



## REGLEMENT & MANEX



# 2019

avec l'appui de la



et de la



## Sommaire

<b>PREAMBULE :</b> .....	<b>5</b>
<b>1. OBJET :</b> .....	<b>6</b>
<b>2. ETAT D'ESPRIT :</b> .....	<b>6</b>
<b>3. DEROULEMENT :</b> .....	<b>6</b>
<b>4. LE PARCOURS :</b> .....	<b>7</b>
4.1. CARTE DU TOUR AERIEN « REVES DE GOSSE » 2019:.....	7
4.2. PROGRAMME DU TOUR AERIEN « REVES DE GOSSE » 2019:.....	8
<b>5. GENERALITES :</b> .....	<b>9</b>
5.1. PARTICIPANTS AU TOUR AERIEN « REVES DE GOSSE » 2019 :.....	9
5.2. RESPONSABILITE :.....	9
5.3. RESPONSABILITE SUPPLEMENTAIRE DES PILOTES :.....	9
5.3.1. Chaque pilote est responsable :.....	9
5.3.2. Rappel de la réglementation relative à l'usage de « substances psychoactives » :.....	9
5.4. SECURITE :.....	10
5.5. IMAGE DE « REVES DE GOSSE » :.....	10
5.6. ENGAGEMENT DES PARTICIPANTS :.....	10
5.7. DROIT A L'IMAGE :.....	10
<b>6. ORGANISATION :</b> .....	<b>11</b>
6.1. ORGANISATION NATIONALE :.....	11
6.1.1. Les combinaisons bleu-ciel :.....	11
6.1.2. Les combinaisons vertes : (pendant les opérations spécifiques).....	12
6.1.3. Les combinaisons jaunes : (en dehors de leurs animations).....	12
6.1.4. Les combinaisons kakies :.....	12
6.2. ORGANISATION LOCALE :.....	12
6.2.1. Les combinaisons rouges :.....	12
<b>7. LES EQUIPAGES = LES COMBINAISONS BLEU-FONCE :</b> .....	<b>13</b>
7.1. COMPOSITION D'UN EQUIPAGE :.....	13
7.1.1. Conditions de participation d'un équipage :.....	13
7.1.2. Conditions de participation des pilotes désirant effectuer les « Tours d'avion » :.....	13
7.2. CHOIX DE L'AVION :.....	14
7.3. NOMBRE D'AVIONS :.....	15
7.4. MODALITES D'INSCRIPTION :.....	15
7.4.1. Acte de candidature :.....	15
7.4.2. Publication de la liste des équipages retenus :.....	15
7.4.3. Validation de la participation des équipages retenus :.....	16
7.5. TARIF D'INSCRIPTION :.....	16
7.5.1. Coût de base comprenant l'avion et les 2 pilotes :.....	16
7.5.2. Coût d'un hébergement en chambre single :.....	16
7.5.3. Coût d'un membre d'équipage supplémentaire (pilote ou non pilote) :.....	16
7.5.4. Coût d'une permutation d'un membre d'équipage (pilote ou non pilote) :.....	17
7.5.5. Remboursement des frais :.....	17
7.6. PARTICIPATION DE L'ASSOCIATION AUX VOLS DITS « TOUR D'AVION » :.....	17
7.7. FACTURATION DU CARBURANT :.....	17
7.8. PARTENARIAT DE L'EQUIPAGE :.....	17
7.9. EQUIPEMENT PERSONNEL :.....	18
7.9.1. Equipement fourni par l'organisation lors du rassemblement :.....	18
7.9.2. Equipement non fourni :.....	18
7.10. REGLES DE VIE :.....	18
<b>8. LA JOURNEE TYPE :</b> .....	<b>19</b>

8.1.	HOTEL - PETIT DEJEUNER - TRANSPORTS :	19
8.2.	BRIEFING DES NAVIGATIONS :	19
8.3.	SEQUENCEMENT DES DEPARTS ET NAVIGATION :	19
8.4.	PAUSE MERIDIENNE A DESTINATION :	19
8.5.	TOURS D'AVION :	19
8.6.	CONFIGURATION DES AVIONS POUR LE LENDEMAIN :	19
8.7.	DISCOURS & COCKTAIL :	19
8.8.	SOIREE :	19
<b>9.</b>	<b>HOTELLERIE / RESTAURATION / DEPLACEMENTS :</b>	<b>20</b>
9.1.	HOTELLERIE :	20
9.2.	RESTAURATION :	20
9.3.	TRANSPORTS :	20
<b>10.</b>	<b>GESTION DES BAGAGES :</b>	<b>20</b>
<b>11.</b>	<b>LES RENDEZ VOUS INCONTOURNABLES AVEC L'ORGANISATION :</b>	<b>21</b>
11.1.	REUNION TELEPHONIQUE DES COMMANDANTS DE BORD :	21
11.2.	RASSEMBLEMENT DE LA CARAVANE A SOLENZARA:	21
11.3.	BRIEFING GENERAL DE LA CARAVANE A SOLENZARA:	21
11.4.	BRIEFING DES NAVIGATIONS :	21
11.5.	BRIEFING DES « TOURS D'AVION » :	21
11.6.	BRIEFING DES PRECURSEURS :	21
<b>12.</b>	<b>LA DIRECTION DES VOLS (DV) :</b>	<b>22</b>
12.1.	MOYENS TECHNIQUES DE LA DIRECTION DES VOLS :	22
12.2.	PROTECTION METEOROLOGIQUE :	22
12.3.	PLAN DE VOL REDUIT :	22
12.4.	PLAN DE VOL :	22
12.5.	LOGICIEL DE NAVIGATION :	23
12.6.	FEUILLE DE PRESENCE AU BRIEFING :	23
<b>13.</b>	<b>LES PRECURSEURS :</b>	<b>23</b>
<b>14.</b>	<b>CONSIGNES DE SECURITE LORS DES AVITAILLEMENTS :</b>	<b>23</b>
<b>15.</b>	<b>CONSIGNES DU MECANICIEN :</b>	<b>24</b>
15.1.	LES DOCUMENTS OFFICIELS :	24
15.2.	LA FICHE DU MECANO :	24
15.3.	LOT DE BORD :	24
15.4.	VERIFICATIONS AVANT LE DEPART :	24
<b>16.</b>	<b>LES DIFFERENTES CATEGORIES DE VOL :</b>	<b>25</b>
16.1.	LES VOLS DE MISE EN PLACE INITIALE ET DE RETOUR A LA BASE:	25
16.2.	LE VOL QUOTIDIEN DE NAVIGATION :	25
16.3.	LE VOL DIT « TOUR D'AVION » :	26
16.4.	LE VOL PRIVE :	26
<b>17.</b>	<b>UTILISATION DES AERODROMES :</b>	<b>27</b>
17.1.	RESTRICTION PAR NOTAM :	27
17.2.	RESPECT DES CONSIGNES :	27
17.3.	PLACEURS ET STATIONNEMENT DES AERONEFS :	27
<b>18.</b>	<b>UTILISATION DES ESPACES AERIENS :</b>	<b>27</b>
<b>19.</b>	<b>CADENCEMENT DES DEPARTS :</b>	<b>28</b>
19.1.	PRINCIPE GENERAL :	28
19.2.	SITUATION STANDARD :	28
19.3.	SITUATION SPECIALE PAR BOX :	28
19.4.	SITUATION DEGRADEE :	28
19.5.	SITUATION BLOQUANTE :	28

**20. PROCEDURES RADIO : ..... 29**

20.1. DEFINITION DES FREQUENCES : ..... 29

20.1.1. Fréquence Départ : ..... 29

20.1.2. Fréquence Transit : ..... 29

20.1.3. Fréquence Arrivée : ..... 29

20.1.4. Fréquence « CHEVALIERS » : ..... 29

20.2. UTILISATION DES FREQUENCES : ..... 30

20.2.1. Départ : ..... 30

20.2.2. Transit : ..... 30

20.2.3. Arrivée : ..... 30

20.2.4. Vols dits « Tours d'avion » : ..... 30

20.2.5. Panne radio : ..... 30

**21. PROBLEME A BORD DE L'AVION ET DEROUTEMENT : ..... 30**

21.1. PROBLEME A BORD DE L'AVION : ..... 30

21.2. DEROUTEMENT : ..... 30

**22. VOL EN FORMATION : ..... 31**

**23. CAMERAS SPORTIVES : ..... 31**

**24. EVENEMENT PARTICULIER : ..... 31**

**25. PROMOTION DE LA SECURITE DES VOLS : « LA GAMELLE DE MOULE » ..... 31**

**26. QUELQUES RAPPELS DU DV : ..... 31**

**ANNEXE 1 ..... 32**

REPOSE DU DIRECTEUR GENERAL DE LA DGAC ..... 32

**ANNEXE 2 ..... 33**

EXEMPLE D'ATTESTATION D'ASSURANCE ..... 33



### **Préambule :**

**Ce manuel d'exploitation** s'adresse à tous les participants du Tour Aérien « **Rêves de Gosse** » organisé par l'association « **LES CHEVALIERS DU CIEL** », qu'ils soient organisateurs, pilotes ou membres d'équipages. **Il vaut pour règlement du Tour.**

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.

Ce manuel d'exploitation est établi par l'organisateur qui assure sa mise à jour et sa diffusion. Les modifications éventuelles sont portées à la connaissance des participants à l'occasion des briefings quotidiens.

Par leur engagement et leur participation effective, les participants acceptent de respecter le manuel d'exploitation du Tour « Rêves de Gosse » et en particulier les horaires qui leurs sont imposés par l'organisation, ainsi que les règlements particuliers et les consignes données aux briefings.

## 1. OBJET :

Le Tour Aérien **Rêves de Gosse 2019** est organisé par l'association «**LES CHEVALIERS DU CIEL**» avec le concours des **Jeunes Chambres Economiques**, des **Lions**, des **Rotarys**, des **Kiwanis**, des **Aéroclubs et autres structures**.

Il poursuit plusieurs objectifs :

- Donner la possibilité à de jeunes enfants extraordinaires (exclus ou défavorisés par la vie ou la maladie), de participer à une action remarquable avec des enfants ordinaires et de réaliser leur rêve de s'envoler sous forme d'un tour d'avion ;
- Faire découvrir et apprécier les sports aériens ;
- Faire connaître les associations qui sont nos organisations accueillantes.

## 2. ETAT D'ESPRIT :

Les pilotes et membres d'équipage qui s'inscrivent à ce tour aérien, s'engagent à participer très activement à l'action menée auprès des enfants dans le cadre d'un travail pédagogique ; ils leur permettront de bénéficier d'un tour d'avion.

Il s'agit pour les pilotes de donner le meilleur d'eux-mêmes pendant toute la phase de cette opération:

- Bienveillance et sollicitude à l'égard des enfants ;
- Rigueur et sécurité en vol comme au sol ;
- Politesse et courtoisie envers tous.

Les membres d'équipage sont invités à :

- Assurer l'accompagnement et l'installation des enfants dans l'avion ;
- Guetter le retour de leur avion pour raccompagner les enfants ;
- Se rendre disponibles pour toute autre demande sollicitée dans le cadre de ces tours d'avion.

Entre chaque étape, les pilotes enrichissent leur expérience par des navigations nouvelles et éloignées de leur tour de piste local, dans un esprit de sécurité.

Le rendez-vous est pris par les Chevaliers du Ciel, avec les organisateurs locaux, les pilotes, les membres d'équipage et les partenaires pour :

**« Cette Belle Aventure Humaine : Rêves de gosse »**

## 3. DEROULEMENT :

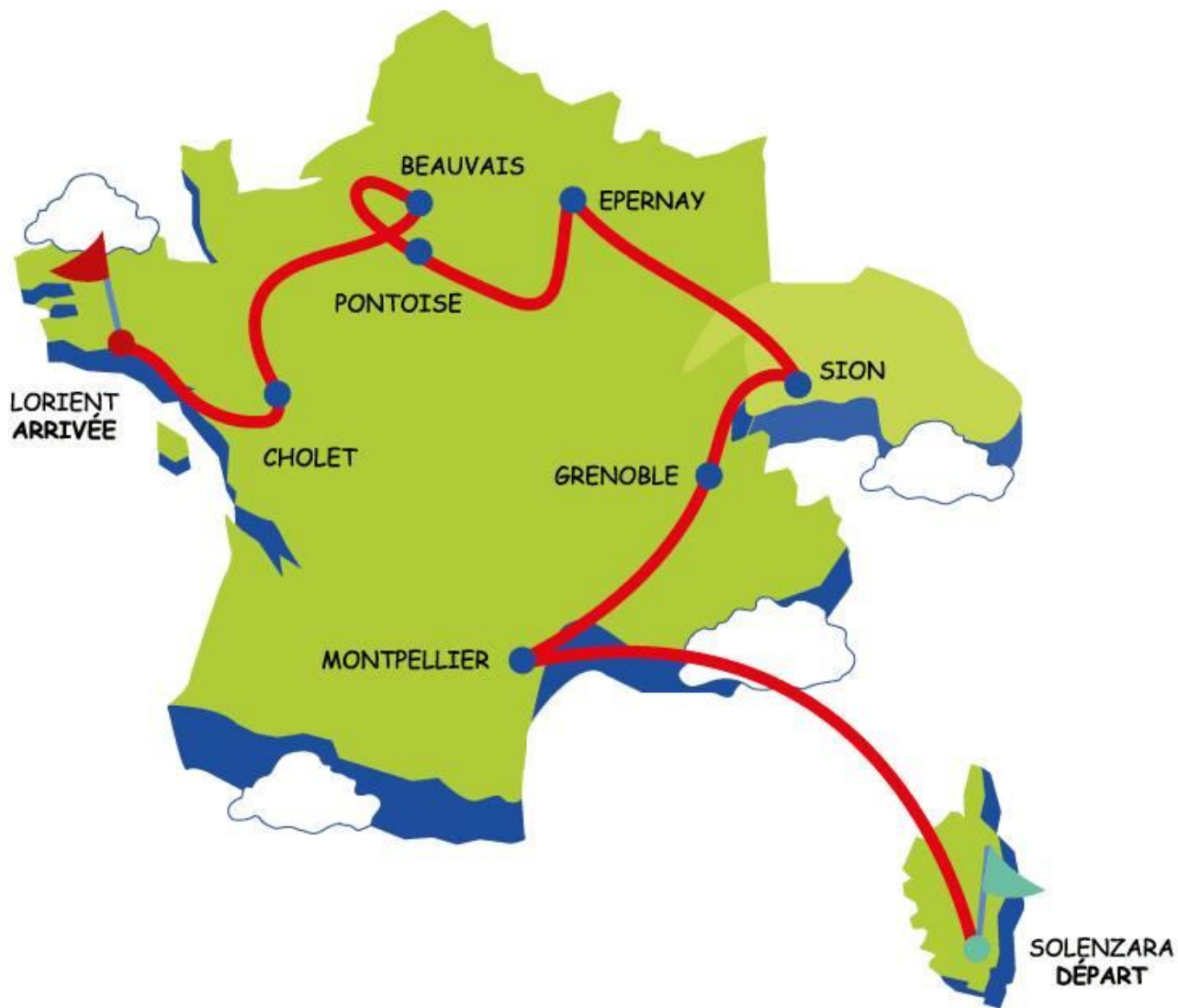
Le Tour aérien « Rêves de gosse » 2019 aura lieu du 31 mai au 08 juin 2019.

A cette occasion, sur certaines étapes peuvent être organisés par les Chevaliers du ciel:

- Accueil de la marraine, du parrain ;
- Accueil de personnalités dites « VIP ouvrier » ;
- Accueil de personnalités ;
- Commémoration et hommage ;
- Exposition statique ou démonstration en vol privée au profit des seuls acteurs de « Rêves de gosse ».

#### 4. LE PARCOURS :

##### 4.1. Carte du Tour aérien « Rêves de gosse » 2019:



**4.2. Programme du Tour aérien « Rêves de gosse » 2019:**

- Jeudi 30 mai :
  - Arrivée des équipages sur la BA 126 de Solenzara (LFKS) avant 13h00 loc
  - Repas
  - Vérification des dossiers d'inscription
  - Distribution des paquetages
  - Contrôle des documents de chaque participant (avion + pilotes + membres d'équipage)
  - Collage des autocollants sur les avions par un prestataire
  - Soirée du 23<sup>ème</sup> anniversaire
  
- Vendredi 31 mai :
  - Briefing général
  - Tours d'avion sur la BA 126 de Solenzara (LFKS)
  
- Samedi 01 juin :
  - Navigation depuis la BA 126 de Solenzara (LFKS) vers Montpellier (LFMT)
  - Tours d'avion à Montpellier (LFMT)
  
- Dimanche 02 juin :
  - Navigation de Montpellier (LFMT) vers Grenoble Le Versoud (LFLG)
  - Tours d'avion à Grenoble Le Versoud (LFLG);
  
- Lundi 03 juin:
  - Navigation de Grenoble Le Versoud (LFLG) vers Sion (LSGS) (Suisse)
  - Départ des précurseurs de Grenoble Le Versoud (LFLG) vers Epernay (LFSW)
  - Tours d'avion à Sion (LSGS) ;
  
- Mardi 04 juin :
  - Navigation de Sion (LSGS) vers Epernay (LFSW)
  - Tours d'avion à Epernay (LFSW)
  
- Mercredi 05 juin :
  - Navigation d'Epernay (LFSW) vers Pontoise (LFPT)
  - Tours d'avion à Pontoise (LFPT) ;
  
- Jeudi 06 juin:
  - Navigation de Pontoise (LFPT) vers Beauvais (LFOB)
  - Tours d'avion à Beauvais (LFOB) ;
  
- Vendredi 07 juin :
  - Navigation de Beauvais (LFOB) vers Cholet (LFOU)
  - Tours d'avion à Cholet (LFOU)
  
- Samedi 08 juin :
  - Navigation de Cholet (LFOU) vers la BAN de Lorient (LFRH)
  - Tours d'avion sur la BAN de Lorient (LFRH)
  - Soirée de clôture
  
- Dimanche 09 juin :
  - Départ des équipages de la BAN de Lorient (LFRH) vers leurs bases respectives

Le 23<sup>ème</sup> tour aérien « Rêves de gosse » débute le jeudi 30 mai 2019 à l'arrivée sur la BA 126 de Solenzara (LFKS) et se termine le dimanche 09 juin 2019 sur la BAN de Lorient (LFRH).



## 5. GENERALITES :

### 5.1. Participants au Tour aérien « Rêves de gosse » 2019 :

Le Tour aérien « Rêves de gosse » 2019 associe :

- L'organisation nationale : voir §6.1 ;
- L'organisation locale : voir §6.2 ;
- Les équipages : voir §7 ;
- Les enfants ;
- Les parents, éducateurs, responsables pédagogiques ;
- Les partenaires institutionnels ;
- Les visiteurs : partenaires, sponsors et leurs invités, journalistes, élus ...

### 5.2. Responsabilité :

Pendant la totalité du Tour aérien « Rêves de gosse », et bien évidemment pendant les vols, chaque pilote ou membre d'équipage du Tour aérien « Rêves de gosse », en sa qualité de participant, reste seul responsable de ses décisions, de ses actions et de leurs conséquences.

Les propriétaires des aéronefs, les pilotes, ainsi que tous les participants à quelque titre que ce soit renoncent expressément à tout recours contre les organisateurs en raison des dommages de quelque nature qu'ils soient et qui seraient la conséquence directe ou indirecte du Tour aérien « Rêves de gosse » 2019.

### 5.3. Responsabilité supplémentaire des pilotes :

#### 5.3.1. **Chaque pilote est responsable :**

- De la validité de ses documents personnels (pièces d'identité, licence, qualifications, certificat médical, carnet de vol à jour) ;
- De l'état de son avion et de l'emport obligatoire pour chaque vol des documents avion en état de validité ;
- De l'emport de carburant nécessaire, de sa gestion et du déroutement éventuel pour ravitailler ;
- De l'anticollision ;
- Du respect de la réglementation : ce Tour Aérien ne confère pas de passe-droit ou de traitement de faveur particulier aux pilotes et, outre ce qui concerne la sécurité tant au sol qu'en vol, un soin tout particulier sera apporté :
  - à la traversée des espaces aériens contrôlés et des zones réglementées ;
  - à la non intrusion en zones interdites ;
  - aux contacts radio obligatoires ;
  - aux altitudes minimales de survol ;
  - à la décision du demi-tour et/ou dégagement ou déroutement.
- Du respect des consignes de la Direction des vols (DV).

#### 5.3.2. **Rappel de la réglementation relative à l'usage de « substances psychoactives » :**

Les Règles de l'Air (SERA 2020) stipulent que *«les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation (personnel critique pour la sécurité) n'exercent pas ces fonctions si elles se trouvent sous l'influence de quelque substance psychoactive que ce soit qui altère les performances humaines. Ces personnes ne se livrent à aucun usage de substances qui posent des problèmes».*

Dans l'esprit qui anime l'association « Les Chevaliers du Ciel » et l'opération « Rêves de Gosse », il revient à chacun de respecter cette règle.

#### 5.4. Sécurité :

**La sécurité des participants et notamment des pilotes et de leurs passagers, est le souci constant et premier de l'équipe organisatrice et prime sur toute autre considération.**

Les principes présidant aux meilleures conditions de sécurité sont les suivants :

- Les pilotes ne sont autorisés à participer au Tour aérien « Rêves de gosse » qu'après une sélection qui permet de s'assurer, au-delà de la qualité de pilote attestée par leurs licences et qualifications, d'un niveau minimal requis (participations précédentes pour les anciens et renseignements pris sur les nouveaux candidats) ;
- Des pilotes instructeurs, des experts et des pilotes confirmés encadrent le Tour aérien « Rêves de gosse » ;
- Une expérience minimale est exigée pour les pilotes désirant faire des tours d'avion aux enfants ;
- Tout manquement aux règles de l'air sera immédiatement sanctionné par les organisateurs, sans préjudice des poursuites éventuelles des autorités aéronautiques et administratives ;
- Les vols de liaison bénéficient d'un suivi par les organismes de la circulation aérienne informés par la direction des vols ainsi que d'un suivi depuis les avions de l'organisation ;
- Les tours d'avion, au profit des enfants, sont supervisés par les membres de la direction des vols en veille radio ;
- Chaque pilote candidat aux tours d'avion, pourra être accompagné lors de son premier vol avec des enfants, par un des instructeurs ou directeurs des vols de l'organisation afin de vérifier son comportement en situation.

#### 5.5. Image de « Rêves de gosse » :

Les pilotes et membres d'équipages sont porteurs de l'image « Rêves de gosse ». Ils sont les ambassadeurs de l'association et de l'opération: c'est leur mission en tant que participant à l'évènement.

Ceci doit guider leurs comportements à l'égard des organisateurs et structures accueillantes (clubs services), aéroclubs, aéroports et bases aériennes d'accueil, des enfants et de leurs accompagnateurs, des journalistes, des partenaires et des autorités.

Le port de la combinaison, signe d'appartenance à la grande famille de «Rêves de gosse», étant obligatoire sur tous les lieux de la manifestation, **il n'est en revanche pas autorisé en dehors**, notamment lors des soirées qui se prolongeraient au-delà du dîner programmé par l'organisation.

#### 5.6. Engagement des participants :

Tous les participants s'engagent à adhérer aux missions et à respecter le règlement du Tour aérien « Rêves de gosse », les horaires et temps de repos qui leur sont imposés par l'organisation ainsi que le code de l'aviation civile.

Tout manquement pourra être sanctionné par une exclusion immédiate.

#### 5.7. Droit à l'image :

Tout adulte s'engageant dans le tour aérien « Rêves de gosse », que se soit dans les équipages, dans l'organisation nationale ou locale, autorise, sans limitation de durée, la prise de vue, la reproduction, l'exploitation, la publication et la libre diffusion (presse, édition, web et autres) des vidéos avec ou sans son, des images et des photographies sur lesquelles il est représenté, celles-ci étant réalisées, dans le cadre des activités de l'association, par l'association elle-même ou par tout mandataire désigné par celle-ci à cet effet.

Certains parents ou responsables légaux peuvent avoir refusé d'accorder le droit à l'image de certains enfants; Un rappel sera fait au briefing général afin de confirmer quel est la signalétique permettant de respecter ce choix;

## 6. ORGANISATION :

### 6.1. Organisation nationale :

L'association « **Les Chevaliers du Ciel** », organisatrice du Tour de France Aérien « **Rêves de Gosse** » est une association de type « loi 1901 ». Le Comité directeur définit la composition de l'équipe chargée de l'organisation. Cette équipe prend en charge la gestion de la totalité des moyens techniques indispensables au bon déroulement de cette manifestation. Durant la préparation et le déroulement des étapes, elle rend compte de ses actions au Président de l'association « Les Chevaliers du Ciel » ou à toute autre personne désignée par ce dernier.

Cette équipe est composée de :

#### 6.1.1. **Les combinaisons bleu-ciel :**

- Président fondateur :
  - Jean-Yves GLEMEE
- Directeur des vols :
  - Roland PAGNIER
- Directeurs des vols suppléants :
  - Pierre COMMARMOT
  - Yann LAFITTE
  - Guillaume LIMOUZI
- Médecin aéronautique chargé de l'inscription des équipages et de l'embarquement des enfants :
  - Dr Philippe CIBOULET
- Responsable de l'administration et des partenariats :
  - Christiane MONNIER (Vice-Présidente exécutive)
- Responsables de l'espace boutique des « Chevaliers du Ciel »
  - Caroline ZINI
  - Isabelle RAMEAU
- Responsable des relations avec les villes étapes :
  - Jean-Charles CALLO
- Responsable de l'informatique :
  - François JOLIOT
- Responsables de la logistique et du village :
  - Sébastien BELNOU
  - Christophe JARMUZINSKI
- Responsables Avitaillement
  - Didier BOBER
- Responsable de l'hôtellerie :
  - Pierre POINTET
- Responsable de la photographie :
  - Christian BERNATEAU
- Responsables de la photographie des enfants:
  - Christiane CIBOULET
  - Véronique COMMARMOT
  - Roland MASEGOSA
- Responsable de la mécanique :
  - Yves AGULO
- Responsables de la tente « Ressource » :
  - Nathalie RAFIY en partenariat avec des acteurs de l'UNAPEI
- Attachée de presse :

**6.1.2. Les combinaisons vertes : (pendant les opérations spécifiques)**

- Responsables de logistique ;
- Responsable de l'avitaillement en carburant ;
- Responsable de la mécanique.

**6.1.3. Les combinaisons jaunes : (en dehors de leurs animations)**

sont des professionnels mandatés et rémunérés pour animer le village

- 2 maquilleuses ;
- 3 clowns ;
- 1 sculpteur de ballons.

**6.1.4. Les combinaisons kakies :**

sont les membres de l'équipage du Casa 235 de l'Armée de l'Air

- 2 pilotes ;
- 2 mécaniciens d'équipage/soute;
- 1 opérateur d'escale aérienne, chargé du manifeste de vol ;
- 1 convoyeuse de l'Air ;

**6.2. Organisation locale :****6.2.1. Les combinaisons rouges :**

Ce sont des structures sélectionnées par les Chevaliers du ciel » qui sont le relais local de l'organisation nationale pour chaque ville-étape et agissent suivant le cahier des charges défini. Elles réalisent une action en faveur de l'enfance, assurent l'accueil de la caravane, la logistique locale et prennent beaucoup d'autres initiatives pour réaliser l'organisation d'une étape mémorable.

Les Chevaliers du ciel insistent particulièrement sur le respect dû aux organisateurs locaux qui s'investissent pendant plusieurs mois à titre bénévole pour accueillir la caravane « Rêves de Gosse », tels que :

- Des clubs services :
  - les JCE (Jeunes Chambres Economiques) ;
  - les Lions ;
  - les Rotarys ;
  - les Kiwanis.
- Les aéroclubs ;
- D'autres associations ou structures.

## 7. LES EQUIPAGES = Les combinaisons bleu-foncé :

### 7.1. Composition d'un équipage :

#### 7.1.1. Conditions de participation d'un équipage :

- Un équipage comprend 2 à 6 personnes ;
- **Une pièce d'identité en état de validité sera exigée pour chacun des membres ;**
- L'équipage doit comprendre en permanence **au moins deux** pilotes :
  - Membres d'un aéroclub ou privés ;
  - Titulaires d'un certificat médical de classe 1 ou 2 en état de validité ;
  - Titulaires au minimum d'une licence en état de validité parmi :
    - Pilote privé PPL(A) ;
    - Pilote professionnel CPL(A) ;
    - Pilote de ligne ATPL(A).
  - Titulaires de la qualification SEP ou MEP (suivant l'aéronef utilisé) en état de validité.
- Par dérogation, les pilotes autres que le commandant de bord peuvent être :
  - Pilote avion léger LAPL(A) avec certificat médical LAPL ;
  - Pilote en formation **uniquement** si le commandant de bord est son instructeur.
- Le Commandant de Bord est titulaire de l'engagement pour l'intégralité de la durée du tour,
  - NB : le commandant de bord représente l'équipage vis à vis de l'organisation et cela indépendamment du commandant de bord officiel qui peut être différent sur chaque vol !
- Chaque commandant de bord (au minimum) s'engage à effectuer les « Tours d'avions » au profit d'enfants à chaque étape; il doit donc avoir l'expérience minimale ;(encadré ci-dessous)
- Chaque pilote désirant effectuer des tours d'avion devra satisfaire à l'expérience minimale exigée ;
- Cette année, la mention linguistique en langue anglaise n'est pas exigée : nous sortons du territoire national mais pour une partie de la Suisse dans laquelle le français est reconnu comme langue aéronautique.

#### 7.1.2. Conditions de participation des pilotes désirant effectuer les « Tours d'avion » :

- Par arrêté du 29 juillet 2015 publié au JO du 06 août 2015, la DGAC a fait modifier l'arrêté du 04 avril 1996 régissant les manifestations aériennes ; notre activité n'est plus concernée par cet arrêté mais par expérience et souci de sécurité, nous avons décidé de travailler selon le même canevas que celui utilisé lors des 20 premières éditions et qui a fait ses preuves....!! De plus, le terme « vol de découverte » utilisé en 2016, faisant désormais référence à des vols en aéroclub et à des vols en partage de frais, nous utilisons depuis 2017, le terme « Tour d'avion » ;
- Nous avons même décidé d'augmenter l'expérience récente exigée....!! Voir en annexe [§ Réponse du directeur général de la DGAC](#).

*Afin d'être validé par la direction des vols, chaque pilote désirant réaliser des « Tours d'avion » devra certifier avoir :*

- Une expérience minimale de 200 heures de vol avion;
- 15 (quinze) heures de vol comme **commandant de bord en SEP (ou MEP)** dans les **12 mois précédents**;
- Sur le **même modèle** que l'avion utilisé sur « Rêves de gosse », d'au moins :
  - **5 (cinq) heures** de vol comme **commandant de bord** dans les **3 mois précédents** ;
  - **5 (cinq) décollages et 5 (cinq) atterrissages** dans les **3 mois précédents**.

## 7.2. Choix de l'avion :

Sauf dérogation **exceptionnelle** accordée par l'organisation, après demande écrite, l'avion doit obligatoirement remplir chacune des conditions suivantes :

- Etre au minimum quadriplace ;(afin d'assurer une seule rotation pour 3 enfants)
- Etre d'une puissance suffisante ;
- Avoir une autonomie de 300 nautiques plus 30 mn de réserve à la VP déclarée;
- Respecter les limitations permettant de décoller et d'atterrir sur des pistes de 700 m ;
- Etre équipé de
  - 2 radios VHF standard de fréquences dont au minimum une en 8,33 kHz; le 2<sup>ème</sup> poste VHF peut éventuellement être portable ;
  - 1 VOR en état de marche ;
  - 1 transpondeur Mode S ou C avec alticodeur en état de marche ; Attention, mode S obligatoire en Suisse ;
  - 1 radio Balise à déclenchement automatique ou portable (balise de détresse) ;
  - 1 GPS fixe ou portable à jour est obligatoire ;
- Etre accompagné :
  - du carnet de route à jour du dernier vol ;
  - de la fiche de pesée en état de validité ;
  - du CDN en état de validité (aéronef étranger) ;
  - du CEN en état de validité ;
  - du Certificat d'Immatriculation ;
  - de la LSA (Licence de Station d'Aéronef) en état de validité ;
  - d'un Certificat Acoustique si aéronef concerné ;
  - de l'attestation d'assurance **spécifique «Rêves de gosse»** couvrant les conséquences pécuniaires de sa Responsabilité Civile ainsi que de l'exploitant, **conformément au Règlement européen CE n° 785/2004**, pour l'appareil utilisé à minima du 31 mai au 08 juin 2019 ; (voir page 16 )
- Posséder :
  - à l'arrivée à Solenzara, un potentiel de 30 heures avant sa prochaine visite technique dans le cadre de sa maintenance ordinaire ;
  - Le lot de bord à minima conseillé par notre mécano : voir §15.3;
- Etre dépourvu de toute publicité, autocollant, marque quelconque (hormis mentions constructeur et propriétaire) ;
- Décoration des avions :
  - La décoration des avions sera réalisée le jour de la concentration, par des professionnels utilisant des autocollants adéquats, aux frais et sous les directives de l'association « les Chevaliers du Ciel » pour ce qui concerne leurs partenaires et ne pourra pas être modifiée durant toute la durée du tour sans leur autorisation ;
  - Des emplacements seront prévus pour les sponsors de l'équipage. Les autocollants ne devront pas dépasser la surface d'une feuille A5 et seront limités à 2 exemplaires par sponsor (côté gauche et côté droit de l'avion).

**L'utilisation des avions se fera dans le strict respect des dispositions contenues dans le manuel de vol.**

Il est évident que les pilotes devront être « à l'aise » avec leur avion, c'est pourquoi nous encourageons et exigeons un entraînement récent avant le départ du tour ; voir page 13.

**L'organisation de « Rêves de gosse » est en droit de refuser le départ d'équipages dont les appareils ne présenteraient pas un parfait état d'entretien, de fonctionnement et de propreté.**

**Une attention particulière est portée sur le bon fonctionnement des équipements de radiocommunication, de radionavigation, du transpondeur ainsi que de la balise de détresse.**

### 7.3. Nombre d'avions :

- Le nombre d'équipages est fixé à **22** pour le tour 2019 ;
- Ce nombre restreint adopté en 2014 est maintenu cette année encore puisqu'il répond parfaitement aux attentes de chacun en optimisant la sécurité, la convivialité et le partage.

**L'organisation se réserve le droit de modifier le nombre à la hausse comme à la baisse sans justification.**

**Lors du rassemblement au départ du Tour, la direction des vols procédera à la vérification des documents pilotes, équipages et avions. La non-conformité aux conditions d'admission (pilotes, équipages ou avions) du présent règlement entraînera l'exclusion des personnes concernées.**

### 7.4. Modalités d'inscription :

#### 7.4.1. **Acte de candidature :**

Les candidatures des équipages postulant pour une participation au Tour aérien « Rêves de gosse » ne seront prises en compte que si elles sont rédigées sur les formulaires prévus à cet effet.

Elles comportent :

- Une fiche de renseignements à compléter à partir du site [www.revesdegosse.com](http://www.revesdegosse.com) à la rubrique Communauté / Info équipages;
- Un bulletin d'inscription au format Word à télécharger sur le site [www.revesdegosse.com](http://www.revesdegosse.com) à la rubrique Communauté info équipages, à imprimer, puis à remplir ;
- Un chèque d'acompte d'un montant **variable** selon la composition de l'équipage et égal à 200 € **multiplié par le nombre de personnes composant l'équipage**. Ce chèque sera encaissé dès la date de parution des équipages, autour du 19 Janvier 2019.

Le bulletin d'inscription et le chèque sont à **envoyer par courrier** à l'adresse suivante :

**Philippe CIBOULET, 12, rue du Faucigny, 74100 ANNEMASSE.**

Les trois pièces (fiche de renseignements, bulletin d'inscription et chèque) doivent parvenir aux adresses indiquées **au plus tard le 31 Décembre 2018.**

Seuls, les dossiers complets seront étudiés.

#### 7.4.2. **Publication de la liste des équipages retenus :**

Quel que soit le nombre de dossiers reçus, le comité directeur sera amené à étudier les dossiers de candidature afin de vérifier la cohérence de l'équipage en termes de **sécurité** et de **motivation** par rapport à l'**esprit de « Rêves de gosse »**.

Il sera alors fait un choix parmi les inscrits, en essayant de privilégier les anciens manifestement les plus investis et de permettre l'intégration des nouveaux les plus motivés pour l'action auprès des enfants.

En tout état de cause, la décision prise après délibération est assumée solidairement par l'ensemble des membres du comité directeur qui n'aura pas à justifier la liste des équipages retenus et ceux placés en liste d'attente.

La liste des équipages sera communiquée le 19 Janvier 2019.

Le chèque d'acompte sera restitué aux équipages non retenus pour le tour 2019.

**7.4.3. Validation de la participation des équipages retenus :**

Pour que l'inscription soit définitive, il faudra encore :

- Retourner le chèque soldant l'engagement définitif avant le 19/03/2019 à l'adresse suivante :

**Philippe CIBOULET, 12, rue du Faucigny, 74100 ANNEMASSE.**

- Renseigner un troisième fichier, la fiche de renseignements aéronautiques, qui vous sera envoyée à votre adresse électronique courant février 2019 par **Roland PAGNIER**, le Directeur des vols,

il convient de le remplir rapidement, au plus tard pour le **19/03/2018**.

- Une photo d'identité électronique pour chaque participant.

**François JOLIOT** contactera les membres des nouveaux équipages, également par courriel, afin de collecter les photos d'identité.

- Puisque les avions ne sont pas basés sur les aérodromes que nous visiterons, et afin que le propriétaire et l'assureur soient bien avisés de votre participation à « Rêves de gosse », nous exigeons une **attestation de l'assureur** avec :

- les noms et prénoms des pilotes concernés ;
- la mention :

**Participation au tour aérien « Rêves de gosse »  
Offrir des tours d'avion à des enfants ordinaires et extraordinaires**

Voir l'annexe 2 : [Exemple d'attestation d'assurance](#)

**7.5. Tarif d'inscription :**

- Il varie en fonction de la composition de l'équipage et comprend l'adhésion à l'association, le paquetage remis au départ et les frais d'organisation, de restauration et d'hôtellerie sur la base d'une chambre double ou twin.

**7.5.1. Coût de base comprenant l'avion et les 2 pilotes :**

- Le coût total de l'inscription d'un avion comprenant deux membres d'équipage est de **2370 €**.

**7.5.2. Coût d'un hébergement en chambre single :**

- Chaque membre d'équipage qui souhaite bénéficier d'une chambre single paye un supplément de **30 €** par nuit, **soit 300 € pour 10 jours**.

**7.5.3. Coût d'un membre d'équipage supplémentaire (pilote ou non pilote) :**

- Chaque membre d'équipage supplémentaire verse **635 €** ;
- Les membres d'équipages qui effectuent une partie seulement du tour versent quand même la totalité des **635 €**, et le cas échéant le prorata des suppléments « single ».



**7.5.4. Coût d'une permutation d'un membre d'équipage (pilote ou non pilote) :**

- Pour des raisons d'organisation, il n'est pas souhaitable que la composition des équipages change pendant le tour ;
- Cependant, en cas de nécessité, un membre d'équipage qui remplacerait un autre participant quittant le tour, devra verser la somme de **200 €** correspondant aux frais occasionnés à l'association (combinaison, badge, T-shirt, etc...) et au montant de la cotisation ;
- De tels changements supposent que la composition des équipages soit connue avant la date de commande des combinaisons, c'est-à-dire dès l'inscription.

**7.5.5. Remboursement des frais :**

- Tous les frais engagés hors du présent règlement et hors du contrôle des organisateurs durant ce Tour Aérien restent à la charge de ceux qui les ont provoqués ;
- Les équipages ou membres d'équipages qui seraient dans l'obligation d'abandonner au cours du tour ou refusés au départ pour non-conformité au règlement, regagneront leur base à leurs frais ;
  - Les droits d'engagement ne seront pas remboursés et restent la propriété des Chevaliers du ciel pour leur action de solidarité.
- Les cas particuliers de non-participation pour indisponibilité de dernière minute ou de participation partielle seront étudiés au cas par cas par le comité directeur de l'association ;
- Les frais de trajet base/ville départ et ville d'arrivée/base, restent à la charge de l'équipage.

**7.6. Participation de l'association aux vols dits « Tour d'avion » :**

- Afin de respecter l'engagement que s'est donnée l'association, les seuls frais remboursés seront ceux occasionnés par les tours d'avion offerts à des enfants désignés par l'association « Les Chevaliers du Ciel » ;
- La participation se fera sur la base d'un forfait de **50 €** par rotation.

**7.7. Facturation du carburant :**

- Le carburant est à la charge de chaque équipage ;
- Pour les aéronefs fonctionnant avec de l'Avgas **uniquement** :
  - Pour des questions d'organisation et afin qu'il n'y ait pas d'impayé lors de notre départ, c'est l'association « Les Chevaliers du Ciel » qui centralise et règle les pleins à chaque étape, pour ensuite en répercuter le montant à chaque avion ;
  - Ainsi, il est demandé un chèque de 1 000 € à l'ordre de l'association « Les Chevaliers du Ciel » qui sera remis lors des vérifications administratives au début du tour. Ce dernier sera encaissé dans les 48 heures ;
  - L'adresse de facturation du carburant pour chaque avion (nom, prénom, adresse postale) sera renseignée dans la "fiche de renseignements".

**7.8. Partenariat de l'équipage :**

- Dans le cadre de sa participation à cette action de solidarité, l'équipage peut rechercher et trouver des soutiens (mécènes, parrains ou sponsors) ;
- Le plan de soutien (mécénat, parrainage, sponsoring) ne doit pas être en contradiction avec les soutiens officiels du Tour aérien « Rêves de gosse » ;
- Il doit être conforme aux bonnes mœurs, aux diverses législations en vigueur (notamment en ce qui concerne le tabac, l'alcool,.....).

## 7.9. Equipement personnel :

### 7.9.1. Equipement fourni par l'organisation lors du rassemblement :

Il sera remis lors du rassemblement :

- A chaque participant :
  - Une **combinaison de vol** par participant dont le port est obligatoire durant toute la durée du tour (sauf cas de l'alinéa 5.5) ;  
La logotisation de tous les partenaires présents sur la combinaison doit être visible ;  
Aucun rajout de sponsor n'est autorisé.
  - Un **blouson de vol** pour les nouveaux participants (les anciens porteront leur blouson de l'édition 2018) ;
  - Un **lot de casquettes** de nos partenaires avec un calendrier indiquant les jours correspondants afin d'uniformiser le dress code ;
  - Un **badge** par participant, dont le **port est obligatoire durant toute la durée du tour**, permettant l'identification et l'accès aux « Zone Coté Piste » communément appelés « zone réservée » (plan vigipirate renforcé en vigueur, règlement de circulation des personnes dans les « Zone Coté Piste »). La perte ou le vol du badge doit être signalé immédiatement au Président de l'association « Les Chevaliers du ciel ». Les frais de réfection d'un autre badge s'élèvent à 50€.
  - Un **sac de transport**, ainsi que deux étiquettes bagage pour les identifier au plus tôt.  
Tout sac non identifié ou abandonné risque d'être détruit par la sécurité.
  
- A chaque équipage :
  - La documentation aéronautique nécessaire au tour :
    - Le livret VAC «Rêves de gosse» 2019 préparé par le SIA ;
    - Les 4 cartes de vol à vue au 1/500 000 Nord-Ouest, Nord-Est, Sud-Est, et Sud-Ouest ;
    - Certaines cartes 1/250 000 en fonction des navigations ;
    - 1 pochette VFR du SIA ;
    - 1 abonnement à « AirNav-Pro » (à confirmer) ;
    - Le journal de navigation pour l'étape du jour, les documents météo et les NOTAM seront étudiés et consultables le matin au cours du briefing.

### 7.9.2. Equipement non fourni :

- Chaque pilote doit se munir de son nécessaire habituel comme planchette, règle, rapporteur, crayons noirs et couleurs, gomme, calculette et le cas échéant tablette électronique ;
- Il devra évidemment avoir en permanence sur lui sa licence de pilote.

## 7.10. Règles de vie :

- Dans une exigence de sécurité, quelques règles d'hygiène de vie sont imposées aux participants telles que l'interdiction de consommer de l'alcool dans la journée et un respect des temps de sommeil nécessaires à chacun ;
- La courtoisie est de rigueur entre tous les acteurs de « Rêves de gosse » ;
- La participation au briefing général est obligatoire pour tous ;
- La participation à tous les briefings est obligatoire pour les pilotes concernés : voir §11 ;
- Les consignes de la direction des vols devront être respectées et nous ne manquerons pas de surveiller tous les atterrissages et les autonomies restantes après les vols.

## **8. LA JOURNEE TYPE :**

Ce déroulement type pourra être modifié par l'organisation en cas de conditions météorologiques défavorables ou pour d'autres raisons.

### **8.1. Hôtel - petit déjeuner - transports :**

- Il faut impérativement respecter les consignes et les horaires ; le principe est d'être à 08h à l'aérodrome.
- Les horaires de bus sont annoncés la veille au soir au cours du repas.

### **8.2. Briefing des navigations :**

- Contenu : voir § 11.4 ;
- Navigation : voir § 16.2.

### **8.3. Séquencement des départs et navigation :**

- Départ des avions de l'organisation et du Casa 235;
- Départ des équipages ;
- Départ de l'avion de l'organisation à bord duquel se trouve le mécano.

### **8.4. Pause méridienne à destination :**

- Configurer son avion (bagages, avitaillement,...) pour être prêt pour les tours d'avion de l'après-midi;
- Pause repas.

### **8.5. Tours d'avion :**

- Briefing : Voir § 11.5 ;
- Tours d'avions pour les enfants ;

### **8.6. Configuration des avions pour le lendemain :**

- Avitaillement de chaque avion dès que sa mission est terminée ;
- Configurer son avion pour la nuit .... (amarrage, etc.....).

### **8.7. Discours & cocktail :**

- Discours de synthèse et de remerciement (vers le véhicule de sonorisation) ;
- Cocktail de clôture.

### **8.8. Soirée :**

- Avant le repas, si besoin, rassemblement des commandants de bord avec la direction des vols pour préparer succinctement l'étape du lendemain ;
- Diner;
- Transport vers hôtels (Il faut impérativement respecter les consignes et les horaires).

## **9. HOTELLERIE / RESTAURATION / DEPLACEMENTS :**

### **9.1. Hôtellerie :**

L'organisation :

- Collecte les desideratas des équipages sur le nombre et le type de chambres lors de l'inscription;
- Se charge de réserver le besoin sur chaque étape;
- Assure la collecte des clés auprès des hôteliers;
- Distribue les clés aux équipages et tient à jour la rooming-list;
- Organise les déplacements de la caravane (en général 2 bus).

Il est demandé aux équipages de respecter les horaires et de bien vouloir faire preuve de compréhension si, pour des raisons exceptionnelles, notamment en cas de déroutement, le type de chambre obtenu ne correspondait pas exactement à celui prévu les autres jours.

### **9.2. Restauration :**

Les règles d'hygiène et de courtoisie permettront de profiter d'un repas bénéfique en termes de sécurité des vols.

### **9.3. Transports :**

Le respect des horaires de départ des bus permettra d'éviter une attente synonyme de fatigue pour les compagnons qui font preuve de ponctualité....!

Les retardataires seront alors obligés de prendre un taxi à leurs frais !

## **10. GESTION DES BAGAGES :**

L'organisation :

- Rappelle que les commandants de bord sont responsables du devis de masse et centrage de leur avion ;
- Met à disposition sur chaque aérodrome, un espace dédié aux bagages ;
- Décline toute responsabilité en cas de perte, de vol ou de dégradation ;
- Propose aux équipages de transporter des sacs dans le Casa 235 ; dans ce cas, il sera donné chaque soir des heures et des lieux de collecte afin de ne pas retarder le départ de l'avion de l'Armée de l'Air.

Lors des « tours d'avion », afin de ne pas gâcher les prises de vue et de ne pas laisser d'impression de surcharge, aucun bagage ne devra être apparent à travers les vitres de l'avion.

## **11. LES RENDEZ VOUS INCONTOURNABLES AVEC L'ORGANISATION :**

### **11.1. Réunion téléphonique des commandants de bord :**

- Une réunion téléphonique des commandants de bord a lieu une quinzaine de jours avant le départ de « Rêves de gosse ». La date sera précisée avec un préavis d'un mois ;
- C'est l'occasion de faire un point avant le départ :
  - Faire connaissance ;
  - Donner les consignes d'arrivée sur la Base Aérienne 126 de Solenzara;
  - Sensibiliser les équipages sur les détails importants utiles avant le rassemblement de Solenzara.

### **11.2. Rassemblement de la caravane à Solenzara:**

Le rendez-vous est fixé pour 13h locales au plus tard le jeudi 30 mai 2019; si des retards sont prévus ou effectifs, pensez à prévenir la direction des vols par texto.

Voici le déroulement de la journée :

- Repas;
- Vérifications administratives relatives à l'engagement ;
- Vérifications administratives relatives à la direction des vols ;
- Vérification des documents ;
- Signatures de la fiche « Equipage » ;
- Collecte de l'attestation d'assurance spécifique (mention « Rêves de gosse »);
- Signature de la fiche « Tour d'avion» pour les pilotes validés ;
- Collecte de la fiche du mécano (si accord de l'exploitant)
- Vérifications administratives par la BGTA pour les pilotes validés pour les tours d'avion;
- Distribution des paquetages ;
- Collage des autocollants par le prestataire ;
  - Les sponsors nationaux ;
  - Le N° de l'équipage (numéro standardisé collé sur la dérive des avions, qui facilite l'identification exacte des avions au sol et en vol).
- Collage des autocollants de l'équipage par lui-même : voir § 7.2 & §7.8.

### **11.3. Briefing général de la caravane à Solenzara:**

Il aura lieu le vendredi 31 mai 2019 à 10h30 (sauf modification), la présence est obligatoire pour tous ; on y parlera notamment des règles de vie, de la sûreté et de la sécurité.

### **11.4. Briefing des navigations :**

Il aura lieu chaque jour de navigation à **08h00** (sauf modification), la présence est obligatoire pour les 2 pilotes qui seront en place avant de chaque aéronef lors de la navigation du jour ; la direction des vols confirmera notamment la météo, les NOTAM, les procédures de départ et d'arrivée, la navigation, les fréquences utilisées, les plans de roulage et de stationnements, les autres spécificités.

Jean-Charles Callo présentera l'action pédagogique des enfants que nous rencontrerons l'après-midi ;

**Une fiche de présence devra être signée par le commandant de bord du vol prévu.**

### **11.5. Briefing des « Tours d'avion» :**

Il aura lieu chaque jour à **13h30** (sauf modification) **dans la tente d'embarquement** ;

La présence est obligatoire pour tous les pilotes désirant effectuer des tours d'avions ce jour-là ;

L'organisation confirmera notamment les pathologies des enfants et les précautions associées, la météo et décrira le vol dit « Tour d'avion» (mise en route, roulage, circuit en vol, retour au village, procédures d'urgence) ;

**Une fiche de présence devra être signée par les pilotes concernés.**

### **11.6. Briefing des précurseurs :**

Il aura lieu uniquement **les jours concernés à 15h30** (sauf modification) ;

La présence est obligatoire pour tous les pilotes des aéronefs partant exceptionnellement vers l'étape suivante; voir §13 ;

**Une fiche de présence devra être signée par le commandant de bord du vol prévu.**

## 12. LA DIRECTION DES VOLS (DV) :

La direction des vols est composée :

- Du directeur des vols (DV);
  - Roland PAGNIER : Contrôleur aérien détaché par la DGAC/DSNA, Chef de Tour à Lyon St Exupéry, pilote privé ; Directeur des vols de « Rêves de gosse » depuis 2003
- De ses 3 adjoints également suppléants :
  - Pierre COMMARMOT : Pilote de ligne, Commandant de Bord A320, instructeur avion;
  - Yann LAFITTE : Cadre technique détaché par la DGAC/DSAC, pilote privé;
  - Guillaume LIMOUZI : Pilote professionnel, instructeur et examinateur IFR avion;

La décision formelle de réalisation ou de modification du programme et des horaires du jour est prise à chaque instant par le Directeur des Vols après prise de connaissance des derniers éléments techniques et météorologiques connus.

En cas d'indisponibilité du Directeur des Vols, l'un des trois Directeurs des vols suppléants assure l'intérim de la fonction « Directeur des Vols ».

### 12.1. Moyens techniques de la Direction des vols :

La direction des vols utilise :

- Des radios VHF aéronautiques connectées sur les fréquences idoines ;
- Des talkies walkies permettant une coordination active et passive entre les directeurs des vols et également entre eux et la tour de contrôle si elle existe ;
- Un annuaire confidentiel comportant les contacts des services officiels tels que DGAC, PAF, BGTA, SDIS, organismes de recherche.... ;
- Une convention avec Météo France permettant un contact régulier avec les prévisionnistes ;
- Des fiches réflexes permettant de gérer des événements graves (incident, accident, ...).

### 12.2. Protection météorologique :

L'organisation :

- Etablit une convention avec Météo France ;
- S'appuie sur les personnels de Météo France afin d'assurer un suivi des conditions météorologiques ;
- Fait part aux équipages, lors des différents briefings, de la situation météorologiques et des évolutions prévues.

### 12.3. Plan de vol réduit :

Afin de connaître précisément les éléments qui permettraient d'optimiser les recherches en cas d'incident ou d'accident, il est **OBLIGATOIRE** de remplir un plan de vol réduit **avant chaque vol de navigation et chaque vol privé**.

Il est fourni par la direction des vols et comporte les éléments suivants :

- Le numéro de l'équipage, l'immatriculation et le type d'aéronef ;
- Le nom du commandant de bord du vol concerné ;
- Les identités des passagers réellement à bord ;
- L'itinéraire prévu ;
- La quantité réelle de carburant à bord, la consommation de l'aéronef et donc l'autonomie réelle au départ ;
- Tout autre élément important.

Il sera à compléter par le commandant de bord puis remis à la direction des vols avant le départ ;

NB : lors des « Tours d'avion », c'est le responsable de la tente d'embarquement qui tient à jour les listings : voir § 16.3.

### 12.4. Plan de vol :

- Lors de la traversée Corse vers continent et des passages de frontières vers ou depuis la Suisse en VFR, ils sont déposés par la Direction des Vols.
- Les autres plans de vol VFR (continent-Corse et autres) et les IFR sont déposés par l'équipage concerné.
- Chaque commandant de bord est responsable de la vie de son plan de vol (activation et clôture).

### 12.5. Logiciel de navigation :

Dans la limite de ses possibilités et sans obligation contractuelle, l'organisation:

- Essaie de faire bénéficier les équipages d'une mise à jour du logiciel officiel de navigation;
- Essaie de fournir les navigations plusieurs jours avant ;
- Fournit lors du briefing matinal, les quelques corrections à apporter ;
- Recommande de ne pas forcément naviguer sur le trait de navigation (plutôt dévier de quelques dizaines de mètres latéralement) afin d'éviter le phénomène de concentration d'avions.

### 12.6. Feuille de présence au briefing :

Elle est obligatoirement signée par les commandants de bord en fonction lors des vols de navigation et/ou lors des tours d'avion : voir § 11.4 , § 11.5 et § 11.6.

## 13. **LES PRECURSEURS :**

- L'organisation avec précurseurs est maintenue sur certaines étapes pour garantir les tours d'avion du lendemain en cas de mauvaise météo et ainsi lutter contre le syndrome de « l'objectif destination » ;
- Principe général : un groupe de 5 à 6 équipages sera désigné par la direction des vols pour se rendre par anticipation à la ville étape du lendemain. Si les conditions le permettent, ces équipages partiront le matin après la caravane pour se rendre à la ville étape du jour. Ils y déjeuneront dans les mêmes conditions que le reste de la caravane arrivé avant eux, puis en repartiront dans le courant de l'après-midi pour se rendre directement à la ville étape prévue pour le lendemain. Un avion de l'organisation les accompagnera ou les rejoindra dans la soirée ;
- En 2019, de façon stratégique, des précurseurs seront mis en place lors de la navigation la plus risquée au regard des régions traversées et de la longueur de la navigation, c'est à dire lors de l'étape de :
  - Sion (Suisse) vers Epernay (sortie des Alpes, traversée de la Suisse, du Jura et du plateau de Langres.);
- Donc, sauf décision exceptionnelle de dernière minute, il est décidé de façon stratégique, la mise en place d'un détachement précurseur de 6 à 7 avions uniquement sur l'étape d'Epernay;  
**En fonction des impératifs**, la Direction des Vols pourrait être amenée à envoyer les équipages précurseurs directement de Grenoble vers Epernay sans passer par Sion.
- Les autres jours, il pourra être décidé en tactique, de déclencher la mise en place de précurseurs si la météorologie du lendemain s'avérait défavorable.

## 14. **CONSIGNES DE SECURITE LORS DES AVITAILLEMENTS :**

Même si, le plus souvent, le plein de carburant se fait en présence d'un organisateur des Chevaliers du Ciel, et parfois aussi d'un technicien avitailleur, le pilote est responsable de l'application des règles de sécurité élémentaires, en particulier :

- Ne laisser personne à l'intérieur de l'aéronef ;
- Faire éteindre les téléphones portables de l'équipage (**mesure indispensable**) dans un périmètre rapproché de la pompe à essence et tout particulièrement au moment du plein de l'avion ;
- Relier la prise de terre à son avion ;
- Le plein de son avion est réalisé par l'équipage lui-même ;
- Et bien sûr, il est strictement interdit de fumer à cet endroit et à ce moment.

Ces consignes seront rappelées le jour du départ avec d'autres complémentaires dont celle de ne jamais débarquer les enfants après un « Tour d'avion » auprès de la pompe à essence.

Ces règles de sécurité n'excluent pas de rester courtois et patients vis-à-vis de ceux qui délivrent et contrôlent l'avitaillement en restant plusieurs heures sur le tarmac pour avitailleur la trentaine d'avions qui composent la caravane.

## **15. CONSIGNES DU MECANICIEN :**

### **15.1. Les documents officiels :**

Les documents nécessaires sont ceux habituellement obligatoires lors de tous vols (voir § 7.2) avec la spécificité sur l'assurance devant comporter la mention concernant « Rêves de gosse » voir [Exemple d'attestation d'assurance en annexe 2](#).

### **15.2. La fiche du mécano :**

Dans l'organisation figurent deux mécaniciens qui sont membres d'ateliers agréés ; un récapitulatif de leurs agréments et compétences vous sera envoyé en accompagnement de la fiche à faire remplir ;

Afin de ne pas laisser derrière nous un avion avec une panne mineure, nous proposons à chaque équipage de faire remplir et signer une fiche du mécano par le propriétaire et l'atelier en charge de l'entretien périodique ;

Si besoin, après contact avec l'atelier habituel de l'avion pour validation, cela permettra à nos mécaniciens d'intervenir pour un petit dépannage dans le respect des procédures de sécurité.

### **15.3. Lot de bord :**

Dans chaque avion, l'équipage doit vérifier qu'il dispose d'un lot de bord lui permettant d'assurer le bon entretien de son avion durant les deux semaines, à savoir :

- Kit d'amarrage et cales ;
- Kit de nettoyage ;
- 2 litres d'huile moteur adaptée ;
- 1 jeu de bougies neuves ;
- Caches-pitots et caches prises de pression statique ;
- Matériel pour purger;
- Gilets de sauvetages en état de validité ; (peuvent servir à se faire repérer si atterrissage en campagne).

### **15.4. Vérifications avant le départ :**

Procéder à une bonne inspection d'ensemble de l'avion:

- Feux de navigation – anticollision – phares;
- Etat des pneus ;
- Niveau d'huile et fuites éventuelles;
- Moyens radio et radionav ;
- Instruments de contrôle moteur;
- .....

Procéder à un vol de bon fonctionnement ..... N'oubliez pas que vous partez pour une grande aventure lors de laquelle vous allez embarquer des enfants!



## 16. LES DIFFERENTES CATEGORIES DE VOL :

### Ces vols s'inscrivent strictement dans le cadre normal des procédures générales de la circulation aérienne générale.

- Ils s'effectueront en VFR (ou exceptionnellement en IFR en fonction des qualifications des pilotes et des certifications des avions) ;

#### 16.1. Les vols de mise en place initiale et de retour à la base:

- Ces vols permettent aux équipages de rallier la ville départ et de repartir de la ville d'arrivée du tour ;
- Pour rappel, en amont, une conférence téléphonique des commandants de bord permettra de donner les consignes spécifiques pour l'arrivée à Solenzara;
- L'organisation ne gère pas la préparation et le suivi de ces vols.

#### 16.2. Le vol quotidien de navigation :

- Ces vols permettent aux équipages de rallier la ville suivante;
- Le matin, à 8h, un briefing est dispensé par la direction des vols : voir § 11.4
- Afin de récompenser les pilotes pour leur engagement civique, l'organisation élabore un tracé qui permet, si les conditions météorologiques le rendent possible, d'observer des sites touristiques, géologiques, aéronautiques, commémoratifs,.... ;
  - L'itinéraire n'est pas obligatoire : si pour des raisons physiques ou financières un équipage veut raccourcir ce vol, il peut le faire en avisant au préalable la direction des vols ;
  - L'itinéraire assure autant que possible une séparation stratégique avec les aéroports commerciaux, les zones interdites, les activités militaires et toute autre activité incompatible.
- Tout commandant de bord doit remplir avant chaque vol de navigation une fiche d'embarquement (**plan de vol réduit**), fournie par l'organisation. La Direction des vols doit être informée par les Commandants de bord, au plus tard lors du briefing effectué chaque matin, de tout changement dans la composition des avions participants, qu'ils soient équipages engagés ou organisateurs : voir § 12.3.
- Les départs respectent un cadencement : voir § 19.
- Les navigations s'effectuent :
  - En VFR (sauf liaisons en IFR si besoin);
  - En assurant l'anticollision avec tous les autres trafics ;
  - En reportant à chaque point tournant;
  - En reportant la météo aux équipages à l'arrière ;
  - En prévenant la direction des vols de tout déroutement ou problème rencontré : voir § 21.
  - En assurant une séparation afin de préparer une arrivée fluide ;
- **Les 360° sont interdits ;**
- Des coordinations sont établies par la direction des vols auprès des services de la circulation aérienne afin de faciliter l'intégration de « Rêves de gosse » dans l'environnement aéronautique habituel ;
- A l'arrivée, rejoindre l'aire d'avitaillement si besoin de carburant pour effectuer les tours d'avions;
- Ensuite, rejoindre l'aire de stationnement et n'hésitez pas :
  - à ranger l'avion à la main .... !!! ;
  - à laisser de la place pour les suivants ;
  - à aider l'équipage qui vous suit.
- Configurer son avion (retirer les bagages, ...) pour être prêt pour les tours d'avion de l'après-midi.

### 16.3. Le vol dit « Tour d'avion » :

- Ces vols permettent aux équipages d'offrir du rêve aux enfants et de l'émotion aux parents et accompagnants;
- Seuls les pilotes validés et désignés par la direction des vols peuvent voler ;
- Tout pilote validé et désigné **peut et doit** renoncer à voler sur une étape s'il doute de son aptitude physique ou psychologique du moment ou s'il n'est pas certain de la fiabilité de son aéronef ;
- A 13h30, (sauf modification), un briefing est dispensé par la direction des vols : voir §11.5.
  - C'est aussi l'occasion d'accueillir nos parrains et marraines, nos invités, les médias ;
- Afin d'observer son comportement en situation, chaque pilote candidat aux tours d'avion pourra être accompagné lors de son premier vol de l'édition 2019 avec des enfants, par un des instructeurs ou directeurs des vols de l'organisation afin de vérifier son comportement en situation ;
- C'est le Dr Philippe CIBOULET, responsable de l'embarquement des enfants, qui autorisera l'équipage à prendre en charge 3 personnes (sauf avion permettant un emport supérieur) parmi
  - des enfants;
  - un accompagnateur ;
  - un caméraman ou journaliste qui occuperait une place pour faire un reportage ;
  - un invité qui occuperait une place pour vivre le fruit de l'action pédagogique ;
  - l'instructeur (ou DV) en charge de la supervision lors du 1<sup>er</sup> vol du pilote.
- Lors de la prise en compte des passagers par l'équipage, le responsable de la tente d'embarquement remplit un manifeste de vol afin d'assurer un suivi et peut décider d'ajouter des précautions supplémentaires de sécurité pour un enfant donné :
  - **Demander à « croiser l'enfant »** signifie que l'enfant concerné devra être placé en **place arrière droit** afin de ne pas avoir accès aux commandes, de ne pas interagir avec le pilote qui pourra cependant le surveiller ;
  - Autoriser l'embarquement d'un accompagnateur tel qu'un éducateur ou un parent afin d'apporter de la sérénité à cet enfant ; dans ce cas, l'accompagnant prendra place derrière le pilote et l'enfant sera croisé à droite... !! (voir alinéa précédent) ;
  - Demander à l'équipage de faire découvrir l'avion par le toucher à un enfant malvoyant ;
  - Autres consignes éventuelles...
- Le circuit est défini par la direction des vols en collaboration avec les services de la circulation aérienne et éventuellement le chef pilote de l'aéroclub local ou son représentant ;
  - En fonction des contraintes de sécurité dues notamment à la météorologie ;
  - En fonction des contraintes de limitation de nuisances sonores ;
  - En fonction des contraintes de circulation aérienne.
- L'association « Les Chevaliers du Ciel » offrant les tours d'avions, elle essaie d'équilibrer le nombre de rotations effectuées par chaque équipage sur la durée du tour. C'est la direction des vols qui organise les créneaux chaque après-midi.

### 16.4. Le vol privé :

- Ces vols permettent aux équipages d'effectuer un vol en dehors de l'opération « Rêves de gosse » afin de :
  - Rejoindre un autre aéroport pour déposer ou récupérer un membre d'équipage ;
  - Rejoindre un autre aéroport pour effectuer une maintenance sur l'avion;
  - Faire un vol local à titre personnel.
- Tout vol effectué pendant le tour, en dehors du trajet et des horaires prévus par la direction des vols, **doit impérativement être déclaré** à celle-ci pour accord et doit faire l'objet d'un dégageant de responsabilité écrit mentionnant les horaires où cette responsabilité sera dérogée ;  
**Un formulaire est disponible auprès de la direction des vols.**
- Il est rappelé que les autocollants présents sur l'avion doivent conduire l'équipage à adopter un comportement irréprochable pendant ces vols..... !

## 17. UTILISATION DES AERODROMES :

### 17.1. Restriction par NOTAM :

En accord avec la Direction des Vols et la DGAC, le gestionnaire pourra faire une demande de NOTAM auprès des autorités afin de restreindre l'aérodrome lors des arrivées, des tours d'avion et des départs.

Des restrictions pourront également affecter une partie de l'aire de manoeuvre et/ou des aires de stationnement.

### 17.2. Respect des consignes :

Pour les besoins de la sécurité, les pilotes respecteront les consignes d'utilisation des aérodromes figurant dans la documentation aéronautique (Cartes VAC) fournie par l'organisateur et toute consigne ou disposition particulière complémentaire préalablement coordonnée par l'organisation auprès des services compétents.

Ces dispositions visent notamment à espacer et ordonner les départs et les arrivées, optimiser l'avitaillement et le stationnement et sont soit déjà reportées dans la documentation fournie, soit communiquées à l'occasion des briefings.

### 17.3. Placeurs et stationnement des aéronefs :

#### « LA SECURITE DES VOLS COMMENCE AU SOL »

Il est donc IMPERATIF de :

- respecter les aires de stationnement prévues par la Direction des Vols ;
- ne suivre que les indications des placeurs membres de la Direction des Vols (chasubles oranges) (sauf si des placeurs civils ou militaires sont mis en place par le gestionnaire après coordination) ;
- couper les moteurs dès que possible et affiner le stationnement à la main (pour serrer les avions et également les placer éventuellement sur un espace non « roulant » au moteur).

**Si le commandant de bord n'est pas d'accord avec les indications du placeur, il stoppe son déplacement pour indiquer son désaccord mais ne va pas à un autre endroit ... !!!**

## 18. UTILISATION DES ESPACES AERIENS :

Avant tout vol de navigation, la Direction des vols aura coordonné et éventuellement obtenu les autorisations nécessaires pour traverser les espaces aériens le long du cheminement de navigation défini au briefing.

Ces autorisations seront négociées pour l'ensemble des équipages (autorisation collective).

Si le pilote sort de ce chemin de navigation, il doit avertir la Direction des Vols (SMS, téléphone ou sur la fréquence particulière appelée « Fréquence Chevalier » § 20.1.4) et il lui revient dès lors de demander les autorisations nécessaires auprès des organismes de la circulation aérienne (civils ou militaires) pour traverser les espaces aériens rencontrés sur sa nouvelle route et de respecter impérativement les consignes d'utilisation de ces espaces.

C'est un des directeurs des vols suppléants, accompagné du mécano, qui, à bord d'un avion de l'organisation, ferme la marche derrière le dernier équipage et clôture si nécessaire avec les organismes de la CA.

## **19. CADENCEMENT DES DEPARTS :**

### **19.1. Principe général :**

- Départ de 5 avions de l'organisation et du Casa 235 ;
- Départ des équipages :
  - un ordre des départs est défini par la direction des vols chaque jour ;
  - il y aura au moins 15 mn de délai entre le dernier avion de l'organisation et le premier équipage ;
  - la mise en route du premier est donnée par le directeur des vols suppléant en charge des départs ;
  - les suivants mettent en route en fonction de leur position dans la liste et des roulages des avions précédents ;
  - les avions qui partent dans la première moitié sont ceux qui sont censés effectuer les tours d'avion en début d'après-midi ;
  - un cadencement d'environ 1 minute et 30 secondes est appliqué entre chaque départ;
  - un commandant de bord peut et doit refuser de partir s'il ne s'en estime pas capable (fatigue, météo, ....);
  - la direction des vols peut interdire le départ à un équipage si elle le juge nécessaire.

### **19.2. Situation standard :**

- Elle correspond à un départ en conditions météorologiques favorables ;
- La liste ne tient pas compte des différences de vitesses, c'est à chaque pilote de vérifier qui il risque de rattraper ou non.

### **19.3. Situation spéciale par box :**

- Dans certains cas, la direction des vols peut instaurer un transit par box afin de réduire l'impact d'une traversée en espace aérien contrôlé ;
- Des groupes de 3 ou 4 avions, dont l'espacement sera défini en fonction des nécessités locales, pourront être constitués ;
- Un leader de chaque box sera désigné par la direction des vols en fonction des profils ;
- Chaque leader fera un briefing avec les membres de son box avant le départ.

### **19.4. Situation dégradée :**

- Elle correspond à un départ en conditions météorologiques moins favorables (visibilité réduite, plafond bas,..) ;
- La liste tient compte des différences de vitesses ; en effet, afin d'éviter les rattrapages, les aéronefs partiront par ordre de vitesses propres (Vp) décroissantes.

### **19.5. Situation bloquante :**

- Elle correspond à des conditions IMC sur l'aérodrome de départ ;
- Seuls les équipages qualifiés et équipés IFR pourront espérer décoller en fonction des minimas ;
- Une attention particulière est demandée aux équipages afin de
  - ne pas prendre d'initiative personnelle ;
  - ne pas « mettre la pression » aux organisateurs ;
  - de rester disponibles pour être renseignés régulièrement sur les évolutions;
  - de gérer l'attente de façon positive pour garder des ressources physiques et mentales.

## 20. PROCEDURES RADIO :

Rappel : conformément au § 5.3, les commandants de bord sont responsables du respect des contacts radio avec les organismes de la circulation aérienne.

### 20.1. Définition des fréquences :

#### 20.1.1. Fréquence Départ :

- C'est la fréquence publiée sur les cartes aéronautiques, que l'aérodrome soit :
  - Contrôlé : Atis / Prévol / Sol / Tour
  - AFIS : Information
  - Auto information: A/A

#### 20.1.2. Fréquence Transit :

- C'est la fréquence publiée sur les cartes aéronautiques, que l'espace aérien soit :
  - Contrôlé : Tour / Approche / Radar
  - Non contrôlé : SIV / CIV / Information

#### 20.1.3. Fréquence Arrivée :

- C'est la fréquence publiée sur les cartes aéronautiques, que l'aérodrome soit :
  - Contrôlé : Atis / Tour / Sol
  - AFIS : Information
  - Auto information: A/A

#### 20.1.4. Fréquence « CHEVALIERS » :

- C'est la fréquence octroyée officiellement à « Rêves de gosse » par la DGAC ;
- Elle ne peut être utilisée que :
  - En France ;
  - En espace aérien non contrôlé ;
  - En dessous de 5000' AMSL.
- Elle sert notamment à l'auto-information entre les avions de « Rêves de gosse » lors des navigations hors espace aérien contrôlé :
  - Informations sur des positions sols (points tournants) et relatives (entre 2 avions) ;
  - Demandes spécifiques auprès de la direction des vols ;
  - Messages de la direction des vols :
    - Informations météorologiques à l'avant ;
    - Information sur un danger à la navigation ;
    - Demande émanant d'un service de la circulation aérienne ;
    - Modification de la navigation ;
    - Informations sur l'aérodrome de destination ;
    - Autres.

Si l'aérodrome a été restreint par NOTAM, il peut être décidé par la direction des vols, d'utiliser exceptionnellement la fréquence « Chevaliers » au lieu de la fréquence commune 123,500 MHz afin d'éviter les risques de saturation, notamment avec les aérodromes voisins dotés de la même fréquence.

Dans ce cas, la direction des vols veillera la fréquence nominale 123,500 MHz afin d'éviter l'intrusion par un avion extérieur et ainsi de renforcer la sécurité.

## **20.2. Utilisation des fréquences :**

Le service rendu dépendra du statut de l'organisme contacté et de l'espace aérien traversé.

La direction des vols pourra donner des consignes particulières après coordination avec les gestionnaires.

### **20.2.1. Départ :**

- Les pilotes utilisent la « fréquence départ » jusqu'à la sortie de la CTR ou du circuit d'aérodrome, sauf indication contraire donnée au briefing.

### **20.2.2. Transit :**

- Si espace aérien contrôlé ou consignes données au briefing : contact avec la Tour, l'Approche ou le SIV ;
- Si espace aérien non contrôlé sauf si consignes données au briefing : contact sur fréquence « Chevaliers » ;
- Si besoin particulier: contact avec les fréquences aéronautiques publiées : § 5.3 (responsabilité des pilotes).

### **20.2.3. Arrivée :**

- Les pilotes utilisent la « fréquence arrivée» au plus tard au point de fin de navigation donnée au briefing.

### **20.2.4. Vols dits « Tours d'avion » :**

- Les pilotes utilisent le plan fréquence donné au briefing des « Tours d'avions ».

### **20.2.5. Panne radio :**

- Si le pilote ne peut établir de communication avec la station désirée, il peut essayer de contacter une autre fréquence et notamment la fréquence « Chevaliers » pour vérifier les problèmes rencontrés.
- Si le pilote ne peut rétablir les communications, le pilote se conforme à la réglementation générale et aux consignes particulières qui pourront lui avoir été données au briefing.

## **21. PROBLEME A BORD DE L'AVION ET DEROUTEMENT :**

### **21.1. Problème à bord de l'avion :**

- L'équipage doit bien entendu privilégier le pilotage de l'avion tout en effectuant ses check-lists ;
- Nonobstant la réglementation concernant les messages de détresse, d'urgence, ou de panne, l'équipage pourra faire un message sur la fréquence « Chevaliers » pour en avvertir l'organisation et tout autre équipage en mesure de lui apporter de l'aide ;
- Dans la mesure du possible, la direction des vols sera également tenue avisée par message (sms).

### **21.2. Déroulement :**

Il peut intervenir en vol:

- Sur directive de la direction des vols pour des raisons de sécurité ou d'organisation ;
- A l'initiative de l'équipage, pour des raisons de sécurité ou d'ordre personnel.

L'équipage :

- Applique les procédures de la circulation aérienne ;
- Utilise les fréquences radio publiées et la fréquence « Chevaliers » ;
- En cas de demi-tour, le signale sur la fréquence et essaie de prendre une altitude différente des autres ;
- Avertit la direction des vols par message (sms) et éventuellement par téléphone dès l'atterrissage.

## 22. VOL EN FORMATION :

- Le vol en formation est toléré uniquement pendant les navigations et s'il est réalisé par des équipages qui sont capables de le faire et qui respectent la réglementation relative à ce vol particulier (SERA 3135 « Vol en Formation ») ;
- Le vol en formation est **strictement interdit** lors des tours d'avion.

## 23. CAMERAS SPORTIVES :

- Sauf autorisation expresse des « Chevaliers du Ciel », afin que le pilote soit concentré sur la conduite de son aéronef, la mise en œuvre de caméras sportives (genre go-pro) est **interdite en vol**.

## 24. EVENEMENT PARTICULIER :

Exceptionnellement, il peut être organisé sur une ou plusieurs étapes des événements particuliers tels que :

- Commémoration;
- Hommage ;
- Exposition statique ;
- Défilé aérien;
- Démonstration en vol privée au profit des seuls acteurs de « Rêves de gosse » ;
- Démonstration en vol dans le cadre d'une autorisation préfectorale de manifestation aérienne (arrêté du 04/04/1996) ;
- Autres .....;

## 25. PROMOTION DE LA SECURITE DES VOLS : « La Gamelle de MOULE »

Afin d'encourager la sécurité, condition sine qua non au bon déroulement de « Rêves de gosse », la Direction des Vols remet chaque soir le challenge appelé « La gamelle de Moule » à l'équipage ou membre d'équipage de la caravane au sens large, qui a eu une attitude positive dans la promotion de la sécurité des vols.

## 26. QUELQUES RAPPELS DU DV :

- **La sécurité des vols commence au sol** ;
- A l'instar des glorieux de l'Aéropostale : **C'est quand le courrier est livré que la mission est terminée !**

---

**Bons vols à tous et donnez du rêve aux enfants et de l'émotion aux parents.....!!!**

**Annexe 1****Réponse du Directeur Général de la DGAC**

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ENERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le – 9 MAI 2017

Le directeur général

**COPIE**

Nos réf. : 17 0 33 1 /DG

Monsieur, *Mr Moule*

Par votre correspondance du 17 janvier dernier, vous m'informez que, suite à la parution du nouvel arrêté interministériel du 18 août 2016, vous avez mis à jour le manuel d'exploitation du tour aérien « Rêves de gosse » organisé par l'association « les Chevaliers du Ciel », en adoptant une terminologie permettant de respecter la philosophie de votre événement tout en levant toute ambiguïté vis-à-vis de la réglementation : vous m'indiquez ainsi que vous avez remplacé la terminologie « vol de découverte » par « tour d'avion ».

Je note également que ces tours d'avion au bénéfice des enfants ne sont pas des vols locaux à titre onéreux puisqu'il n'existe pas d'engagement pécuniaire entre les enfants et votre association, organisatrice de ces rencontres.

Enfin, comme pour les éditions précédentes, vous avez pris la décision de fixer des conditions d'expérience complémentaires pour les pilotes transportant ces enfants. Je ne peux qu'approuver cette initiative qui garantit un haut niveau de sécurité.

En souhaitant tout le succès pour l'opération 2017, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*Amitiés*

Patrick GANDIL

Monsieur Roland PAGNIER  
Directeur des Vols  
Les Chevaliers du Ciel  
BP 425  
11100 NARBONNE

  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)50, rue Henry Farman  
75720 Paris cedex 15  
Tél : +33 (0) 1 58 09 43 21



**Annexe 2**  
**Exemple d'attestation d'assurance**

**ATTESTATION D'ASSURANCE**

Il est certifié par la présente que :

**AEROCLUB** [redacted]  
**AERODROME DE** [redacted]  
**REPRESENTE PAR** [redacted]  
[redacted]  
**FRANCE**

a souscrit auprès de la Société :

[redacted]

une police d'assurance N° [redacted] garantissant les risques ci-après :

**RESPONSABILITE CIVILE A L'EGARD DES TIERS NON TRANSPORTES ET DES OCCUPANTS** à concurrence d'un montant de : **4 500 000,00 EUR** par sinistre , y compris extension aux risques de guerre et assimilés selon la clause AV52E.

**APPAREIL GARANTI :** REIMS CESSNA FR 172 F- [redacted]

**NOMBRE DE SIEGES :** 1 Pilote(s) + 3 Passager(s)

**PILOTAGE :**

M. [redacted] et M. [redacted] dans le cadre de leur participation au Tour aérien « Rêves de gosse »

**USAGES PARTICULIERS :**

Participation pour deux pilotes dénommés au 22 ème Tour de France « Rêves de gosse » : offrir des " tours d'avion " à des enfants. et à l'exclusion de tout autre usage.

**LIMITES GEOGRAPHIQUES :**

EUROPE et pays riverains de la Méditerranée. A l'exclusion des pays suivants : ISRAEL, ALBANIE, ALGERIE, AZERBAIDJAN, BOSNIE-HERZEGOVINE, KOSOVO, LIBAN, JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE, MACEDOINE, MONTENEGRO, SERBIE, REPUBLIQUE ARABE SYRIENNE et tout pays sous embargo par la France et/ou par les Nations Unies.

**PERIODE DE VALIDITE :** Du [redacted] à 00h00mn Au [redacted] à 23h59mn.

La présente attestation est délivrée pour valoir ce que de droit, seuls les termes de la police originale seront opposables aux assureurs.

Fait à Paris, le [redacted]

[redacted]