

Aérobatic club de la méditerranée

Règlement intérieur



1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1. APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions des statuts de l'association, est applicable à tous les membres actifs de l'association 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 et mis à leur disposition sur simple demande.

Dès lors, les dits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit, une telle méconnaissance étant irréfutablement présumée leur être imputable.

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 coeur d'utiliser au mieux, d'entretenir, et de ménager les équipements mis à sa disposition.

L'aéro-club n'est pas une entreprise de location à but lucratif et nul doit se considérer comme étant un "CLIENT" au profit de qui l'aéro-club mettrait un avion à disposition.

Il est possible que certains dysfonctionnements viennent altérer la bonne marche des activités du club. Le membre doit alors tout mettre en oeuvre pour corriger ce dysfonctionnement par des démarches constructives et positives en évitant les jugements de valeur et les critiques négatives.

Chaque membre présent doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres.

1.3. OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES.

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens et diligence et non des obligations de résultats.

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 une police responsabilité civile aéronef pour l'aéronef qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

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 moyen et 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.

Les membres de l'association sont responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié. Cependant, sur décision du conseil et/ou sur faute liée à une indiscipline ou une erreur impardonnable, ils ne seront tenus à réparation du préjudice que dans la limite de la franchise de l'assurance de l'aéronef impliqué.

Par exception au précédant 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, l'atterrissage, d'un terrain qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, 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, sauf cas de force majeure,
- dommage résultant d'évolutions voltige prohibées en dehors des axes répertoriés,
- dommage résultant d'un dépassement de facteur de charge, lui-même consécutif à un vol dans des conditions d'aérogologie inappropriées ou à un défaut de compétence (les limites de facteurs de charges ainsi que les pénalités financières sont décrites dans le texte),
- 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 ou de drogues.
- Enfin tout dommage matériel ou corporel résultant d'une mise en route ou d'un vol entrepris au mépris des consignes du présent règlement.

2. DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL.

2.1. DISPOSITIONS GENERALES

Le personnel bénévole du club comprend :

- Les membres du conseil d'administration
- Le ou les éventuels instructeurs autorisés à dispenser l'enseignement de la voltige aérienne,

Les instructeurs titulaires d'une licence de pilote privé ou professionnel en état de validité sont titulaires d'une qualification d'instructeur en cours de validité, assortie d'une qualification voltige de 2' cycle. (Voltige négative et inversée)

- Tout membre désireux, sur approbation du conseil d'administration, de participer à des tâches qui leur serait confiée.

Le conseil d'administration fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels.

Le personnel est recruté et révoqué par le président, selon les lois et règlements en vigueur,.

2.2. INSTRUCTEURS

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes, et la formation. En accord avec le manuel de vol et/ou la réglementation en vigueur, ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

Ils rendent compte au président et aux membres du conseil d'administration 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 ou une interdiction de vol.

Cependant les pouvoirs 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 brevetés et qualifiés, ceux-ci restant maîtres de leur décision d'exécuter le vol projeté et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, commandant de bord et seuls gardiens de celui-ci.

3. DISPOSITIONS GENERALES CONCERNANT LES PILOTES:

3.1. INSCRIPTION AU CLUB

Toute personne désirant faire partie de l'aéro-club devra:

- acquitter une cotisation annuelle, éventuellement calculée au prorata des mois de l'année en cours restants sur approbation du conseil d'administration,
- prendre une licence F.F.A.
- constituer un dossier administratif qui comprend :
 - numéro de licence pilote
 - numéro de licence F.F.A.
 - qualifications voltige
 - mention aptitude train classique sur le carnet de vol -heures de vol effectuées

3.2. ELEVES - PILOTES

L'élève - pilote est confié à un instructeur désigné par le président ou dans l'ordre, le vice Président, le secrétaire, le trésorier. Après désignation et accord des deux parties, les contacts sont pris et la formation peut commencer.

Les vols solo sont effectués sous la supervision de l'instructeur en titre (ou de son remplaçant) après que celui-ci ait porté sur le carnet de vol de l'élève l'autorisation d'effectuer un vol solo en précisant le profil du vol.

Les pilotes en cours de formation ne peuvent entreprendre un vol solo de leur propre initiative sans qu'un instructeur ait approuvé le vol. Aucune dérogation à cette procédure ne pourra être admise.

3.3. PILOTES BREVETES.

3.3.1. VOL AVEC OU SANS PASSAGER.

Aucun pilote ne peut prendre un avion en tant que commandant de bord s'il ne réunit pas toutes les conditions suivantes :

CONDITIONS GENERALES

- être à jour de sa cotisation annuelle, ou accord du bureau pour cotisation,
- avoir la licence F.F.A. de l'année,
- être en règle avec la trésorerie du club,
- être en possession des titres aéronautiques en état de validité dont les privilèges associés correspondent au vol projeté, (variante TW, autorisation voltige)
- avoir été "lâché machine et/ou voltige" par l'un des instructeurs du club,
- avoir effectué un vol dans les deux derniers mois, sinon avoir exécuté un vol de maintien de compétence avec un instructeur, ou obtenu l'accord d'un instructeur de son choix qui décidera en fonction l'expérience du pilote,

- s'être assuré que l'avion n'est pas réservé par un autre pilote,
- s'être assuré que l'avion est en état de vol et que les documents nécessaires et/ou obligatoires sont à bord et en état de validité.

CONDITION PARTICULIERES

En application de l'article 2.2, l'association peut :

- soit refuser de confier un appareil à un pilote,
- soit lui imposer un vol de contrôle.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par l'association il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation et à son manuel de vol.

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

3.4. MAINTIEN DES COMPETENCES DES PILOTES

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent notamment pour l'emport de passagers.

Il est rappelé que l'aéro-club impose un vol de contrôle avec instructeur si le pilote n'a pas exécuté de vol sur CAP 10 dans les 2 derniers mois., ou obtenu l'accord d'un instructeur de son choix qui décidera en fonction l'expérience du pilote.

Au demeurant, les instructeurs peuvent imposer à tout moment un vol de contrôle ou une remise à niveau s'ils l'estiment nécessaire pour la sécurité des personnes et du matériel.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de veiller à maintenir leurs compétences conformément à la réglementation.

3.5. RESERVATIONS

Pour pouvoir effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association.

3.5.1. Minimum d'heures

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum, par jour de réservation, de deux heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés, et de une heure les autres jours.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées au tarif coque nue.

3.5.2. Annulation des réservations.

En dehors de problèmes liés à la météo et à la disponibilité technique de l'avion réservé, les réservations doivent être annulées avec un préavis d'au moins 24 heures. Par respect pour autrui, il appartient à chaque membre de respecter impérativement cette consigne.

3.5.3. Retards au départ et à l'arrivée.

Lors d'une réservation non honorée, après quinze minutes de retard sauf information aux responsables du club, l'appareil sera considéré comme libre.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure prévue, il est demandé au pilote de prévenir aussitôt les responsables du club.

3.6. FORMALITES AVANT ET APRES VOL

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'association peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol et ses licences.

Le temps de vol à payer est décompté de la manière suivante :

- durée du vol enregistré à l'horamètre. (Un temps forfaitaire MAXIMUM de 4 minutes de chauffe peut-être déduit en hiver par basses températures)

Avant chaque vol, tout pilote doit:

- Vérifier l'avitaillement selon les consignes en vigueur et le noter sur le carnet de route. (Plein systématique du réservoir AVANT, préalable à toute séance de voltige)
- Le réservoir arrière doit impérativement être vide pour une séance de voltige.
- S'assurer du non dépassement des facteurs de charge maximum autorisés, par l'équipage précédent, sous peine d'en endosser la responsabilité. (Contrôle de l'accéléromètre plombé)
- Effectuer une visite pré vol minutieuse et conforme au manuel de vol.

Après chaque vol, tout pilote doit :

- Inscrire son vol sur le carnet de route
- Inscrire son vol sur le registre des vols,
- Payer son vol par chèque bancaire, si une avance sur compte n'a pas été effectuée préalablement,
- Remiser soigneusement l'avion dans le hangar, verrière fermée, et tous contacts vérifiés coupés.

Tout voyage ou convoyage doit être préalablement autorisé par le conseil d'administration.

Dans le cas d'une approbation, il est demandé au pilote:

- De s'obliger à demander un dossier météo complet (TAF, METAR, TEMSI, VENTS) avant son départ,
- De s'obliger à calculer la MASSE, le CENTRAGE LONGITUDINAL, l'AUTONOMIE, la DISTANCE FRANCHISSABLE, s'il y a lieu.
- **En cas de vol de convoyage nécessitant l'utilisation du réservoir arrière, ce dernier devra être impérativement vidé avant l'arrivée.**

- De payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais supplémentaires lui seront décomptés,
- De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu. Si le pilote se trouve dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même, il en supportera les frais.
- D'abriter l'avion dans une structure adéquate (hangar) à ses frais.

3.7 UTILISATION SPECIFIQUE VOLTIGE

- La **visite pré vol doit toujours être effectuée avec rigueur** et minutie, en accord avec les consignes du manuel de vol.
- Toute anomalie constatée doit être immédiatement signalée, au chef Pilote, à un Instructeur présent, au mécanicien, ou à un responsable du bureau qui décideront de la décision à prendre.
- Si aucun d'eux ne peut être joint, la machine reste au hangar et les clés sont mises hors d'atteinte!
- Le niveau d'huile doit impérativement se situer **entre 5 au mini et 5.8 au maxi**.
- Le **réservoir arrière DOIT RESTER toujours VIDE** et ne peut faire l'objet d'un avitaillement que pour une navigation ou un convoiage spécifique approuvé conformément aux articles ci-dessus.
- Le **pare-brise** et la verrière doivent être **nettoyés avant chaque vol**.
- Les **composantes MAXIMALES de vent traversier** sont de **5 Kts** pour un élève en formation, **10 Kts** pour un 1er cycle entraîné, **15 Kts** pour un 2ème cycle confirmé et très entraîné.
- **En cas de doute** sur votre compétence, votre niveau d'entraînement, ou les conditions d'aérogologie du jour, **solliciter un instructeur, ou laisser la machine au hangar** vous y gagnerez en crédibilité, en considération et préserverez votre avenir de pilote. « Il vaut mieux regretter d'être au sol que regretter d'être en l'air! »
- **Pas d'évolutions voltige si conditions de vol turbulentes** sur l'axe et **contrôle attentif et constant des facteurs de charge!**
- **Respecter les limites horizontales et verticales de l'axe de voltige, et s'assurer des clairances et veilles radio.**
- Tout pilote n'ayant **pas volé sur la machine dans les 2 mois** qui précèdent **doit** satisfaire à un **vol de contrôle avec l'instructeur de son choix, ou obtenu l'accord d'un instructeur de son choix qui décidera en fonction l'expérience du pilote,**
- Les **check / actions vitales** doivent être **exécutées scrupuleusement**, notamment pour les procédures d'arrêt et de mise en route moteur. L'oubli négligent de mise hors circuit des équipements radioélectriques avant l'arrêt moteur, et ensuite de s'assurer de leur

coupure effective avant son démarrage, ont pour risque d'endommager gravement le transpondeur et la VHF lesquels s'accommodent assez mal des variations de tension induites par la sollicitation du démarreur.

- **A l'issue du vol** l'équipage descendant doit systématiquement faire **le plein pour l'équipage suivant**, et l'avion doit être rangé soigneusement dans le hangar, **verrière FERMÉE**, et les documents de bord et facturier consciencieusement remplis..
- Les instructeurs devront s'assurer du respect des consignes par leurs élèves!
- Enfin, **tout instructeur pourra d'initiative imposer un contrôle en vol qu'il estime nécessaire!**

3.8 ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols découverte, vols en relation avec la protection des personnes et des biens, vols dans le cadre d'une convention signée par l'association, etc...), les pilotes nominativement désignés par une liste signée par le président et le(s) instructeur(s).

(Il faut rappeler que les baptêmes voltige ne sont pas autorisés par la D.G.A.C. et que les vols d'initiation ne peuvent être entrepris que par des instructeurs qualifiés).

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

3.9 CONSIGNES DIVERSES

- Avant le vol. tout pilote constatant une anomalie devra en rendre compte au personnel de l'aéro-club présent sur le site. A défaut il devra contacter un instructeur par téléphone. La décision d'exécuter ou non le vol sera prise après concertation.
- Pendant le vol, tout pilote constatant une anomalie de fonctionnement de l'avion ou de son équipement devra le signaler à son retour.
- Tout pilote (commandant de bord) ayant été convaincu d'un manquement aux règles de l'air, et/ou au manuel de vol, et/ou au présent règlement interne, fera l'objet d'une instruction devant le conseil de discipline.
- Tout pilote ayant été convaincu d'une faute de pilotage autre qu'une faute contre la discipline pourra faire l'objet d'une décision de reprise en mains avec instructeur avant de pouvoir revoler en tant que commandant de bord.
- Tout pilote ayant été convaincu d'une faute de pilotage, d'infraction volontaire au présent règlement intérieur, ou de procédure ayant entraîné des dégâts à l'appareil ou aux tiers sera susceptible de se voir pécuniairement responsable à hauteur maximale du montant de la franchise de l'assurance. Cette décision sera prise par le bureau. Le pilote en cause pourra présenter sa défense.

Sont soumis à autorisation préalable d'un instructeur et du conseil d'administration :

- les vols avec atterrissage sur les terrains de BARCELONNETTE, St CREPIN, LANGOGNE
- Les survols maritimes (Corse).
- Les participations extérieures à toute compétition voltige fédérale ou amicale.

3.10 PROCEDURE D'EXCLUSION.

En application des statuts, il est convenu que :

Le membre dont l'exclusion est envisagée doit avoir la possibilité, avant que la dite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense.

Dans cette perspective, le dit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer 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 expédiée au moins quinze jours avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'exclusion,
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- préciser devant quelle instance (comité directeur ou commission) elle aura lieu,
- comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.

Le membre en instance d'exclusion 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. A cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation. Devra également lui être formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours ci-dessus visée, en un lieu qui devra lui être précisé.

Le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense, ou se faire assister par une personne de son choix.

Le Président



Accord et reconnaissance du présent règlement intérieur

Document à retourner signé au club



Je soussigné.....

Reconnais avoir pris connaissance du règlement intérieur et des pénalités en cas de dépassement de facteur de charge (voir ci-dessous)

Signature

Adresse mail :

+5,1G ou -3,6G 20 euros

+5,2G ou -3,7G 30 euros

+5,3G ou -3,8G 50 euros

+5,4G ou -3,9G 70 euros

+5,5G ou -4G 90 euros

+5,6G ou -4,1G 200 euros

+5,7G ou -4,2G 500 euros

+5,8G ou -4,3G 700 euros

+5,9G ou -4,4G 900 euros

+6 G ou -4,5G 1000 euros

Au delà de ces facteurs de charge l'avion doit être arrêté et vérifié, la pénalité est donc de 1500 euros, prix de l'inspection.

Merci de retourner la présente fiche complétée et signée,
à l'adresse située en bas de page