



gyros

#2026

du 14 au 25 mai



1155 - Naissance
de Frédéric Barberousse
#_ 870^e anniversaire

Rallye Barberousse Tour d'Europe Gyros

Association Commun'Vol

PRÉSENTATION

**Le but du présent document * est de présenter
le Tour d'Europe Gyros 2026
auprès des différents acteurs et partenaires de l'évènement :**

- _ L'association « Commun'Vol ».
- _ Les participants
- _ Les bénévoles pour l'équipe d'organisation
- _ Les bases Avions et ULM d'accueil.
- _ Les clubs visités.
- _ Les établissements d'accueil.

* document non-contractuel,
susceptible d'évolutions

**Le Tour d'Europe Gyros 2026 est placé sous le patronage de
Frédéric Barberousse**



Frédéric I^{er} de Hohenstaufen est empereur du Saint-Empire romain germanique de 1155 à sa mort.

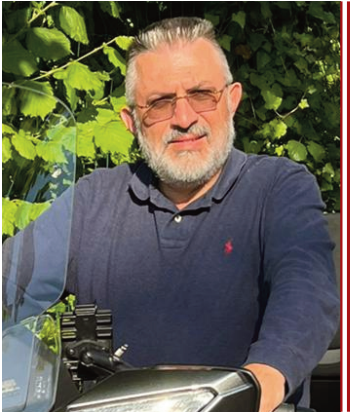
Né en 1122 et mort le 10 juin 1190. Proclamé empereur en 1155, il possède également les titres de roi de **Germanie**, roi d'**Italie**, comte palatin puis roi de **Bourgogne**, **duc de Styrie**, après avoir été un temps **duc de Souabe et d'Alsace**.

Notre rallye parcourra son empire, en contournant son épine dorsale : les Alpes !

CONTACT | Rallye Barberousse 2026

Laurent TRIZAC | contact@communvol.fr | +33 608 071 998
Gilles ARNAUD | secretariat@communvol.fr | +33 680 069 389

Association Commun'Vol | 146, Rue de l'église à Chocques | F- 62920 [Pas de Calais – France]



Laurent Trizac
#_ Président de Commun'Vol

N'ayant pas trouvé dans les divers rallyes existants un rallye qui nous ressemble et partageant, Gilles et moi, la passion et l'envie d'organiser, nous avons franchi le pas en 2024 et lancé l'association **Commun'vol** !

Notre objectif initial est simple :

Organiser des rassemblements de pilotes d'autogires et aider ces pilotes à voyager à travers l'Europe.

Nous avons fait le choix de nous adresser – pour le moment, du moins – aux pilotes d'autogires. Étant passionnés par ces machines souvent méconnues, nous avons pu constater que la différence de domaine de vol des autogires par rapport aux autres classes ULM a un impact significatif sur le vol en groupe. Aussi, nous avons pris le parti de nous adresser en priorité à ces pilotes, sans que cela ne soit une exclusion pour les pilotes des autres classes.

Notre souhait est de permettre aux pilotes d'autogires de s'éloigner de leur zone de confort et pour certains du tour de piste, en fournissant une organisation rassurante et qualitative pour des groupes de pilotes aux expériences diverses.

Pour notre lancement en 2025, nous avons donc choisi de préparer un **Tour de France**. 16 étapes en 10 jours pour découvrir ou re-découvrir la beauté des diverses régions de notre pays. Ce fut le **Rallye Clément Ader**, expérience humaine et aéronautique qui nous a comblé plus que nous l'attendions. Les pilotes qui nous ont fait confiance ont partagé cet avis... et reviennent pour le Rallye 2026 qui aura **les Alpes pour horizon**. Le passage des Alpes à Gap, puis Milan, Venise, Celje, Vienne, Prague, Zell am See, Constance pour un retour sur Belfort nous feront parcourir l'Europe de Frédéric Barberousse...

Pour cette version définitive du parcours, **nous avons tenu compte des demandes de la majorité des pilotes pré-inscrits, à savoir des posés sur des petits aérodromes ou pistes ULM**, même aux abords des grandes villes visitées comme Venise, Vienne ou Prague.

Nous espérons vous voir vous joindre à nous pour partager de beaux vols dans un esprit de convivialité.

Laurent T.


Passion autogire



Rallye 2026 Commun'vol - Rallye Barberousse :
du jeudi 14 mai 2026 à Gray, aérodrome de départ
au lundi 25 mai 2026 à Belfort, aérodrome d'arrivée.

En cas de météo défavorable, ou autre évènement majeur, les dates et/ou les étapes pourront être reportées ou modifiées.

Parcours

4

Tour d'Europe 2026

#J0_ 14/05/2026	Gray — Aérodrome	LFEV	Rassemblement
#J1_ 15/05/2026	Bourg Ceyzeriat — Aérodrome Herbe Gap Tallard — Aérodrome	LFHS LFNA	Déjeuner Soirée Étape
#J2_ 16/05/2026	Alpi Maritime — Piste ULM Albairate — Piste ULM	CN01 M113	Déjeuner Soirée Étape à Malpensa
#J3_ 17/05/2026	Montagnaga — Aérodrome Herbe Caposile — Piste ULM	PD09 LIKI	Refueling Soirée Étape à Venise
#J4_ 18/05/2026	Celje — Aérodrome Herbe	LJCL	Soirée Étape
#J5_ 19/05/2026	Spitzberg — Aérodrome Herbe	LOAS	Soirée Étape à Vienne
#J6_ 20/05/2026	Vienne		Journée Repos
#J7_ 21/05/2026	Tocna — Aérodrome Herbe	LKTC	Soirée Étape à Prague
#J8_ 22/05/2026	Eggenfelden — Aérodrome	EDME	Soirée Étape
#J9_ 23/05/2026	Zell am See — Aérodrome Vogtareuth — Aérodrome Herbe	LOWZ EDNV	Déjeuner Soirée Étape
#J10_ 24/05/2026	Radolfzell — Aérodrome Herbe Belfort — Aérodrome	EDSR LFGG	Déjeuner Soirée Étape
#J11_ 25/05/2026	Dispersion		

Téléchargement
des tracés GPX et Cartes VAC
accessible après inscription

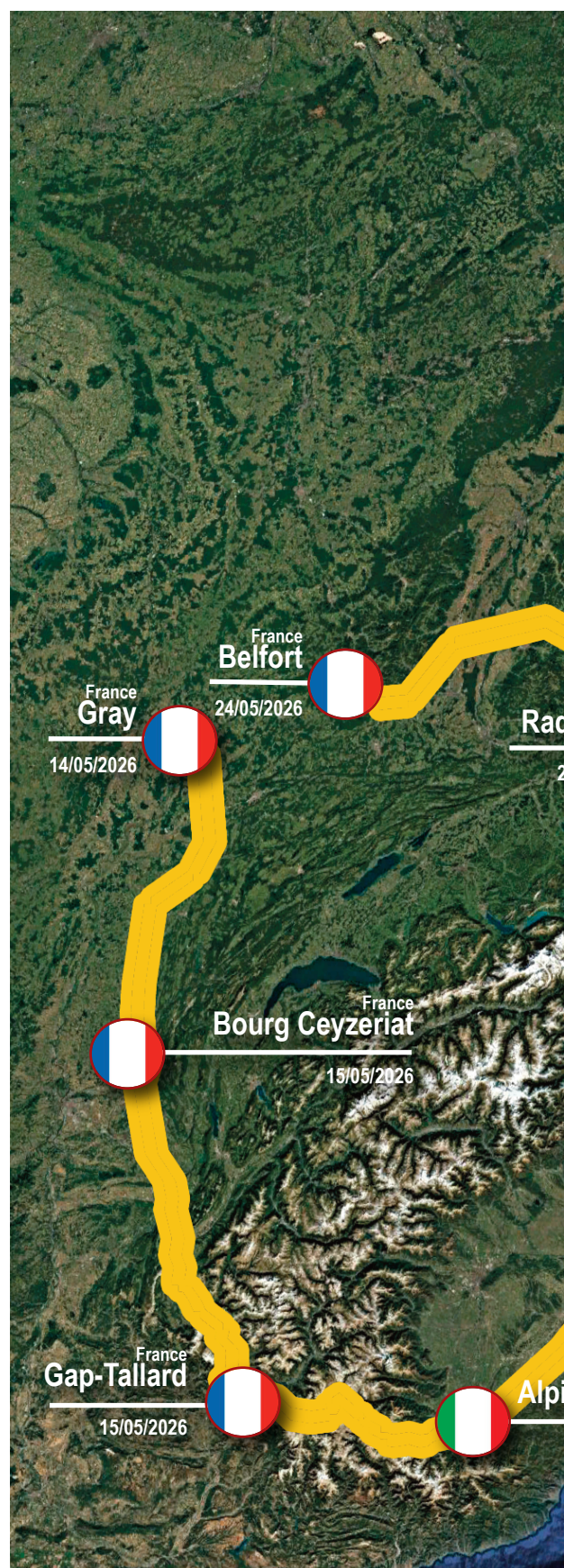


2 900 km
24 h 00 de vol
11 jours
600 l/appareil *

* sur une base de 20 l/h



1155 - Naissance
de Frédéric Barberousse
#_ 870^e anniversaire





1155 - Naissance
de Frédéric Barberousse
#_ 870^e anniversaire



CALENDRIER

Téléchargement
des tracés GPX et Cartes VAC
accessible après inscription



Tableaux
docs.google



2900 km
24 h 00 de vol
11 jours
600 l/appareil *

* sur une base de 20 l/h

J0
14/05/2026



#J0_ 14/05/2026	Gray — Aérodrome	LFEV	Rassemblement	
#J1_ 15/05/2026	Bourg Ceyzeriat — Aérodrome Herbe Gap Tallard — Aérodrome	LFHS LFNA	Déjeuner Soirée Étape	
#J2_ 16/05/2026	Alpi Maritime — Piste ULM Albairate — Piste ULM	CN01 M113	Déjeuner Soirée Étape	à Malpensa
#J3_ 17/05/2026	Montagnaga — Aérodrome Herbe Caposile — Piste ULM	PD09 LIKI	Refueling Soirée Étape	à Venise
#J4_ 18/05/2026	Celje — Aérodrome Herbe	LJCL	Soirée Étape	
#J5_ 19/05/2026	Spitzberg — Aérodrome Herbe	LOAS	Soirée Étape	à Vienne
#J6_ 20/05/2026	Vienne		Journée Repos	
#J7_ 21/05/2026	Tocna — Aérodrome Herbe	LKTC	Soirée Étape	à Prague
#J8_ 22/05/2026	Eggenfelden — Aérodrome	EDME	Soirée Étape	
#J9_ 23/05/2026	Zell am See — Aérodrome Vogtareuth — Aérodrome Herbe	LOWZ EDNV	Déjeuner Soirée Étape	
#J10_ 24/05/2026	Radolfzell — Aérodrome Herbe Belfort — Aérodrome	EDSR LFGG	Déjeuner Soirée Étape	
#J11_ 25/05/2026	Dispersion			

Rassemblement sur Gray Saint Adrien

C'est sur l'aérodrome de **Gray Saint Adrien** que nous nous rassemblerons pour ce Rallye Barbe-rousse 2026, et ce dès 14 heures !

Les participants du Rallye Ader de 2025 connaissent bien cette piste toute neuve de 1200 m, en bordure de Saône, aux confins de la Franche-Comté et de la Bourgogne. Nous y bénéficierons de l'accueil de **Gray Light Aviation** et y retrouverons également **Michel, président du Club ULM de l'Aigle** et pour l'occasion... grand itinérant routier et chauffeur du minibus qui nous accompagnera tout le long avec vos bagages.

#_ Étape à la **Maison Royale**, à Pesmes. Séjour inoubliable dans une maison forte du XVe siècle restaurée et classée monument historique dans "Un des plus beaux villages de France", à la limite de la Bourgogne et de la Franche Comté. Il dispose d'un espace bien-être avec jacuzzi et sauna.



#_ Dîner au pied de l'hôtel, à l'**Hôtel de France Vieille Frères** où vous apprécierez la gastronomie franc-comtoise au mont d'or et tartiflette copieuses, pièces de bœuf et poissons grillés. sans oublier un plateau de fromages généreux... Les vins locaux sont à découvrir !





1155 - Naissance
de Frédéric Barberousse
. 870^e anniversaire

Version numérique
sur le site



J1
15/05/2026

Étape 1 – 149 km, 1 h 44 - 45 l.
Étape 2 – 223 km, 2 h 19 - 57 l.

Gray St Adrien / Bourg Ceyzeriat / Gap-Tallard

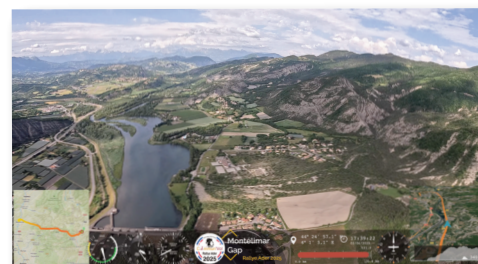


Le décollage depuis **Gray Saint-Adrien**, au-dessus de la vallée de la Saône. L'escadrille adopte rapidement une altitude basse — la Team Champenoise fait des émules —, ce qui permet une lecture précise des paysages. Les cultures sont bien visibles : champs de céréales en croissance, prairies humides, haies marquant les limites anciennes des terroirs. Les villages traversés s'organisent autour d'églises romanes et de noyaux seigneuriaux — épargnés par les guerres modernes —. Au XII^e siècle, sous l'autorité de l'empereur Barberousse, ces terres relèvent du Saint-Empire et sont structurées par les abbayes, les péages et les axes commerciaux régionaux.

La halte à **Bourg-Ceyzeriat** permet une observation détaillée de la plaine de l'Ain. Le paysage est ouvert, agricole, ponctué de bois et de zones d'élevage. Au Moyen Âge, ce secteur est un espace de circulation stratégique entre Bresse et Jura, contrôlé par des seigneuries locales fidèles à l'Empire. Notre passage, lent et régulier, rappelle la surveillance constante qu'exerçaient autrefois châteaux et tours de guet.

Nous déjeunerons sur l'aérodrome, au **14 Bis**. Un voyage culinaire alliant tradition brésilienne et produits locaux dans un cadre moderne et convivial. Une expérience réputée unique à l'aérodrome de Bourg-en-Bresse avec — pour les plus motivés —, la *Feijoada*, un délicieux cassoulet brésilien, suivi d'un dessert signature comme la Cabosse au chocolat ou aux agrumes, une mousse exquise.

En poursuivant vers le sud, le relief se transforme progressivement. Les collines se resserrent, les forêts deviennent plus denses, les vallées plus marquées. L'entrée dans les Préalpes se fait sans rupture brutale, mais avec une élévation continue du terrain. À l'approche de **Gap-Tallard**, les paysages alpins dominent : vallées larges, villages perchés, anciennes places fortifiées datant pour certaines du XII^e siècle. L'atterrissage s'effectue après une descente contrôlée, au terme d'un vol qui met en évidence la continuité entre géographie médiévale et territoire actuel.



#_ Étape au **The Originals Boutique, Hôtel Le Cap**, hôtel 3 étoiles sur l'aérodrome Gap-Tallard. C'est un peu notre quartier général depuis trois ans... Profitez d'une escapade au cœur des montagnes et du ciel azuréen ! Il offre tout le confort nécessaire au travers de chambres, studios, duplex et suites, salle de réunion, d'une piscine extérieure chauffée (de mai à octobre) et sauna. La décoration sur le thème des sports de haute voltige et l'histoire de l'aviation ne nous dépaysera pas ! —.



#_ Dîner au restaurant **Drop Zone** — ou **DZ** pour les habitués —, à côté de l'hôtel. Une halte culinaire raffinée et authentique, 100 % maison, dans un cadre élégant et convivial, élaborée à base d'ingrédients frais, locaux et sélectionnés avec la plus grande attention chez des producteurs de la région (maraîchers, fromager de Tallard, boucher de Sisteron, etc.). Comptez également sur une belle cave à vin composée de références, parfois prestigieuses. Et tous les cocktails sont faits maison !





J2
16/05/2026

Étape 1 – 153 km, 1h30 - 40 l.
Étape 2 – 151 km, 1h18 - 37 l.

Gap-Tallard / Alpi Marittime / Albairate

Toujours aussi impressionnant, le passage des Alpes ! Voie obligée vers l'Italie, le décollage depuis **Gap-Tallard** s'effectuera tôt le matin. Les vallées alpines sont déjà bien dégagées de neige, mais les sommets conservent encore des plaques visibles. Les paysages sont structurés par les axes naturels : cours d'eau, cols, zones de pâturage. Au XIIe siècle, sous l'autorité impériale de Barberousse, ces passages alpins constituent des points clés pour les échanges entre Provence et Italie, contrôlés par des seigneuries locales et des établissements religieux.

L'entrée dans la vallée de l'Ubaye est progressive, mais appuyée ! Le survol de Barcelonnette permet d'observer un fond de vallée large, occupé par l'agriculture et l'élevage. Historiquement, ce secteur constitue une zone de passage stratégique, contrôlée au Moyen Âge par des seigneuries chargées de sécuriser les échanges transalpins. Les autogires longent ensuite la vallée en direction du col de la Maddalena, franchissement naturel vers l'Italie déjà utilisé au XIIe siècle pour les convois commerciaux et militaires.

En franchissant la zone des Alpes du Sud vers les **Alpi Marittime**, le relief devient plus marqué. Les vallées se resserrent, les pentes sont boisées, avec des clairières utilisées pour l'élevage. Nos autogires longent les versants, ce qui permet d'observer d'anciens tracés de chemins muletiers et l'implantation de villages fortifiés, hérités d'une organisation médiévale fondée sur la surveillance des cols. Notre halte à l'aérodrome des **Alpi Marittime** se fait dans un environnement montagnard encore très lisible, peu urbanisé.

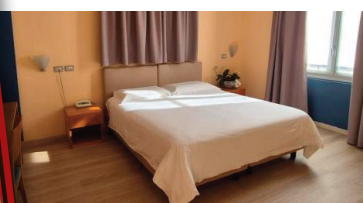
La poursuite du vol vers le nord-est marque une transition nette. Les reliefs s'adoucissent en entrant dans le Piémont, puis la plaine s'ouvre progressivement. Les parcelles agricoles deviennent régulières, irriguées, organisées autour de bourgs anciens. Cette zone, intégrée au Saint-Empire au XIIe siècle, est déjà un espace agricole structuré, dépendant de réseaux commerciaux reliant les Alpes à la plaine lombarde. L'approche d'**Albairate** se fait à basse altitude, au-dessus d'un paysage dense cette fois-ci, maîtrisé par l'homme !

Il est midi, et nous voici sur les terres de **Magni** ! Nous sommes leurs hôtes pour le déjeuner, les essais en vol et la visite de l'usine.



#_ Étape à la **Villa Cagnola**, immergée dans un paysage à couper le souffle ! Surplombant le lac Varèse, aux pieds des Alpes, entouré d'un parc de 5 hectares, c'est un voyage dans le temps qui s'offre à nous. Bar accueillant, terrasse à l'invitation irrésistible. Cerise sur le gâteau, les chambres regorgent de petits plus comme des baignoires relaxantes profondes et des pommeaux de douche à effet pluie.

#_ Dîner au **FullStop Pub** ! Un pub, ouvert en 1991, né de deux grandes passions : la bière pression et la bonne nourriture... Pizzas, cuisine italienne, viandes grillées, risotto, burgers, pâtes, charcuterie... et également les desserts dont le tiramisu, est parait-il une spécialité. Et le tout dans une ambiance décontractée d'un Pub !





1155 - Naissance
de Frédéric Barberousse
870^e anniversaire

Version numérique
sur le site



J3
17/06/2026

Étape 1 – 267 km, 2 h 20 - 56 l.
Étape 2 – 86 km, 0 h 45 - 25 l.

Albairate / Montagnana / Caposile — VENISE

Depuis **Albairate**, au sud-ouest de Milan, les autogires peuvent adopter rapidement une altitude basse, parfaitement adaptée à l'observation du territoire. La plaine est densément structurée : parcelles régulières, réseaux d'irrigation, canaux hérités d'un aménagement ancien. Dès le XII^e siècle, cette région appartient à la sphère impériale de Barberousse, organisée autour des villes, des abbayes et des axes fluviaux reliant le Pô aux Alpes.

En progressant vers l'est – flanqués par les Alpes sur notre gauche et le magnifique Lac de Garde –, le paysage reste ouvert mais très humanisé. Notre escadrille survole une succession de bourgs, de terres cultivées et de voies d'eau. Mantoue, Verone, Padoue... villes d'histoire et de gloire.

L'étape à **Montagnana** permet de marquer la transition entre la Lombardie intérieure et la Vénétie. Historiquement, cette zone constitue une interface entre territoires impériaux et zones d'influence maritime, déjà marquée au XII^e siècle par des échanges commerciaux intenses et une gestion rigoureuse de l'eau. Nous en profiterons pour déjeuner et de refueler : le **Ristorante Pizzeria Il Palio** nous fera les honneurs de sa table, située dans l'enceinte de la ville fortifiée de Montagnana. Pour la digestion, le musée de l'aérodrome divertira ceux qui ne feront pas de sieste...

La poursuite du vol conduit progressivement vers **la lagune de Venise**. Le sol se fragmente : les champs cèdent la place à des zones humides, des bras d'eau, des îlots bas. Le survol de Venise constitue le point central du parcours. À basse altitude, l'escadrille longe le Lido, offrant une lecture claire de l'organisation urbaine : îles, canaux, alignement des quartiers, ports anciens. Au XII^e siècle, Venise est déjà une puissance autonome, en marge du Saint-Empire, structurée par le commerce maritime et le contrôle de l'Adriatique. Vue du ciel, son implantation apparaît rationnelle, adaptée à un environnement contraignant, fondée sur la maîtrise de l'eau plutôt que sur la fortification terrestre. Une vue inoubliable.

Les autogires poursuivent ensuite le long du littoral intérieur. La lagune s'ouvre, les eaux deviennent plus libres, les aménagements plus récents. L'approche finale vers **Caposile** se fait à très basse hauteur, autorisée en Italie, au-dessus de terrains plats, canalisés, gagnés progressivement sur l'eau. L'atterrissage conclut un vol révélant la continuité entre les grands équilibres médiévaux — empire, commerce, hydraulique — et les paysages actuels, encore largement conditionnés par les choix du XII^e siècle.

Et maintenant, happés par le temps, **Venise** !

#_ Étape à l'**Hôtel Conterie**, sur l'Île de Murano. Un Palais vénitien, ancienne verrerie, géré par la même famille depuis 500 ans. Seul hôtel trois étoiles de Murano, il offre une retraite paisible loin du chaos des villes avec la même magie que l'atmosphère vénitienne. Assurément un voyage dans le temps.

#_ Dîner à l'**Antica trattoria Muranese**, l'authentique trattoria de fruits de mer à Murano. Ce n'est pas seulement un endroit pour manger, mais une expérience culturelle et sensorielle. Ici, la cuisine traditionnelle vénitienne est célébrée et réinterprétée, offrant aux visiteurs des plats authentiques à base de spécialités de fruits de mer et de vins locaux. Surplombant le Grand Canal de Murano, son emplacement est unique pour admirer des couchers de soleil pittoresques et se détendre dans son jardin secret.





J4
18/05/2026

Étape – 260 km, 2 h15 - 60 l.

Caposile / Celje

Venise vaut bien une matinée, rien que pour elle. Il faudra pourtant la quitter pour déjeuner dans une trattoria, le **Ristorante Trattoria Alla Cacciator**, à 5 km de Caposile.



Après Caposile, à nous l'Adriatique! D'un paysage gagné sur l'eau par endiguement et drainage, cap au nord-est, en survolant les plaines côtières de la Vénétie orientale puis la plaine friulienne. Le territoire est fortement structuré : cultures alignées, canaux rectilignes, villages groupés. Les Alpes en coéquipier droit, l'Adriatique en coéquipier gauche! Dès le XIIe siècle, cette région constitue un espace stratégique entre monde germanique et Adriatique, sous influence impériale directe de Barberousse, avec une organisation fondée sur la fiscalité agricole et les voies de transit. La puissance de Venise doit être maîtrisée...

En approchant d'Udine, le relief commence à se marquer. Il nous faudra gagner légèrement en altitude afin de suivre le couloir naturel conduisant vers le col d'Udine, passage historique entre la plaine et les premiers reliefs alpins. Au Moyen Âge, ce secteur est contrôlé par des autorités impériales et ecclésiastiques chargées d'assurer la sécurité des échanges entre Italie du Nord et Europe centrale. Vu du ciel, on distingue encore la logique de ces implantations : bourgs fortifiés, tracés routiers anciens, zones agricoles protégées.

Le franchissement du col se fait dans un environnement progressivement plus montagneux. Les forêts deviennent dominantes, les vallées se resserrent. La Slovénie se mérite. L'escadrille adapte sa trajectoire au relief, longeant les versants. Ces montagnes correspondent aux marges orientales de l'Empire au XIIe siècle, zones de contact avec les principautés slaves, marquées par une fonction défensive et de contrôle des passages.

En basculant vers l'est, le paysage change nettement. Les vallées s'élargissent par endroits, laissant apparaître des plateaux cultivés et des bourgs organisés autour de rivières. L'entrée dans l'actuelle Slovénie se fait sans rupture visible du point de vue géographique, mais avec une évolution progressive des formes d'occupation du sol. L'approche de **Celje** révèle une ville installée dans une large cuvette, entourée de collines et de massifs boisés. Au XIIe siècle, ce secteur appartient pleinement à la sphère impériale, structuré par des comtés ainsi que des places fortes chargées de verrouiller les axes danubiens.

Atterrissage à Celje après un vol court qui nous aura fait voler entre plaine littorale, couloirs alpins, vallées boisées et bassins intérieurs! Vu à basse altitude, le trajet souligne combien les choix médiévaux — passages, implantations, contrôle des reliefs — continuent de façonner la géographie actuelle, bien au-delà des frontières contemporaines.



#_ Étape à l'**Hotel Evropa**, au cœur de Celje, dans la vieille ville historique. Un 4*, monument en Slovénie puisqu'il est le deuxième plus vieil hôtel du pays. Mais attention, si sa fondation est ancienne, ses installations sont au top! Sauna, bar, terrasse, chambres spacieuses... Aux standards de Commun'Vol, en fait! Ceux qui ne seraient pas tentés par la visite des locaux de Kanardia, pourront profiter de cette ville historique.



#_ Dîner au restaurant de l'hôtel. Il sert des spécialités locales et internationales, des vins slovènes — à découvrir! — et des desserts maison alléchants Une maison réputée depuis 150 ans!





**_J5 & J6_
19 & 20/05/2026**

Étape – 286 km, 2h15 - 60 l.



Celje / Spitzerberg — VIENNE



Balade matinale libre dans Celje, avant un déjeuner à la pizzeria **Gostilna Maestro**, en face de l'aérodrome.

De **Celje**, cap sur le cœur de l'Europe centrale, au cœur du royaume de Barberousse. À la large vallée verdoyante, succèdent des collines boisées qui alternent avec des zones agricoles bien structurées. Dès le XIIe siècle, sous l'autorité de Barberousse, cette région fait partie intégrante de l'espace impérial, organisée autour de villes comtales et d'axes de circulation reliant les Balkans aux pays germaniques.

En poursuivant vers le nord, le relief se fait plus doux en entrant en Styrie. Les vallées s'élargissent, les forêts reculent par endroits au profit de vignobles et de villages bien alignés. Le vol est fluide, sans rupture marquée, et met en valeur la continuité géographique de ces territoires autrefois unifiés au sein du Saint-Empire. À basse altitude, les autogires permettent de lire facilement le paysage : routes anciennes, bourgs fortifiés, exploitations agricoles héritières d'une organisation médiévale toujours lisible.

L'approche de **Vienne** constitue un moment fort du parcours. Avant de poursuivre vers **Spitzerberg**, le survol de la capitale autrichienne offre un panorama exceptionnel. Le Danube structure la ville et ses abords, tandis que le centre historique se distingue nettement par son organisation dense et régulière. Vienne séduit immédiatement par ses attraits touristiques : palais impériaux, grandes avenues, parcs étendus et quartiers historiques. Ville majeure dès le Moyen Âge, elle est déjà au XIIe siècle une place stratégique de l'Empire, devenue au fil des siècles un centre culturel et politique de premier plan. Vue du ciel, elle combine harmonieusement patrimoine monumental et vastes espaces verts, ce qui en fait une étape particulièrement appréciée lors de ce type de vol.

Après Vienne, le paysage redevient plus rural. Les autogires longent le cours du Danube avant de s'en écarter progressivement, survolant une campagne ouverte et bien entretenue. L'arrivée vers Spitzerberg se fait en douceur, dans un environnement vallonné typique de la Basse-Autriche. L'aérodrome apparaît posé au milieu des champs, facilement identifiable depuis les airs.

Direction Vienne! Nous y passerons notre journée de repos, en journée libre. Ville d'art et d'architecture, à découvrir en calèche, c'est le must!

#_ *Étape à l' **Elaya Hotel Vienna City West**, à 3 minutes à pied de la plus grande rue commerçante de Vienne, **Mariahilfer Straße**. Entouré de bâtiments historiques de la fin du XIXe siècle, au cœur d'un quartier gastronomique passionnant, son design moderne, s'intègre parfaitement dans le quartier branché populaire de Vienne. Le 1^{er} district, avec sa vieille ville et ses célèbres sites touristiques, n'est qu'à quelques minutes en métro. Et pour les plus courageux, des vélos sont dispos!*



#_ *Le premier soir, dîner au restaurant **Mythos** à Vienne. Depuis 2009, il est synonyme de cuisine grecque authentique qui associe des recettes traditionnelles à des accents modernes, toujours avec des ingrédients frais et de haute qualité : des entrées classiques à l'agneau raffiné et au poisson frais en passant par les spécialités sucrées. Leur offre est complétée par une sélection exquise de vins grecs. Peut-être un avant-goût d'un prochain rallye ?...*



#_ *Après une journée libre dans Vienne, le second soir, dîner au restaurant **Chez Bernard**, au dernier étage de l'**Hôtel Motto**. Une des tables réputées de Vienne, une cuisine moderne. Des expériences fraîches font ressortir le meilleur des plats classiques bien connus. Les normes culinaires et la qualité des ingrédients sont comme le restaurant lui-même : très élevées.*





J7
21/05/2026

Étape – 290 km, 2 h00 - 50 l.

Spitzerbeg / Tocna — PRAGUE



Cap au Nord depuis **Spitzerberg**, au cœur de la campagne autrichienne. Très rapidement, l'escadrille survole un paysage ouvert de cultures, de villages espacés et de forêts claires. Cette région, intégrée dès le XIIe siècle à l'espace impérial de Barberousse, constitue alors un axe de circulation majeur entre Danube et Bohême, organisé autour de bourgs agricoles et de points de contrôle seigneuriaux.



En progressant vers la frontière tchèque, le relief ondule doucement. Les vallées s'élargissent, les forêts deviennent plus présentes, alternant avec des clairières cultivées. L'entrée en Bohême se fait sans rupture marquée : mêmes formes de villages, mêmes structures agraires héritées du Moyen Âge. À basse altitude, le vol met en évidence la continuité de ces territoires longtemps unifiés au sein du Saint-Empire, où routes commerciales et itinéraires politiques ont façonné durablement le paysage.

Le survol de **Prague** constitue le moment central du trajet. L'approche par le sud offre une vue remarquable sur la ville et ses reliefs. La Vltava structure l'espace urbain, dessinant des méandres autour desquels s'organisent quartiers historiques et ponts. À basse altitude, les autogires permettent une lecture très claire de la ville : le château dominant la rive, la vieille ville dense, les quartiers plus ouverts en périphérie. Prague est déjà, au XIIe siècle, l'une des grandes capitales de l'Empire, résidence princière et centre économique majeur de Bohême.

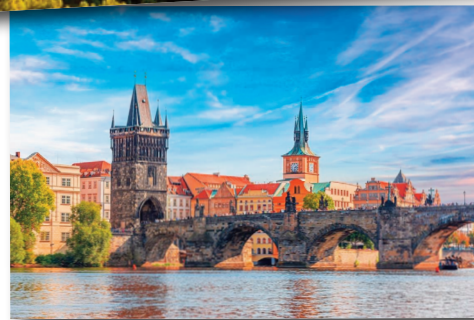
D'un point de vue touristique, Prague s'impose immédiatement. Le château, les ponts historiques, les églises et les places forment un ensemble urbain exceptionnel, parfaitement lisible depuis le ciel. La ville combine patrimoine médiéval, baroque et moderne, tout en conservant une forte cohérence. Vue d'en haut, elle apparaît comme une destination incontournable, à la fois culturelle, architecturale et paysagère, souvent considérée comme l'une des plus belles capitales d'Europe centrale.

Après le survol de Prague, le vol reprend vers le sud-est. Le paysage redevient plus rural, avec une alternance de forêts, de champs et de petits bourgs. L'approche finale vers **Točná** se fait en douceur, au-dessus d'un relief légèrement vallonné. L'aérodrome apparaît bien intégré dans son environnement, à proximité immédiate

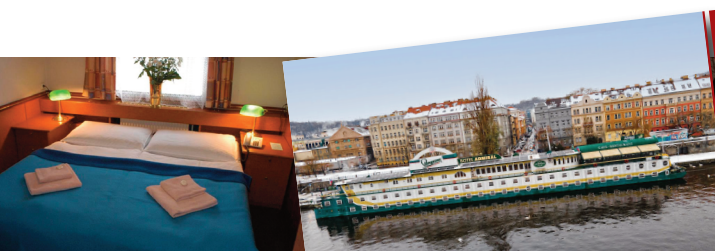
de la capitale.

Ce vol entre Spitzerberg et Točná offre un équilibre idéal entre découverte paysagère et survol urbain majeur. À bord d'un autogire, l'itinéraire permet de relier campagne, histoire impériale et grande destination touristique, en suivant des axes de circulation qui structurent l'Europe centrale depuis près de neuf siècles.

Nous déjeunerons à côté de l'aérodrome, aux portes de Prague, au restaurant **U Čámrse**, avant de relier la capitale tchèque. Il se présente comme un véritable bastion de la cuisine tchèque traditionnelle, où chaque plat raconte une histoire de riche patrimoine et de saveurs locales, dont les viandes de gibier !



#_ Étape à l'**Admiral Botel**, hotel flottant 4* au cœur de la ville ! Un emplacement central entre Vysehrad et Palacky Bridge, juste sur la rivière Vltava, la place Venceslas et tous les principaux monuments historiques sont accessibles à moins de 15 minutes à pied. L'élégant mobilier en bois et les éléments en laiton offrent une ambiance exclusive dans tout le restaurant, la boîte de nuit et toutes les chambres. Nous dînerons à bord, pour profiter de spécialités tchèques raffinées et d'une cuisine internationale. Selon le temps, nous imprègnerons de l'atmosphère de Prague sur la terrasse du navire.





1155 - Naissance
de Frédéric Barberousse
870^e anniversaire

Version numérique
sur le site



J8
22/05/2026

Étape – 221 km, 1h45 - 46 l.

Tocna / Eggenfelden



Pour nous laisser le temps de visiter Prague le matin, ce sera une étape courte ! Après un déjeuner à côté de l'aérodrome de **Točná**, au même restaurant que la veille — en essayant de faire plus léger... —, nous relierons la Bohême à la Bavière. Notre escadrille prend rapidement de la distance avec l'agglomération pour retrouver un environnement plus rural. Les premières minutes de vol offrent une vue dégagée sur les plateaux bohèmes, alternant cultures, forêts et villages bien structurés. Dès le XII^e siècle, ces territoires appartiennent pleinement à l'espace impérial de Barberousse, organisés autour de routes commerciales reliant Prague au monde germanique.



En mettant le cap vers le sud-ouest, le paysage devient progressivement plus forestier. Les autogires survolent de larges massifs boisés, entrecoupés de clairières agricoles. La transition est douce, sans relief brutal, ce qui rend le vol particulièrement confortable et visuellement varié. Ces régions correspondent historiquement à des zones de marche de l'Empire, peu densément peuplées mais essentielles pour le contrôle des axes de circulation et des ressources forestières au Moyen Âge.

L'entrée en Bavière se fait presque naturellement. Les formes du paysage évoluent lentement : les villages deviennent plus espacés, les exploitations agricoles plus vastes, les vallées mieux ouvertes. À basse altitude, on distingue aisément les bourgs anciens, souvent organisés autour d'églises et de places centrales, héritage direct d'une structuration médiévale toujours lisible aujourd'hui. Le vol prend ici une dimension très "voyage", offrant une impression de continuité et de calme, loin des grands axes modernes.

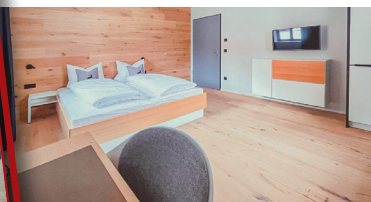
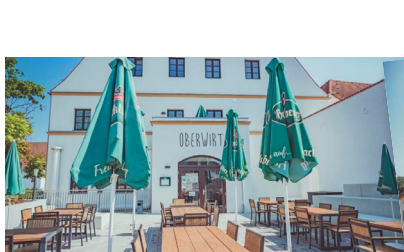


L'approche finale vers **Eggenfelden** se fait au-dessus d'une campagne typique de la Basse-Bavière, verte et bien entretenue au printemps. Les champs, les fermes isolées et les petits cours d'eau composent un paysage accueillant. L'aérodrome apparaît clairement dans cet environnement ouvert, posé au milieu des terres agricoles.



Ce vol entre Točná et Eggenfelden relie deux régions au caractère affirmé, mais unies par une histoire commune. À bord d'un autogire, l'itinéraire prend tout son sens : une traversée paisible de l'Europe centrale, où la géographie, l'héritage médiéval et la douceur des paysages de mai se combinent pour offrir une expérience de voyage fluide et dépayssante.

#_ Étape à l'auberge **Mariandl im Oberwirt**, d'Eggenfelden. Des chambres familiales spacieuses avec salles de bains privatives, toutes équipées d'un coin repas, d'un bureau et d'une isolation phonique pour un séjour agréable. Vous pourrez profiter d'un jardin, d'une terrasse et d'un restaurant où nous dînerons, la carte offrant une variété de cuisines locales et internationales, dans des espaces de restauration en plein air ou dans l'établissement. Petit-déjeuner buffet continental servi quotidiennement, comprenant des spécialités locales, des plats chauds, des viennoiseries fraîches, du fromage, des fruits et des jus.





J9
23/05/2026

Étape 1 – 205 km, 1h45 - 45 l.

Étape 2 – 109 km, 0h52 - 30 l.



Eggenfelden / Zell Am See / Vogtareuth

Au départ d'**Eggenfelden**, au cœur d'une Bavière rurale et verdoyante, l'escadrille quitte les paysages ouverts de la plaine pour se diriger vers le sud. Les cultures régulières, les fermes isolées et les villages groupés témoignent d'une occupation ancienne du territoire. Dès le XIIe siècle, sous l'autorité impériale, cette région est solidement organisée autour de l'agriculture et des voies reliant le Danube aux Alpes.

À mesure que l'on progresse, le relief change progressivement. Les collines se font plus présentes, les vallées se resserrent et les forêts gagnent du terrain. Le vol devient plus panoramique, offrant une belle lecture des Préalpes bavauroises. Ces zones de transition jouent déjà, au Moyen Âge, un rôle important dans les échanges entre plaine germanique et régions alpines, avec des itinéraires bien établis, encore perceptibles depuis les airs.

Le franchissement des reliefs conduit vers l'Autriche et l'un des moments forts du trajet : l'arrivée sur **Zell am See**. Le lac apparaît nettement, bordé par la ville et dominé par les sommets encore partiellement enneigés. À basse altitude, le survol offre une vue spectaculaire : eaux calmes, centre urbain bien structuré, infrastructures touristiques intégrées au paysage. Zell am See est aujourd'hui une destination majeure de montagne, mais son implantation répond à une logique ancienne : contrôle des passages alpins, ressources naturelles et échanges transfrontaliers déjà essentiels au XIIe siècle. C'est une étape particulièrement appréciée, tant pour la beauté du site que pour l'ambiance alpine très marquée.

Nous déjeunerons au restaurant de l'aérodrome, **Die Fliegerei**. Cuisine interrégionale, produits locaux exceptionnels, préparation traditionnelle : du goûter de l'aviateur au menu gastronomique, tout cela vous attend dans ce charmant restaurant et bar gastronomique avec une magnifique terrasse panoramique alpine.



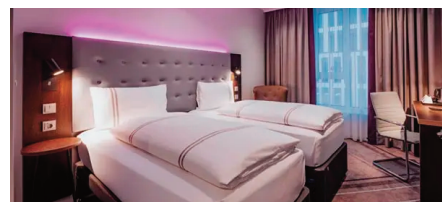
Après Zell am See, le cap est remis vers le nord. Le relief s'adoucit progressivement en quittant les hautes vallées alpines. Les paysages alternent entre zones boisées, prairies d'altitude et vallées plus larges, offrant un vol varié et très agréable. Cette partie du trajet met en valeur la fluidité des itinéraires alpins, utilisés depuis des siècles pour relier les mondes germanique et alpin.

L'approche finale vers **Vogtareuth** se fait au-dessus d'une campagne vallonnée, typique de la Haute-Bavière. Prairies, lacs secondaires et villages bien ordonnés composent un décor paisible. L'atterrissage conclut un vol riche en contrastes, mêlant plaines agricoles, montagnes spectaculaires et destinations touristiques emblématiques. À bord d'un autogire, ce parcours offre une véritable traversée alpine accessible, équilibrée et profondément dépayssante.

#_ Étape à l'hôtel **Premier Inn**, de Rosenheim. Très récent, fonctionnel et confortable, ses chambres spacieuses seront appréciées pour préparer les vols du lendemain. Les petits-déjeuners continentaux sont sous la forme de buffet, ainsi que des petits-déjeuners complets... anglais/irlandais. Ce qui est peut-être mieux qu'allemands...



#_ Dîner au restaurant **Jadevie Cuisine**, synonyme de fraîcheur créative et de plaisir moderne dans le respect des traditions asiatiques. Leur menu propose des plats pour tous les goûts : des plats de viande copieux aux fruits de mer frais en passant par les assiettes de sushis créatives qui surprennent par leurs saveurs harmonieuses. À cela s'ajoutent nos boissons maison et une sélection exquise de bières et de vins.





J10
24/05/2026

Étape 1 – 260 km, 2h00 - 52 l.

Étape 2 – 200 km, 1h40 - 40 l.



Vogtareuth / Radolfzell / Belfort

La dernière étape pour relier la Haute-Bavière à l'est de la France, au départ depuis **Vogtareuth**, au cœur d'un paysage vallonné fait de prairies, de petits lacs et de villages bien ordonnés. Dès les premières minutes, l'escadrille s'offre une vue claire sur cette campagne soignée. Au XIIe siècle, cette région fait pleinement partie de l'espace du Saint-Empire, structurée par l'agriculture, les abbayes et les voies reliant le Danube aux Alpes.

En mettant le cap vers l'ouest, le relief reste doux. Les autogires survolent la Haute-Souabe, alternance harmonieuse de champs, de forêts et de bourgs anciens. Le paysage invite au voyage lent, avec une lecture facile des tracés historiques. Ces territoires sont, dès le Moyen Âge, un espace de passage essentiel entre Bavière, Suisse et Bourgogne, emprunté par les marchands comme par les délégations impériales.

L'arrivée au-dessus du **lac de Constance** marque un temps fort du vol. Le plan d'eau apparaît progressivement, vaste et lumineux, bordé de villes et de vignobles. Le survol de Constance permet d'apprécier la ville dans son ensemble : centre historique dense, port, rives aménagées et arrière-pays viticole. Constance est déjà, au XIIe siècle, une cité importante de l'Empire, siège épiscopal et carrefour commercial. Aujourd'hui, elle séduit par son cadre lacustre, son patrimoine médiéval bien conservé et son ambiance très ouverte sur l'eau, ce qui en fait une étape touristique particulièrement attractive.

Nous y déjeunerons sur l'aérodrome d'étape, **Radolfzell-Stahringen** puisque l'aérodrome de Constance... est interdit aux autogires. Nous ferons dans le convivial et le simple, pour économiser les temps de transport : la **Pizzeria Ristorante Flugplatz**. La carte est généreuse et prometteuse !



En quittant le lac, le vol se poursuit vers le sud-ouest. Le paysage change progressivement, annonçant l'approche du Jura. Les plateaux s'élèvent légèrement, les forêts deviennent plus présentes, les vallées se creusent. Cette zone de transition a longtemps servi de frontière naturelle et politique au sein de l'Empire, tout en restant un axe de circulation actif entre mondes germanique et franc.

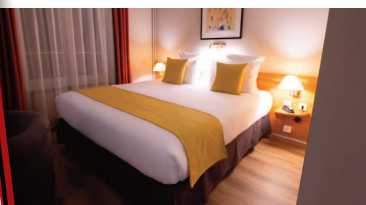
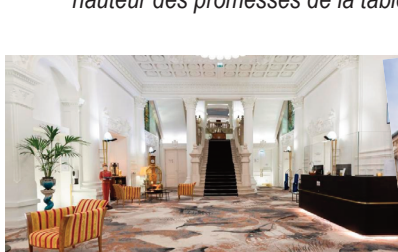
L'approche finale vers **Belfort** offre une lecture claire du célèbre passage entre Vosges et Jura. La citadelle domine la ville, rappelant le rôle stratégique du site depuis le Moyen Âge. L'atterrissage s'effectue dans un environnement urbanisé mais encore très lisible, marqué par cette fonction de verrou géographique. Le Lion de Belfort en témoigne...

Ce vol entre Bad Endorf, Constance et Belfort relie plaines, grands lacs et zones de passage majeures. À bord d'un autogire, il prend des allures de grand itinéraire européen, mêlant douceur des paysages, étapes touristiques de premier plan et héritage médiéval encore profondément inscrit dans le territoire.

#_ Étape finale au **Grand hôtel du Tonneau d'Or**. Bel Hôtel 4* disposant de vastes chambres au petit-déjeuner réputé, un buffet continental est servi avec des spécialités locales, des viennoiseries fraîches, des crêpes, du fromage, des fruits et des jus. Une salle de sport pour les plus courageux...



#_ Dîner de clôture en centre-ville, dans l'une des meilleures tables de Belfort, le **Caveau de Belfort**, situé dans la vieille ville historique de Belfort, au pied du majestueux Lion de Belfort et à proximité de la porte de Brisach. C'est un authentique caveau en sous-sol, où les pierres de grès apparentes et les anciennes poutres en bois créent une ambiance unique et chaleureuse. La carte met en avant les délices de la région alsacienne, avec des plats emblématiques tels que la choucroute garnie, le jarret de porc braisé et le Kougelhopt glacé, le tout en mettant en avant les producteurs de notre région à travers le choix de nos fournisseurs. La carte des vins est à la hauteur des promesses de la table...



Frédéric Barberousse ...d'un même empire naît l'Europe des Alpes



Amis Pilotes, lorsque vos appareils Afranchiront la ligne argentée des Alpes, souvenez-vous que ces montagnes furent jadis la colonne vertébrale d'un empire rêvé par un homme : **Frédéric Barberousse**. En les unissant sous une même autorité, il voulut donner à l'Europe centrale la forme d'un arc impérial, tendu entre la mer et les forêts, entre la lagune et le Danube.

Sous vos ailes, s'étendent les terres qu'il parcourut sans relâche : **Venise**, ouverte sur l'Orient, dont les clochers surgissent de l'eau comme des voiles figées dans le temps ; **Vienne**, assise au cœur du continent, où se mêlaient déjà la rigueur germanique et l'élan latin ; **Prague** enfin, la cité aux cent tours, gardienne des brumes de Bohême, symbole d'un peuple à la fois slave et européen.

En reliant ces villes, Barberousse tissa plus qu'un empire : il fit naître une conscience commune. Les cols alpins qu'il fit sécuriser devinrent des voies de vie, où les marchands, les moines et les soldats portaient le même souffle d'unité. Aujourd'hui encore, les routes, les langues et les cultures suivent le tracé invisible de ce rêve impérial.

Depuis vos cockpits, vous apercevrez ce qu'il entrevoyait du sol : un monde où les différences ne séparent pas, mais se relient par la majesté des montagnes et la force des fleuves. L'esprit de Barberousse, immortel dans la mémoire des peuples alpins, veille encore sur ces paysages. Et quand la lumière du soir glisse sur les sommets, souvenez-vous que sous cette beauté, il voulut bâtir l'harmonie entre Venise la libre, Vienne la forte et Prague la sage — un empire d'altitude et d'unité.

Les Alpes vous tendent les bras !

Les Alpes vous tendent les bras. L'aventure commence à Gray, au cœur de la Bourgogne, où la Saône trace son sillon paisible entre collines et bocages. Dès le décollage, la campagne se déploie en damier : champs dorés, haies vertes, villages groupés autour de leurs clochers. Le vol suit la vallée jusqu'à Bourg-en-Bresse, où la plaine s'élargit avant que n'apparaissent les collines du Bugey, seuil des Alpes. Le relief se creuse, les forêts s'épaississent, les lacs se parent de reflets d'argent. La lumière devient plus vive. Gap surgit alors, nichée entre prairies et montagnes, porte ouverte sur les sommets du sud.

Des Hautes-Alpes au Piémont. Depuis Gap-Tallard, cap au sud-est. Le vol longe la Durance, contourne le Dévoluy, puis gagne en altitude pour franchir les premiers cols. Les crêtes se resserrent, les vallées s'enfoncent : falaises, lacs glaciaires, forêts sombres. Au-dessus du Mercantour, la montagne s'impose dans toute sa puissance. À la frontière italienne, le décor s'adoucit : vignes, villages perchés, lumière dorée. Les collines du Langhe apparaissent ; Albaretto della Torre, entre vignes et toits de pierre, marque la transition vers la douceur piémontaise.

Du Piémont à la mer. Cap à l'est. En quittant les collines du Langhe, on rejoint la vaste plaine du Pô, sillonnée de canaux et de villages. À mesure que l'on avance, les Préalpes se dessinent au nord. Puis soudain, la lumière s'étale : voici la lagune de Venise, miroir éclatant entre terre et mer. L'approche visuelle est inoubliable : îles fines, canaux étincelants, toits rouges et campaniles. Un lieu hors du temps où nous passerons l'après-midi et la matinée suivante.

Vers la Slovénie. Depuis Venise, cap au nord-est. Le vol traverse la plaine du Frioul, avant que les Alpes juliennes ne dressent leur rempart. En Slovénie, le paysage se resserre : vallées encaissées, forêts denses, lacs profonds. Contournant Ljubljana, la route mène à Celje, cité entourée de collines et de champs. C'est l'Europe centrale dans toute sa variété, entre mer et montagne.

Des vallées slovènes à la plaine du Danube. Cap au nord-ouest. Depuis Celje, le vol suit la Savinja, puis la Drave à hauteur de Maribor, excellent repère vers la frontière autrichienne. En Styrie, la campagne s'ordonne : champs, forêts, villages aux toits rouges. Plus au nord, Graz se distingue par sa colline du Schlossberg. La traversée du Semmering ouvre la voie vers la plaine du Danube, où Vienne se dresse, majestueuse et claire. Ce vol relie la montagne slovène à la capitale impériale, suivant les vallées centrales d'Europe.

De l'Autriche à la Bohême. Après une halte d'une journée à Vienne, cap au nord-ouest. Le Danube guide d'abord le vol, avant les collines viticoles de Basse-Autriche. La Waldviertel, plus boisée, annonce la frontière tchèque. En Bohême du Sud, České Budějovice offre ses toits rouges et ses étangs. En suivant la Vltava, la rivière conduit naturellement à Prague, joyau posé dans une boucle du fleuve, dominé par son château et ses tours.

De Prague à la Bavière. Depuis Točná, cap à l'ouest-sud-ouest. Le vol longe la Vltava, puis les plateaux de Bohême centrale. Le relief s'accentue vers Pilsen, puis la Šumava marque la frontière avec la Bavière. La descente s'effectue dans un décor ordonné : villages alignés, champs géométriques, routes droites. L'atterrissage à Eggenfelden se fait au cœur d'une campagne tranquille.

La grande boucle alpine. Cap au sud-est. Le vol survole la campagne bavaroise avant de gagner les montagnes. En longeant le Chiemsee, la vue s'ouvre sur les Alpes autrichiennes. La vallée de Saalfelden conduit à Zell am See, lac rond serti de cimes enneigées. Puis le cap au nord-ouest ramène vers Antdorf, entre prairies et forêts claires.

Retour par le lac de Constance. Dernier tronçon : d'Antdorf, cap à l'ouest-sud-ouest. Le vol suit les contreforts alpins jusqu'à Kempten, puis s'élance au-dessus du lac de Constance. Le Bodensee est un moment suspendu : montagnes au sud, vergers et villages allemands au nord. En suivant la rive occidentale, on rejoint la vallée du Rhin supérieur après les plus beaux châteaux de Bavière. Le fleuve guide le vol entre Forêt-Noire et Vosges, jusqu'aux plaines d'Alsace et de Franche-Comté. Enfin, Gray réapparaît sur la Saône, paisible et familière : le cercle est bouclé.

L'esprit du vol. Ce périple relie six pays et une mosaïque de cultures nées de la même civilisation. Il invite à survoler l'Europe autrement : lire le relief, suivre les rivières, comprendre les paysages. Plaisir du vol en solitaire ou en patrouille, convivialité des escales, beauté des sites d'accueil — tout est pensé pour que le ciel soit votre seul horizon. Logistique, organisation du ravitaillement en carburant, hébergements, repas : tout est pris en charge pour que vous profitiez pleinement de l'aventure.

Si ce voyage vous attire, si vous partagez l'esprit du vol libre et curieux, contactez notre association pour vous préinscrire. Entre Saône et Danube, entre l'azur et les sommets, l'Europe vous attend. Contactez notre association pour vous préinscrire et participer à cette traversée unique des Alpes et de l'Europe. À très vite, quelque part entre la Saône et le Danube, entre le bleu du ciel et la lumière des sommets.



1155 - Naissance
de Frédéric Barberousse
#_ 870^e anniversaire

__RÈGLEMENT GÉNÉRAL__

17

Tour d'Europe 2026



L'Association « **Commun'Vol** » organise du 14 au 25 mai 2026, un voyage aérien dit **Rallye Frédéric Barberousse — Tour d'Europe 2026**, au départ de l'aérodrome de Gray [LFEV]. Ce document en définit les conditions contractuelles :

- #_ 2.1 Définition contractuelle du **Rallye Barberousse - Tour d'Europe 2026**
- #_ 2.2 Relations entre l'association « **Commun'vol** » et ses participants :
 - 2.2.1 Rôle, devoirs et responsabilités d'« **Commun'vol** »
 - 2.2.2 Rôle, devoirs et responsabilités de chaque participant inscrit
- #_ 2.3 Pièces à produire
- #_ 2.4 Clauses d'annulation
- #_ 2.5 Montant de l'inscription

2.1 Définition contractuelle du Rallye Barberousse

Le **Rallye Barberousse** débutera le 14 mai 2026 à partir de 15 heures par le rassemblement des machines sur le terrain de Gray Saint Adrien [LFEV].
Il sera clôturé le 25 mai 2026 sur le même aérodrome.

2.2 Relations entre l'association « commun'vol » et ses participants

2.2.1 Rôles, devoirs et responsabilités de « Commun'Vol »

L'organisation se chargera sur le circuit :

#_ Généralités

- #_ À la base de départ, de l'accueil des pilotes ULM et de leurs passagers ou copilotes à dater du 14 mai 2026 après midi.
- #_ De l'obtention des autorisations nécessaires à la bonne réalisation du rallye.
- #_ D'assurer la logistique et l'accueil sur les terrains du parcours, permettant un bon déroulement du rallye.
- #_ De l'organisation de l'avitaillement.
- #_ De la mise à disposition selon la disponibilité et ce durant le parcours, des informations météorologiques d'observation et de prévisions.
- #_ Des informations techniques, par le directeur des vols, destinées à la bonne réalisation et conduite des vols entre les étapes.

#_ Repas. Tous les repas sont compris, avec une soirée de clôture.

[Petit-déjeuner, repas champêtre le midi, repas convivial le soir].

NB : les boissons ne sont pas comprises.
Pas de boissons alcoolisées durant le repas du midi.

#_ Hébergement. Sur tout le parcours, en hôtel en chambre double/Twin (si besoin de chambre single et si dispos à l'hôtel d'étape, à décider sur place aux frais du demandeur).

#_ Assistance.

- #_ Les **bagages** seront pris en charge par l'association à partir de l'aérodrome de Gray Saint Adrien [LFEV] et au retour, à l'arrivée sur ce même terrain [LFEV], le 24 mai.
- #_ Le **transport** entre l'aérodrome, l'hôtel et le restaurant, lors des étapes du soir pendant le rallye pour tous et toutes.
- #_ **Ravitaillement du carburant** (SP98, 100ll ou Super+) aux étapes intermédiaires et aux étapes du soir sur les terrains étapes durant le Rallye. **NB** : les frais de carburant restent à la charge des pilotes.
- #_ Récupération en campagne (selon accessibilité) : aide possible de l'Association « **Commun'Vol** », mais reste sous la responsabilité et à la charge de l'équipage concerné, sur le parcours des étapes du rallye.



Association Commun'Vol

Association Loi 1901 à but non lucratif
Déclaration au Journal Officiel 156/51 - n°1496
N° SIRET : 939.423.521.00011
RNA W622010264

Siège Social

146, Rue de l'église à Chocques
F- 62920 [Pas de Calais – France]
www.communvol.fr – contact@communvol.fr

BIC CCBPFRPLIL

IBAN FR76 1350 7001 2332 2208 4211 384

#_Navigation

#_Les participants inscrits recevront un flight-book, indiquant les repères de navigation pour chaque jour du rallye (Terrain de départ et d'arrivée, proposition de tracé, points remarquables sur le tracé proposé, restaurants et hôtels réservés).

#_Le directeur des vols ou le responsable de l'organisation du rallye se réservent le droit d'exclure du rallye, tout pilote qui d'une manière volontaire enfreindrait les règles de vol, ne respecterait pas les consignes de vol et de sécurité données ou montrerait un comportement dangereux.

#_En outre l'organisation se réserve le droit, jusqu'au dernier moment précédant les étapes, de prescrire toutes mesures qu'elle jugerait utiles ou impératives à la sécurité des vols. Ce que s'oblige à respecter sans réserve tout participant.

#_L'organisation se réserve le droit, avant le départ de chaque étape du rallye, de s'opposer au départ du rallye, au décollage d'une machine qui ne présenterait pas un niveau de sécurité suffisant, pour la réalisation de la totalité du rallye.

2.2.2 Rôle, devoirs et responsabilités de chaque participant inscrit au Rallye

#_Chaque commandant de bord reste pleinement responsable de la conduite de son vol, du choix de son itinéraire et du respect des règles de vol applicables. Les seules contraintes imposées par l'organisation sont de respecter les terrains prévus pour les posés, sauf empêchement technique ou météo.

#_Le commandant de bord de chaque appareil ULM conserve seul la totalité de la responsabilité de respecter dans le cadre des lois et des règlements en vigueur dans le pays survolé, les prescriptions techniques du constructeur de son ULM et de l'emport de matériel supplémentaire pour son arrimage au sol.

#_Tout sera fait par le commandant de bord, pour éviter de causer quelque incident ou accident que ce soit.

#_Tout participant au rallye, que ce soit en tant que pilote, copilote ou passager, renonce à tout recours contre l'association, les organisateurs du rallye et leurs assureurs.

L'association entend rappeler les limites de ses interventions et de ses obligations, dans le domaine de la sécurité et ne saurait en rien se substituer aux prérogatives, exigences et obligations qui incombent au seul commandant de bord.

#_À ce sujet, l'attention de tous les participants est attirée sur l'impérative nécessité que chacun des équipages soit équipé, en complément des équipements légalement rendus obligatoires, d'une radio en 8,33 MHz, d'un transpondeur, d'un GPS en état de marche, d'un PLB homologué et d'une application SafeSky avec un compte actif. Le vol maritime impose l'équipement adapté, dont gilet de sauvetage et balise.

L'absence d'un seul de ces éléments de sécurité au rassemblement de départ peut entraîner l'annulation pure et simple d'une inscription sans qu'aucun remboursement ne soit exigible.

Le pilote commandant de bord reste à tout moment seul responsable de la conduite et de la poursuite de son vol, dans le strict respect des règles du vol VFR.

#_Il se doit d'annuler son vol, de se poser ou de se dérouter si les conditions VFR ne sont plus réunies.

#_Le commandant de bord ne pourra en aucun cas, sous prétexte de sa participation au rallye, rendre responsable l'organisation des conséquences d'infractions aux règles de l'air, d'un déroutement ou de tout atterrissage prévu ou non, et de manière générale de toute décision relative au vol, qui reste sous la seule responsabilité du Commandant de bord.

#_Chaque participant décide seul d'entreprendre les vols envisagés et d'assumer les risques qui leur sont liés, indépendamment des avis qui seront fournis par l'organisation, pouvant aller jusqu'à la décision d'interruption du rallye, notamment pour cause météorologique.

#_Chaque pilote commandant de bord demeure donc, conformément à la réglementation aéronautique, le seul responsable de la décision d'engager chaque vol à la lecture des prévisions météorologiques. Il devra en toute hypothèse avoir pris connaissance personnellement de celles-ci.

#_Le commandant de bord doit être en règle vis-à-vis de la réglementation aérienne. Il doit avoir à bord, notamment, toute la documentation réglementaire (papiers de la machine, moyens de navigation et informations météorologiques).

#_Le commandant de bord doit être majeur et doit posséder les licences et qualifications requises pour la machine qu'il pilote. Le navigateur, copilote ou simple passager n'est pas tenu de posséder une licence de pilote, il peut être mineur avec accord parental.

#_Tout participant au rallye (pilote, co-pilote ou passager) doit être adhérent de la FFPLUM sur l'ensemble de la période du Rallye.

#_Tout pilote doit avoir une assurance responsabilité civile en cours de validité durant le rallye.





1155 - Naissance
de Frédéric Barberousse
#_ 870^e anniversaire

L'absorption de boisson alcoolisée ou toute substance illicite, par les pilotes, copilotes ou passagers, est interdite durant la journée de vol, en particulier lors des déjeuners sur les terrains d'étapes intermédiaires.

2.3 Pièces à fournir

Vous devrez présenter les documents originaux administratifs aéronautiques suivants :

- #_ Carte Jaune de la machine engagée.
- #_ Fiche d'Identification de la machine engagée.
- #_ LSA de la machine engagée à jour (attention à la date de validité)
- #_ Brevet de Pilote ULM avec la mention radio téléphonie et l'emport passager pour les biplaces.
- #_ Adhésion 2026 à la FFPLUM
- #_ Assurance RC pilote ULM obligatoire à jour couvrant la période considérée.
- #_ Assurance rapatriement de type Europe Assistance ou autre obligatoire (vérifiez si votre CB honore cette prestation avec votre banque).
- #_ Brevet ULM pour les copilotes susceptibles de piloter ainsi que leur assurance RC pilote ULM à jour pour la période considérée.
- #_ Accusé de Réception de l'aptitude au vol de la machine.

Si vous louez l'ULM que vous engagez, exigez que l'on vous en confie les documents originaux.

2.4 Montant de l'inscription

Le montant de l'inscription au rallye est de **2 700 € par machine et 2 600 € pour les copilotes ou accompagnants, dont 1 000 € d'arrhes à verser pour valider les inscriptions**, le solde de 1 700 ou 1 600 € intervenant **au plus tard le 15 mars** avec la remise du *Flight Book*.

Les participants au Rallye Ader 2025 bénéficient d'une remise de 100 € sur ces tarifs, applicable au solde.

Le présent document est à avaliser et à signer, par toute personne participant au rallye (pilote, copilote ou passager). Chaque signataire reconnaît sans réserve, accepter les termes du présent document intitulé « règlement général ».

#_NB : La participation au rallye est réservée aux adhérents de l'association *Commun'Vol* à jour de cotisation pour l'année 2026.

2.5 Clauses d'annulation

Pour toute annulation à l'initiative du participant intervenant avant 31 mars 2026, l'Association « Commun'Vol » remboursera **80 % de votre engagement**, uniquement en cas de force majeure tel que casse totale du matériel inscrit, hospitalisation perso ou grave circonstances familiales, par exemple.

Entre le 1^{er} et le 30 avril, pour ces mêmes motifs, l'association « Commun'vol » remboursera **50 % de votre engagement**.

À partir du 1^{er} mai, toute annulation ne donnera lieu à aucun remboursement de la part de l'association "Commun'vol", même pour cause météo.

Dans ce dernier cas, un report des dates et/ou un changement d'itinéraire à la discrétion de l'association « Commun'vol » restera possible.



#_Date ___/___/___

#_Lieu _____

#_Nom _____

#_Prénom _____

#_Signature

Signature précédée
de la mention manuscrite
« Bon pour inscription au Rallye »

Je reconnais avoir pris connaissance de l'ensemble du règlement général, aux pages n° 17, 18, & 19 des présentes.

Fait en deux exemplaires.

#_ Le formulaire sur le livret à conserver par le participant
#_ Le formulaire libre à retourner à l'Association « Commun'Vol »



CONTACT | Rallye Barberousse 2026

Laurent TRIZAC | contact@communvol.fr | +33 608 071 998
Gilles ARNAUD | secretariat@communvol.fr | +33 680 069 389

Association Commun'Vol | 146, Rue de l'église à Chocques | F- 62 920 [Pas de Calais – France]



1155 - Naissance
de Frédéric Barberousse
#_870^e anniversaire



Pages 6 à 15
réservées aux inscrits.

infos.