



# RÈGLEMENT INTÉRIEUR de l'AEROCUB du ROUERGUE

Edition 2019, adopté par l'Assemblée Générale Ordinaire du 23 mars

## 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### 1.1 Application

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 17 des statuts de l'association, est applicable à tous les membres actifs et leur est opposable. Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux de l'association, publié sur le site internet de l'aéroclub, et mis à leur disposition sur simple demande. Après lecture du règlement, chaque adhérent du club signera la feuille d'émargement attestant de son adhésion pleine et entière. Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit.

### 1.2 Esprit associatif

L'aéro-club est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition. Chaque membre présent sur l'aérodrome doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres. Il doit œuvrer dans l'optique du bon fonctionnement de l'activité, ce qui comprend entre autres :

- la manipulation précautionneuse des aéronefs dans le hangar (de préférence par 2 personnes),
- la sécurité des avions, des locaux,
- le respect des règles élémentaires d'hygiène et de propreté des avions et des locaux.
- la participation aux tâches d'entretien et de nettoyage : hangar, avions, plate-forme...

### 1.3 Obligations générales de l'association et de ses membres

#### *Les obligations de l'association*

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont stipulées formellement par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens et diligences et non des obligations de résultat. Dès lors, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas

où il serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué. L'association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices responsabilité civile aéronefs pour chacun des avions qu'elle exploite. Ces polices peuvent être à tout instant consultées par les membres.

#### *Les obligations des membres de l'association*

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyens et de diligence.

Dès lors, les membres de l'association ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée. Par exception au précédent alinéa, les membres de l'association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation,
- dommage subi du fait de l'utilisation pour le décollage et l'atterrissage d'un terrain qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, (règlements DGAC et/ou règles de l'association), sauf cas de force majeure,
- dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation,
- dommage subi lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord,
- dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise d'un état alcoolique, de drogues ou d'un état physique incompatible avec le vol.

## 2 BÉNÉVOLES ET SALARIÉS

### 2.1 Instructeurs

- Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes et la formation. Ils rendent compte au président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne. Ils sont fondés à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que notamment une restriction

d'utilisation des aéronefs ou une interdiction de vol.

D'autre part, tous les instructeurs ont autorité à juger de l'opportunité ou non d'un vol si les conditions de sécurité ne sont pas réunies.

Cependant, les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux instructeurs n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant maîtres de leur décision de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

## 2.2 Responsable technique

Le responsable technique, est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation.

Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

## 2.3 Sécurité

Une commission de sécurité de 3 membres fixe les objectifs et un calendrier. Le responsable sécurité, désigné par cooptation au sein de cette commission est chargé de l'animer et de vérifier la bonne application de ces objectifs. Il tient, en outre registre des actions et décisions, présentable à tout moment aux autorités.

a) Sur demande de la commission, après constatation de manquements, le responsable fait une observation verbale au contrevenant, lequel émarge sur le cahier attestant de la prise en compte de l'observation. En cas de refus d'émarger, le point b entre en vigueur immédiatement

b) En cas de récidive, une lettre recommandée, précisant les griefs retenus est envoyée

c) Sans effet de celle-ci, l'adhérent récalcitrant est convoqué et fait l'objet d'une mesure d'exclusion selon les règles fixées au point 5 du règlement.

## 3 PILOTES

### 3.1 Participants

En dehors des pilotes qualifiés instructeurs, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leurs cotisations.

En application du 2.1, l'association peut refuser de confier un appareil à un pilote, ou lui imposer un vol de contrôle.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil de l'association, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite, et il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation en vigueur.

Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques.

### 3.2 Entraînement des pilotes

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est imposé à tout membre breveté du club d'avoir une expérience récente d'un vol dans les 2 derniers mois sur chaque aéronef qu'il pilote.

Si un pilote venait à dépasser ce délai, il sollicitera un vol d'entraînement avec un instructeur du club sur l'aéronef concerné.

### 3.3 Réservations

#### 3.3.1 Définitions

- Créneau de réservation : il inclut la préparation machine, la visite pré-vol, le vol, éventuellement l'escale et le stationnement sur un aérodrome extérieur, le retour au

parking, et la saisie du vol.

Ainsi l'avion est disponible pour la réservation suivante à l'heure marquant la fin du créneau.

- Temps de vol «comptable» : le décompte du temps de vol s'effectue de la façon suivante :

→Top chrono : aligné, mise en puissance

→Top Chrono : arrêt parking

→Ajouter 3 minutes. (Forfait roulage jusqu'au point d'arrêt.) L'arrondi aux 5 minutes les plus proches est inutile.

- Outil de réservation : celui qui fait foi est la plus récente version du tableau des réservations sur Net Air Club.

#### 3.3.2 Conditions et modalités

- pour effectuer une réservation, tout pilote doit être titulaire d'un solde positif correspondant à 50€. Le logiciel bloquera la réservation dans le cas contraire.

- en cas de solde négatif, un rappel sera effectué auprès de l'adhérent par tout moyen à convenance (e-mail, téléphone, courrier, recours juridique).

- si le solde reste négatif, après un délai raisonnable, le nom du pilote sera rajouté au tableau d'interdiction de vol.

#### 3.3.3 Annulation

Les réservations doivent être annulées avec un préavis d'au moins 24 heures.

#### 3.3.4 Retards au départ et à l'arrivée

- Départ : dans les vingt minutes qui suivent l'heure de début du créneau de réservation, si l'avion n'a pas été mis en route, la réservation est considérée comme non honorée. L'appareil est alors considéré comme libre.

- Arrivée : si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure donnés par la fin du créneau de réservation, le pilote doit prévenir aussi tôt que possible l'aéroclub.

### 3.4 Formalités avant et après vol

#### 3.4.1 Avant chaque vol

En complément des procédures de vérification inhérentes à la préparation d'un vol (documents avion, documents pilote, dossier météorologique, Notams/SupAIP, chargement, centrage, log de navigation/plan de vol...), tout pilote doit :

a. réserver un créneau comme défini en 3.3.1,

b. s'identifier et renseigner sur le logiciel la destination, si le vol est un vol de plus d'1 heure sans instructeur à bord.

c. remplir les conditions énoncées en 3.2 et en 3.3.2.

#### 3.4.2 A l'issue de chaque vol.

Tout pilote doit :

a. procéder à un avitaillement s'il reste moins du quart des réservoirs,

b. abriter l'aéronef (sauf si une réservation fait immédiatement suite), fermer la verrière, ôter les clés de l'avion et placer les flammes.

c. renseigner, dans le logiciel les heures de départ et d'arrivée, y inscrire la valeur des horamètres, tachymètres ainsi que l'apport de carburant et /ou d'huile s'il y a lieu.

d. remplir le carnet de route et le restituer, ainsi que les clés.

### 3.5 Voyages

Au-delà des règles décrites en 3.4, quelques particularités concernant les voyages s'appliquent lors des escales :

- amarrer correctement l'appareil ou l'abriter,

- s'acquitter des taxes d'atterrissage,

- en cas d'avitaillement sur aérodrome, avancer la somme nécessaire et conserver le justificatif nécessaire à l'obtention

du remboursement ultérieur auprès du trésorier ou, après demande par le pilote, d'un crédit dans le logiciel Net Air Club.

- en cas d'impossibilité autre que technique ou météorologie de ramener l'avion à l'aéroclub, le pilote supportera les frais liés au rapatriement de l'avion.
- Avion immobilisé à l'extérieur : le pilote s'engage à rapatrier l'avion au plus tôt, dès que la météo le permet. Si celui-ci n'est pas disponible, un autre pilote pourra ramener l'avion, les heures de vols de rapatriement (A/R) seront alors imputées au pilote ayant laissé l'avion à l'extérieur.

Selon la période, et sauf conditions météo (charge à l'utilisateur d'apporter les éléments de preuve confirmant les conditions météo défavorables), il sera demandé au pilote ayant réservé un avion pour un jour ou plus d'effectuer au minimum :

3h de vol par jour en juillet et en août

2h de vol par jour les 10 autres mois

Il est rappelé aux pilotes la possibilité de faire jouer l'assurance FFA pour une interruption de voyage. Le numéro de téléphone se trouvant sur la carte FFA.

### **3.6 Vols à frais partagés ou co-avionnage**

Les vols à frais partagés ou le co-avionnage sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissance ou d'affinité du pilote, à savoir : le cercle de la famille, des amis, de son aéroclub ou des licenciés de sa fédération agréée par l'Etat.

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser six.

Doivent donc être inclus dans le partage des frais uniquement : les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes au vol entrepris.

Les coûts directs du vol sont déterminés à la fin du vol et partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol.

La décision d'effectuer un vol à frais partagés appartient au pilote et à lui seul.

Le pilote décide seul de retarder ou d'annuler le vol s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice dans le cadre de ce vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.

En revanche, ne sont pas autorisés, au sein du club, les vols à frais partagés ou le co-avionnage si les passagers ont été contactés de façon publique (site web, courrier, tracts, publicité...).

### **3.7 Interdictions**

Il est interdit de :

- entreprendre un voyage sans autorisation du Président, du chef pilote, ou d'un instructeur et sans l'avoir préparé,
- prendre à bord un passager non autonome, dépasser le poids autorisé ou les centrages adaptés aux conditions du jour et du lieu,
- rentrer ou sortir un avion du hangar au moteur.
- entreposer des bidons d'essence ou des produits inflammables dans le hangar
- réaliser l'avitaillement de son aéronef à l'aide de bidons transportés dans son véhicule, le club dispose de pompes à carburant pour cet usage : pas de manipulations de carburant sur la plate-forme
- emporter de l'essence du club pour un usage personnel
- seuls les membres du club sont autorisés à se servir des

pompes, un pilote extérieur ne peut avitailler que sous la responsabilité d'un membre de l'aéroclub.

## **4 ACTIVITES AÉRIENNES PARTICULIÈRES**

### **4.1 Vols de découverte**

Les vols de découverte au sein de l'aéro-club se font conformément à la réglementation : Seuls les pilotes nominativement désignés par le président ou un substitut, sont autorisés à effectuer des baptêmes, Il est rappelé que règlementairement, le pilote baptêmes doit être pilote professionnel avec certificat médical d'aptitude de classe 1, ou doit totaliser au moins 200 heures de vol dont 25 heures dans les 12 derniers mois et posséder un certificat médical d'aptitude de classe 2 de moins d'un an.

### **4.2 Autres activités**

- le vol en formation et la voltige sur les avions du club sont interdits.

- Le commandant de bord doit se trouver en place gauche. Il ne peut laisser en aucun cas les commandes à un passager en quelque circonstance que ce soit.

- L'instruction ne sera donné que par un instructeur habilité par le club, et en aucun cas, un membre pilote privé ne devra faire d'instruction « sauvage ».

- L'instruction ne pourra être donnée qu'à un membre du club.

- Il est rappelé que les tours de piste basse hauteur sont interdits, sauf avec instructeur.

- Les vols basse hauteur, et passages bas, sont interdits sur les avions du club.

- Tout décollage est interdit si les conditions de visibilité VFR ne sont pas réunies.

- Il est demandé aux pilotes de respecter les temps de chauffe moteur, et de se limiter à 75% de la puissance en croisière.

## **5 PROCÉDURES DE SUSPENSION ET D'EXCLUSION**

En application de l'article 5 des statuts, il est convenu que : Le membre dont l'exclusion est envisagée par le conseil d'administration doit être en mesure de présenter sa défense. A cet effet le conseil d'administration convoque le membre concerné par lettre recommandée avec accusé de réception.

Cette lettre devra :

- être expédiée au plus tard quinze jours francs avant l'entretien,
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu dudit entretien,
- comporter la mention des faits reprochés et la sanction envisagée,
- mentionner l'existence éventuelle des pièces et documents justifiant l'ouverture de la procédure à son encontre,
- préciser la possibilité pour le membre d'examiner ces documents en un lieu qui devra lui être indiqué.

Le membre concerné pourra présenter lui-même sa défense ou se faire assister par une personne, membre de l'aéroclub, de son choix. Le conseil d'administration statue conformément aux modalités visées à l'article 10 des statuts.