

AERO-CLUB DE GRAULHET

AERODROME DE GRAULHET

81300 GRAULHET

www.aeroclub-graulhet.com

TEL : 05 63 34 51 07

REGLEMENT INTERIEUR

1er Mars 2015

1. DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1

Le présent règlement intérieur, établi par le bureau directeur, dans le cadre des dispositions de l'article 19 des statuts de l'association, est applicable, au même titre que les dits statuts, à tous les membres de l'association et leur est opposable dès l'instant où ils ont été agréés en cette qualité.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui sera affiché dans les locaux de l'aéro-club ou mis à leur disposition sur simple demande au secrétariat.

ARTICLE 2

Les obligations de l'aéro-club à l'égard des membres sont formellement stipulées par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens, de diligence et non des obligations de résultat.

Dès lors la responsabilité de l'aéro-club ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où sera prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

ARTICLE 3

Le Président du club et le Chef-pilote peuvent, dans le cadre des pouvoirs qui leur sont formellement conférés par le présent règlement intérieur, et nonobstant les dispositions des Règlements de l'Aviation Civile, interdire pour des raisons administratives ou techniques « dont ils sont les seuls juges » à tout membre pilote, l'utilisation des aéronefs de l'aéro-club ou encore limiter ou réglementer à leur gré ladite utilisation.

Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux présidents et chefs pilotes, 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, conformément aux dispositions des Règlements de l'Aviation Civile et aux Règles de l'Air, maîtres de leur décision de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un aéronef, seuls gardiens de celui-ci et responsables, dans les conditions et limites prévues par la législation en vigueur, des dommages éventuellement causés aux passagers et tiers .

Le président et le chef-pilote, peuvent, s'ils considèrent un membre pilote insuffisamment entraîné, surtout en début de saison, imposer à celui-ci un vol de contrôle avec un instructeur de l'aéro-club. D'autre part, les membres-pilotes, s'ils ne se considèrent pas en état de maîtriser le pilotage de l'avion qui leur est confié, doivent par eux-mêmes solliciter ce vol de contrôle, afin de ne pas mettre le patrimoine de l'association et la vie de tiers en danger.

En tout état de cause un pilote, sauf instructeur, qui n'aura pas volé depuis 3 mois sur nos aéronefs devra se faire relâcher par un instructeur de l'aéro-club.

ARTICLE 4

L'Aéro-club est amené à souscrire, pour son profit et celui de ses membres, diverses polices d'assurance qui peuvent être consultées par ces derniers au secrétariat, en présence d'un membre du Bureau.

Les membres de l'association, par le seul fait de leur adhésion au club, 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 appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraît nécessaire pour garantir leur responsabilité ou encore pour que soit réparé le dommage supporté par eux-mêmes ou par leurs ayant droits.

ARTICLE 5

Les obligations des membres du Club à l'égard de ce dernier sont de simples obligations de moyen et de diligence. Dès lors les membres du club, ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec ce dernier, que des conséquences de leur faute prouvée.

Par exception aux dispositions ci-dessus, les membres de l'Aéro-club ne seront responsables des avaries et dommages supportés par les aéronefs qui leur auront été confiés par l'aéro-club et ne seront ainsi tenus à la réparation du préjudice de ce fait, que dans les cas suivants :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation.

- Dommage subi du fait de la présence à bord de l'aéronef de matière explosive, incendiaire, et d'une manière générale dangereuse, en infraction à une réglementation nationale ou internationale, sauf si cette infraction a été commise à l'insu du membre de l'Aéro-club concerné.

- Dommage subi du fait de l'utilisation d'un aérodrome ou d'une plateforme qui ne serait ni ouvert à la circulation aérienne publique, ni autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation en vigueur, sauf cas de force majeure.

Pour les avions :

Avant tout vol planifié à destination d'un aérodrome doté uniquement de piste(s) non revêtue (s) (sauf Gaillac), d'un aérodrome situé hors des frontières françaises, d'un aérodrome privé, ou/et si le vol planifié comporte une traversée maritime, le pilote (sauf instructeur) doit obtenir l'aval du Chef-pilote de l'aéro-club.

Rappel : les plateformes ULM ne sont pas utilisables par nos avions.

Pour l'ULM :

Avant tout vol planifié à destination d'une plateforme ULM (permanente ou occasionnelle), il est de la responsabilité du pilote d'obtenir au préalable toute information nécessaire à la sécurité du vol.

- Pour tous les aéronefs, dommage subi du fait d'utilisation de l'aéronef au dessous des limites d'altitude de sécurité prévues par la réglementation en vigueur et, en particulier, du fait du vol dit en rase-mottes, sauf en cas de force majeure.

- Dommage subi lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévue au Certificat De Navigabilité(pour les avions) ou au manuel d'utilisation (pour l'ULM) et spécialement dans le cas où l'aéronef ne reste pas dans les limites de poids et de centrage exigées.

- Dommage subi lorsque le commandant de bord de l'aéronef n'est pas titulaire des brevets, licences, qualifications en état de validité exigées pour le vol effectué sous sa responsabilité, ainsi que de l'expérience récente prévue dans la réglementation et le règlement intérieur.

II ADMISSION

ARTICLE 6

L'admission d'un membre ne devient effective qu'après acceptation de sa candidature par le Bureau Directeur.

D'une manière générale, il est fait application de l'article 6 des statuts de l'aéro-club. Seuls les membres actifs sont électeurs et éligibles.

Chaque membre actif peut représenter au maximum deux autres membres actifs.

III DEMISSION EXCLUSION

ARTICLE 7

L'admission implique le respect des règles essentielles de civilité .Tout manquement pourra faire l'objet soit:

- d'un rappel à l'ordre
- d'une suspension temporaire
- d'une exclusion
- après avoir entendu l'intéressé, le Conseil d'Administration fera part de sa décision.

La qualité de membre du club se perd par :

- démission
- décès
- exclusion

ARTICLE 8

En complément de l'article 7 des statuts de l'aéro-club, traitant de ce chapitre, il est convenu que :

1- L'exclusion d'un membre de l'association pourra être prononcée dans les cas suivants :

- non paiement de la cotisation
- faute grave
- non respect intentionnel ou non, des dispositions des statuts ou de celles du Règlement Intérieur de l'Association.

Il est formellement spécifié et convenu que la simple constatation objective de l'existence de l'un quelconque des motifs ci-dessus visés suffit à elle seule à l'exclusion éventuellement prononcée.

2- Le Conseil d'Administration a le pouvoir de prononcer la dite exclusion.

3- Le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis à même, avant que ladite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense.

- Dans cette perspective ; ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer à l'adresse indiquée lors de son inscription au club.
- La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure dans la mesure où il appartient aux membres, par les moyens qu'ils jugeront appropriés, de faire connaître à l'association l'adresse de leur domicile et en temps opportun la modification éventuelle de cette adresse.
- La lettre de convocation ci-dessus visée devra :
 - Etre expédiée au moins 10 jours francs 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.

- Comporter la mention des faits qui sont reprochés au destinataire de la convocation et celle de la sanction envisagée.

Le membre en instance d'exclusion est en droit de connaître au moins cinq jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre.

Le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense et, à son choix, se faire assister par un membre du club.

4- Il est également d'ores et déjà convenu et spécifié que les membres de l'association, par le fait même de leur inscription, renoncent expressément à solliciter l'indemnisation de tout préjudice de quelque nature qu'il soit, qu'ils pourraient éventuellement supporter, et qui serait la conséquence directe ou indirecte de leur exclusion, sauf en cas d'abus de droits ou de violation des droits de la défense.

IV – UTILISATION DES INSTALLATIONS

L'Aéro-club possède ou bénéficie d'un certain nombre d'installations qui sont :

- a) – la tour de contrôle
- b) – Le secrétariat
- c) – Les hangars et aires de stationnement
- d) – La salle de cours
- e) – Les ateliers de réparation
- f) – La station service
- g) – Le téléphone
- h) – Le club-house

Cette liste n'est pas restrictive et pourra éventuellement être réduite ou complétée.

D'une façon générale, ces installations, mises à la disposition des membres, doivent faire l'objet des soins les plus attentifs .L'entretien et les réparations coûtent cher et pèsent sur le budget de l'aéro-club et donc sur les cotisations.

a) La tour de contrôle est un lieu qui pourra être activé par le chef pilote pour les besoins du club ou d'une manifestation aérienne.

b) Le secrétariat est principalement ouvert aux membres du bureau et du conseil d'administration.

c) Les hangars et aires de stationnement :

Les hangars sont réservés en priorité au garage des appareils de l'aéroclub, puis aux appareils de passage suivant les places restantes, après accord du chef- pilote ou d'un membre du bureau directeur.

Les membres y accèdent pour effectuer les manoeuvres de rentrée et de sortie des appareils. Hors de ces nécessités, il est interdit d'y séjourner et en particulier d'y fumer, l'accès permanent et le séjour n'y étant autorisés qu'aux personnes habilitées.

Il est interdit de garer tout véhicule à moteur autre que les aéronefs à l'intérieur des hangars.

Les manœuvres de sortie et de rentrée des aéronefs se feront avec la plus grande attention et précaution.

Les aéronefs seront remisés au hangar après avoir été nettoyés des conséquences du vol: insectes sur les parties opposées au vent relatif, traces de terre, d'herbe et de boue, coulures d'essence et d'huile.

Les verrières ou portes des aéronefs seront fermées mais non verrouillées. Les freins seront desserrés. Les « flammes » protégeant les prises de pression seront en place. En hiver les couvertures de protection des moteurs seront mises en place selon les consignes en vigueur. Les barres de tractage seront dégagées de leurs attaches.

Tout incident ayant occasionné un dégât quelconque, même mineur sera immédiatement signalé au responsable du matériel ou au chef-pilote. En cas d'impossibilité de joindre ces personnes, une affiche, visiblement apposée sur l'appareil signalera les faits.

A la fin du vol, si le pilote suivant n'est pas présent pour prendre en compte l'aéronef, le pilote doit rentrer celui-ci et fermer les hangars, sauf arrangement explicite avec un responsable (instructeur, membre du bureau directeur).

d) La salle de cours :

Elle est ouverte à tous les membres du club mais les instructeurs en sont les principaux utilisateurs. Sa destination principale est l'instruction des élèves. Son utilisation doit rester utilitaire et technique. Le matériel pédagogique y est entreposé.

e) Les ateliers de réparation :

L'accès en est exclusivement réservé au mécanicien et aux personnes autorisées, sous la responsabilité du chef-pilote, des mécaniciens ou d'un membre du bureau directeur.

f) La station service :

Vérifier avant chaque plein le branchement électrique de la pompe dans la tour. Respecter les consignes de sécurité. Ne pas oublier de noter l'emport de carburant sur le formulaire prévu à cet effet avec:

- la date
- l'immatriculation
- la quantité d'essence
- le numéro du compteur de la pompe.
- l'appartenance de l'avion.

g) Le téléphone.

Dans le club house se trouve un poste de réception des appels.

La borne INTERNET du club-house est en libre service pour les membres du club. La priorité d'utilisation sera donnée aux pilotes qui préparent un vol (météo, notams, etc..), ou qui le saisissent en retour de vol.

h) Le club-house.

Cet espace sert à la préparation des vols et au séjour des membres du club. Les personnes extérieures au club peuvent y séjourner après y avoir été invitées et accompagnées par un membre du club.

Le soir, avant de le quitter, veiller à ce que l'électricité et la cheminée soient éteintes et les locaux rangés et propres.

V-REGLEMENT DE SECURITE

Les voies d'accès, les parkings avion et bien sûr les pistes sont interdits à tout véhicule automobile non équipé de radio. En avion, respecter l'ordre d'alignement, rouler très lentement (homme au pas). Arrêter le moteur assez loin des hangars et de la pompe à essence. Ne jamais diriger le souffle de l'hélice vers les hangars.

VI- CONDITIONS DE PILOTAGE

a) Pour être autorisé à piloter les aéronefs du club, il faut :

- être membre actif, à jour de la cotisation du club et d'une licence fédérale:
- licence jeunes ailes
- licence fédérale
- être enregistré comme élève-pilote ou titulaire d'une licence de pilote en état de validité (Les pilotes sont responsables du renouvellement de leur licence, de la validité de leur qualification de classe et de la validité de leur visite médicale). Ces dates de validité seront communiquées à l'aéroclub ou au responsable désigné à cet effet.
- avoir signé et respecter le présent règlement intérieur.
- si le sociétaire est mineur, avoir présenté dès la demande d'admission une autorisation parentale.

b) Les pilotes des vols d'initiation doivent être en règle avec les exigences de la compagnie d'assurance couvrant ce risque.

c) Tous les pilotes doivent se conformer aux prescriptions de la réglementation aérienne et aux consignes techniques particulières. Ils font leur affaire personnelle de consulter tout document nécessaire.

VII UTILISATION DES APPAREILS

- a) Les pilotes commandants de bord volent sous leur propre responsabilité et les appareils ne pourront être utilisés sans l'accord du chef pilote dans certains cas (articles 3 et 5 du présent règlement intérieur).
- b) Avant de monter à bord, faire la visite prévol de l'aéronef et ne l'utiliser que dans les limites prévues.
- c) Les aéronefs doivent être conduits avec prudence et une allure modérée en prenant toutes les précautions afin d'éviter tout accident de personnes ou de matériel.
- d) il est interdit d'ajouter quel qu'objet que ce soit à l'extérieur des aéronefs.
- e) Toutes les vérifications avant décollage et les actions vitales devront être effectuées d'une manière complète en se servant de la check-list du bord.
- f) Signaler toute constatation faite au sujet d'un éventuel incident mécanique ou autre.
- g) Intégrer, à la préparation de leur vol une réserve de carburant à destination d'au moins 30 minutes de vol.
- h) La réalisation de vol en patrouille est soumise obligatoirement à l'autorisation préalable du chef pilote, intégrant un briefing.

La plus grande prudence est recommandée au pilote.

Sont notamment INTERDITS à tout pilote (sauf instructeur) :

- a) Toute manœuvre de voltige aérienne.
- b) Tout vol à basse hauteur ne respectant pas la Règlementation
- c) Toute prise de terrain qui ne respecte pas la Règlementation en vigueur concernant les circuits et les intégrations
- d) Tout décollage suivi d'un virage avant l'altitude de 500ft par rapport au niveau du terrain de décollage (sauf en cas de force majeure).
- e) Toute rupture de vol à vue.

Toute faute grossière ou inobservation de ces règlements par un pilote amènera celui-ci à comparaitre devant le conseil de discipline du club qui pourra décider sans appel de la suspension temporaire ou de l'interdiction définitive de vol.

Le matériel et son entretien sont très onéreux. Il importe que chacun s'applique à le ménager en respectant les paramètres de chaque aéronef, en respectant les consignes du chef-pilote ou des mécaniciens, en faisant consciencieusement les visites prévol et les actions vitales avant et après chaque vol.

Dans le cas de dégâts causés à l'appareil utilisé par suite de l'inobservance de ces consignes, le pilote responsable sera recherché. Notre intérêt est donc d'inspecter notre appareil avant de l'utiliser.

La disponibilité des appareils pouvant être utilisés pour les voyages est déterminée selon les possibilités du club, par le chef pilote. Dans la majorité des cas, deux heures de vol minimum par jour seront demandées pour un voyage avec découché.

VIII REGLEMENT DE PISTE

a) Il est demandé à chaque pilote avant un vol, d'inscrire sur le cahier des réservations ou sur la planche de vol (dans le cas où il n'y a pas de réservation) son nom, l'heure de départ ainsi que la destination s'il s'agit d'un voyage.

b) Au retour du vol, le pilote devra noter sur le carnet de route les renseignements réglementaires (sans oublier l'approvisionnement de carburant) et signer.

c) Toute tricherie concernant le décompte du temps de vol sera pénalisée.

IX FONCTIONNEMENT DE L'AERODROME

L'aéroclub pourra mettre en place un responsable de piste ou un responsable du jour qui assurera la direction de l'activité en accord avec le chef pilote et représentera sur le terrain le bureau directeur. Ces fonctions peuvent se résumer ainsi :

- a) veiller à la bonne utilisation des aéronefs en fonction des rendez-vous pris par les pilotes, de l'activité école, et des vols d'initiation.
- b) S'assurer éventuellement que les aéronefs « indisponibles » pour visite, incident, etc. soient signalés. Veiller à la sécurité au sol. Accueillir les candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres ou les postulants à un vol d'initiation.
- c) En présence de ce responsable de piste le pilote ayant pris de l'essence reste responsable de cette opération et de l'inscription correcte de la quantité avitaillée.
- d) Les membres présents sur l'aérodrome doivent coopérer à l'accueil des visiteurs et au bon fonctionnement de l'activité y compris lors de la mise en œuvre et de la rentrée des aéronefs, jusqu'à la fermeture des portes. Les véhicules doivent obligatoirement être stationnés aux endroits réservés à cet effet. Aucun véhicule ne doit pénétrer à l'intérieur des hangars et même dans l'aire d'activité de l'aéroclub. Le véhicule de service de l'aéroclub pourra faire exception à cette règle, mais ne devra en aucun cas stationner à proximité des portes du hangar.

X COTISATION

Le montant de la cotisation annuelle est fixé par le conseil d'administration. 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 également valable pour l'année suivante. Une cotisation pour les personnes de passage est possible avec une validité d'un mois. Dans ce cas une ristourne correspondant à 40 minutes de vol sera offerte pour permettre un lâcher machine.

XI PRIX ET REGLEMENT DES HEURES DE VOL

Le prix de l'heure de vol des divers aéronefs appartenant à l'aéroclub ou loués par lui sera fixé par le comité directeur. Il sera réactualisé en fonction des charges. Il pourra être fourni à chaque pilote, sur sa demande, un relevé mensuel de ses heures de vol avec son compte-fiche. Tout pilote doit approvisionner régulièrement son compte, de sorte qu'il reste toujours créditeur. Le club ne pouvant faire office de banque, il ne pourra plus être toléré de solde débiteur.

XII OBSERVATIONS GENERALES

Dans le but d'alléger le coût de fonctionnement de l'aéroclub, et celui de la maintenance du matériel, également dans le but de maintenir une bonne ambiance associative, le bureau directeur pourra demander aux membres un certain nombre d'heures de travail. Les sociétaires doivent assurer la propreté du matériel volant, des salles de cours, bureaux et hangars.

Les propriétaires d'aéronefs particuliers, membres de l'aéroclub, sont autorisés à héberger leur machine dans les hangars exploités par l'association en fonction des places libres, et après avoir signé la convention. Le bureau directeur fixera les conditions de cet hébergement.

Le choix du renouvellement et de toute modification du parc des aéronefs appartient au conseil d'administration, après avoir provoqué éventuellement une réunion d'information.

Nul sociétaire n'est censé ignorer le contenu du présent règlement intérieur en application de l'article 1. Ce règlement intérieur pourra être précisé ou complété selon les besoins du moment par décision du bureau de direction. Ces précisions et compléments éventuels seront alors affichés au tableau du bureau administratif à l'intérieur des hangars.

L'adhésion à l'aéroclub implique l'acceptation du présent règlement intérieur et l'obligation de s'y conformer ainsi qu'aux circulaires et additifs qui pourront ultérieurement le compléter.

Pour tous les points non traités dans le présent règlement intérieur, il y a lieu de se reporter aux statuts de l'association ou aux règlements de l'aviation civile.

Fait à Graulhet le 1^{er} Mars 2015