



A. OBJET

Le Rallye Aérien Étudiant 2025 (RAE 2025) est un événement organisé par l'association Rallye Aérien Étudiant. Le RAE 2025 poursuit les objectifs suivants :

- L'élaboration et l'organisation d'un rallye aérien réservé aux étudiants, comportant quatre étapes, et se déroulant sur une semaine,
- La prise en charge et l'encadrement des équipages participants au rallye,
- L'organisation d'une journée nommée "Graines de Pilotes" durant laquelle des vols en avion seront offerts par l'association Rallye Aérien Étudiant à des enfants porteurs d'autisme. Ces vols seront effectués par le ou les chefs pilotes de l'association.
- La promotion des partenaires de l'association Rallye Aérien Étudiant via les réseaux sociaux et tout type de support de communication.

Les épreuves du RAE 2025 auront lieu du 7 avril au 11 avril 2025. La prise en charge et l'encadrement des participants commence lors de leur arrivée sur l'aéroport de Bourges le 6 avril à 14h00. Elle s'arrêtera le 12 avril à 12h00 lors de leur départ de cet aérodrome.

B. SUIVI DES MODIFICATIONS

Version	Date	Modification
	24/10/21	Rédition du manex de l'année 2020 avec modification des dates et des lieux du RAE 2021
	21/11/21	Rajout du protocole sanitaire
	20/11/22	Rédition du manex de l'année 2021 avec modification des dates et des lieux du RAE 2022 et des adresses mails
	21/09/23	Rédition du manex de l'année 2022 avec modification des dates et des lieux du RAE 2023
	25/10/24	Rédition du manex de l'année 2024 avec modification des dates et des lieux du RAE 2025

C. SOMMAIRE

1. GENERALITES	4
1.1. Participants au RAE 2025	4
1.2. Responsabilité	4
1.3. Sécurité	5
1.4. Engagement des participants	5
2. ORGANISATION	5



2.1.	Coordination générale	5
2.2.	Chef-pilote	6
2.3.	Responsables	6
3.	EQUIPAGES	6
3.1.	Composition des équipages du RAE 2025	6
3.2.	Conditions de participation des membres de l'équipage (pilote compris)	6
3.3.	Conditions de participation spécifiques aux pilotes	7
3.4.	Pré-inscriptions	7
3.5.	Inscriptions	8
3.6.	Participation aux frais et prise en charge des frais	9
3.7.	Equipements personnels.....	10
3.8.	Règles de vie.....	10
4.	APPAREILS	11
4.1.	Appareils autorisés.....	11
4.2.	Assurance	12
4.3.	Numérotation.....	13
4.4.	Marquage sponsors et mécènes.....	13
5.	EPREUVES DU RAE.....	14
5.1.	Définitions	14
5.1.1.	Définition de la Vp de l'avion pour l'ensemble des vols (liaisons et épreuves en vol) 14	
5.1.2.	Définition des vols de liaison	14
5.1.3.	Définition des vols avec épreuve en vol.....	15
5.2.	Contenu des épreuves	15
5.2.2.	Epreuves théoriques (facultatives)	15
5.2.3.	Epreuves en vol, type « navigation »	16
5.2.4.	Epreuves en vol, type « ponctualité »	16
5.2.5.	Epreuves en vol, type « observation ».....	16
5.2.6.	Epreuves en vol, type « suivi de consommation ».....	16
5.2.7.	Points de pénalité	16
5.2.8.	Réclamations.....	16
5.3.	Procédures des vols comportant une épreuve en vol ou vol de liaison.....	17
5.3.1.	Définition et validation du tracé – Coordination	17



5.3.2.	Déroulement d'un vol avec épreuve en vol, ou vol de liaison	17
5.3.3.	Procédures radio	17
5.3.3.1.	<i>Définition des fréquences</i>	17
5.3.4.	Description d'un vol d'épreuve, ou vol de liaison	18
5.3.4.1.	<i>Départ</i>	18
5.3.4.1.1.	<i>Cadencement</i>	18
5.4.	Encadrement des équipages	20
5.4.1.	Responsables techniques.....	20
5.4.2.	Responsables encadrement / logistique.....	21
6.	JOURNEE « GRAINE DE PILOTES »	22
6.1.	Description	22
6.2.	Rôle des participants.....	22
7.	DROIT A L'IMAGE	22
8.	REGLEMENT DES FRAIS D'INSCRIPTIONS	22
8.1.	Règlement de l'acompte	23
8.2.	Règlement principal	23
9.	REMBOURSEMENT DES HEURES DE VOL	23
9.1.	Facture et carnet de route	23
9.2.	Délais	25
10.	MODIFICATIONS OU ANNULATIONS	25
10.1.	Modification ou annulation du programme des vols sur décision de l'organisation.....	25
10.2.	Modification de l'équipage ou de l'appareil ou annulation de la participation sur décision de l'équipage	26
11.	MODIFICATION DU MANEX	26
12.	ANNEXES	27
12.1.	Zones sponsoring équipage des appareils	27
12.2.	IBAN de l'association	28
12.3.	Attestation de la compatibilité de l'expérience et du niveau de pilotage.....	29



D. CONTENU

1. GENERALITES

1.1. Participants au RAE 2025

Le RAE 2025 associe :

- Jusqu'à 50 participants (pilotes ou non) sélectionnés, répartis en équipages de trois ou quatre personnes (dont au moins un pilote) ;
- L'équipe organisatrice de l'association Rallye Aérien Étudiant.

1.2. Responsabilité

Pendant la totalité des épreuves en vol, et bien évidemment pendant les vols de liaisons, chaque commandant de bord d'un équipage du RAE 2025 reste seul responsable de ses décisions, de ses actions et de leurs conséquences.

Les propriétaires ou exploitants des appareils, 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 RAE 2025.

1.3. Sécurité

La sécurité des participants et notamment des équipages 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 RAE 2025 qu'après une sélection qui permet de s'assurer, au-delà de la qualité de pilote attestée par leurs licence et qualification, d'un entraînement récent, tant sur le plan théorique que pratique ;
- Un pilote instructeur ou professionnel encadre le RAE 2025 ;
- De strictes règles d'hygiène de vie sont imposées aux équipages ;
- Tout manquement aux règles de l'air sera immédiatement sanctionné par les organisateurs, sans préjudice des poursuites éventuelles des autorités aéronautiques et administratives ;
- Les épreuves en vol bénéficient d'un suivi depuis le sol avec l'aide d'un organisme civil ou militaire de la circulation aérienne, ainsi que d'un suivi depuis un avion « organisation ».

1.4. Engagement des participants

Tous les participants, par leur inscription à cet événement, s'engagent à respecter le règlement du RAE 2025, les horaires et temps de repos qui leur sont prescrits par l'organisation, ainsi que

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 5 of 29

le code de l'aviation civile. Tout manquement pourrait être sanctionné par une exclusion immédiate.

2. ORGANISATION

2.1. Coordination générale

La coordination générale est assurée par :

- Mme Victoire de Maupeou d'Ableiges, Présidente de l'association Rallye Aérien Étudiant ;
- Mme Lys Gaudry, Responsable Logistique du RAE 2025,
- Mme Bianca Gaudin, Responsable des Opérations Aériennes du RAE 2025.

La Responsable des Opérations Aériennes du RAE a pour mission d'assurer la coordination des animations sol et vol lors des étapes du RAE 2025.

2.2. Chef-pilote

Les organisateurs s'entourent d'un ou deux chefs-pilotes, souvent instructeur FI. Ce conseiller a pour mission de donner tous avis sur les conditions de sécurité, durant la préparation du RAE et pendant toute sa durée, aussi bien en vol qu'au sol, de proposer des solutions et d'alerter les organisateurs s'il constate des manquements. Ils auront également pour mission d'assurer la coordination des vols lors des étapes et des épreuves du RAE 2025.

2.3. Responsables

Des équipes de Responsables sont constituées, pour chaque fonction ou mission du RAE. Un organigramme présente l'ensemble des Responsables de pôles qui participent à l'organisation du RAE.

Sauf exception(s), principalement liées à leurs missions spécifiques respectives, la présence de tous les Responsables techniques et encadrement au briefings organisation, et à celui des équipages est obligatoire, sous réserves de dérogations liées à des tâches particulières à accomplir.

3. EQUIPAGES

3.1. Composition des équipages du RAE 2025

Chaque équipage RAE est composé de trois ou quatre membres dont :

- Au moins un pilote, commandant de bord ;
- Trois membres d'équipage, passagers.

Remarque : Dans le cas où il y aurait plus d'un pilote qualifié dans l'équipage, conformément à la réglementation aéronautique en vigueur, pour chaque vol, un seul d'entre eux sera désigné

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 6 of 29

commandant de bord ; ils auront toutefois librement la possibilité de changer de commandant de bord pour chaque vol, y compris lors des épreuves à escale. En outre, les conditions de participation s'appliquent pour chacun des pilotes de l'équipage.

3.2. Conditions de participation des membres de l'équipage (pilote compris)

Sont admis, les membres de l'équipage remplissant toutes les conditions suivantes :

- Bénéficiant du statut d'étudiant pour l'année scolaire 2024-2025 ;
- Âgé(e)s de plus de 18 ans et moins de 26 ans au premier jour de l'événement ;
- Ne présentant pas de contre-indication médicale ;
- Retenu(e)s à l'issue des phases de sélections.

3.3. Conditions de participation spécifiques aux pilotes

Sont admis les pilotes remplissant toutes les conditions suivantes :

- Titulaires d'une licence de Pilote Privé Avion PPL(A) et d'une qualification SEP(T) avion en état de validité ou titulaire d'une Licence de Pilote d'Avion Léger LAPL(A) en état de validité ;
- Titulaire d'un certificat médical valide de classe 1, de classe 2 pour les pilotes titulaires d'une licence de pilote privé avion PPL(A) ;
- Titulaire d'un certificat médical valide de classe 1, de classe 2 ou de classe LAPL pour les pilotes titulaires d'une licence de pilote d'avion léger LAPL(A) ;
- Titulaires de la Licence Fédérale FFA « Pilote » 2024 ;
- Qui ne sont ni titulaire d'une qualification d'instructeur FI, ni titulaire d'une licence de pilote professionnel (CPL), quelle qu'en soit l'origine ;
- Dont l'expérience et le niveau de pilotage, compatible avec les épreuves de rallye aérien, sont attestés par un instructeur sur le carnet de vol ou document fourni ;

3.4. Pré-inscriptions

3.4.A – La pré-inscription se fait exclusivement via le formulaire disponible sur le site internet de l'événement (www.rallye-aerien-etudiant.fr), entre 10 décembre 2024 et le 10 janvier 2025 (inclus).

Ce formulaire vise à fournir l'ensemble des informations logistiques (notamment régime alimentaire particulier) et aéronautiques (licences et appareil utilisé) de chaque équipage.

3.4.B – Toute pré-inscription ne sera définitive qu'après le versement d'un acompte de 500 €, comme décrit dans le chapitre 8.

Remarque : Chaque équipage devra obligatoirement compléter les informations listées à l'équipage durant la période des préinscriptions : noms, prénoms, dates de naissance, villes et pays de naissance, école(s). Bien qu'il soit fortement conseillé de transmettre les informations liées à l'appareil au cours des préinscriptions, celles-ci pourront être complétée ultérieurement, au plus tard d'ici la fin des inscriptions.

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 7 of 29

3.4.C – A l’issue cette phase, le Rallye Aérien Étudiant sélectionnera les équipages, selon le dossier présenté et l’ordre des pré-inscrits. L’acompte sera alors restitué aux équipages non-sélectionnés tandis les équipages sélectionnés seront invités à procéder à leur inscription. En particulier, aucun acompte ne sera restitué aux équipages sélectionnés en cas d’annulation de leur fait (chapitre 10).

3.4.D – Dans le cas où il y aurait davantage de candidats sélectionnables que de places disponibles, l’organisation mettrait en place une liste d’attente ordonnée. En cas d’abandon d’un équipage avant le 4 mars 2025 (inclus), l’organisation contacterait alors le premier équipage sur la liste d’attente. Si l’abandon avait lieu après cette date, l’équipage ne serait pas remplacé.

3.5. Inscriptions

3.5.A – Pour les équipages sélectionnés, l’inscription se fera exclusivement en ligne, entre le 15 janvier et le 15 février 2025 (inclus). Si l’équipage n’avait pas entièrement complété le formulaire lors des préinscriptions, il devrait le faire d’ici la fin des inscriptions.

3.5.B – A l’issue du formulaire, chaque équipage devra transmettre à l’organisation par email à contact@rallye-aerien-etudiant.fr

Pour chaque membre de l’équipage :

- Une copie de la carte d’identité ou passeport de chaque membre d’équipage ;
- Une copie de la carte vitale de chaque membre de l’équipage ;
- Une copie d’un certificat de scolarité ou de la carte étudiant 2024-2025 de chaque membre d’équipage ;
- Une copie de la fiche d’approbation du règlement des épreuves et du Manex signée ;

Pour les pilotes :

- Une copie du certificat médical classe 1 ou classe 2 ou LAPL ;
- Une copie de la licence LAPL(A) ou PPL(A) ;
- Une copie de la licence « Pilote » 2024 FFA ;
- Une copie de l’attestation de Responsabilité Civile valide pour toute la durée de l’événement ;
- Une copie de l’attestation de la compatibilité de l’expérience et du niveau de pilotage du pilote avec les épreuves de rallye aérien, rédigée par un instructeur, sur le document fourni en annexe 12.3 ¹;

Pour l’appareil :

- Une copie du certificat d’immatriculation ;
- Une copie du certificat de navigabilité et du certificat d’examen de navigabilité ;
- Une copie de la licence de station d’aéronef ;
- Une copie de la fiche de pesée ;
- Une copie de l’attestation d’assurance ;
- Une copie du certificat de limitation des nuisances d’aéronefs ;
- Une copie de l’IBAN du propriétaire ou exploitant de l’appareil.

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 8 of 29

¹ Cette attestation doit-être transmise au plus tard le jour de l'arrivée à l'aérodrome du rallye. Elle ne fait pas partie des documents à transmettre avant la fin des inscriptions.

3.5.C – L'engagement au RAE 2024 ne sera définitif qu'après envoi des documents listés ci-dessus² et paiement des droits de 3500€ (500€ d'acompte et 3000€ de règlement principal).

3.5.D – En cas d'appel d'un équipage de la liste d'attente, les inscriptions de ce dernier pourront s'effectuer après le 20 février 2025, et ce jusqu'au 20 mars 2025 (inclus).

Remarques :

- Les informations du formulaire seront figées à compter du 10 mars 2025.
- Les informations liées à l'appareil, déclarées dans le formulaire, étant utilisées afin de garantir la sécurité des vols, il appartient à chaque pilote de connaître parfaitement son appareil – non pas le type général, mais bien l'appareil précis – afin d'en déclarer les caractéristiques les plus exactes possibles. Par ailleurs, les équipages ne respectant pas la vitesse et/ou la consommation déclarées dans le formulaire seront pénalisés au cours des épreuves.
- Les équipages prendront soin d'envoyer des scans lisibles, et en aucun cas des photos des documents.

3.6. Participation aux frais et prise en charge des frais

3.6.A – Les frais de participation au RAE 2025 s'élèvent à 3500€. Le processus de règlement est décrit au chapitre 8.

3.6.B – Les équipages sélectionnés verront l'intégralité de leurs frais d'heures de vol, de redevances aéronautiques, d'hébergement et de restauration, pris en charge par l'organisation, pendant le RAE ; à savoir de manière plus précise :

- La restauration (petit-déjeuner, déjeuner et dîner) du 6 avril à partir de 14h00 jusqu'au 12 avril à 12h00.

Tout participant ayant un régime alimentaire particulier devra l'indiquer lors de la phase d'inscription, sinon il ne peut lui être assuré qu'un menu convenant à son régime alimentaire lui sera proposé.

- L'ensemble des heures de vol réalisées dans le cadre des vols supervisés par l'organisation RAE, selon les conditions décrites aux chapitres 8 et 9.

Par « coût/prix de l'heure de vol », on entendra des heures vol « tout inclus » ou « total », telles que le proposent la majorité des aéroclubs (i.e. coque nue et avitaillements compris). Il est prévu de réaliser environ 75heures de vol lors du RAE 2025 ; ce nombre est donné à titre indicatif et pourra être modifié par l'organisation sans préavis.

- L'ensemble des redevances aéroportuaires (notamment redevances d'atterrissage, frais de stationnement...) normalement dues dans le cadre des vols supervisés par l'organisation RAE, à partir du 6 avril 2024 à 14h00 jusqu'au 12 avril 2025 à 14h00. Les

² Hors attestation de la compatibilité de l'expérience et du niveau de pilotage du pilote avec les épreuves de rallye

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 9 of 29

aérien.

éventuels frais de stationnements résultant d'une météo défavorable, ne permettant pas un départ de l'aérodrome-base du rallye le 12 avril 2025 ou ultérieurement, seront pris en charge par l'organisation RAE.

Toute autre dépense (boissons, distractions, réparations, ...) reste à la charge pleine et entière du participant l'ayant engagée.

3.7. Equipements personnels

3.7.A – Chaque participant devra se munir :

- D'une carte identité ou d'un passeport en cours de validité ;
- D'un téléphone portable dont le numéro aura été communiqué à l'organisation ;
- De sa carte vitale ;
- Un appareil photo avec zoom optique puissant non connecté à Internet, de type Reflex ou Hybride (au moins un par équipage) ;
- D'un gilet haute-visibilité de couleur jaune ;
- D'un gilet de sauvetage compatible avion³ ;
- Des éventuels médicaments et autres dispositifs médicaux nécessaires (l'organisation du RAE 2024 n'est pas habilitée à en fournir aux participants) ;
- De l'ensemble de ses effets personnels nécessaires pour la durée du RAE 2024 ; il est fortement recommandé aux participants de se munir d'une casquette (ou équivalent), d'une paire de lunettes de soleil (adaptée à la vue si nécessaire) et de crème solaire.

En complément des éléments énoncés ci-dessus, chaque pilote devra se munir :

- De tous les documents réglementaires exigés d'un pilote PPL et de sa licence fédérale 2025 ;
- D'une attestation de Responsabilité Civile valide pour toute la durée de l'événement ;
- Du nécessaire habituel de vol ;
- De la carte SIA/IGN 1/500 000e Sud-Est, ou équivalente de même échelle (obligatoire) ;
- De la carte SIA/IGN 1/250 000e Delta du Rhône et Nice, ou équivalente de même échelle (facultative)
- *Facultatif* : d'une horloge ou montre (ou donnant l'heure exacte à la seconde près), une paire de ciseaux, de la « Patafix » et/ou du scotch double-face.

3.7.B – Chaque équipage devra se munir d'un chèque de caution dont le montant aura été préalablement communiqué par l'organisation. En cas de dégradations, la Direction du RAE 2025 se réserve le droit de retenir partiellement ou dans sa totalité cette caution.

3.8. Règles de vie

³ Il est possible qu'un transit côtier nécessitant le port d'un gilet de sauvetage pour chacun des occupants soit organisé au cours de RAE.



3.8.A – Dans une exigence de sécurité, des règles d'hygiène de vie sont imposées aux équipages. En particulier, toute sortie nocturne est interdite durant la durée du RAE 2025 (sauf dérogation particulière liée à des obligations protocolaires de l'organisation du RAE). Par ailleurs, les pilotes ne seront pas autorisés à être commandants de bord s'ils consomment de l'alcool, ou toute substance altérant leurs capacités de pilotage, au cours des 8 heures précédant tout vol.

3.8.B – Les participants s'engagent à avoir un comportement respectueux les uns envers les autres ainsi qu'envers l'équipe organisatrice et le public qu'ils seront amenés à côtoyer au cours du RAE 2025. En cas de mauvais comportement, la Direction du RAE 2025 se réserve le droit d'exclure de façon définitive ou temporaire le ou les participants fautifs du RAE 2025.

3.8.C – Les participants ne sont pas autorisés à utiliser un moyen de locomotion personnel sauf dérogation exceptionnelle de la Responsable Logistique du RAE 2025.

3.8.D – Le régime est celui de l'internat et nul ne devra quitter le groupe sauf autorisation très exceptionnelle du Responsable Logistique. L'entourage, parents(s) ou ami(e)(s), ne doit en aucun cas interférer avec le déroulement du RAE.

3.8.E – La participation à tous les briefings, et débriefings sur l'ensemble du RAE est obligatoire.

4. APPAREILS

4.1. Appareils autorisés

4.1.A – Sauf dérogation exceptionnelle accordée par RAE, après demande écrite auprès des chefs pilotes du RAE 2025, les avions des équipages doivent remplir chacune des conditions suivantes :

- Monomoteurs de puissance comprise entre 135 et 180 cv (inclus) ;
- Aptes à maintenir une VP comprise entre 90 Kts et 130 Kts à 75% de puissance,
- Munis de tous les documents réglementaires exigés, en état de validité,
- D'une autonomie minimum de 3 heures 30 minutes à la VP déclarée (réserve comprise),
- Equipés d'une radio VHF 8,33 kHz, d'un micro ou casque de rechange, et d'un transpondeur mode C ou plus (Mode S),
- Equipés d'une balise de détresse émettant en 406 MHz,
- Ne disposant pas de dispositif de pilote automatique, quelle qu'en soit la nature, ou pouvant être désactivé



4.1.B – Leur utilisation se fera dans le strict respect des dispositions contenues dans le manuel de vol. L'utilisation d'un appareil immatriculé en CNRA ou CNSK est possible sous réserve que l'avion soit entretenu suivant la réglementation en vigueur (arrêté du 15 mars 2005) et plus particulièrement :

« L'appareil doit être entretenu par un organisme agréé ou une « structure reconnue d'entretien » (UCNRA), ... » et « ... l'appareil satisfait aux exigences de performance acoustique (uniquement pour les aéronefs dont le premier certificat a été délivré après le 1er septembre 2013). »

4.1.C – Les avions devront être en mesure de réaliser un minimum de 25 heures de vol avant leur prochaine visite dans le cadre de leur maintenance ordinaire. Les interventions mécaniques sont à la charge des participants.

4.1.D – Les Responsables du RAE 2025 sont en droit de refuser le départ des équipages dont les appareils ne présenteraient pas un parfait état d'entretien et de fonctionnement. Une attention particulière est portée sur le bon fonctionnement des équipements de radiocommunication, transpondeur, ainsi que de la balise de détresse. Certains équipements de type VOR, GPS, RNAV, DME, ... installés à bord de l'avion pourront être neutralisés par l'organisation technique (occultation de l'afficheur). Néanmoins, et pour des raisons évidentes de sécurité, la possibilité de visualiser les indications de l'instrument occulté sera toujours possible, sur décision du pilote.

4.1.E – De même, l'utilisation de GPS portable pourrait être interdite pendant certaines épreuves. Dans ce cas, ils seront cependant laissés à la disposition des pilotes dans des pochettes scellées et ne seront utilisés que pour des raisons liées à la sécurité des vols.

4.1.F – En cas d'utilisation d'équipements prohibés (tels que définis dans les deux paragraphes précédents), l'équipage sera éliminé de l'événement.

4.1.G – Les pilotes doivent se munir du matériel nécessaire à l'entretien et à l'amarrage de leur avion (chiffons de nettoyage, cales, piquets, cordages et marteau, caches pitot et caches prises de pression statique...). Les pilotes doivent également se munir de bidons d'huile moteur permettant de compléter le niveau lors des visites pré-vol, appropriée en qualité et quantité à l'utilisation de leur avion sur l'ensemble de la durée du RAE.

En cas de non-conformité des avions à ces préconisations, le pilote ne sera pas autorisé à participer au RAE 2024 et aucune dérogation ne sera possible.

4.2. Assurance

Le pilote devra fournir une attestation d'assurance couvrant les conséquences pécuniaires de sa propre Responsabilité civile ainsi que de l'exploitant, pour un montant minimum obligatoire conformément à la Règlementation européenne CE n° 785/2004 du 21 avril 2004, paru au

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 12 of 29

journal officiel du 30 avril 2004, pour l'appareil utilisé durant toute la durée du RAE (CDN, CNRA, CNSK).

Cette attestation d'assurance qui vaut présomption de garantie, doit comporter les mentions suivantes :

- La référence des dispositions réglementaires ;
- La raison sociale de l'assureur ;
- La N° du contrat d'assurance souscrit ;
- La période de validité du contrat ;
- Le nom et l'adresse du souscripteur ainsi que l'immatriculation de l'appareil ;
- L'étendue et le montant des garanties.

4.3. Numérotation

4.3.A – Chaque avion reçoit un numéro pilote à son arrivée sur le RAE (adhésif fourni par l'organisation). Cette numérotation obéit à des règles particulières fixées par l'organisation. Elle facilite l'identification exacte des pilotes ainsi qu'un contrôle précis au sol et en vol.

4.3.B – Ces numéros, standardisés et obligatoirement collés sur les avions, sont remis par l'organisation à chaque pilote lors du contrôle des documents nécessaires à leur arrivée.

4.4. Marquage sponsors et mécènes

4.4.A – Une partie déterminée du fuselage des avions des équipages sera réservée aux autocollants et logos publicitaires des sponsors participant au parrainage individuel des équipages. Deux autres parties du fuselage seront réservés à l'Association Rallye Aérien Étudiant, et comporteront les autocollants et les logos des sponsors participant au parrainage du RAE 2024, ainsi que les signalétiques de chaque appareil.

4.4.B – Les zones réservées aux autocollants des sponsors de l'association sont indiquées dans l'annexe 12.1.

4.4.C – Au plus tard le 18 mars 2025 (inclus), les équipages devront avoir soumis leur liste de partenaires à l'organisation RAE pour approbation, à contact@rallye-aerien-etudiant.fr. En dehors des sponsors et partenaires officiels du RAE 2025 et des sponsors individuels trouvés par le candidat et autorisés par l'organisation, aucune autre marque publicitaire ne sera admise sur les avions.

4.4.D – Toute promotion d'une entreprise ou marque présentant des caractères violents, pornographiques, racistes, politiques ou discriminatoires pourra être rejetée par les organisateurs du RAE 2025.

	MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025	25/10/24
		Page 13 of 29

4.4.E – Les équipages ne se conformant pas aux consignes données ci-dessus seront exclus immédiatement du RAE 2025 sans aucun dédommagement par l’association Rallye Aérien Étudiant s’ils refusent d’enlever l’image dudit sponsor.

5. EPREUVES DU RAE

Le tracé comporte des épreuves au sol et en vol, ainsi que d’éventuels vols de liaison.

5.1. Définitions

5.1.1. Définition de la Vp de l’avion pour l’ensemble des vols (liaisons et épreuves en vol)

Lors des inscriptions, chaque équipage devra déclarer la Vp retenue pour son avion. Celle-ci devra correspondre aux conditions d’utilisation prescrites dans le manuel de vol de l’appareil, avec une valeur minimale de 90 Kt, pour une puissance moteur de 75%.

A titre d’exemple, un DR400/120 a une VP voisine de 100 Kt. **Aucune Vp correspondant à l’utilisation d’un avion dans un régime d’attente, ou pire de vol lent, ne sera admise.**

Ce point fera partie des vérifications effectuées par les organisateurs à l’arrivée sur le RAE. Par la suite, le respect de la Vp étant une des conditions de la sécurité des vols lors du RAE, le non-respect de la Vp pourra faire l’objet de pénalités spécifiques, que ce soit lors des vols de liaison ou lors des épreuves en vol.

5.1.2. Définition des vols de liaison

Les vols de liaison permettent aux pilotes de passer d’un terrain à un autre, hors de toute épreuve et de tout classement. Les pilotes ne bénéficient d’aucun encadrement ou appui extérieur de la part de l’organisation du RAE pendant ces vols et doivent mettre en œuvre les procédures habituelles de la circulation aérienne. Des coordinations peuvent toutefois s’avérer nécessaires et concerner plus particulièrement les départs et arrivées. Des trajets particuliers peuvent également être imposés aux pilotes, ceci afin de faciliter l’insertion des avions du RAE dans la circulation aérienne ordinaire.

Un briefing sera organisé avant chaque vol de liaison afin de permettre à chaque concurrent d’obtenir les éléments météorologiques, NOTAM, procédures de départ et d’arrivée, nécessaires à la préparation de ces vols.

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 14 of 29

Bien que ne faisant pas partie des épreuves en vol, si le trajet est imposé, l'organisation sanctionnera sévèrement tout équipage ne respectant pas le tracé ou sa Vp, afin de garantir la sécurité des vols.

5.1.3. Définition des vols avec épreuve en vol

Ces vols sont l'occasion de l'évaluation des équipages, grâce aux différentes épreuves décrites dans le chapitre 5.2. Les pilotes bénéficient, pendant la durée des épreuves, d'un suivi depuis un avion « organisation », voire d'un suivi depuis le sol.

Les chefs pilotes peuvent décider, s'il le juge utile ou nécessaire, de transformer tout ou partie d'un vol avec épreuves en vol, en vol de liaison. Cette décision serait communiquée aux pilotes lors du briefing.

Les chefs pilotes peuvent décider, s'il le juge utile ou nécessaire, d'annuler un vol.

5.2. Contenu des épreuves

5.2.1. Généralités

Les épreuves consistent en :

- Des épreuves théoriques (facultatives) ; -
- Des épreuves en vol.

La nature, le règlement, l'ordre et la durée des épreuves peuvent être modifiés à tout moment par les chefs-pilotes du RAE 2025, en coopération avec la Responsable Logistique RAE 2024, pour des raisons techniques, de météorologie, ou d'organisation.

Les critères de notation de toutes les épreuves ainsi que le règlement sont disponibles dans le document « Règlement des épreuves RAE »

5.2.2. Epreuves théoriques (facultatives)

L'épreuve théorique facultative est du niveau de l'examen théorique en vue de l'obtention de la licence de Pilote Privé Avion PPL(A) sous forme de questions à choix multiple (QCM).

La durée est de 1h20 pour 4 séries de 20 questions qui portent sur :

- La réglementation, les performances humaines et leurs limites ;
- La connaissance des aéronefs, la mécanique du vol, les performances en vol ;



- La préparation du vol, la navigation et les procédures opérationnelles, les communications ;
- La météorologie.

5.2.3. Epreuves en vol, type « navigation »

Cette épreuve consiste à suivre de manière précise un tracé défini sur une carte 1/500 000ème aéronautique, et de survoler les points tournants précis.

Le pilote, qui vole sur sa propre machine, sera réputé être le Commandant de Bord de l'appareil et a la responsabilité qui en découle. Les passagers aideront le Commandant de Bord dans la prévention des abordages notamment.

Les pilotes ont la responsabilité de la mise en œuvre correcte des enregistreurs GPS, le cas échéant, conformément aux indications fournies lors des briefings.

5.2.4. Epreuves en vol, type « ponctualité »

En complément d'une évaluation globale du parcours, les pilotes seront tenus de respecter des horaires stricts à chaque point de passage, préalablement communiqués à l'organisation.

5.2.5. Epreuves en vol, type « observation »

L'équipage doit reconnaître, le long de la route à suivre, les sujets cerclés sur les photos remises par l'organisateur : les points de contrôles, « check points » (CP) et les sujets en-route, « spots » (SPT).

La reconnaissance de ces sujets donne lieu à une notation.

5.2.6. Epreuves en vol, type « suivi de consommation »

Pour chaque vol d'épreuve en vol, il peut être demandé au pilote d'estimer avec la meilleure précision la consommation de son avion. La comparaison entre la consommation estimée et la consommation réelle donne lieu à une notation.

5.2.7. Points de pénalité

L'annexe du « Règlement des épreuves RAE » décrit les principales pénalités qui pourront être appliquées lors du RAE. Cette liste n'est pas exhaustive.

5.2.8. Réclamations



- Les équipages ont le droit de déposer une réclamation par email auprès de l'adresse contact@rallye-aerien-etudiant.fr
- Cette réclamation devra avoir lieu avant 23:59 heure locale, le jour de l'incident reporté.
- Les réclamations contre d'autres équipages ne sont pas acceptées.
- Un jury composé des chefs pilotes, de la Présidente du RAE 2025, et organisateurs statuera sur la réclamation. Le jury pourra entendre toute personne susceptible d'éclairer sa décision qui est sans appel.
- Les résultats éventuellement modifiés suite à une décision du jury sont affichés à l'issue de l'annonce aux équipages de cette décision.

5.3. Procédures des vols comportant une épreuve en vol ou vol de liaison

Ces procédures pourront être complétées ou modifiées lors des briefings préparatoires aux vols.

5.3.1. Définition et validation du tracé – Coordination

- Chaque vol est établi sur un itinéraire déterminé entre les deux aérodromes de départ et d'arrivée (qui peuvent être identiques). Le ou les chefs pilotes arrêtent l'itinéraire après avoir assuré avec ses collaborateurs les coordinations préalables avec les organismes civils et/ou militaires concernés par le tracé.
- Les Opérations Aériennes assument les mêmes missions en cas de modification de l'organisation d'un vol.
- La décision formelle sur la nature et les horaires du vol est prise par les chefs pilotes en concertation avec la Responsable des Opérations Aériennes RAE 2025 et les Responsables concernés, après prise de connaissance des derniers éléments techniques et météorologiques connus.
- Le vol peut être confirmé dans son plan initial, modifié dans ses horaires ou sa nature, voire annulé.

5.3.2. Déroulement d'un vol avec épreuve en vol, ou vol de liaison

Le vol se décompose en cinq phases :

- Départ,
- Parcours de liaison départ (facultatif),
- Vol en route,
- Parcours de liaison arrivée (facultatif),
- Arrivée.

Le vol est précédé et suivi d'un briefing auquel doivent participer tous les pilotes.

5.3.3. Procédures radio

5.3.3.1. Définition des fréquences :



- Fréquence « terrain départ » : c'est, de façon préférentielle, la fréquence du terrain, à défaut celle indiquée lors du briefing
- Fréquence(s) « en-route » : fréquence(s) de l'organisme de contrôle en charge du suivi des équipages.

Typiquement, cela peut être la fréquence d'un SIV.

- Fréquence(s) « opérations » : fréquence(s) dédiées à l'organisation par la DGAC, le cas échéant, pour les besoins du RAE.
- Fréquence « terrain arrivée » : de façon préférentielle, la fréquence du terrain, à défaut celle indiquée lors du briefing.

Chaque commandant de bord veillera à toujours être à l'écoute d'une de ces quatre fréquences.

5.3.3.2. *Pannes radio :*

Si le pilote ne peut rétablir les communications, il doit se conformer à la réglementation générale et aux consignes particulières qui pourront lui avoir été données au briefing.

5.3.4. Description d'un vol d'épreuve, ou vol de liaison

5.3.4.1. *Départ*

5.3.4.1.1. *Cadencement*

- Un ordre des départs est attribué par les Responsables navigation aérienne pour chaque vol, par ordre de vitesses propre (V_p) décroissantes. Pour une même V_p , l'ordre est établi de manière arbitraire. – Un cadencement d'au moins deux minutes est appliqué entre chaque départ.
- Des groupes de départ, dont l'espacement sera défini en fonction des nécessités locales, pourront être constitués.

5.3.4.1.2. *Gestion des départs. Il convient de distinguer deux situations :*

- Aéroport contrôlé ou AFIS :

Les départs sont gérés par l'organisme local.

La procédure est définie préalablement avec les Opérations Aériennes et précisée lors du briefing départ.

Le Responsable chargé des départs assure la coordination avec cet organisme local et vérifie le bon cadencement des départs.

Les pilotes quittent la fréquence départ de l'aéroport en fin de parcours de liaison départ pour veiller la fréquence de l'organisme de contrôle, tel qu'indiqué lors du briefing départ.

- Aéroport non contrôlé, non AFIS :

Le départ s'effectue en auto-information stricte. La procédure de départ donnée au briefing prévoit plus précisément la mise en route, le roulage et le décollage dans l'ordre des départs. Le Responsable départ placé sur le parking avion assure le cadencement des mises en routes moteurs et du roulage vers le point de manœuvre à l'aide d'un signal manuel.

Ce Responsable est également à l'écoute de la fréquence départ. Il peut intervenir sur la fréquence s'il constate une anomalie sur l'avion au décollage ou pour tout motif de sécurité.



5.3.4.1.3. *Parcours de liaison départ*

Il s'agit, lorsqu'il est mis en place, d'un cheminement précisé au briefing, qui n'entre pas dans l'évaluation de l'épreuve en vol.

Les pilotes quittent la fréquence départ de l'aérodrome à la sortie du circuit d'aérodrome, pour s'annoncer puis veiller la fréquence de l'organisme de contrôle en vol (« en-route »).

5.3.4.2. *Gestion des traversées d'espaces*

La traversée des espaces aériens civils et/ou militaires pendant les épreuves en vol a été préalablement coordonnée par les Opérations Aériennes auprès des différents gestionnaires de ces espaces.

Sauf indication du contraire spécifiée lors des briefings, cette coordination est transparente pour les pilotes à qui l'organisation assure le transit dans un volume déterminé.

5.3.4.3. *Arrivée*

5.3.4.3.1. *Parcours de liaison arrivée*

Le parcours de liaison arrivée n'est pas pris en compte dans l'épreuve en vol.

Le pilote gère son arrivée au terrain de destination en se conformant aux consignes données au briefing départ.

5.3.4.3.2. *Gestion des arrivées*

Les pilotes se conforment aux instructions des organismes de la circulation aérienne et tiennent compte des consignes données lors du briefing ainsi que des éventuelles informations et consignes reçues et collationnées en l'air.

En cas de notation des atterrissages à la fin de chaque étape, le Responsable en charge de cette notation se tient en bordure de piste à l'écoute de la fréquence de l'aérodrome.

La phase d'arrivée se termine dès l'atterrissage du dernier pilote suivi de l'avion-organisation clôturant l'étape.

Procédure à l'arrivée des pilotes au parking :

- Les mouvements de l'avion se font selon les consignes données en briefing, les consignes du contrôle local et, en définitive, aux ordres au Responsable de parking.
- Dans le cas d'un vol d'épreuve en vol, chaque équipage dispose de 15 minutes à partir de l'immobilisation de son avion au parking pour se rendre au point d'accueil technique et remettre au Responsable son enregistreur de vol pour extraction des données enregistrées, le cas échéant, ainsi que le ou les documents pouvant faire l'objet d'une vérification à la demande de l'organisation technique, notamment le compte rendu d'observation.
- Un Responsable est chargé du décompte des 15 minutes.
- Les enveloppes contenant les appareils électroniques doivent rester scellées pendant ces 15 minutes : seuls le point d'accueil technique peut les ouvrir.



- Les caches-instruments de bord mis en place par l'organisation dans le cadre des épreuves ne pourront être enlevés que par un organisateur.
- Une pénalité pourra être appliquée aux pilotes ne respectant pas ces procédures.

5.3.4.4. *Déroutement*

En cas de déroutement en cours de vol à l'initiative de l'organisation, les procédures à utiliser seront celles donnés au briefing, et/ou par l'opérateur de la fréquence « en-route ». L'information sera transmise sur la fréquence « en-route », à défaut sur la fréquence « opérations ».

En cas de déroutement en cours de vol à l'initiative du pilote, le pilote applique les procédures de la circulation aérienne, et utilise les fréquences radio publiées. Il avertit l'organisation par téléphone dès l'atterrissage.

Dans tous les cas de déroutement, le pilote ne sera autorisé à décoller qu'après accord des chefs pilotes.

5.4. Encadrement des équipages

L'encadrement des équipages est placé sous la responsabilité des chefs pilotes et du Responsable Logistique du RAE, qui s'entourent de Responsables techniques et de Responsables encadrement.

Les listes ci-dessous, réparties en « Responsables techniques » et « Responsables encadrement/logistique », présentent de façon non-exhaustive, et également non systématique, certaines de ces fonctions. Les fonctions sont attribuées à des Responsables dans les listes ci-après, mais un même Responsable peut assurer plusieurs des fonctions listées ci-dessous.

5.4.1. Responsables techniques

Ils assument toute la préparation, l'exécution et le débriefing de toutes les opérations liées aux vols et/ou aux épreuves.

5.4.1.1. *Responsable « météo »*

Le Responsable « météo », peut :

- Soit être détaché par Météo France pour les besoins du RAE. Dans ce cas, il assume les prévisions météorologiques avant le vol et informe en temps réel les Responsables de toute évolution des conditions de vol. Il assume le briefing météo qui précède chaque vol. Il est le conseiller des chefs pilotes et des coordonnateurs pour toutes les opérations liées au RAE.
- Soit être l'un des Responsables techniques du RAE spécifiquement chargé de la mission « météo ». Il a en charge l'information météorologique sur tout le RAE et assure à ce titre la réalisation des briefings météo.

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 20 of 29

5.4.1.2. Responsable « navigation aérienne »

Les Responsables « navigation aérienne » proposent la définition des vols, assument toutes les coordinations nécessaires avec les organismes civils et militaires de circulation aérienne. Dans le cas d'un terrain AFIS ou contrôlé, ils assument la coordination avec l'opérateur chargé des arrivées. Les Responsables « navigation aérienne » alertent le Responsable des Opérations Aériennes et la Responsable Logistique de tout manquement ou risque concernant la sécurité.

5.4.1.3. Responsable « départ »

Il s'assure de la mise en œuvre des procédures prévues et en particulier du cadencement. Il alerte les chefs pilotes et la Responsable Logistique de toute difficulté pouvant mettre en jeu la sécurité. Il pourra cumuler cette fonction avec celle de Responsable navigation aérienne.

5.4.1.4. Responsable « essence »

Les Responsables essence ont la responsabilité de la distribution d'essence, des relevés associés, des facturations éventuelles. Ils s'assurent des conditions de sécurité liées à l'avitaillement.

5.4.1.5. Responsable « mécanique »

Le Responsable mécanique a en charge le conseil et l'appui aux pilotes en cas de problèmes mécaniques. Il n'intervient jamais sans avoir au préalable l'autorisation du propriétaire ou exploitant de l'avion et les agréments réglementaires. Il alerte les chefs pilotes et la Responsable Logistique de toute difficulté pouvant mettre en jeu la sécurité des vols.

5.4.1.6. Responsable « enregistreurs de vol »

Il a en charge la mise en œuvre et le dépouillement des enregistreurs de vol, le cas échéant. Il alerte les chefs pilotes et la Responsable Logistique de tout constat attestant que la sécurité des vols a pu être mise en jeu.

5.4.1.7. Responsable « épreuve théorique »

Il a en charge la mise en œuvre de l'épreuve théorique éventuelle et sa correction.

5.4.2. Responsables encadrement / logistique

Ils assument l'encadrement des équipages à l'exclusion de l'encadrement technique. Toute décision relative à l'encadrement des équipages en dehors de l'encadrement technique doit être approuvée par le Responsable Logistique du RAE 2025.

5.4.2.1. Responsable « hébergement »

Il a en charge l'hébergement des équipages et des invités. Il alerte les chefs pilotes et la Responsable Logistique de tout comportement pouvant mettre en jeu la sécurité et la tranquillité des autres participants ainsi que des autres clients présents sur le ou les lieux d'hébergement.

5.4.2.2. Responsable « restauration »

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 21 of 29

Il a en charge la restauration (petit-déjeuner, déjeuner et dîner) des jeunes et des invités. Il s'assure de proposer à chaque repas un ou des menus satisfaisant les différents régimes alimentaires des participants.

5.4.2.3. Responsable « déplacements »

Il a en charge les déplacements au sol des équipages et de l'organisation.

5.4.2.4. Responsable « activités au sol GDP »

Il a en charge l'organisation des activités au sol menées par les équipages auprès des enfants accueillis, ainsi que leurs accompagnateurs.

6. JOURNEE « GRAINE DE PILOTES »

6.1. Description

L'événement "Graines de Pilotes" (GDP) est une journée au cours du RAE, organisée par l'association du Rallye Aérien Étudiant, durant laquelle aucune épreuve n'est organisée. Cet événement a pour objectif d'accueillir sur un aérodrome des enfants porteurs de troubles du spectre autistique et de leur faire découvrir le monde de l'aviation à travers des ateliers et des vols offerts. Les enfants, leurs familles ou accompagnateurs sont accueillis toute la journée par l'équipe organisatrice et les participants du RAE.

6.2. Rôle des participants

Chaque équipage du RAE est invité à prévoir un atelier ou séance d'animation pour la journée GDP. Le responsable "Activités au sol GDP" se rapprochera de chaque équipage en amont du RAE 2024 afin de convenir du rôle de chacun. **Seuls les chefs-pilotes du RAE sont habilités à piloter les avions des vols découvertes offerts aux enfants.**

7. DROIT A L'IMAGE

7.A – Les membres d'équipage acceptent sans restriction l'utilisation par l'organisation de toutes images et actions, photographiées, tournées et/ou sons enregistrés avant, pendant et après l'événement.

7.B – Ainsi, par le présent Manex, les participants sont informés de la prise de sons et d'images pendant toute la durée de l'événement dont ils acceptent par avance l'utilisation postérieure pour les affiches, la plaquette, les revues de presse, le film, le site Internet de RAE et tout autre moyen de communication ayant pour objet RAE.

8. REGLEMENT DES FRAIS D'INSCRIPTIONS



Les frais d'inscription au RAE 2025 s'élèvent à 3500€ par équipage (chapitre 3). Le règlement des frais d'inscriptions se fera en deux étapes. Un acompte sera versé lors des pré-inscriptions et le règlement principal sera versé lors des inscriptions. Ces sommes seront réglées par virements bancaires à l'association Rallye Aérien Étudiant dont l'IBAN se trouve en annexe.

8.1. Règlement de l'acompte

8.1.A – Un acompte de 500€ sera réglé par virement bancaire à l'association Rallye Aérien Étudiant lors de la période de pré-inscription au RAE 2025.

8.1.B – Ce virement de l'acompte, via l'IBAN de l'association joint en annexe, devra être ordonné entre le 10 décembre 2024 et le 10 janvier 2025 (inclus), et l'email de confirmation de virement envoyé par la banque devra immédiatement être transféré à tresorerie@rallye-aerien-etudiant.fr

8.1.C – Tout virement ordonné après le 10 janvier 2025 pourra être refusé par l'organisation, et l'équipage ne serait alors pas sélectionnable.

8.1.D – Les équipages qui ne seront pas retenus à l'issue des pré-inscriptions se verront rembourser leur acompte (chapitre 10).

8.2. Règlement principal

8.2.A – Si l'équipage est retenu par l'organisation, il procédera alors au virement du règlement principal de 3000€ à l'association, via le même IBAN que précédemment.

8.2.B – Ce virement devra être ordonné entre le 10 janvier et le 10 février 2025 (inclus), et l'email de confirmation de l'ordre de virement envoyé par la banque de l'équipage devra immédiatement être transféré à tresorerie@rallye-aerien-etudiant.fr

8.2.C – Tout virement ordonné après le 10 février 2024 pourra être refusé par l'organisation, et l'équipage serait alors considéré comme démissionnaire, et ne pourrait alors nullement prétendre au remboursement de son acompte (chapitre 10).

9. REMBOURSEMENT DES HEURES DE VOL

9.1. Facture et carnet de route

9.1.A – À l'issue de l'événement, le propriétaire de l'appareil ou responsable de l'organisation propriétaire de l'appareil ou exploitant, et en aucun cas l'équipage, transmettra à tresorerie@rallye-aerien-etudiant.fr



- Une copie du carnet de route contenant les vols organisés et supervisés par l'organisation RAE,
- La facture détaillée, contenant coût réellement facturé de l'heure de vol, date des vols, nombre d'heures de vols facturé (en heures et centièmes d'heures), coût de chaque vol et coût total des vols. L'organisation RAE enverra alors un accusé de réception par email lors de l'obtention de la facture.

9.1.B – Cas où le coût horaire facturé différerait de celui déclaré à l'inscription

- Dans le cas où le coût horaire réellement facturé serait plus grand que celui déclaré préalablement lors des inscriptions (« coût total horaire »), l'organisation RAE rembourserait le propriétaire selon le coût initial déclaré lors des inscriptions, et la différence du montant resterait pleinement à la charge de l'équipage. L'organisation ne serait en outre nullement tenue responsable du défaut de paiement de l'équipage.
- Dans le cas où le coût horaire réellement facturé serait plus faible que celui déclaré précédemment lors des inscriptions (« coût total horaire »), l'organisation RAE rembourserait le propriétaire selon ce coût horaire réellement facturé, et la somme résultant de la différence entre le coût préalablement déclaré lors des inscriptions et le coût réellement facturé resterait conservée par l'organisation RAE.

9.1.C – Par soucis de clarté, ne devront apparaître sur la facture uniquement les vols organisés et supervisés par l'organisation RAE. En particulier, il est rappelé que les vols de convoyage ainsi que les éventuels vols de convenance personnelle ne sont pas inclus dans les frais de participation, et ne seront ainsi pas remboursés.

9.1.D – Si l'équipage venait à prolonger un vol sans raison justifiée (notamment contrainte de trafic, consigne ATC, météo...), l'organisation RAE rembourserait alors le vol nominalelement prévu (i.e. à régime de croisière déclaré lors des inscriptions, selon la navigation fournie à l'équipage), et ce sans préjudice des pénalités liées à la compétition. L'organisation RAE se réserve le droit de refuser toute explication lui paraissant injustifiée.

9.1.E – L'organisation RAE remboursera directement le propriétaire ou organisme exploitant l'appareil, dont l'IBAN lui aura préalablement été transmis. En particulier, aucun remboursement ne sera effectué à l'équipage.

9.1.F – Toute facture ne remplissant pas les conditions énoncées ci-dessus sera rejetée.

9.1.G – Cas particulier des locations coque nue

Dans le cas où l'équipage avait déclaré lors des inscriptions une location d'appareil coque nue auprès d'un propriétaire ou exploitant, l'organisation RAE ne rembourserait ce propriétaire ou exploitant que le montant correspondant à cette location coque nue. L'avitaillement resterait alors pleinement à la charge de l'équipage, et l'organisation RAE ne saurait être tenue responsable d'un défaut de paiement quelconque auprès du propriétaire ou exploitant de l'appareil.

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 24 of 29

9.1.H – Différence du prix du carburant

Dans le cas où le prix du carburant pendant RAE 2025 serait supérieur à celui comptabilisé dans le coût « tout inclus » des propriétaire ou exploitants (par exemple le coût du carburant sur l'aérodrome où est basé l'appareil), alors l'éventuel surcoût ne serait en aucun cas supporté par l'organisation : il resterait pleinement à la charge de l'équipage, du propriétaire ou de l'exploitant.

9.2. Délais

9.2.A – Le propriétaire ou exploitant de l'appareil aura jusqu'au 30 avril 2025 inclus pour transmettre une facture répondant aux critères énoncés au chapitre 9.1 à l'organisation. Dans le cas où l'organisation ne recevait pas cette facture dans le délai imparti, elle considérera que l'équipage renonce à son remboursement et conservera la somme initialement destinée au remboursement des vols de l'équipage.

9.2.B – L'organisation RAE aura jusqu'au 31 mai 2025 inclus pour rembourser les vols auprès des propriétaires ou exploitants d'appareils.

10. MODIFICATIONS OU ANNULATIONS

10.1. Modification ou annulation du programme des vols sur décision de l'organisation

10.1.A – On rappelle ici que le programme des vols est donné à titre indicatif, et est modifiable sans préavis par l'organisation (*Règlement épreuves RAE 2024*, Art. 1.14.A).

10.1.B – *En cas de modification ou d'annulation du programme des vols*, aucun équipage ou membre d'équipage ne pourra contractuellement prétendre à un quelconque dédommagement de la part de l'organisation.

10.1.C – Si, après la confirmation officielle de participation à l'événement, à l'issue des inscriptions, un équipage ou membre d'équipage venait à être temporairement ou définitivement exclu de l'événement ou d'une épreuve, quelle qu'en soit la raison, cet équipage ou membre d'équipage ne pourra contractuellement prétendre à un quelconque dédommagement de la part de l'organisation.

10.1.D – *En cas d'annulation du programme des vols*, quelle qu'en soit la raison, l'organisation pourra remplacer le vol initialement prévu par une activité au sol. Cette activité faisant alors partie du programme de l'événement, il ne sera nullement possible pour un équipage ou membre d'équipage de refuser d'y prendre part afin d'obtenir compensation financière à la place.

	MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025	25/10/24
		Page 25 of 29

10.2. Modification de l'équipage ou de l'appareil ou annulation de la participation sur décision de l'équipage

10.2.A – Les équipages doivent être déclarés à l'issue des inscriptions. Toutefois, des changements de membres d'équipage seront tolérés après la fin de celles-ci, et devront être déclarés à contact@rallye-aerien-etudiant.fr avant le 25 mars 2025 (inclus). Il ne sera plus possible de changer de membres après cette date.

10.2.B – Si un membre d'équipage venait, quelle qu'en soit la raison, à quitter l'équipage après le 5 mars 2025, son équipage et ce membre démissionnaire ne pourraient nullement prétendre à un quelconque dédommagement de la part de l'organisation.

10.2.C – Acompte

Si un équipage venait, quelle qu'en soit la raison, à annuler sa participation à l'événement, **avant la fin de la période des pré-inscriptions**, son acompte lui sera restitué dans les 30 jours suivant sa déclaration d'annulation à contact@rallye-aerien-etudiant.fr

10.2.D – Acompte

Si un équipage complet venait, quelle qu'en soit la raison, à annuler sa participation à l'événement, **à l'issue des pré-inscriptions**, et après avoir été sélectionné par l'organisation, son acompte ne lui sera pas restitué par l'organisation.

10.2.E – Règlement principal

Si un équipage complet venait, quelle qu'en soit la raison, à annuler sa participation à l'événement, **au cours ou à l'issue des inscriptions** :

- Son règlement principal lui sera restitué dans les 30 jours suivant sa déclaration d'annulation à contact@rallye-aerien-etudiant.fr, si celle-ci a lieu au plus tard le 15 mars 2025 (inclus) ;
- Dans le cas contraire, i.e. si la déclaration d'annulation est postérieure à cette date, son règlement principal sera conservé par l'organisation.

10.2.F – En cas d'indisponibilité de l'appareil déclaré à l'issue des inscriptions, et uniquement dans ce cas, l'équipage pourra en changer jusqu'au 15 mars 2025 (inclus), sur déclaration par email à contact@rallye-aerien-etudiant.fr, et modification du formulaire en ligne. Après cette date, l'équipage ne pourra pas changer d'appareil, et sera déclaré comme forfait.

11. MODIFICATION DU MANEX

Le présent Manex pourra être modifié par l'organisation à tout moment avant le premier jour de l'événement 2025. Les équipages inscrits en seront informés et devront obligatoirement l'approuver sous peine d'être exclus de l'événement.



12. ANNEXES

12.1. Zones sponsoring équipage des appareils





- Les zones 1 et 2 sont réservées à l'association Rallye Aérien Étudiant. La zone 1 comportera les autocollants des sponsors du RAE 2024. La zone 2 comportera les signalétiques des appareils.
- La zone 3 est la zone réservée aux autocollants et logos publicitaires des sponsors participant au parrainage individuel des équipages.

12.2. IBAN de l'association

CR NORD DE FRANCE
AGENCE DE LILLE-NATIONALE

12/04/2023

Tel: 0320193211

Fax: 0328368711

Intitulé du Compte:

ASSOC. RALLYE AERIEN
ETUDIANT
24 AVENUE GUSTAVE DELORY
59057 ROUBAIX CEDEX 1

DOMICILIATION

Code établissement	Code guichet	Numéro de compte	Clé RIB
16706	05028	53985663781	70

IBAN (International Bank Account Number)

FR76	1670	6050	2853	9856	6378	170
------	------	------	------	------	------	-----

BIC (Bank Identification Code) AGRIFRPP867

	<p style="text-align: center;">MANEX RALLYE AERIEN ETUDIANT 2025</p>	25/10/24
		Page 28 of 29

12.3. Attestation de la compatibilité de l'expérience et du niveau de pilotage

Chaque pilote déclaré pour l'événement devra avoir transmis, au plus tard le jour de l'arrivée à l'aérodrome du rallye, la présente attestation de compatibilité de son expérience et du niveau de pilotage avec les épreuves de rallye aérien.

Je soussigné..... FI(A)
n°....., certifie que M./Mme
a effectué un entraînement de 2 heures de vol en double commande entre le 1 février et le 2 avril 2025, comportant le programme suivant, réalisé sur l'appareil de l'équipage du Rallye 2025 :

La navigation à la montre et au cap, à l'aide d'une carte au 1/500 000 ième. - La tenue d'altitude - La connaissance précise de la Vp à la puissance affichée - La connaissance précise de la consommation de l'avion à la Vp annoncée - L'intégration sur tout type de terrain - La connaissance de l'utilisation de tous les équipements de l'avion utilisé - Les procédures radio - La capacité à remplir et compléter un niveau d'huile, à amarrer l'avion - La capacité à effectuer une remise des gaz en toute sécurité - La capacité de gérer un déroutement et un égarement

Date :

Signature :



APPROBATION DU REGLEMENT ET MANEX RAE 2025

_____ (école) – _____ (immatriculation)

Prénoms, Noms de l'équipage	Date, signature, précédées de la mention « Lu et approuvé »
Pilote 1	
Pilote 2 / membre de l'équipage (rayer la mention inutile)	
Pilote 3 / membre de l'équipage (rayer la mention inutile)	
Pilote 4 / membre de l'équipage (rayer la mention inutile)	
Prénom, Nom et Fonction du représentant de l'exploitant, ou Prénom et Nom du propriétaire	Date, signature, précédées de la mention « Lu et approuvé »