

AEROCLUB JEAN BERTIN

Association régie par la loi du 1er juillet 1901 Aéroclub agréé – arrêté du 22.1.1969
Affiliation F.F.A. n° 0430 Agrément sport APS 78-1311



Règlement intérieur de l'association

Ce règlement contient 27 articles.

Version approuvée par le Bureau Directeur le 10/09/2020

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Bertin', written over a horizontal line.

Le président,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. ...', written over a horizontal line.

Le secrétaire général,



GENERALITES

Article 1 **Champ d'application**

Le présent règlement intérieur a été établi par le conseil d'administration, dans le cadre des dispositions de l'article 14 des statuts de l'association.

L'association est composée de quatre sections exerçant :

- le vol à moteur AVION et l'ULM à CHAVENAY, (Ecole Voyage et vol en patrouille).
- le vol à voile à GAP,
- la construction amateur à CHAVENAY,
- l'aéromodélisme à PRUNAY le TEMPLE.

Le présent règlement concerne plus particulièrement la section vol à moteur et la pratique de l'ULM

L'adhésion à l'association est annuelle. Cette adhésion devient effective quand la fiche d'adhésion annuelle est renseignée et signée par le demandeur ainsi que par le président ou par un des membres du bureau directeur dûment désigné par délégation du président. Cette adhésion implique l'acceptation des statuts, du présent règlement intérieur et l'obligation de s'y conformer ainsi qu'aux circulaires et additifs qui pourront ultérieurement les compléter.

Chaque membre prend connaissance des statuts et du présent règlement qui sont consultables au bureau de piste de l'association et sur le site internet à l'adresse <http://acjb.net> .

Article 2 **Bénévolat**

Le travail bénévole étant indispensable au fonctionnement de l'association, il constitue pour chacun, selon ses possibilités et ses capacités, une attitude normale en dehors de laquelle nul ne se placerait dans la communauté de l'association.

Pour favoriser cette pratique :

- Un tableau est affiché au bureau de piste sur lequel sont inscrits les travaux à réaliser ; les volontaires peuvent y inscrire leurs noms.
- Un planning des permanences est affiché au bureau de piste
 - Ces permanences sont à effectuer en l'absence du permanent principal, les samedis après midi et les dimanches après-midi.
 - A l'occasion de son inscription annuelle, chaque pilote breveté est invité à s'y inscrire.
 - Ce planning est géré par le permanent qui l'adapte en cas de modification et convoque les pilotes pour les horaires laissés libres.

La tenue de ces permanences est obligatoire pour tous les pilotes brevetés de l'aéroclub à l'exception de ceux remplissant déjà une ou plusieurs missions bénévoles pour le compte de l'association.

A ce titre, l'association se réserve le droit de ne pas renouveler une adhésion dans les cas suivants :

- absence de réponse aux sollicitations du membre du conseil d'administration chargé d'organiser les permanences,
- ou reports consécutifs à 3 reprises d'une date de permanence,
- ou non avertissement d'une absence à la date d'une permanence planifiée, même a posteriori,
- et non engagement sur une date de permanence au moment du renouvellement d'adhésion.

Chaque membre présent à l'Aéroclub Jean Bertin doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité y compris la mise en œuvre et la rentrée des aéronefs.



Tous les apports, physiques ou intellectuels, des bénévoles resteront, après leur départ, la propriété du club.

Les mots de passe des divers liens et supports informatiques propres au club seront immédiatement restitués lors du départ du bénévole de l'aéroclub.

Article 3 **Obligation des membres**

Tout membre de l'association, reconnu responsable de dommages occasionnés sur l'aéronef qui lui est confié, est tenu de participer à la réparation du préjudice dans la limite du montant de la franchise laissée à la charge de l'aéroclub par le contrat d'assurance « corps » de l'aéronef, notamment dans les cas ci-dessous évoqués :

- dommage résultant de sa faute intentionnelle ou de sa négligence (contact non coupés après retour au parking, défaut de surveillance des passagers, ...),
- dommage subi du fait de la présence à bord de l'aéronef d'une matière dangereuse (explosive, incendiaire ou autre),
- dommage subi du fait de l'utilisation d'un terrain qui ne serait pas autorisé par l'autorité compétente, sauf cas de force majeure,
- dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au dessous des altitudes limites de sécurité prévues par la réglementation en vigueur, sauf cas de force majeure,
- dommage subi lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément au manuel de vol (non respect des limites de masse et centrage, ...),
- dommage subi lorsque les personnes prenant part à la conduite de l'aéronef ne sont pas titulaires des brevets, licences et qualifications en état de validité exigés pour les fonctions qu'elles occupent à bord,
- dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil en état d'ivresse, sous l'influence de drogue, de médicaments ou en général tout état remettant en cause la validité de son certificat médical,
- et d'une manière générale le non respect des règles aéronautiques en vigueur, du règlement intérieur et des statuts de l'association.

Article 4 **Assurances - Indemnisations**

Les membres de l'association, par le seul fait de leur adhésion, renoncent à invoquer à quelque titre et pour quelque motif que ce soit, à l'encontre de l'association, un grief concernant une quelconque absence ou insuffisance d'assurance ou encore une exclusion de garantie.

Il est également convenu et spécifié que les membres de l'association, par le fait même de leur inscription, renoncent expressément à solliciter de l'association l'indemnisation de tout préjudice qu'ils pourraient supporter.

Article 5 **Discipline**

En application de l'article 5 des statuts, il est convenu que :

Le membre passible d'une sanction, ou « défendeur », doit être mis à même, avant que ladite sanction ne soit prononcée, de présenter sa défense devant une commission de discipline.



La commission de discipline est composée au minimum de 5 membres, tous appartenant à l'aéroclub. Ils sont nommés chaque année par le conseil d'administration, pour la période allant jusqu'à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire.

Dans cette perspective, ledit défendeur sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à sa dernière adresse connue et, si elle est différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la FFA lors de sa dernière prise de licence fédérale.

La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.

La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

- être expédié au moins quinze jours calendaires avant la date prévue pour la comparution du défendeur,
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- comporter la mention des faits précis qui lui sont reprochés et celle de la sanction envisagée (choix parmi ces sanctions : avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive).

Le défendeur est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre. L'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation. Il devra pouvoir en prendre connaissance en un lieu qui lui sera précisé dans ladite convocation.

Le défendeur devra se présenter personnellement devant la commission de discipline. A défaut la commission de discipline pourra statuer sans procédure contradictoire. Le défendeur pourra présenter lui-même sa défense, et se faire assister par une personne de son choix lors de la comparution devant la commission de discipline (le cas échéant, le défendeur est tenu de faire savoir à l'association et ce, dans les meilleurs délais l'identité de la personne chargée de l'assister).

La sanction est prononcée par décision motivée de la commission de discipline après avoir entendu le défendeur.

Le conseil d'administration statue après avoir pris connaissance de l'avis de la commission de discipline.

La sanction est notifiée par écrit (par lettre en recommandée avec accusé de réception) au défendeur. Elle est sans appel.

Article 6 **Modifications**

Le règlement intérieur pourra être précisé, complété ou modifié selon les besoins du moment par le Bureau Directeur et/ou par décision du conseil d'administration. Ces modifications éventuelles seront alors affichées au tableau du bureau de piste.

PERSONNEL

Article 7 **Dispositions générales**

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend :

- les instructeurs, sous la directive d'un instructeur en chef et d'un responsable pédagogique



- le responsable technique (mécanique), ses éventuels adjoints ou assistants et les stagiaires,
- le permanent et ses éventuels adjoints ou assistants,
- le président qui fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels.

Le personnel salarié est recruté et est licencié, selon les lois en vigueur, par le président après avis du bureau directeur.

Article 8 **Instructeurs**

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, la formation et l'entraînement des pilotes. Ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

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.

Cependant les pouvoirs qui leurs sont ainsi conférés n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes brevetés, 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. Par contre, les vols solo réalisés par les élèves pilotes sont impérativement soumis à une autorisation préalable d'un instructeur.

Article 9 **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.

Article 10 **Permanent**

L'association pourra mettre en place un responsable du bureau de piste qui assurera le bon fonctionnement de l'activité et représentera sur le terrain le bureau directeur. Cette personne est appelée par la suite le « permanent principal ».

Ces fonctions peuvent se résumer ainsi :

- faire remplir par chaque pilote lors d'une inscription ou réinscription annuelle une feuille de renseignement prévue à cet effet. Tout nouvel inscrit devra être présenté au bureau directeur qui validera son inscription,
- veiller à la bonne utilisation des avions en fonction des rendez-vous pris par les membres de l'association,
- s'assurer que les avions indisponibles sont signalés clairement sur le système de réservation « OpenFlyers » afin de ne pas être utilisés,
- assurer l'accueil des visiteurs sous le respect des règles de sécurité au sol et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres,
- créditer pour le compte de l'association le paiement des heures de vol,



- s'assurer que le commandant de bord satisfait aux conditions requises pour le pilotage d'un aéronef (par exemple validité des qualifications, expérience aéronautique, visite médicale...),
- valider les vols saisis par les pilotes sur informatique « OpenFlyers » (Système informatique de réservation et d'enregistrement des heures de vol),
- et plus généralement, de veiller au bon fonctionnement de l'association au quotidien.

FONCTIONNEMENT

Article 11 Réservations des avions et saisie des vols

La réservation des aéronefs, des instructeurs et ainsi que la saisie des vols s'effectue obligatoirement via le système informatique « OpenFlyers ». Aucun vol ne peut être entrepris sans réservation préalable de l'avion concerné sur une période déterminée. Tout pilote ayant un compte sous plancher ne sera pas en mesure de réserver un aéronef (blocage du système « OpenFlyers »).

La durée de la réservation d'un avion ne peut être inférieure à une heure, celle d'un instructeur étant fixée à une heure et trente minutes minimum.

Huit réservations simultanées, au maximum, sont admises. Toute réservation ne remplissant pas les conditions précédentes ne sera pas valide. Néanmoins, les décisions du conseil d'administration peuvent déroger à cette règle pour des manifestations exceptionnelles (journées portes ouvertes, rallyes, ...).

Si un membre de l'association ne peut utiliser l'aéronef qu'il avait réservé, il doit prévenir le bureau de piste le plus rapidement possible, ceci afin de rendre l'aéronef et éventuellement l'instructeur disponibles. Un aéronef redevient disponible une demi-heure après le début de sa réservation si le pilote qui souhaitait l'utiliser est absent ou n'a pas prévenu le permanent principal de son retard. Concernant les réservations pour les voyages, l'avion réservé pourra redevenir disponible si le pilote n'a pas prévenu de son retard dans un délai de 3 heures.

Dans l'intérêt de tous, chaque pilote s'engage à rendre l'aéronef à l'heure exacte prévue.

La durée maximum d'une réservation d'un avion est de 7 jours pour les voyages (1 week-end inclus) ; les durées supérieures doivent faire l'objet de l'accord du bureau directeur.

Par jour de prêt d'un avion en voyage, il est prévu un minimum de facturation qui diffère selon que l'on utilise ou non l'heure d'été :

- En heures d'été (TU + 2 h), le minimum de facturation est de deux heures de vol par jour de prêt de l'avion.
- En heures d'hiver (TU + 1 h), le minimum de facturation est réduit à :
 - deux heures de vol par jour de prêt de l'avion, si ce jour est un samedi, un dimanche ou un jour férié,
 - une heure de vol par jour de prêt de l'avion dans tous les autres cas.

Ce minimum de facturation sera débité du compte pilote (Cf. Article 12) à l'issue du vol, si le temps de vol n'est pas respecté selon ces dispositions. Néanmoins le compte pilote pourra être re-crédité en cas de force majeure. Le pilote formulera sa demande de remboursement auprès d'un membre du bureau directeur qui jugera du bien fondé de la demande.

Toute réservation ne remplissant pas les conditions précédentes ne sera pas valide. Néanmoins, les décisions du conseil d'administration peuvent déroger à cette règle pour des manifestations exceptionnelles (journées portes ouvertes, rallyes, ...)

En cas de difficultés (non retour pour cause météo, problèmes techniques,...), les pilotes devront avertir le plus rapidement possible le bureau de piste ou à défaut la tour de contrôle de Chavenay.



Cas particulier des avions école :

- Les deux avions école de l'aéroclub sont les Robin DR400-108 / 120 (F-GABJ et F-GCUA).
- Durant les week-end et jours fériés, ces DR400 sont dédiés prioritairement à l'activité école de l'aéroclub.
- En conséquence, il n'est pas possible durant ces périodes de réserver ces avions autrement que pour un vol avec instructeur/ou sous sa supervision ou un vol d'entraînement local en solo.
- L'activité école peut s'effectuer, selon leur disponibilité, sur les autres DR 400/120 et P2002 de la flotte.

ULM

- L'Ulm école est le NYNJA (F-JFWW). Cet Ulm est prioritairement dédié à l'activité école, vol d'instruction / sous supervision ou vol d'entraînement local en solo.
- Tout vol sortant de ce cadre ne doit pas impacter l'instruction et doit faire l'objet d'un accord des IULM.
- L'ulm Pionnier 200 (F-JUJN) est dédié prioritairement à la navigation et aux voyages.
- L'ulm Pionnier 200 (F-JUJN) n'est pas une machine de formation initiale. L'activité école sur le P200 sera limité à la navigation ou aux lâchers d'élèves brevetés.
- L'activité école sur le P200 pourra être envisagée en cas d'arrêt de l'ulm école, sans impacter l'activité pour laquelle il est initialement dédié, selon le principe de premier réservé premier servi

Article 12 Règlements des heures des vols

Des comptes pilote seront ouverts et gérés par le permanent principal. Après dépôt d'une certaine somme d'argent, les sommes correspondant aux heures de vol seront débitées aux 5 minutes les plus proches. Après chaque vol, le compte doit rester créditeur d'un minimum correspondant à 110 € (ce minimum pourra être modifié à tout moment par le conseil d'administration). Tout pilote ayant un solde inférieur à ce minimum ne peut pas réserver un avion (blocage par le système « OpenFlyers »).

Le contenu de ces comptes est confidentiel : seuls le titulaire, le permanent principal et les membres du bureau directeur peuvent y avoir accès.

Article 13 Cotisations - Tarif

La cotisation annuelle est exigible dès le premier janvier et valable pour une année civile. En cas d'adhésion après le premier octobre, cette cotisation sera valable également pour l'année suivante. Le montant de la cotisation annuelle est fixé par le conseil d'administration. Pour une adhésion entre le 1^{er} juillet et le 30 septembre, une demi-cotisation sera réclamée (ancien ou nouvel adhérent). Exceptionnellement, et après accord du bureau directeur, on peut admettre une demi-cotisation pour les pilotes de passage extérieur à l'association, ceci pour une durée maximum de 4 mois, sous réserve qu'ils répondent aux critères en vigueur à l'aéroclub.

Les cotisations versées seront définitivement acquises à l'association.

Le conseil d'administration peut à tout moment de l'année modifier le prix des heures de vol. Ces tarifs sont enregistrés sur le système « OpenFlyers » et consultables sur le tableau du bureau de piste et sur le site <http://acjb.net> .

Article 14 Véhicules

Les véhicules doivent être obligatoirement stationnés aux endroits réservés à cet effet. Aucun véhicule ne doit pénétrer à l'intérieur des hangars et dans l'aire d'activité de l'association.



Article 15 **Locaux**

Il est interdit de fumer dans les locaux de l'association et à proximité des avions.

Les membres de l'association doivent assurer la propreté des locaux (balayage, nettoyage des vitres, nettoyage des WC, ...).

Tout objet, déposé sauvagement dans ou aux abords immédiats des locaux, que le bureau directeur jugera inutile au fonctionnement ou préjudiciable à l'environnement pourra être évacué sans délais.

Les locaux peuvent être prêtés pour des festivités à des membres de l'association. Une demande préalable devra cependant être effectuée auprès du président. Le demandeur sera tenu pour responsable de dégradations éventuelles et en particulier en ce qui concerne les avions. Il fera en sorte de laisser les locaux propres et clos, de remettre les divers matériels en place, de déposer les déchets au point de ramassage, etc.

Les locaux sont protégés par deux systèmes pour la sécurité des biens et des personnes

- Une alarme déclenchée par des détecteurs de présence. Cette alarme est enclenchée par les derniers pilotes lorsque les avions sont rentrés et lorsqu'ils quittent le club et arrêtée par les premiers arrivés le matin
- En complément à cette alarme des caméras sont actives de 21h à 6h, ce qui permet de contrôler s'il y a intrusion lors du déclenchement de l'alarme

Article 16 **Congés et absences**

Les salariés doivent remplir une feuille de demande de congé qui sera validée par le président ou son représentant. Cette demande doit être présentée 15 jours au préalable.

Les bénévoles ayant un travail régulier (responsable pédagogique, instructeurs, mécaniciens, permanent principal) doivent fournir au président ou son représentant un planning des absences.

Article 17 **Communication**

Les bénévoles ayant un travail régulier (responsable pédagogique, instructeurs, mécaniciens, permanent principal) doivent avertir le président ou son représentant de tout événement important : infraction des pilotes, présentation et résultat aux examens, difficultés relationnelles, etc.

Article 18 **Informatique**

L'aéroclub met à disposition de ses adhérents un ensemble de moyens informatiques (logiciels, postes, réseau local, accès internet, wifi, imprimantes, périphériques, ...) accessibles en libre service.

Ces moyens sont gérés par un responsable informatique sous la direction du président de l'aéroclub.

Afin de garantir la sécurité la sécurité et l'accessibilité du système, ces moyens sont strictement réservés :

- à la préparation des vols via les moyens suivants : logiciels de préparation des vols, services en ligne de préparation des vols (OLIVIA, Aeroweb, et similaires), documentation aéronautique,
- à la réservation des aéronefs du club sur le logiciel de réservation « OpenFlyers »,
- à la consultation du site de l'aéroclub <http://acjb.net>,
- au partage d'informations aéronautiques entre les membres à partir d'un serveur dédié, le cas échéant,



- aux différentes tâches administratives et techniques de gestion de l'aéroclub par les membres habilités : logistique, comptabilité, mécanique, etc.

Toute autre utilisation est de fait formellement interdite.

Le non respect des conditions d'utilisation entraînera automatiquement la radiation du membre concerné.

Liste non exhaustive d'actions interdites :

- utilisation à des fins personnelles hors aéronautique : navigation sur l'internet, téléchargement, mail personnel, forums, réseaux sociaux, chat, medias amovibles, consultations de site à caractère licencieux, etc,
- modification des paramètres et de la configuration,
- intervention physique sur le matériel.

Le président pourra exceptionnellement et ponctuellement autoriser explicitement un utilisateur donné à effectuer une action non autorisée sur demande préalable.

Le club ne pourra être tenu responsable des actions répréhensibles qui pourraient être commises par les utilisateurs via les moyens informatiques du club.

Les utilisateurs restent entièrement responsables civilement et pénalement de leurs actions sur les moyens informatiques du club.

Les utilisateurs sont avertis que des mécanismes de traçage et d'identification informatiques sont activés et accessibles au responsable informatique et au président de l'aéroclub.

Conformément à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978, relative à l'Informatique, aux Fichiers et aux Libertés, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et de rétractation des données à caractère personnel vous concernant en vous adressant au président de l'aéroclub.

Article 19 **Divers**

Les propriétaires d'avions particuliers peuvent être autorisés à héberger temporairement leur machine dans les hangars exploités par l'association en fonction des places libres et après accord du président. Le conseil d'administration en fixera les conditions d'hébergement.

L'assurance du hangar est uniquement souscrite pour les avions appartenant à l'aéroclub Jean Bertin. En cas d'hébergement, le propriétaire de l'avion de passage établira une renonciation à recours contre l'aéroclub.

UTILISATION DES APPAREILS

Article 20 **Généralités**

Tous les pilotes doivent se conformer aux prescriptions de la réglementation aérienne et aux consignes techniques particulières (consignes locales de piste, ...).

Ils font leur affaire personnelle de consulter tous les documents nécessaires. En particulier, ils sont supposés avoir eu connaissance de l'arrêté du 24 avril 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale disponible au bureau de piste (Voir notamment les chapitres 4, 5 et 6).

Les pilotes commandants de bord volent sous leur propre responsabilité.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire au minimum un vol par mois et au moins 12 heures de pilotage dans l'année.



Article 21 **Conditions de pilotage**

Pour être autorisé à piloter les appareils de l'association, il faut :

- être membre actif à jour des cotisations et assurances FFA, ou FFPLUM pour l'ULM lorsque l'élève ou le pilote pratique une autre activité telle que vol para moteur, aile volante etc.
- être titulaire de l'attestation de début de formation (avion ou ULM) ou Autorisation Base LAPL ABL ou LAPL ou PPL en état de validité (Les pilotes sont responsables du suivi de la validité de leur qualification),
- avoir une visite médicale à jour, et avoir informé le permanent principal de tout changement de sa date d'échéance. Concernant les élèves ou pilotes pratiquant que l'ULM une première visite médicale du médecin traitant suffit uniquement au premier vol.
- respecter le présent règlement et les statuts,
- être lâché par un instructeur sur l'appareil utilisé selon les procédures réglementaires internes au club (étude du manuel de vol, amphi cabine, connaissance environnement aéronautique proche, preuve de conduite machine en toute sécurité),
- s'assurer que l'avion est disponible pour la durée du vol envisagé,
- être détenteur d'un compte pilote créditeur, tel qu'il est défini à l'article 12,
- avoir l'autorisation de l'instructeur pour les membres non brevetés (En l'absence d'instructeur les membres non brevetés ne peuvent pas voler),
- avoir réalisé avec succès :
 - soit un vol de prorogation ou de renouvellement de la qualification avec un instructeur de l'aéroclub, conformément aux textes en vigueur, dans les 12 derniers mois. Au cas où ce vol n'était pas réalisé avec un instructeur de l'aéroclub, celui-ci sera pris en compte sur présentation du carnet de vol du pilote au responsable pédagogique.
 - soit un vol d'entraînement annuel club d'environ 1 heure avec un instructeur de l'aéroclub dans les 12 derniers mois,
 - mention étant faite à l'issue sur le carnet de vol du pilote et sur sa fiche de suivi annuelle des compétences, fiche classée au club.
- avoir réalisé un vol en qualité de commandant de bord sur un avion pour les pilotes avion et sur ULM pour les pilotes ULM de l'aéroclub dans les 120 derniers jours. Les vols effectués dans le cadre de la même qualification à l'extérieur de l'aéroclub seront pris en compte sur présentation du carnet de vol du pilote au responsable pédagogique. Sinon un vol de contrôle avec instructeur sera réalisé et pourra être comptabilisé comme vol des 12 derniers mois obligatoire à l'aéro-club

Les vols avec emport de passagers ne pourront être effectués que par des pilotes avion ou ULM justifiant d'un entraînement suffisant (3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 derniers jours).

Article 22 **Limitations**

Le président de l'association, le responsable pédagogique ou le permanent principal peuvent interdire à tout membre pilote, pour des raisons qui le justifient, l'utilisation des avions de l'association. Sur décision du conseil d'administration et après affichage au bureau de piste, cette utilisation peut en outre être limitée ou réglementée pour certains types d'avion.

Ces dispositions ne dégagent pas les pilotes de leur responsabilité de commandant de bord, conformément aux règles du code de l'aviation civile.

Tout nouveau membre, avion ou ULM s'il est breveté, doit effectuer le vol d'entraînement annuel club d'environ 1 heure avec un instructeur de l'association avant de pouvoir voler en tant que commandant de bord.

Dans l'état actuel des contrats d'assurance de l'aéroclub, les avions quadriplaces de l'aéroclub ne doivent pas emporter plus de 4 personnes, y compris des enfants en bas âges tenus sur les genoux.



Concernant les promenades aériennes, tout pilote breveté peut emmener des passagers, membres de sa famille et/ou des amis.

Pour tout vol local de type « baptême » lors d'une manifestation « portes ouvertes » par exemple, le pilote doit être majeur et totaliser deux cents heures de vol au titre de la licence détenue (minimum PPL) dont trente heures dans les douze derniers mois (Voir décret n° 98-884 du 26 09 98) pour emporter des passagers étrangers à l'association. Le pilote doit être détenteur d'un certificat d'aptitude physique et mentale délivré depuis moins d'un an.

Une liste de ces pilotes autorisés est établie et actualisée par le président. Elle est affichée au club.

Il ne peut y avoir de « baptême » en ULM sauf autorisation exceptionnelle du Président, mais des vols pratiques d'initiation peuvent avoir lieu pour des personnes qui souhaitent découvrir cette activité.

Les glissades sont interdites sur les appareils, avions et ULM, dotés de dispositifs hypersustentateurs (Volets). Les glissades sont autorisées uniquement sur les Piper PA19, dépourvus de volets.

Article 23 Avant le vol

Avant de monter à bord, les pilotes devront :

- avoir réservé son vol sur « OpenFlyers » avec mention de l'heure de départ,
- remplir les conditions d'expérience récente pour l'emport de tout passager (cf. arrêté du 24/07/91 §4.4),
- vérifier la présence et la validité de l'ensemble des documents réglementaires,
- avoir vérifié que les éventuelles défaillances techniques constatées lors des vols précédents ont été réparées,
- avoir réalisé la visite pré-vol.

Lors de la première mise en route journalière ou après une longue inactivité au cours de la journée, le pilote devra laisser chauffer convenablement le moteur avant le décollage.

Article 24 Conduite des appareils au sol

Les avions et l'ULM doivent être conduits avec prudence et à une allure modérée, en prenant toutes les précautions afin d'éviter tout accident de personne ou de matériel,

Toutes les vérifications avant le décollage et les actions vitales devront être effectuées d'une manière complète au plus tard au point d'arrêt. Si une anomalie est constatée, il conviendra de ne pas engager la procédure de décollage, de retourner au parking et de renseigner le carnet de route concerné.

Article 25 Après le vol

Au retour du vol, les pilotes devront :

- renseigner « OpenFlyers » au bureau de piste et le carnet de route de l'avion,
- relever le temps de vol sur l'horamètre de l'avion,
- noter les éventuelles défaillances techniques constatées au cours du vol,
- faire le plein d'essence si nécessaire et de façon obligatoire en fin de journée,
- remettre les clés et documents de bord au bureau de piste,
- nettoyer l'extérieur de l'avion avec les matériels dédiés mis à disposition et selon la procédure de nettoyage rapide disponible au bureau de piste.



En cas d'annulation du décollage, pour cause météo ou mécanique, le temps d'utilisation de l'avion ne sera pas facturé mais l'horamètre doit être néanmoins reporté sur « OpenFlyers ».

Article 26 **Avitaillement**

Les pilotes faisant le plein d'essence de leur avion sont responsables de cette opération. Ils doivent inscrire la quantité d'essence ou d'huile ajoutée sur le carnet de route de l'avion et sur le système « OpenFlyers ».

S'il s'agit de machines équipées d'un moteur ROTAX (ex. P2002 et NYNJA - PIONEER), préciser sur le carnet de route si le plein a été fait avec de la 100LL. Ou prévenir le mécanicien

Article 27 **Vols à partage de frais élargi ou non**

Dispositions communes

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.

Les coûts directs sont 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 aux vols entrepris.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice et par conséquent, partager de manière équitable les coûts directs du vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires (personnel navigant) inhérentes.

Par ailleurs, le non-respect du cadre possible des vols à partage de frais précité expose directement le pilote à une procédure disciplinaire interne à l'aéroclub.

En tout état de cause, le pilote décide seul du go / no go du vol et peut le retarder ou l'annuler s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.

Vols à partage de frais

Les vols à partage de frais sont des vols réalisés dans le cadre du cercle de connaissances, d'affinité ou de rattachement du pilote licencié fédéral, à savoir : le cercle de famille, des amis, des pilotes de son aéroclub ou des autres licenciés de sa fédération agréée.

Vols à partage de frais élargi

Le cadre possible en aéroclub des vols à partage de frais élargi est précisé comme suit :

- le pilote est préalablement identifié / listé par l'aéroclub via l'outil en ligne ad hoc de la Fédération agréée dont il est licencié,



- Après avoir été identifié, le pilote peut réaliser des vols dont le partage de frais se réalise par l'intermédiaire ou au moyen de site(s) Internet(s) partenaire(s) de la fédération agréée dont il est licencié.

- Dans ce cadre, le pilote identifié pourra réaliser les types de vol définis comme suit :

Voyages de A vers B

Et / ou

Vols locaux de A à A



Historique des évolutions

Edition	Date	Modifications (raisons principales, paragraphes et pages concernés)	Rédacteur / Vérificateur
V.02/06/14	02/06/14	Modification du document version renouvelée	G Pied / D Ermissé
V.05/02/16	05/02/16	Modification Article 13 Co-avionnage	G Pied / D Ermissé
v. 06/01/17	06/01/17	Modification Articles 1-6-7-21-22-24-26 concernant plus particulièrement la pratique de l'ULM	G.Pied / D.Ermissé
V 15/03/19	15/03/19	Suppression du texte relatif au Co-avionnage dans article 13 Ajout article 27 Vols à partage de frais élargi ou non. Article 11 précision avion école F-GCUA et à défaut DR120 et P2002 (Tel inscrit pour DTO)	G.Pied / D.Ermissé
V.15/08/19	15/08/19	Ajout article 1, vol en patrouille	G.Pied / D.Ermissé
V 09/11/19	09/11/19	Ajout article 22 Glissade interdite (Sauf PA19)	G.Pied / D.Ermissé
V.05/03/20	05/03/20	Ajout article 15 sécurité des biens et personnes	G.Pied / D.Ermissé
V 10/09/20	10/09/20	Ajout article 11, précision utilisation ULM	G.Pied / D.Ermissé