



INFORMATIONS TECHNIQUES

Parcours

Le parcours lui-même ne présente pas de difficultés particulières. Hormis le transit au nord au Nord du Maroc pour éviter Rabat, nous suivrons la côte de Perpignan à Saint Louis du Sénégal.

Tous les vols se feront en régime VFR.

Nous nous déplacerons chaque jour suivant le planning joint en annexe. Un jour de repos est prévu à Saint Louis.

Météo

C'est la principale inconnue. Nous pouvons rencontrer du mauvais temps à n'importe quel endroit du parcours. A titre bénévole, un conseiller en météorologie nous renseignera chaque jour sur les conditions de vol prévues.

Documentation

Hormis la partie française, une documentation aéronautique complète sera envoyée début septembre.

En plus des traditionnelles consignes de sécurité, elle comprendra toutes les fiches VAC des destinations ainsi que celles des principaux terrains de déroutement.

Seront jointes les cartes du trajet.

Les équipages peuvent bien sûr compléter les éléments fournis par leur propre documentation.

Essence

Avant le départ nous nous assurerons de la présence et des quantités nécessaires d'AVGAS 100 LL sur chaque escale.

Plans de vol

Les plans de vol sont obligatoires partout. Dans la mesure du possible, ils seront remplis et déposés par l'organisation.

Epreuves (cf règlement spécifique)

Avec pour unique objectif de créer une émulation amicale entre équipages, des épreuves seront proposées chaque jour.

Elles seront de 4 types :

Epreuves de précision d'atterrissage et d'évaluation de consommation

Epreuves de visualisations de photos et de signaux sol

Epreuves de connaissances techniques et historiques à base de QCM

Epreuves surprises en rapport avec la sécurité des vols

La participation aux épreuves doit se faire dans le strict respect des règles de l'air.

Communications radios

Hormis l'Espagne où les communications doivent se faire en espagnol ou en anglais, partout ailleurs les échanges radios peuvent se faire en français ou en anglais.

Pour la traversée de l'Espagne, la présence à bord d'au moins un pilote détenteur de la compétence linguistique FCL 055 VFR est exigée.

Masse et centrage

Un avion en surcharge et hors centrage est un avion dangereux.

Veillons à respecter le devis de masse et le domaine de centrage en toutes circonstances.

Organisation des vols

Il y aura chaque matin un briefing sur l'étape du jour.

Les départs se feront selon les vitesses décroissantes des avions.

Les membres de l'organisation seront à bord de 3 avions (PA 32, DR 400/180 et C182)

Sauf exception, Le PA32 partira en première position, le DR 400 au milieu du groupe et le C182 avec le mécanicien du rallye partira en dernière position.

Sécurité des vols

C'est notre première priorité. A travers les documents fournis et les briefings journaliers nous essaierons en permanence de vous apporter le maximum d'informations pour voler en sécurité.

Enfin il est important de noter que chaque commandant de bord est seul responsable de la préparation et de la conduite du vol et qu'il appartient, en conséquence, à chaque pilote de déterminer s'il entreprend ou s'il continue un vol.

Daniel VACHER

Directeur des vols