



# REGLEMENT INTERIEUR

## AEROCLUB DE SAINT-BRIEUC ARMOR

Edition du 10 avril 2011, adoptée par le CA du 15 avril 2011  
**Mise à jour CA du 05 Mai 2017**

### 1 DISPOSITIONS GENERALES

#### 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. Une version du règlement devra être signée, paraphée, et restera dans le dossier du membre à l'aéroclub. Une copie signée sera fournie au membre.

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

#### 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, 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 ou de drogues.

## 2 BENEVOLES ET SALARIES

### 2.1 Président

Le Président est le dirigeant responsable (DR) de l'ATO de l'aéroclub de St-Brieuc Armor.

Le président fixe les horaires, s'il y a lieu, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels concernant :

- l'instructeur salarié,
- la mécanicienne salariée,

Ils sont recrutés et révoqués, selon les lois en vigueur, par le président.

### 2.2 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.

### 2.3 Mécanicienne et responsable technique.

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

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

## 3 PILOTES

### 3.1 Participants

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

En application du 2.2, 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.

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 3 derniers mois. Si un pilote venait à dépasser ce délai, il sollicitera un vol d'entraînement avec un instructeur du club.

### 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 » : il est défini en fonction de la durée affichée par le totalisateur du compte-tour moteur.

- Outil de réservation : celui qui fait foi est la plus récente version du tableau des réservations disponible sur internet, via Openflyers.

#### 3.3.2 Conditions et modalités

- Aspect financier : pour effectuer une réservation, tout pilote doit, en sus des conditions évoquées en 3.1 et 3.2, posséder un solde positif sur Aérogestion y compris après le vol qui vient d'être effectué.

#### 3.3.3 Annulation

Les réservations annulées doivent être actualisées le plus tôt possible sur Openflyers. Les élèves doivent confirmer cette annulation auprès de l'instructeur par téléphone.

Le pilote ayant annulé son vol dans la journée doit s'assurer par tous moyens que son avion soit « hangaré » et devra faire le nécessaire pour qu'il le soit.

### 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 donnée 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 :

- réserver sur le site internet un créneau comme défini en 3.3.1,
- s'identifier et renseigner sur Aérogestion l'identité (Nom et prénom) des passagers, ainsi que la destination si le vol est un vol de plus d'1 heure sans instructeur à bord.
- remplir les conditions énoncées en 3.3.2,

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

Tout pilote doit :

- Procéder à un avitaillement s'il reste moins d'une heure et demie dans les réservoirs.
- Mettre les flammes même si une réservation fait immédiatement suite.
- Nettoyer les bords d'attaque exposés au vent relatif ainsi que la verrière.
- « Hangarer » correctement l'avion si aucune réservation ne suit. Si réservation plus tard dans la journée, s'assurer par téléphone auprès du pilote suivant (voir Openflyers) que sa réservation est maintenue et qu'il assurera le « hangarage » de son avion.
- Clôturer son vol sur Aérogestion.
- Remplir le carnet de route y compris essence si avitaillement, remettre les clés dans la boîte à clés.
- En cas de manquement à l'une ou l'autre de ces obligations le pilote recevra un avertissement par mail, et en cas de récidive, une participation de 15€ sera prélevée sur son compte.

### 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 (matériel à disposition à l'aéroclub que chaque pilote peut embarquer) ou l'abriter,

- S'acquitter des taxes d'atterrissage, stationnement, balisage et le cas échéant des frais de facturation.

- En cas d'avitaillement sur aérodrome ne disposant pas de borne TOTAL, avancer la somme nécessaire et conserver le justificatif nécessaire à l'obtention du remboursement ultérieur auprès du trésorier.

- 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.(\*)

(\* *Le pilote est invité à faire jouer l'« Assistance en cas d'interruption du vol » incluse dans l'assurance de la licence FFA. Charge à l'utilisateur d'apporter les éléments de preuve confirmant les conditions météo défavorables.*

Il conviendra de réserver de préférence le BO, le BA et le CJ pour les voyages, ces avions étant les moins sollicités. (Un abaissement des minima d'heures de vol sur ces avions pourra être préalablement négocié selon la période et le planning)

Pour les réservations d'une journée ou plus, il est défini 3 périodes :

*Verte* : Semaine (heure d'hiver)

*Orange* : WE (heure d'hiver) et semaine (heure d'été)

*Rouge* : WE (heure d'été)

Selon la période, et sauf conditions météo\*, il sera demandé au pilote d'effectuer au minimum :

*2h de vol par jour en période verte*

*3h de vol par jour en période Orange*

*4h de vol par jour en période Rouge*

Les heures non effectuées seront facturées sur la base de 60% d'1 heure de vol (part fixe de l'heure de vol)

## 4 Activités aériennes particulières

### 4.1 Baptêmes de l'air

Les baptêmes de l'air au sein de l'aéro-club se font conformément au décret n° 98-884 du 28 septembre 1998 et de l'article D510-7 du code de l'aviation civile.

Seuls les pilotes nominativement désignés par le président ou un substitut, sont autorisés à effectuer des baptêmes,

Il est rappelé que réglementairement, le pilote baptême doit être pilote professionnel avec certificat médical d'aptitude de classe 1, ou doit totaliser au moins 200 heures de vol après formation, 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 à Saint Brieuç sont interdits, sauf avec instructeur.
- Les vols basse hauteur, et passages bas, sont interdits sur les avions du club.
- Il est demandé aux pilotes de respecter les temps de chauffe moteur, et de se limiter à 75% de la puissance (65% sur le BA).
- La recherche de passagers en vue d'un coavionnage par tout moyen de diffusion massif (internet, affiches, mailing, etc. ...) est formellement interdit. L'emport de passagers dans le cercle de relation reste autorisé conformément à l'esprit du club.

## 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 lui 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 du dit « 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 de son choix. Le conseil d'administration statue conformément aux modalités visées à l'article 11 des statuts.

Signature