) – GAP (LFNA)- (Arrivée entre 10H15 et 11H15 obligatoire).
- **Vendredi 19 juillet** > GAP (LFNA) - La Tour du Pin (LFKP)-
- **Samedi 20 juillet** > Journée tampon / Fin du tour, démontage et Départ des équipage
- **Dimanche 21 juillet** > J2 pour le Départ des équipages

(*) Sous réserve de modification du planning et des étapes en fonction des conditions météorologiques et/ou de circonstances particulières à l'appréciation de l'organisation.

GEN 3 – ORGANISATION

L'organisation du Tour ULM est structurée en 3 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.
- « **la caravane d'accompagnement** ». Les conditions générales et particulières de cette entité font l'objet de la partie 3 du présent manuel d'exploitation.

Dans le but d'assurer le plus haut niveau de sécurité, les actions de chaque entité sont en permanence coordonnées au profit du déroulement des vols. La priorité absolue est donnée aux opérations liées à l'étape des pilotes.

GEN 4 – ENCADREMENT GENERAL

Le Commissaire Général du Tour ULM délègue au responsable logistique la bonne exécution de la logistique et la préparation du Tour

Le Commissaire Général du Tour ULM délègue la direction des vols au Directeur des vols chargé de contrôler la bonne exécution des vols (météo, opérations des aéronefs au sol, et d'assurer les briefings pilotes sur un mode TEM), il est en charge de l'organisation des commissaires et des parqueurs.

Pour le tour ULM 2024 l'organigramme est le suivant :

- Commissaire Général : Christian SANTINI (suppléant Louis COLLARDEAU)
- Directeur des vols : Louis COLLARDEAU (suppléant Christian SANTINI)
- Responsable sécurité des vols : Mathieu FARCY
- Commissaire navigation : Henrik LE DONNE
- Commissaire sol départs : Guilhem ROLAND (suppléant Elora QUERON)
- Commissaire sol arrivées : Matteo LOTTON BRIDE
- Responsable Logistique : Stéphane CLUZEAU (suppléant LAGAFE Florent)

OPÉRATIONS

OPS 1. – PILOTES

OPS 1.1. – 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. Elles traitent également de l'organisation des procédures particulières mises en place pour l'occasion en collaboration avec la DGAC.

OPS 1.2. – ORGANISATION

OPS 1.2.1. – COMPOSITION

Pour l'année 2024 un maximum de 30 équipages français ou étrangers, sélectionnés par la Fédération organisatrice selon des critères qui lui sont propres, pourront participer au Tour ULM.

OPS 1.2.2. – ENCADREMENT

La Direction des vols, placée sous l'autorité du Commissaire Général du Tour ULM (Christian SANTINI), se compose de :

- Christian SANTINI, Commissaire général, est chargé de l'intérim en cas d'indisponibilité du Directeur des Vols.
- Louis COLLARDEAU Directeur des vols
- Henrik LE DONNE Commissaire Navigation Aérienne
- Patrick VIVIANT Conseiller météo
- Louis COLLARDEAU, Directeur des vols est chargé de l'intérim en cas d'indisponibilité du Commissaire Général.

OPS 1.3. - EXPLOITATION GÉNÉRALE

OPS 1.3.1. - 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, les participants acceptent de respecter le règlement du Tour ULM et en particulier les horaires qui leurs sont imposés par l'organisation, ainsi que le manuel d'exploitation, les règlements particuliers et les consignes données aux briefings.

OPS 1.3.2. - Utilisation des aérodromes

Les pilotes respecteront les consignes d'utilisation des aérodromes figurant dans la documentation aéronautique (Cartes VAC et Fiche BASULM) fournie par l'organisateur et toute 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.

OPS 1.3.3. - Utilisation des espaces aériens

Avant toute étape, l'organisation du Tour ULM aura obtenu les autorisations nécessaires pour traverser les espaces aériens les règles applicables seront clairement défini au briefing.

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

Si le pilote commandant de bord souhaite réaliser une navigation ne suivant pas l'itinéraire proposé par l'organisation, sauf cas de force majeure, il doit obligatoirement au préalable en avertir et obtenir l'organisation du Tour ULM, dans cette éventualité 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 route et de respecter les règles d'utilisation de ces espaces.

OPS 1.3.4. - Utilisation des fréquences

OPS 1.3.4.1. - 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. Une fréquence particulière « Tour ULM » peut toutefois être attribuée par l'organisation pour certains terrains, ou lorsqu'aucune fréquence n'est publiée, celles-ci qui leurs seront communiquées au briefing. Cette fréquence allouée par l'autorité vous sera communiquée au début du tour par l'organisation.

En cas d'interruption des communications radio avec une fréquence circulation aérienne, les pilotes contactent la fréquence « particulière » (confirmée lors du briefing général) et se conforment aux consignes spécifiques qui leur seront données.

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.

Panne radio :

- avant le départ = pas de départ le pilote en informe au plus tôt l'organisation
- en vol : poursuite de la navigation jusqu'au terrain prévu de destination (appareil visible sur SAFESKY pour l'organisation)
- à l'arrivée : intégration dans le circuit par le point d' entrée défini et en respectant les consignes d'arrivée définie lors du briefing (appareil visible sur SAFESKY pour l'organisation)

OPS 1.3.4.2. - Fréquence particulière « TOUR ULM OPERATION » **125.315 Mhz**

Une fréquence "particulière" est une fréquence radio mise à la disposition de l'organisateur par l'autorité.

En dehors des phases de départs et d'arrivées, les règles suivantes s'appliquent à leur 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 particulière « TOUR ULM OPERATION » de façon permanente tout le long du cheminement de navigation, quand ils n'ont pas d'obligation de fréquence officielle « Circulation Aérienne ».
- b) Les pilotes interviennent sur cette 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 d'un commissaire navigation aérienne,
 - tous autres cas dans le cadre de la sécurité.
- c) Les commissaires navigation aérienne interviennent sur cette fréquence 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.
 - tous autres messages relatifs 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 Tour ULM.

Panne radio :

- avant le départ = pas de départ le pilote en informe au plus tôt l'organisation
- en vol : poursuite de la navigation jusqu'au terrain prévu de destination (appareil visible sur SAFESKY pour l'organisation)
- a l'arrivée : intégration dans le circuit par le point d'entrée défini et en respectant les consignes d'arrivée définie lors du briefing (appareil visible sur SAFESKY pour l'organisation)

OPS 1.3.5. - Moyens techniques :

Les moyens suivants seront mis au service des pilotes :

- Moyens techniques en place sur l'aérodrome si celui-ci est contrôlé ou AFIS.
- Moyens techniques mis en place sur l'aérodrome par l'organisation dans les autres cas:
- 2 émetteurs/récepteurs portables 8,33KHz /
- Un téléphone portable.
- Moyens aériens utilisés par l'organisateur pour assurer le soutien en vol :
- 1 avion mis à disposition par la DGAC

OPS 1.3.6 Utilisation de SAFESKY

Dans le cadre d'un partenariat avec la société SAFESKY l'ensemble des aéronefs participants et l'organisation bénéficieront pour la durée du tour ULM d'un abonnement gratuit en version premium à l'application smartphone SAFESKY qui permet la « visibilité électronique » des aéronefs entre eux et ainsi de prévenir significativement les risques d'abordage entre aéronefs.

De plus cette application permettra à l'organisation de suivre la bonne marche en vol des participants et en particulier de faciliter la régulation lors des arrivées.

L'application disposant d'une fonction d'alerte elle permettra aussi le cas échéant à l'organisation d'identifier sans délai un équipage en difficulté, et de connaître précisément sa dernière localisation GPS.

Les participants seront tenus de mettre en œuvre l'application en fonctionnement continu dès le roulage et ce jusqu'à l'arrêt moteur à l'arrivée.

Les aéronefs seront enregistrés dans l'application avec l'indicatif qui leur sera assigné par l'organisation pour la durée du tour ULM ;

OPS 1.3.7 Identification des aéronefs

Dans le cadre du Tour ULM tous les aéronefs participants de verront attribuer par l'organisation un indicatif spécifique constitué

- D'une lettre en fonction du type d'appareil
 - A « ALPHA » pour les autogires
 - M « MIKE » pour les multiaxes
 - P « PAPA » pour les pendulaires
 - H « HOTEL » pour les hélicoptères
 - R « ROMEO » pour les paramoteurs
 - O « OSCAR » pour les aéronefs de l'organisation

- D'un numéro correspondant au N° d'inscription fournis par l'organisation.
Les aéronefs seront identifiés par 2 stickers fixés à l'avant de l'appareil et positionnés à droite et à gauche.
Exemple : P12 « PAPA 12 » = ULM pendulaire N° 12

OPS 1.4. - PROCÉDURES PARTICULIÈRES

OPS 1.4.1 - Organisation générale des étapes

OPS 1.4.1.1. - Définition et validation du tracé / Coordinations

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

- Défini et validé le tracé des étapes,
- Assuré les coordinations préalables avec les organismes civils et/ou militaires interférant avec le tracé,

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

OPS 1.4.1.2. – Déroulement

Une étape du Tour ULM peut se décomposer en cinq segments distincts :

- Roulage et départ,
- Parcours de liaison départ,
- Passage obligatoire sur PPO (Point de Passage Obligatoire),
- Parcours de liaison arrivée,
- Selon consigne d'arrivée fournies par l'organisation : Point d'entrée arrivée « Y » dénommé point « YANKEE »
- Circuit d'intégration d'arrivée jusqu'au roulage parking

A l'initiative de l'organisation et d'une manière aléatoire, des épreuves dites "spéciales" peuvent être proposées aux pilotes lors de l'un des segments du vol (parcours de liaison départ ou arrivée).

OPS 1.4.1.3. - Procédures de circulation aérienne

Les procédures de circulation aérienne mises en place lors de chaque étape du Tour ULM sont annexées au présent manuel d'exploitation.

OPS 1.4.1.4. - Interruption des communications

Fréquence circulation aérienne : Se référer au §1.3.4.1.

Fréquence particulière : Se référer au § 1.3.4.2.

OPS 1.4.1.5. - Briefings des pilotes

Deux types de briefing sont prévus :

1. Un briefing général des pilotes est organisé préalablement au départ du Tour ULM. Présenté par le commissaire général, le Directeur des Vols et le commissaire navigation aérienne, il permet, outre l'aspect sécurité, de présenter en détail le manuel d'exploitation, les règlements et le contenu des différentes étapes du Tour ULM, leur déroulement ainsi que les différentes phases avant ou après les vols.
2. Les briefings quotidiens (trajet de l'étape, météo, départ et arrivée) sont définis aux paragraphes OPS 1.4.2.2., OPS 1.4.2.3, OPS 1.4.2.4

Les pilotes ont obligation d'assister aux différents briefings pendant le Tour ULM. Toute absence qui n'a pas reçu l'accord du Directeur des Vols peut entraîner une exclusion du Tour ULM décidée par l'organisation.

OPS 1.4.1.6. - Journée type

Le déroulement d'une journée type d'une étape du Tour ULM est établi et figure dans le règlement du Tour.

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 paragraphe OPS 1.4.3.1. du présent manuel.

OPS 1.4.2. - FONCTIONNEMENT OPÉRATIONNEL

OPS 1.4.2.1. - 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 Tour ULM, après prise de connaissance des derniers éléments techniques et météorologiques connus.

En cas d'indisponibilité du Directeur des Vols, le Commissaire général assure l'intérim de 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, un temps de préparation sera laissé aux pilotes entre le briefing et le premier départ programmé par le Directeur des Vols.

OPS 1.4.2.2. –Briefing "trajet prochaine étape"

Chaque briefing « trajet prochaine étape » est précédé par un debriefing de l'étape du jour. Ces briefings sont assurés par le Directeur des Vols et les commissaires Navigation aérienne.

OPS 1.4.2.3. - Briefing météo

Le conseiller météo assure chaque jour 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.

OPS 1.4.2.4. - Briefing procédures départ et arrivée

Les briefings départs/arrivées sont assurés le soir à l'arrivée et le matin de l'étape par le Directeur des Vols et le commissaire de la navigation aérienne.

Ils expliquent de façon détaillée à tous les pilotes la procédure de départ (roulage, piste en service, gestion des départs, cadencement, fréquences, trajectoire au départ, etc...), ainsi que l'épreuve spéciale en route complétée alors par un briefing.

Ils actualisent le matin si nécessaire la route et l'altitude choisies compte tenu du relief et de la météo.

OPS 1.4.2.5. - Gestion des traversées d'espaces

Le commissaire navigation aérienne ou le Directeur des Vols peut éventuellement 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.

C'est le Directeur des Vols ou le commissaire navigation aérienne qui ferme la marche derrière le dernier pilote qui clôture si nécessaire avec les organismes impliqués.

OPS 1.4.2.6. - Ordre de départ et cadencement

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

Un cadencement de minimum 30 " à 1' est appliqué entre chaque départ (cadencement susceptible d'être modifié en fonction des conditions météorologiques).

OPS 1.4.2.7. - Gestion des départs, des arrivées et du cadencement**OPS 1.4.2.7.1. - Aéroport contrôlé ou AFIS**

Les procédures appliquées par les agents chargés de fournir les services de la circulation aérienne sont décrites dans le MANEX de l'organisme de la circulation aérienne local (contrôle d'aéroport ou service d'information de vol).

L'organisateur examine avec l'autorité locale si ces procédures sont compatibles avec les particularités des activités du Tour (nombre d'aéronefs participant, cadences d'arrivée et de départ prévues).

Si tel n'est pas le cas et si le choix de l'étape doit être maintenu à la demande de l'organisateur, le prestataire de services de la navigation aérienne, sur proposition de l'autorité locale, peut décider de ne pas rendre les services de la circulation aérienne (contrôle d'aéroport ou AFIS) pendant le temps du rassemblement (arrivées ou départs de l'ensemble des aéronefs du Tour).

Dans ce cas, les dispositions relatives au fonctionnement de l'aéroport en l'absence d'organisme sont appliquées pendant la durée de la manifestation.

Les usagers aériens en sont informés par NOTAM.

PROCEDURES DE DEPART

La procédure de départ est précisée lors du briefing départ.

Les départs sont gérés par l'organisme local, en collaboration avec le Directeur des Vols ou un commissaire navigation aérienne.

Le commissaire de la navigation aérienne assure la coordination avec l'organisme local avant les départs. Le Directeur des vols vérifie le bon cadencement des départs.

Les pilotes quittent la fréquence départ en sortie de circuit ou de zone de l'aéroport et restent en veille sur la fréquence opérations.

PROCEDURES D'ARRIVEE

La procédure d'arrivée est précisée lors du briefing de départ.

Les arrivées sont gérées par l'organisme local en collaboration avec le commissaire de la navigation aérienne.

Dans le cas où les services de la circulation aérienne ne peuvent être rendus par l'autorité locale, se cf aux dispositions exposées supra (OP1.4.2.7.1)

OPS 1.4.2.7.2. – En l'absence d'organisme local -Aérodrome ni contrôlé ni AFIS

Les aéronefs participants peuvent être, en plus des aéronefs effectuant le Tour ULM, des aéronefs basés sur l'aérodrome ou connus de l'organisateur et à qui les consignes à respecter pendant la manifestation auront été communiquées préalablement par l'organisateur.

Les procédures s'effectuent en auto-information sur la fréquence de l'aérodrome (fréquence dédiée ou fréquence "opération" mise en place à l'occasion, sur demande de l'organisateur).

Toutefois, afin d'améliorer la sécurité des vols, les pilotes des aéronefs participant au Tour peuvent recevoir des organisateurs des informations relatives au trafic aérien et aux conditions météorologiques sur la plateforme.

PROCEDURES DE DEPART

L'organisation pilotes fixe une fréquence départ au briefing qui est utilisée en auto-information par les pilotes.

La procédure de départ donnée au briefing prévoit plus précisément la mise en route, le roulage et le décollage dans l'ordre des départs pour l'étape définie au § 1.4.2.6 .

Le Directeur des vols, placé en bordure de piste, est chargé des départs afin d'assurer le cadencement au décollage assisté d'un commissaire sol qui effectue le pointage des aéronefs au départ.

Le Directeur des vols 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 en sortie de circuit de l'aérodrome et veillent la fréquence opérations.

PROCEDURES D'ARRIVEE

La procédure d'arrivée est précisée lors du briefing départ.

En fonction des consignes définies par le commissaire navigation, les arrivées se font se feront soit par une intégration d'aérodrome « standard »; ou peuvent faire l'objet du passage sur un point d'entrée « YANKE » avant d'intégrer le circuit d'aérodrome, ce point « YANKEE » étant fixé lors du briefing par le commissaires de Navigation aérienne,

L'organisation fixe une fréquence arrivée au réunion préparatoire qui est utilisée par les pilotes et le commissaire de la navigation aérienne ou le Directeur des Vols.

Le Commissaire de la Navigation Aérienne, présent à l'arrivée, donne aux pilotes participants, des informations relatives au trafic aérien, à l'utilisation de l'aérodrome et à la météorologie afin d'améliorer la sécurité des vols. Ils sont également chargés du pointage des appareils à l'arrivée.

OPS 1.4.2.8. - Gestion du vol

Se référer au § GEN 1.3.3. pour l'utilisation des espaces aériens.

Se référer au § GEN 1.3.4.2 pour l'utilisation de la fréquence particulière.

OPS 1.4.2.9. - Parcours de liaison 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.

OPS 1.4.2.10. – Arrivées (au PPO ou terrain étape)

Dès la fin de la navigation, les pilotes rejoignent l'aérodrome étape ou le PPO.

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 Opérations.

La phase d'arrivée se termine dès l'atterrissage du dernier pilote et clôturée par le commissaire navigation aérienne et l'assistant arrivée.

OPS 1.4.2.11. - 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.

L'information sera transmise sur la fréquence opérations ou par un appel téléphonique après atterrissage (numéros donnés lors du briefing général et rappelés à chaque briefing journalier).

OPS 1.5. – FACILITATIONS

OPS 1.5.1. PRISES DE VUES AERIENNES

Un appareil mis en place par l'organisation du Tour ULM et dénommé appareil caméra peut effectuer des prises de vues des ULM des pilotes en vol.

Toutes les manœuvres se font en toute sécurité impérativement en contact radio préalable entre les deux pilotes et pendant toute la durée des prises de vues, dans le respect des règles de l'air et sans gêner les pilotes qui doivent rester sur leur trajectoire de vol -

Les pilotes sont informés au préalable lors du briefing des prises de vue pouvant les concerner et des conditions dans lesquelles elles seront réalisées.

OPS 1.5.2. - TACHES PARTICULIÈRES DES INSTRUCTEURS JEUNES

Des pilotes titulaires d'une qualification d'instructeur de pilote ULM à jour figurent parmi les commissaires techniques.

Compte tenu de leur qualification, ils pourront aider les participants dans leur préparation de navigation.

OPS .1.6 - ENCADREMENT DES PILOTES

OPS .1.6.1 DISPOSITIONS GENERALES

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

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

Le directeur logistique 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.

L'ordonnance 2022-830 du 1^{er} juin 2022 et le décret 2022-978 du 2 juillet 2022 ont établi le cadre national permettant la mise en œuvre, par la gendarmerie ou la police, de contrôles d'alcoolémie et d'usage de stupéfiants.

En particulier la consommation de substances psychotropes est totalement proscrite pendant toute la durée du Tour ULM. En cas de constat avéré, le commissaire général pourra procéder à l'exclusion immédiate des participants concernés, associé à une interdiction de repartir en vol comme commandant de bord .

OPS 2. – VOLS DE RELATIONS PUBLIQUES

OPS 2.1. - DEFINITION

Les vols de relations publiques sont des vols effectués au bénéfice d'invités de l'organisateur sur des ULM de la caravane conduits par des pilotes instructeurs à jour de leur qualification participants au Tour ULM.

Ce sont des vols en circulation aérienne générale sous la responsabilité du Directeur des Vols.

Ils sont effectués dans le respect du principe de non-interférence des activités aériennes relatives à chacune des entités composant l'organisation.

OPS 2.1.2. – MODALITES D'EXECUTION

Les aéronefs sont utilisés conformément aux dispositions ou limitations prévues par leur document de navigabilité. Les pilotes détiennent les licences et qualifications requises en état de validité.

OPS 2.2. - FACILITATIONS

Sans objet.

AVERTISSEMENT

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

Cependant, à la lumière des expériences de plusieurs Tours ULM, nous avons pu constater que de nombreux pilotes avaient du mal à transposer la réglementation officielle vers une application pratique.

Ce document constitue donc une synthèse succincte et non exhaustive de la mise en pratique de ces règles afin de vous aider à réaliser ce tour ULM dans les meilleures conditions de sécurité.

En effet, la gestion de plus d'une trentaine d'ULM et avions dans un espace restreint et sur un trajet étroit ne tolère aucune erreur sans mettre en cause la sécurité générale du tour.

La radio aviation VHF est donc l'élément clé indispensable au maintien de cette sécurité, et son bon usage, une garantie supplémentaire que tout pilote de ce tour se doit d'offrir aux autres participants. C'est pourquoi, chacun aura à cœur d'en vérifier le bon fonctionnement, et si besoin est, de signaler toute défaillance au Directeur des Vols

Les ULM et avions équipés d'un transpondeur afficheront le code générique 7000 sur Alt, ou un code donné par le Commissaire navigation en fonction des accords avec le SNA local.

Paradoxalement, l'extrême précision du GPS, massivement employé par l'ensemble des navigateurs, a l'inconvénient de mettre tous les aéronefs sur le même trajet, au mètre près. Afin de limiter ce phénomène, nous conseillons aux participants d'adopter des écarts latéraux de route pouvant aller jusqu'à 500 mètres de part et d'autre de l'axe de route GPS.

Dans la deuxième partie de ce fascicule Manex seront développés les points suivants qui trouveront une application pratique immédiate sur ce tour :

- **Fiche journalière de Briefing sécurité**
- **Abréviations et sigles**
- **Principe d'intégration standard sur un aérodrome**
- **Phraséologie VHF usuelle**
- **Principe général de circulation hors zones à statut particulier**

En cas de problèmes, n'hésitez pas à contacter les membres de la direction des vols qui se feront un plaisir de vous conseiller ou de vous renseigner.

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape matin/AM:

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

ITEMS	Menaces	Stratégie
A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape matin/AM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

ITEMS	Menaces	Stratégie
A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape matin/AM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape matin/AM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape matin/AM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape matin/AM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape matin/AM :
 Contexte :
 De :
 Kms :
 Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape matin/AM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape Après-midi/PM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape Après-midi/PM :
 Contexte :
 De :
 Kms :
 Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape Après-midi/PM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape Après-midi/PM :
 Contexte :
 De :
 Kms :
 Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape Après-midi/PM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape Après-midi/PM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape Après-midi/PM :

Contexte :

De :

Kms :

Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

BRIEFING SECURITE TOUR ULM FICHE TEM

Etape Après-midi/PM :
 Contexte :
 De :
 Kms :
 Type de vol :

A= type aéronef		
I= infrastructure (particularités de la plateforme de départ et d'arrivée		
Météo		
E= environnement (obstacles, montagne, etc.)		
E= équipage		

PRINCIPE GENERAL DE CIRCULATION AERIENNE
HORS ZONE PARTICULIERE ET HORS INSTRUCTIONS CONTRAIRES
APPLICATION DES REGLES VFR

Hauteur minimale de vol

Sauf décollage ou atterrissage les vols ne doivent pas être effectués à moins de 500ft/SFC ou 1000ft/SFC au-dessus des bâtiments ou plus selon indication carte VFR

L'espace libre (sous la surface S) :

C'est l'espace qui n'est pas régi par une définition de zone ou d'espace particulier. Sa limite verticale est le 3000ft AMSL ou 100ft ASFC si le sol interfère. Dans cet espace, les règles à appliquer sont les règles d'évitement, de croisement et de survol réglementaires.

L'espace réglementé (au-dessus de la surface S) :

Au-dessus de 3000ft AMSL ou 1000ft SFC FL 30 ou appliquer les règles de niveaux de vol ci dessous :

Les navigations devront se faire suivant un niveau de vol (avec calage altimètre calé à 1013 hp) que vous devrez déterminer en fonction de votre route et des performances de votre machine.

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 FL 35 ou 55 , vers l'OUEST, le FL 45 ou 65.

Rappel

FL 75 = 7500 FT lu sur un altimètre calé à 1013 HP

1 mètre = 3.28 FT (pied)

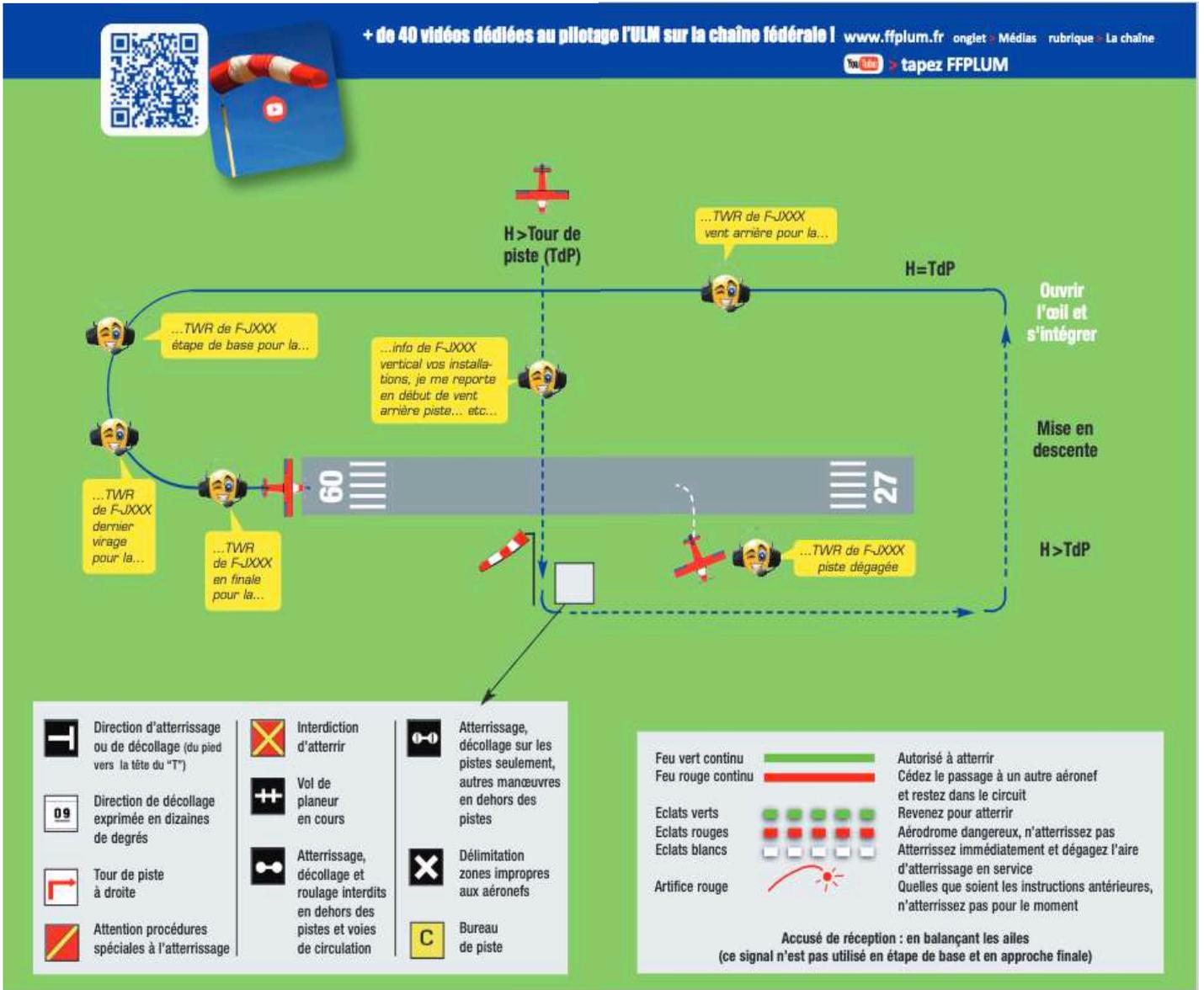
1 Kt (nœud) = 1.85 Km/h

1 Nm (nautique) = 1852 mètres

PRINCIPE D'INTEGRATION STANDARD

Sur un aérodrome

Extrait du Mémo sécurité du pilote ULM 6^{ème} édition



UTILISATION DE LA RADIO

L'utilisation de la VHF aviation est strictement **réglementée** pour des raisons évidentes de sécurité. Tout opérateur doit s'y conformer. Dès lors qu'on dispose d'une VHF homologuée à bord, son usage est obligatoire.

Principe des échanges :

Contact : Station appelée de station appelante + message

(ex : Moulins de FJADL, consignes pour...)

Réception : Collationnement du message + indicatif

(ex : Piste en service....QNH.....DL)

Pour bien comprendre les situations, on peut les classer en TROIS cas :

- Utilisation sur le terrain sans radio (ou tour non active) :

C'est l'auto-information, le pilote dit ce qu'il fait et ce qu'il va faire pour en informer les autres usagers. C'est un monologue, personne ne répond.

- Utilisation sur terrain AFIS : Le pilote dit ce qu'il fait et va faire, l'organisme ne lui donne que des informations à différents endroits codifiés (verticale, vent arrière, finale, etc...)

- Utilisation sur terrain ou espace contrôlé : Le pilote demande l'autorisation de faire quelque chose. L'organisme lui donne des informations et un ordre auquel le pilote doit se conformer.

ALPHABET OACI

A : ALPHA

B : BRAVO

C : CHARLIE

D : DELTA

E : ECHO

F : FOX

G : GOLF

H :HOTEL

I : INDIA

J : JULIETT

K : KILO

L : LIMA

M : MIKE

N : NOVEMBRE

O : OSCAR

P : PAPA

Q : QUEBEC

R : ROMEO

S : SIERRA

T : TANGO

U : UNIFORM

V : VICTOR

W : WHISKY

X : X-RAY

Y : YANKEE

Z : ZOULOU

TERMES FIGURANT SUR LES CARTES AERONAUTIQUES

A/A : auto-information radio sur la fréquence donnée

ACFT : aéronef

AD : aéroport

AFIS : service d'information aux aéronefs

AGL : au-dessus du sol (QFE)

AMSL : au-dessus du niveau de la mer (QNH)

ASFC : au-dessus de la surface

ASI : aire à signaux

ATIS : service automatique d'information d'aéroport

BG : piste en gazon

BIA : bureau de piste et d'information

CAP : aéroport ouvert à la circulation publique

CTR : zone de contrôle

Espace D : contact radio exigé (généralement en CTR)

Espace E : contact radio recommandé (information de trafic dans certaines TMA)

FL 50 : niveau de vol 50 (5000 ft lus sur un altimètre calé à 1013 hp)

GS : vitesse sol

LDG : atterrissage

NOTAM : information aérienne de circonstance disponible au BIA

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

TKOF : décollage

TMA : région terminale de contrôle

TWR : tour de contrôle d'aéroport ou contrôle d'aéroport

Zone D : zone dangereuse

Zone P : zone interdite

Zone R : zone réglementée

RMZ : zone radio obligatoire

TMZ : zone transpondeur obligatoire

TERMES UTILISES EN RADIO VHF AVIATION

Étape de base : branche continuant la Vent arrière et perpendiculaire à l'axe de piste

Finale : branche continuant l'étape de basse, dans l'axe de la piste et face au vent, prêt pour atterrir

F.Jxxx : indicatif radio international (F = France, J = ULM, xxx = identification)

Piste 26 : piste au QFU 260, par définition ; l'autre sens est la 08 (QFU 080)

Point d'arrêt : stop obligatoire avant d'engager une piste

QNH : calage altimétrique du lieu où on se trouve par rapport au niveau de la mer

QFE : calage altimétrique du lieu où on se trouve par rapport au terrain

QDM : relevé Gonio permettant de rejoindre la station qui l'a donné

QFU : orientation magnétique d'une piste

Taxiway : bande de roulage reliant les pistes au parking

Vent arrière-main droite : branche du circuit d'aérodrome précédant l'atterrissage, parallèle à la piste, durant laquelle le vent vient de l'arrière, la piste étant à droite

TERMES PROPRES A VOTRE FLIGHT BOOK

Commissaires : adjoints du directeur des vols ayant délégation d'autorité

Directeur des vols : autorité ayant la responsabilité de l'organisation des vols pendant le tour

Responsable Sécurité : autorité ayant en charge la sécurité des vols et en particulier au sol.

PPI : point de passage intermédiaire

PPO : point de passage obligatoire

WPT : waypoint = coordonnées GPS d'un point

page

COMMENT OBTENIR L'INFORMATION AERONAUTIQUE AVANT LE VOL ?

L'information aéronautique temporaire nécessaire à la préparation du vol est disponible sur le site Internet du SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr) sur le SOFIA-BRIEFING.

<https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr/sofia/pages/prepavol.html>

AUTRES POSSIBILITES

- Appel au BRIA ou BNIA.

Le BNIA et les BRIA (Bureaux National/Régionaux d'Information et d'Assistance au vol) sont des organismes assurant la fourniture de l'information aéronautique nécessaire à la préparation des vols, le dépôt du plan de vol et le traitement des messages associés. (Bureau Régional d'Information et d'Assistance au vol) .

Une demande = Un seul numéro 01 56 301 301

Ce numéro permet de :

Choix 1 : Clôturer un plan de vol (1) ;

Choix 2 : Déposer, modifier ou obtenir toute information relative à un plan de vol et obtenir des informations aéronautiques ;

Choix 3 : Obtenir des informations concernant l'activité du Réseau Très Basse Altitude Défense (RTBA)

DECLARATION D'ACCEPTATION DES RISQUES ET PRISE DE CONNAISSANCE DU MANUEL D'EXPLOITATION DU TOUR U.L.M.

Nous, soussignés :

Madame, Mademoiselle, Monsieur : (Nom, prénom) :

Pilote de l'U.L.M. :

Marque et type :

Identification :

Madame, Monsieur :

Copilote ou passager(e) de l'U.L.M. désigné ci-dessus.

Reconnaissons sans réserve avoir pris connaissance de la présente "déclaration d'acceptation des risques".

La FFPLUM, organisatrice, rappelle à l'ensemble des participants du TOUR ULM 2023 les données suivantes qui définissent le rôle et les responsabilités de chacun.

La FFPLUM a essentiellement pour vocation d'organiser matériellement une opération de loisir aéronautique mettant principalement en place les structures techniques à même de favoriser dans les meilleures conditions possibles le développement de l'événement.

✓ **Les obligations de faire expressément souscrites par la FFPLUM visent :**

- Au regroupement de pilotes d'ULM et de leurs passagers animés par le plaisir du voyage aérien,
- A l'obtention des autorisations de toutes sortes, qu'elles émanent des autorités aéronautiques françaises,
- A la mise en place de la logistique et des structures d'accueil sur les terrains étapes ou intermédiaires, permettant dans les meilleures conditions possibles les décollages et atterrissages de ces terrains,
- A l'organisation de l'avitaillement,
- A la mise à disposition des informations météorologiques d'observation et de prévision. 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,
- La FFPLUM 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.

✓ L'attention de tous les participants a été attirée :

- Sur l'impérative nécessité que chacun des ULM soit équipé, **au minimum**, d'une radio 8.33 kHz en état de marche, conforme à la réglementation et d'un altimètre, ainsi que sur les avantages en termes de sécurité d'être équipé d'un parachute de secours et d'un G.P.S.

La F.F.PL.U.M. rappelle à chacun des participants que les conditions de la navigation envisagée revêtent des risques aéronautiques, mais encore des risques liés aux survols d'importantes zones boisées et montagneuses. Chaque participant reconnaît accepter pleinement ces risques, notamment par la signature de la présente déclaration.

La F.F.PL.U.M. 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.

La F.F.PL.U.M. ne peut dès lors et de nouveau que rappeler à chacun des participants l'impérative nécessité d'avoir déjà vérifié ou fait vérifier tout particulièrement l'état technique de l'U.L.M. utilisé dans le strict respect des prescriptions édictées par le fabricant et/ou le motoriste de chaque appareil concerné. Il est rappelé que le contrôle technique qui peut être effectué par l'organisation avant le départ, ne saurait remplacer l'obligation de résultat qui pèse à ce sujet sur le seul Commandant de Bord.

Les responsabilités et vigilance qui incomberont ainsi à chacun des participants seront d'autant plus fortes que plus de 35 appareils participeront à cette navigation, accroissant les risques d'abordage. Cette situation implique une forte attention de tous les instants de la part des membres d'équipages, tant lors des opérations de décollage que d'atterrissage, qui devront toutes être exécutées dans les strictes conditions définies par la réglementation aérienne et le suivi des consignes données lors du briefing.

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" joint à la présente déclaration et en avoir accepté sans réserve la totalité du contenu.

Le pilote :

Date :

Signature :

Le copilote ou passager :

Date :

Signature :

ANNEXES

- Déroutement – posé en campagne
- Gestion du carburant
- Rex

DÉROUTEMENT - POSÉ EN CAMPAGNE

La faculté des ULM à opérer sur des terrains non spécifiés, en campagne ou à partir de bases occasionnelles est un atout de sécurité. Chaque pilote doit être en permanence préparé à exécuter un déroutement ou un posé en campagne. Mais il convient de prendre les précautions nécessaires pour exécuter ces manœuvres à bon escient et avec le maximum de sécurité au regard des performances de chaque ULM. Elles doivent s'accompagner de toutes les précautions techniques pour assurer la bonne réalisation des manœuvres :

- En cas de posé d'urgence : si possible reconnaissance préalable par survol.
- En cas de posé volontaire programmé : reconnaissance impérative et préalable, recueil obligatoire des autorisations réglementaires (rappel - obligation de prévenir le maire de la commune de ses intentions et recueil obligatoire de l'autorisation expresse du propriétaire de se poser sur son terrain).
- Dans le cadre du TOUR ULM et dans les deux cas, une contrainte supplémentaire : informer par téléphone mobile et SMS le « Commissaire général et le directeur des vols » de votre posé et du moment de votre redécollage si cette solution est envisagée.
- Dans tous les cas également, étude précise de l'environnement pour s'assurer des conditions que le redécollage peut être réalisé en toute sécurité ; Au moindre doute s'abstenir l'organisateur mettra en place une solution de rapatriement.

L'Organisation du TOUR ULM met à votre disposition une assistance au sol et l'expertise d'instructeurs et de pilotes référents pour vous aider à repartir dans les meilleures conditions après un déroutement ou un posé en campagne, soit en redécollant, soit par voie routière.

Il est obligatoire de contacter l'organisation avant d'envisager un redécollage.

Par ailleurs, s'il ne faut surtout pas hésiter également à se poser en campagne lorsque c'est nécessaire en particulier si les conditions météo ne permettent plus un vol en sécurité ou si l'aéronef donne des signes d'alerte. Cela ne doit en aucun cas s'accompagner d'une quelconque désinvolture sur le respect de la propriété privée et de l'ordre public (voir ci-dessus réglementation et autorisation). Pas plus le déroutement que le posé en campagne ne doivent provoquer de mise en alerte inutile de l'organisation.

Il est donc demandé à tous les participants au Tour ULM de s'engager à :

1. Informer au préalable l'organisation (commissaire général et DV de leurs intentions et de chacun de leurs mouvements qui sortent du programme du Tour ULM.
2. Ne pas redécoller après un posé en campagne sans avoir pris au préalable contact avec l'organisation.

Sur le Tour ULM, il faut prendre en compte les conditions spécifiques liées à votre participation à un événement collectif.

Mais cela ne doit en aucun cas vous faire hésiter à vous poser dès que vous estimez que c'est indispensable à votre sécurité.

GESTION DU CARBURANT

L'organisation du Tour ULM met à la disposition de chaque participant les facilités nécessaires pour leur permettre d'assurer sur tous les terrains visités, le ravitaillement des appareils avec le carburant le mieux adapté possible.

De même, le tracé des étapes est établi en tenant compte de l'autonomie et de la vitesse des ULM participants.

Il n'en reste pas moins que le Tour ULM reste régulièrement émaillé d'incidents liés à une mauvaise gestion du carburant embarqué. Les pièges dans lesquels les participants sont tombés sont principalement les suivants :

- Limitation volontaire d'emport de carburant pour privilégier l'embarquement de bagages, alors que l'organisation assure le transport de ces derniers par voie routière, pour justement libérer les pilotes de ce souci.
- Consommation de la réserve par allongement volontaire du trajet non préparé avant le vol.

Prise en compte insuffisante dans le bilan carburant des délais d'attente possibles à l'arrivée en cas d'engorgement du circuit de piste. Chaque équipage doit prévoir un temps d'attente supplémentaire de 30 minutes à destination, en plus - de la réserve réglementaire

- Surestimation du bilan carburant restant à l'étape intermédiaire entraînant la décision de ne pas recompléter les pleins.
- Tentatives de faire appel à des moyens de ravitaillement alternatifs à ceux de l'organisation du tour, en général pour essayer de faire des économies. Ceci est une cause d'exclusion du tour

Les prévisions de force et de direction des vents rencontrés sont présentées lors du briefing précédant chaque étape. L'expérience montre que ces données sont suffisamment fiables pour permettre aux pilotes d'établir précisément le bilan carburant de leur préparation de vol.

Il est donc demandé à tous les participants au Tour ULM de s'engager à :

- Faire transiter leurs bagages et outillages par voie routière de manière à pouvoir décoller systématiquement sans se restreindre en termes de capacité d'emport de carburant au regard des performances de leur ULM.
- Informer la sécurité de l'organisation du Tour si le calcul de leur bilan carburant ne leur permet pas d'assurer une réserve de 30 minutes de vol à l'arrivée, si possible avec un préavis suffisant avant le départ, pour permettre la mise en place de solutions alternatives.
- Déclarer à l'organisation du Tour (Contact équipage) tout projet de mise en œuvre de dispositions personnelles quant au ravitaillement.

La convivialité qui règne parmi les participants sur les aires de parking du Tour ULM fait partie des caractéristiques salutaires de l'événement. Elle ne doit toutefois pas s'opposer à la plus grande rigueur que chacun doit adopter dans la manipulation du carburant :

- Face au risque incendie

- Face au risque de contamination de l'essence par des corps étrangers ou de l'eau
- Face aux risques de détérioration des matériaux en cas de débordement
- Dans le calcul des volumes et le cas échéant dans l'élaboration du mélange.

Le Tour ULM est l'occasion d'enregistrer des témoignages enrichissants pour la sécurité des vols. Les conditions particulières de cet événement peuvent aussi faire ressortir des vulnérabilités spécifiques au Tour ULM.

En complétant ce formulaire, vous aidez la FFPLUM à collecter un maximum de Retour d'Expérience sur l'activité ULM.

Par votre contribution vous participez ainsi à l'amélioration de la Sécurité en faisant profiter de votre expérience.

Comme l'accès à Internet n'est pas toujours possible sur le Tour, nous mettons à votre disposition un formulaire papier, à remettre au commissaire chargé de la sécurité, ou à adresser par courrier au siège de la FFPLUM, si vous souhaitez que votre déclaration reste totalement anonyme

FICHE D'ÉVÉNEMENT TOUR ULM

N° d'équipage : _____

Étape 1 : Date du vol ou de l'événement : _____

Étape 2 : entourer la mention choisie

La météo était :	Favorable	Défavorable		
Votre rôle dans le vol :	Instructeur	Pilote	Élève	Passager
Classe d'appareil :	Multi	Autogire	Pendulaire	
Équipements :	Parachute Balise de détresse	GPS Extincteur	Transpondeur Horizon ou bille électrique	
Phase du vol :	Avant vol Pendant la navigation En intégration	Roulage En manœuvre d'urgence Atterrissage	Décollage Après le vol	

Étape 3 : cochez jusqu'à 3 cases

- | | | |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Perte de contrôle au sol | <input type="checkbox"/> Perte de contrôle en vol | <input type="checkbox"/> Abordage avec un aéronef au sol |
| <input type="checkbox"/> Abordage avec un aéronef en vol | <input type="checkbox"/> Défaillance physique du pilote | <input type="checkbox"/> Panne moteur en vol |
| <input type="checkbox"/> Défaillance équipements | <input type="checkbox"/> Égarement | <input type="checkbox"/> Défaillance commandes de vol |
| <input type="checkbox"/> Défaillance structurelle | <input type="checkbox"/> Dépassement des compétences | <input type="checkbox"/> Perte de référence visuelle |
| <input type="checkbox"/> Violation des règles de l'air | <input type="checkbox"/> Collision avec un obstacle naturel | <input type="checkbox"/> Collision avec un obstacle artificiel |
| <input type="checkbox"/> Malveillance | <input type="checkbox"/> Collision au sol | <input type="checkbox"/> Dépassement des conditions aérologiques acceptables |

Étape 4 : rédaction libre

Description de l'événement :

Analyse personnelle :

Enseignements qui en ressortent :

Liste des cartes VAC et fiches BASULM des terrains d'étapes et de déroutements fournies aux participants et intégrées au présent MANEX

TOUR ULM JEUNES 2024				
Liste des terrains et déroutements				
Jour	Etapes		deroutements	
12-juil	LFKP	La Tour du Pin -Cessieu	LFHH	Vienne Reventin
			LFLZ	Feurs Chaméon
			LFLO	Roanne Renaison
			LFHC	Pérourges Meximieux
			LFHV	Villefranche Tarare
13-juil	LF4225	Roanne Mably	LFHP	Le Puy Loudes
			LFHL	Langogne Lesperon
			LFHF	Ruoms
14-juil	LFHO	Auenas	LFNB	Mende Brenoux
			LFRC	Rodez Aveyron
15-juil	LFV	Villefranche de Rouergue	LFIG	Cassagnes Begones
16-juil			LFM	Millau Larzac
			LFMS	Ales Deaux
			LFNV	Valreas Visan
			LFLQ	Montelimar Ancone
17-juil	LFHD	Pierrelate	LFMX	Château Arnoux Saint Auan
			LFNS	Sisteron Theze
18-juil	LFNA	Gap Tallard	LFKK	Montmeilleur
			LFLG	Grenole Le Versoud
			LFLS	Grenoble Alpes Isere
			LFHI	Morestel