



Les
Iles

#2026

du 9 au 11 octobre



les Anglo-Normandes

Raid sur les

Week-end 9 au 11 octobre

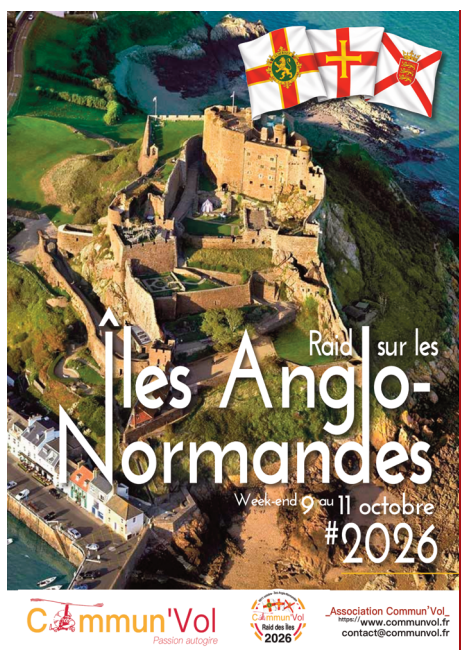
PRÉSENTATION

Le but du présent document * est de présenter
le Raid des Îles 2026
auprès des différents acteurs et partenaires de l'événement :

- _ 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 Raid des Îles 2026 pour De la Normandie continentale à la Normandie insulaire



À quelques milles des côtes françaises, les îles Anglo-Normandes offrent un étonnant dépaysement entre falaises sauvages, criques secrètes, ports pittoresques et jardins baignés par la douceur du Gulf Stream. Jersey, Guernesey, Aurigny, Sercq et Herm composent un archipel au charme singulier, où traditions insulaires et héritage normand se mêlent depuis près d'un millénaire.

Car, **contrairement à une idée répandue, ces îles ne sont « ni anglaises ni françaises »**. Elles ne font pas partie du Royaume-Uni et constituent des dépendances autonomes de la Couronne britannique. Leur histoire remonte au duché de Normandie : lorsque Guillaume le Conquérant devint roi d'Angleterre en 1066, elles demeurèrent attachées à la Couronne en sa qualité de successeur des ducs de Normandie. Aujourd'hui encore, la tradition insulaire aime ainsi porter le toast : « **The King, our Duke!** », rappelant symboliquement le lien avec le duc de Normandie.

Visiter les îles Anglo-Normandes, c'est donc découvrir une terre profondément insulaire, britannique par certains usages, française par proximité, mais « **normande par son histoire et son identité** ».

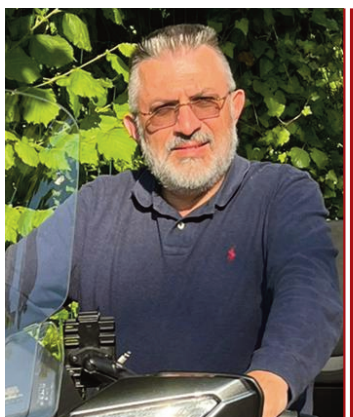
CONTACT | Raid des Îles 2026

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]



L'ÉDITO



Laurent Trizac
#_ Président de Commun'Vol

N'ayant pas trouvé dans les divers raids existants un raid 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 redécouvrir la beauté des diverses régions de notre pays. Ce fut le **Rallye Clément Ader**, expérience humaine et aéronautique qui nous a comblés plus que nous l'attendions. Les pilotes qui nous ont fait confiance ont partagé cet avis... et sont revenus pour le Rallye Baberousse 2026 qui aurait eu **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. Les conditions météo défavorables nous ont empêchés de parcourir l'Europe de Frédéric Barberousse... Il n'est que reporté à 2027...

Certains de nos adhérents nous ont demandé d'organiser des **Week-End**, tout au long de l'année. Plus courts que nos rallyes, ces raids auront pour destination des événements particuliers ou simplement des destinations de choix. Ce fut le cas pour le **Raid Bedford** en juin, où Commun'Vol a décidé de partir à l'assaut du Royaume-Uni pour apporter sa contribution au **Gyro Record Breaker 2026** de la **British Rotorcraft Association** qui voulait battre son propre record de 71 gyros atterrissant en huit heures sur l'aérodrome de Old Warden en 2022. Pari réussi, avec 88 appareils présents, dont 13 équipages venus avec *Commun'Vol* !

À la veille du millénaire de la naissance de **Guillaume le Conquérant en 2027**, un week-end similaire reliant la Normandie continentale à la Normandie insulaire nous semblait être une bonne idée... **Voici donc le Rallye des Îles !**

Laurent T.



Raid des Îles :

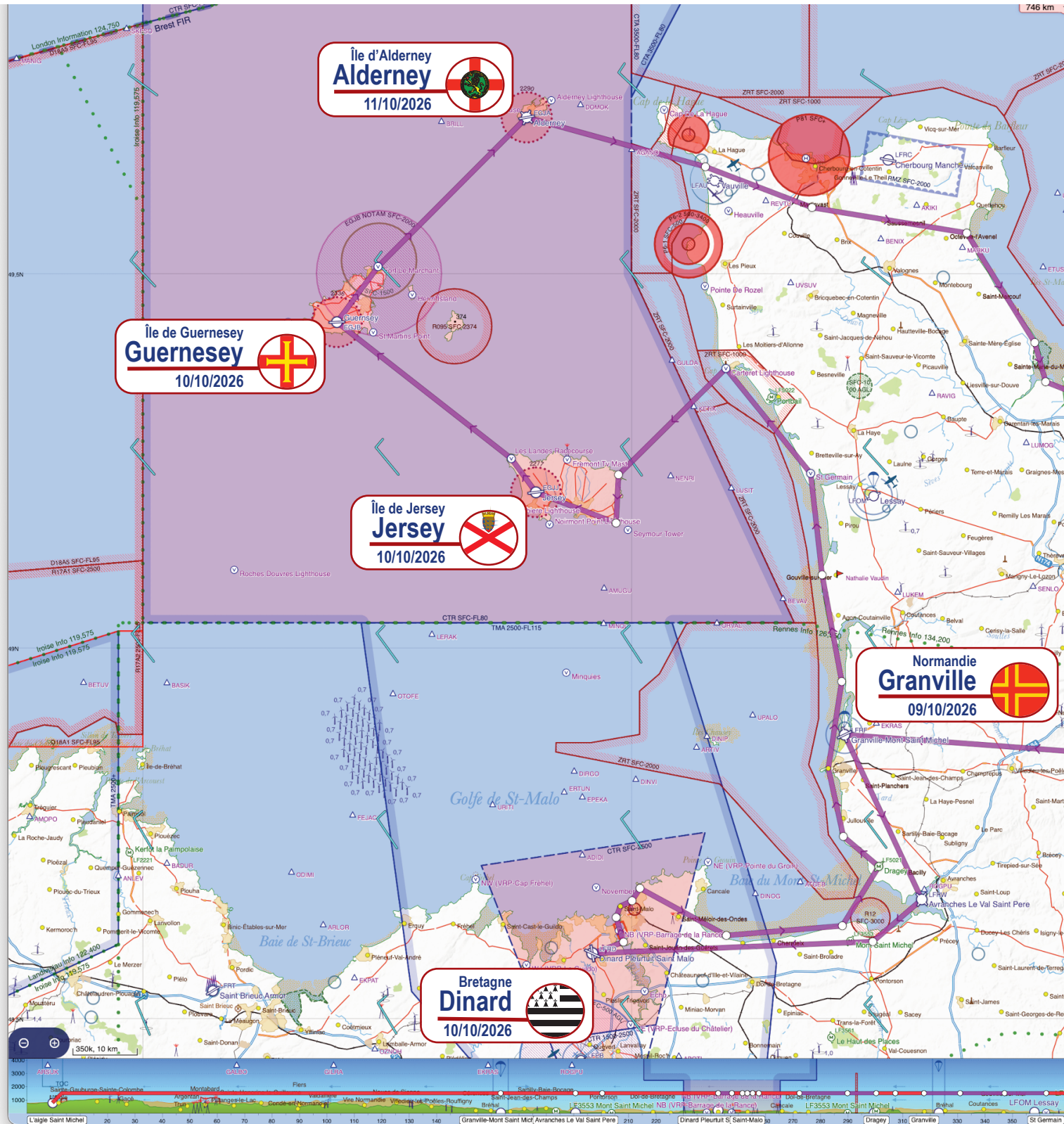
#_ **Vendredi 9 octobre 2026 : L'Aigle, Granville**

#_ **Samedi 10 : Granville, Dinard, Jersey, Guernesey**

#_ **Dimanche 11 : Guernesey, Alderney, Caen, L'Aigle**



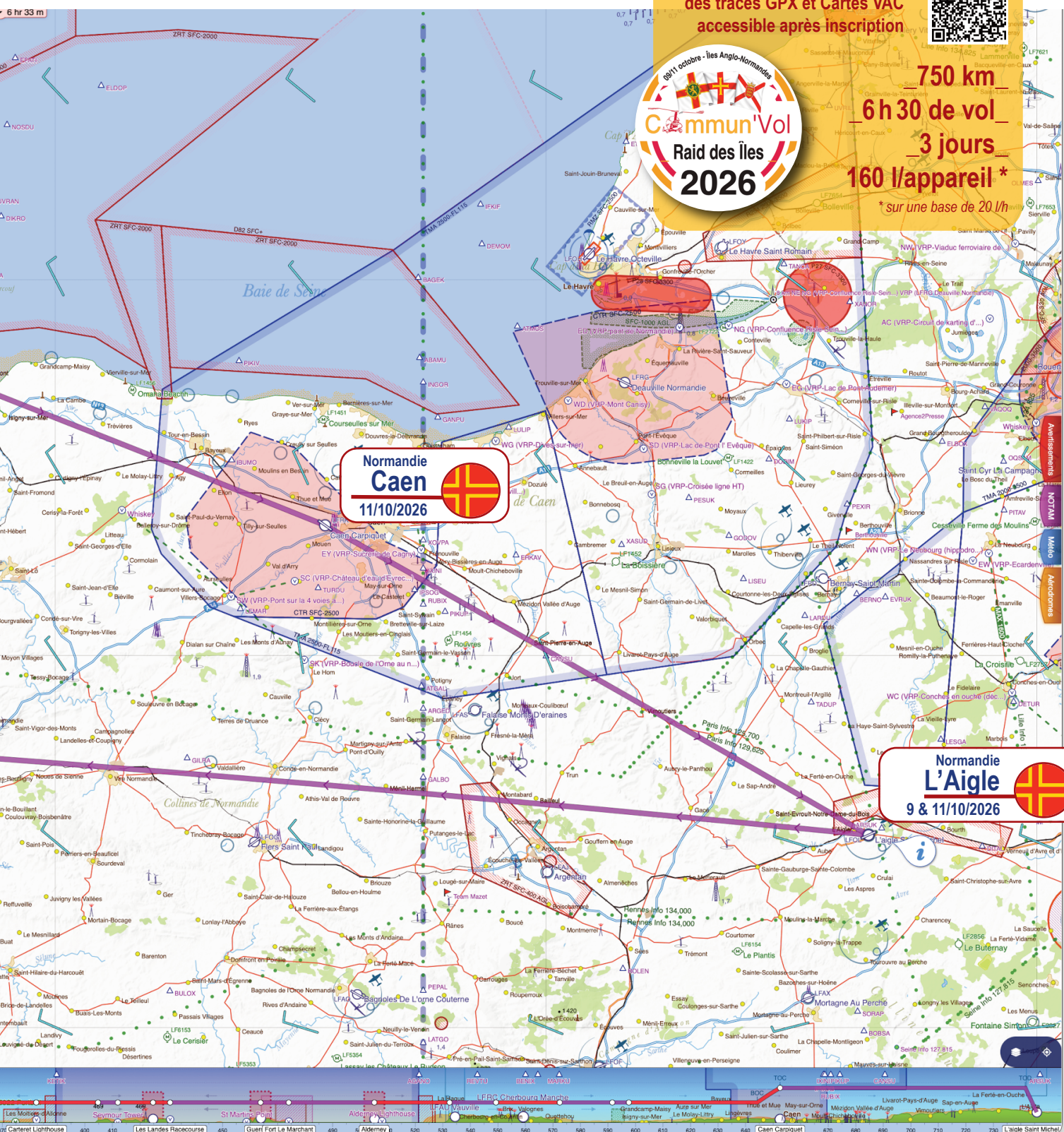
En cas de météo défavorable, ou autre événement majeur, le raid sera annulé.



Parcours

#J1_ 09/10/2026 L'Aigle — Aérodrôme
Granville — Aérodrôme

#J2_ 13/06/2026 Granville — Aérodrôme
Dinard — Aérodrôme
Jersey — Aérodrôme
Guernsey — Aérodrôme



LFOL
LFRF

Rassemblement & Déjeuner
Soirée Étape

LFRF
LFRD
EGJJ
EGJB

Dédouanement FR
Dédouanement UK & Déjeuner
Soirée Étape

#J3_ 14/06/2026

Guernsey — Aérodrome
Alderney — Aérodrome
Caen — Aérodrome
L'Aigle — Aérodrome

EGJB
EGJA
LFRK
LFOL

Dédouanement UK
Dédouanement FR
Déjeuner
Dispersion



J1
09/10/2026

Étape 1 – 165 km, 1h30 - 30 l.

L'Aigle / Granville

C'est à **L'Aigle**, dans l'Orne, que nous nous retrouverons pour ce Raid des Îles ! Connue de beaucoup d'entre nous pour son Club ULM accueillant et son Président, Michel, acteur de premier plan de notre association, l'Aigle est installée dans la vallée de la Risle, aux confins du Pays d'Ouche. Elle appartient à cette Normandie intérieure faite de petites cités, de terres agricoles, de forêts et de vallées discrètes. Ici, rien n'annonce encore **la Manche, The Norman Channel**. Elle se trouve pourtant au cœur de notre escapade.



Après les préparatifs et le briefing... et un déjeuner un peu éloigné de la gastronomie normande au restaurant chinois le *LuckyGrill*, nous quitterons successivement le terrain avant de nous regrouper pour une lente progression vers l'ouest. À l'altitude habituelle de nos machines, le paysage conserve une étonnante proximité. On ne domine pas vraiment la campagne : on la parcourt. Les fermes, les villages, les clochers et les chemins restent parfaitement lisibles, tandis que le bocage forme sous les appareils un immense réseau de parcelles irrégulières.

Cette première étape est une traversée de la Normandie rurale. Les grandes cultures du **Pays d'Ouche** cèdent progressivement la place aux prairies, aux vallons et aux bois. Autour des bourgs, les églises signalent des implantations parfois millénaires. Châteaux, manoirs et corps de ferme rappellent une région longtemps organisée autour de petites seigneuries et de domaines agricoles. Vue d'en haut, la Normandie apparaît moins comme une succession de paysages que comme un territoire patiemment façonné par des siècles d'activité humaine.

En poursuivant vers l'ouest, le relief se marque davantage. Les vallées découpent le plateau, les rivières serpentent entre les prairies et le bocage devient plus dense. Selon la route retenue, les horizons du pays d'Argentan, du Bocage ornaï puis ceux du sud du Calvados accompagnent le vol. Plus loin commence cette Normandie occidentale où l'habitat se disperse et où les parcelles semblent enfermées dans un labyrinthe de haies.

Puis vient un moment attendu de tous les pilotes : l'apparition de la mer. D'abord simple changement de lumière à l'horizon, elle finit par occuper tout l'ouest. Le bleu de la Manche succède aux verts du bocage et donne soudain une autre dimension au voyage.



Granville se reconnaît à son promontoire rocheux avançant dans la mer. La Haute Ville, ceinte de remparts, domine le port et rappelle le passé maritime et militaire de cette ancienne cité corsaire. Dès le XVI^e siècle, Granville regarde vers le large ; ses marins participent à la grande pêche, à la course et au commerce maritime. Plus tard, la ville devient également une station balnéaire recherchée. Depuis un autogire, sa géographie se comprend immédiatement : d'un côté la ville et son port, de l'autre l'immensité maritime. Au large se dessine, lorsque la visibilité le permet, l'archipel de Chausey, sentinelle granvillaise posée sur une mer dont les marées comptent parmi les plus importantes d'Europe.

Après une journée presque entièrement terrestre, l'arrivée à Granville constitue donc une frontière naturelle. Derrière nous, la Normandie des terres ; devant, la Normandie maritime et, au-delà de l'horizon, les îles qui seront au cœur de notre deuxième journée.

Nous passerons notre après-midi et notre soirée face à la mer, sur la côte normande, au **Relais des Îles** à Coudeville-Plage. Une halte privilégiée dans un environnement maritime préservé, à quelques pas de la plage. Son emplacement invite à profiter pleinement des lumières et des paysages de la Manche. **L'hôtel abrite également un restaurant tourné vers les saveurs de la mer et les produits du terroir normand.** Une adresse idéale pour conjuguer horizon marin, calme et gastronomie.





J2
10/10/2026

Étape 2 – 80 km, 0 h 40 - 20 l.

Étape 3 – 180 km, 1 h 40 - 35 l.

Étape 4 – 40 km, 0 h 30 - 20 l.



Granville / Dinard / Jersey / Guernesey

La deuxième journée change profondément la nature du voyage. Il ne s'agit plus seulement de suivre les paysages : il faut désormais composer avec la mer, les espaces aériens, les procédures internationales, les horaires et une météo dont l'évolution au-dessus de la Manche mérite toujours une attention particulière.

Depuis **Granville**, l'escadrille met d'abord le cap vers **Dinard**, étape administrative nécessaire à notre itinéraire. Le vol suit une partie de la côte occidentale normande puis s'approche de la Bretagne. Depuis les airs, la transition entre les deux régions est moins brutale que ne le laisseraient penser les frontières administratives. Même découpage bocager, même présence du granit, mêmes villages tournés vers la mer : les paysages racontent une longue histoire commune faite d'échanges, mais aussi de rivalités.

Après l'escale et les formalités, les appareils reprennent leur route vers le nord : Dinard s'étend face à Saint-Malo — ville viking ! —, de l'autre côté de l'estuaire de la Rance que nous remonterons pour ses paysages magnifiques, avant de retrouver le Cotentin et gagner la région de **Carteret**, choisie comme point de départ de la traversée vers Jersey. La côte se termine ici par le cap de Carteret, face à un horizon qui n'est déjà plus tout à fait vide, Jersey se devine au large.

Pour une escadrille d'autogires, quitter la côte possède toujours une saveur particulière. Le trait du rivage glisse derrière les empannages et, pendant quelques minutes, il ne reste plus sous les appareils que la Manche. L'altitude, les distances entre machines, la navigation et la surveillance des paramètres prennent naturellement une importance accrue. Pourtant, cette traversée est aussi l'un des moments les plus contemplatifs du voyage. La surface de la mer change constamment avec la lumière ; cargos, voiliers, bateaux de pêche et récif des Écrehous donnent l'échelle de cet espace qui, depuis des siècles, est moins une frontière qu'une voie de circulation.

Jersey apparaît progressivement, avec ses falaises, ses plages et son plateau intérieur étonnamment verdoyant. La plus grande des îles Anglo-Normandes offre une juxtaposition remarquable de côtes rocheuses, de longues baies et de campagnes soigneusement cultivées.

L'escale du déjeuner – *Aux Ormes*, de Jersey – est aussi l'occasion de rappeler la singularité politique et historique de ces îles. Elles ne font pas partie du Royaume-Uni et ne sont évidemment pas françaises. Dépendances de la Couronne, elles possèdent leurs propres institutions et conservent un lien historique direct avec l'ancien duché de Normandie. Lorsque le duc Guillaume de Normandie conquiert l'Angleterre en 1066, les îles appartenaient déjà à son duché. Après la perte de la Normandie continentale par le roi Jean au début du XIII^e siècle, elles demeurèrent fidèles à la Couronne. Cette histoire explique une impression que le voyage aérien rend particulièrement sensible : **en traversant la Manche, on ne quitte pas le monde normand**. Les noms de lieux, certains patronymes, le droit coutumier et les anciens parlers insulaires témoignent encore de cette continuité.

Après Jersey, l'escadrille reprend la mer en direction de **Guernesey**. Nouvelle traversée, mais paysage différent : îlots, récifs et courants rappellent combien la navigation dans ces eaux exigeait autrefois une connaissance intime des marées. Guernesey se révèle par ses falaises méridionales avant de laisser découvrir des paysages plus doux. Saint-Pierre-Port, étagée sur les pentes dominant son port, possède l'une des silhouettes urbaines les plus caractéristiques de l'archipel. La ville fut pendant des siècles un carrefour maritime entre Normandie, Bretagne et Angleterre. Victor Hugo y passa quinze années d'exil et y écrivit une partie majeure de son œuvre, depuis Hauteville House, face à cette mer qui relie autant qu'elle sépare.

La journée s'achève ainsi sur une île dont l'identité ne se résume ni à la proximité britannique ni à la proximité française. Guernesey possède sa propre histoire, mais celle-ci reste profondément enracinée dans le vieux monde normand dont notre escadrille suit, depuis la veille, les traces dispersées de part et d'autre de la Manche.

- # Situé à Saint-Brélade, dans l'ouest de Jersey, l'établissement **Les Ormes Clubroom** offre une halte agréable dans un environnement verdoyant, avec une belle vue sur le parcours de golf. Sa vaste terrasse permet de profiter du cadre aux beaux jours. La cuisine, décontractée et généreuse, propose une carte variée mêlant spécialités britanniques, produits de la mer, pizzas et plats adaptés à une escale conviviale. Une adresse sans prétention excessive, idéale pour un déjeuner détendu avant de reprendre notre vol.

- # Situé à Saint-Martin, dans le sud paisible de Guernesey, **Le Vilette Hotel** est installé au milieu de jardins et constitue un point de départ agréable pour découvrir les falaises et les paysages côtiers de l'île. L'établissement dispose également d'un espace de loisirs avec piscine intérieure chauffée. Son restaurant et son bistro proposent une cuisine d'inspiration anglaise et continentale, avec une place particulière accordée aux poissons et fruits de mer de Guernesey, notamment crabes, homards et coquilles Saint-Jacques. Une adresse conviviale pour conclure une journée de vol et goûter aux produits de l'île.





J2
10/10/2026

Étape 5 – 41 km, 0 h 20 - 15 l.
Étape 6 – 147 km, 1 h 05 - 25 l.
Étape 7 – 93 km, 0 h 45 - 19 l.



Guernesey / Aurigny / Caen / L'Aigle

Le troisième matin, la route s'oriente vers le nord-est. **En quittant Guernesey**, nous reprenons rapidement le large pour rejoindre **Aurigny — Alderney**, la plus septentrionale des principales îles Anglo-Normandes.

Le vol entre les deux îles offre une nouvelle lecture de l'archipel. La mer n'est jamais vide : rochers, îlots et passages étroits ponctuent la navigation. Aurigny finit par apparaître comme un petit territoire posé à proximité immédiate du Cotentin. L'île ne mesure que quelques kilomètres, mais sa position stratégique lui a donné une histoire disproportionnée par rapport à sa taille. Fortifiée à différentes époques pour contrôler les approches de la Manche, elle conserve de nombreux témoignages militaires. Le XIXe siècle y a laissé un ensemble impressionnant de forts britanniques ; la Seconde Guerre mondiale, durant laquelle les îles Anglo-Normandes furent le seul territoire dépendant de la Couronne britannique occupé par l'Allemagne, y a ajouté bunkers et ouvrages du Mur de l'Atlantique.



Depuis Aurigny, la côte française semble presque à portée de main. Le **raz Blanchard**, entre l'île et le **cap de la Hague**, est célèbre pour ses courants parmi les plus puissants d'Europe. Pour les marins, ce passage impose respect et calcul ; vu du ciel, les mouvements de la mer peuvent parfois en révéler les lignes et les turbulences. **La traversée vers le Cotentin est courte mais spectaculaire.** Devant l'escadrille surgissent les hautes falaises de La Hague, extrémité sauvage de la péninsule. Landes, caps rocheux et minuscules ports composent ici l'un des paysages les plus puissants de Normandie. La côte paraît découpée à grands coups dans le granit avant de s'adoucir progressivement, notre route s'infléchit vers le sud-est pour suivre le littoral normand en direction de **Caen**. C'est une étape particulièrement intéressante du voyage : après la pleine mer et les paysages insulaires, l'escadrille retrouve progressivement la longue façade orientale du Cotentin. Sous les appareils défilent caps, havres, plages et campagnes bocagères, avec cette lumière changeante propre aux côtes de la Manche.

En poursuivant vers l'est, le paysage prend une dimension historique particulière. Nous abordons les côtes du Débarquement de 1944, immense livre d'histoire visible depuis le ciel. *Utah*, puis *Omaha*, *Gold*, *Juno* et *Sword* jalonnent près de quatre-vingts kilomètres de rivage. Les plages aujourd'hui paisibles, les villages reconstruits, les vestiges de batteries et les ports rappellent l'ampleur de l'opération *Overlord* et les combats qui ouvrirent la voie à la libération de l'Europe occidentale. À proximité d'Arromanches, les restes du port artificiel Mulberry demeurent particulièrement saisissants vus depuis les airs.

La côte du Calvados se poursuit vers l'est, alternant falaises et longues plages. Peu à peu apparaît l'estuaire de l'Orne, qui marque l'approche de **Caen**. Après plusieurs heures passées entre îles, mer et rivages, l'escadrille retrouve pleinement le continent.

Après le **déjeuner au restaurant de l'AD** et les formalités douanières, il faut définitivement tourner le dos à la mer. Les autogires reprennent une dernière fois leur formation et mettent le cap vers l'est, en direction de **L'Aigle**. Le paysage change rapidement. Aux grandes perspectives littorales succèdent les terres agricoles de la plaine de Caen, puis une Normandie plus vallonnée. À mesure que nous progressons vers l'Orne, les haies se resserrent, les prairies réapparaissent et les villages retrouvent leur physionomie familière. Après deux jours passés à chercher les côtes, à franchir des détroits et à rejoindre des îles, cette dernière branche possède une atmosphère différente. Elle referme progressivement la boucle et permet de mesurer le chemin parcouru.



Ce circuit de trois jours révèle surtout une géographie que les cartes politiques ont tendance à faire oublier. Entre L'Aigle, Granville, Jersey, Guernesey, Aurigny et Cherbourg, nous avons franchi des frontières, changé de juridiction et traversé plusieurs fois la mer. Pourtant, le paysage et l'histoire racontent une remarquable continuité. **Les îles Anglo-Normandes ne sont pas un morceau d'Angleterre égaré devant les côtes françaises. Elles constituent des territoires insulaires originaux, héritiers d'une histoire qui remonte directement à l'ancien duché de Normandie.** De chaque côté de la Manche subsistent des noms, des architectures, des traditions maritimes et des souvenirs communs.

Lorsque l'escadrille retrouve finalement L'Aigle, le périple forme sur la carte une grande boucle entre terre et mer. Trois jours plus tôt, nous étions partis vers l'ouest à travers le bocage. Entre-temps, il y aura eu plusieurs centaines de kilomètres de campagne normande, des caps, des ports, trois îles, des détroits, des falaises et quatre traversées maritimes.

Plus qu'un simple circuit aérien, ce voyage aura surtout permis de parcourir, depuis le ciel, les deux rives d'un même héritage normand.





RÈGLEMENT GÉNÉRAL



L'Association « **Commun'Vol** » organise du 9 au 11 octobre 2026, un voyage aérien dit **Raid des Îles 2026**, au départ de l'aérodrome de L'Aigle [LFOL]. Ce document en définit les conditions contractuelles :

- #_ 2.1 Définition contractuelle du **Raid des Îles**
- #_ 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 Raid des Îles

Le **Raid des Îles** débutera le vendredi 9 octobre 2026 à partir de 11 heures par le rassemblement des machines sur le terrain de L'Aigle [LFOL].

Il sera clôturé le dimanche 11 octobre 2026 sur le même aérodrome (sauf pour les équipages qui souhaiteront quitter le Raid après le déjeuner à Caen-Carpiquet).

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 9 octobre 2026.
- #_ De l'obtention des autorisations nécessaires à la bonne réalisation du raid.
- #_ D'assurer la logistique et l'accueil sur les terrains du parcours, permettant un bon déroulement du raid.
- #_ 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 un déjeuner 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.

#_ Le **transport** entre l'aérodrome, l'hôtel et le restaurant, lors des étapes pendant le raid 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 Raid. **NB** : les frais de carburant restent à la charge des pilotes.

« **Commun'Vol** », mais reste sous la responsabilité et à la charge de l'équipage concerné, sur le parcours des étapes du raid.

#_ Navigation

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



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 CCBPFRPPLIL

IBAN FR76 1350 7001 2332 2208 4211 384

#_Le directeur des vols ou le responsable de l'organisation du raid se réservent le droit d'exclure du raid, 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 raid, de s'opposer au départ du raid, au décollage d'une machine qui ne présenterait pas un niveau de sécurité suffisant, pour la réalisation de la totalité du raid.

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

#_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'import 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 raid, que ce soit en tant que pilote, copilote ou passager, renonce à tout recours contre l'association, les organisateurs du raid 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 raid, 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 raid, 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 raid (pilote, co-pilote ou passager) doit être adhérent de la FFPLUM sur l'ensemble de la période du Raid.

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

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.

Vous devrez être en possession des documents suivants et nous en fournir des copies :

- #_Passeport en cours de validité avec ETA des *UK Visas and Immigration services*.

2.4 Montant de l'inscription

Le montant de l'inscription au raid est de **700 € par machine** et **600 € pour les copilotes ou accompagnants, dont 350 € d'arrhes à verser pour valider les inscriptions au plus tard fin août**, le solde de 350 € ou 250 € intervenant au plus tard fin septembre avec la remise du *Flight Book*.

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

#_NB : La participation au raid 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 le 4 octobre 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.

Au delà cette date, 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 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 Raid »

☐ Je reconnais avoir pris connaissance de l'ensemble du règlement général, aux pages n° 9, 10, & 11 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 | Raid des Îles 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]