



# Aéro-Club du Roussillon

## REGLEMENT INTERIEUR

Règlement Intérieur de l'Aéro-Club du Roussillon modifié et adopté par le Conseil d'Administration le 16 décembre 2024. Il annule et remplace le Règlement Intérieur daté du 22 février 2019. Conformément à l'Article 36 des Statuts de l'Aéro-Club du Roussillon, ce Règlement Intérieur est applicable immédiatement et devra être approuvé par la prochaine Assemblée Générale - Ordinaire ou Extraordinaire - pour rester applicable.

### SOMMAIRE

- Chapitre 1      OBJET
- Chapitre 2      ESPRIT ASSOCIATIF
- Chapitre 3      OBLIGATIONS DE L'AÉRO-CLUB
- Chapitre 4      OBLIGATIONS DES MEMBRES
- Chapitre 5      DONNEES PERSONNELLES
- Chapitre 6      LE PERSONNEL
- Chapitre 7      COTISATION CLUB ET FACTURATION DES HEURES DE VOL
- Chapitre 8      ELEVES PILOTES
- Chapitre 9      PILOTES
- Chapitre 10     RESERVATIONS DES AVIONS
- Chapitre 11     BOITES A CLES AÉROGEST
- Chapitre 12     COMMISSION DE DISCIPLINE ET PENALITES



### 1. OBJET

- Le présent Règlement Intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 36 des statuts de l'Aéro-Club du Roussillon (ci-après dénommé l'Association ou l'Aéroclub), est applicable à tous les membres actifs et associés de l'Association et leur est opposable.
- Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent Règlement Intérieur qui est affiché dans nos locaux, disponible en ligne sur le site internet de l'Aéroclub.et mis à leur disposition sur simple demande.
- Dès lors lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit, une telle méconnaissance étant irréfragablement présumée leur être imputable.
- Ces règles ont été établies dans le souci de permettre un bon fonctionnement de l'Aéroclub.

### 2. ESPRIT ASSOCIATIF

- L'Aéroclub est une Association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente.
- Tout membre présent dans les locaux de l'Aéroclub 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, le nettoyage et la rentrée des aéronefs, la fermeture du hangar etc.
- Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les avions, les équipements divers et les locaux mis à sa disposition.
- Tout membre a le devoir de respecter et de faire respecter la discipline et la réglementation sur les aires de stationnement, de roulage ainsi que dans les locaux de l'Aéroclub.
- Tout membre a le devoir de prêter son concours à toute opération destinée à l'organisation, l'aménagement ou la promotion de l'Aéroclub.
- Les membres doivent assurer la propreté des avions et des locaux.
- Tout membre peut saisir à tout moment le Président de toutes questions, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un membre du Conseil d'Administration. Après examen, le Conseil d'Administration pourra demander à entendre le demandeur au cours de l'une de ses réunions. Chacun est tenu de se conformer aux décisions du Conseil d'Administration.

### 3. OBLIGATIONS DE L'AEROCLUB

- Les obligations de l'Aéroclub 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'Aéroclub 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 ou les dommages allégués.
- l'Aéroclub souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices Responsabilité Civile Aéronef pour chacun des aéronefs qu'il exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.
- Le Conseil d'Administration se réserve le droit de changer de type ou de nature de contrat et de compagnie d'Assurances.
- Il appartient aux membres de l'Aéroclub, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire. L'attention est attirée sur leur intérêt à étudier les contrats d'assurance dont ils bénéficient dans leur vie privée et professionnelle, afin de prendre connaissance des dispositions spécifiques induites par la pratique de l'aviation légère et sportive et les exclusions afférentes.

### 4. OBLIGATIONS DES MEMBRES

- Pour pouvoir devenir membres de l'Aéroclub, les pilotes et élèves pilotes mineurs doivent fournir à l'Aéroclub une autorisation écrite de leurs représentants légaux.
- Les membres doivent être à jour de cotisation et disposer d'un compte financier créditeur.



- Les membres sont tenus de respecter le présent Règlement Intérieur, les consignes de sûreté aéroportuaire ainsi que le Manuel d'exploitation des aires de trafic de l'Aéroport.
- Les obligations des membres de l'Aéroclub sont de simples obligations de moyens et diligence.
- Dès lors, les membres de l'Aéroclub ne seront responsables dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée.
- Les membres de l'Aéroclub, responsables de dommages causés à l'aéronef qui leur est confié seront tenus à la réparation du préjudice dans tous les cas ou leur responsabilité est engagée. (Cf. : § 12/4)
- Conformément aux consignes de sûreté aéroportuaire, le présent règlement rappelle que les badges d'accès à l'Aéroclub sont strictement personnels, et ne doivent en aucun cas être confiés à un autre membre et a fortiori à une personne étrangère à l'Aéro-Club du Roussillon.  
La perte ou le vol du badge doit être signalé le plus rapidement possible à un responsable de l'Aéroclub afin que le badge soit désactivé.

**Important** : l'utilisation du badge d'un autre membre, est une infraction grave aux mesures de Sûreté de l'aéroport et déclenche une enquête de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens (BGTA). Cette enquête pourra mettre en cause l'utilisateur ainsi que le détenteur officiel du badge.

Par conséquent, les membres de l'Aéroclub propriétaires d'avion qui désirent mettre leur avion à disposition d'un pilote étranger à l'Aéroclub, devront impérativement sous leur responsabilité accompagner ce dernier après s'être assuré de son identité ainsi que de la validité de sa licence. Le membre de l'Aéroclub propriétaire de l'avion devra accompagner le pilote externe au club et ses passagers dans les locaux du club et sur l'aire de trafic, au départ et au retour de son avion. Dans le cas où le propriétaire de l'avion est dans l'impossibilité d'être présent au départ ou au retour de son aéronef, celui-ci devra prendre toutes les dispositions afin de mettre son avion à disposition sur le parking de l'aviation générale. (Voir le document ACR2014/001 (V7) : « Autorisation de stationner dans le hangar de l'Aéro-Club du Roussillon »).

## 5. DONNEES PERSONNELLES

La collecte des données personnelles contenues dans le bulletin d'adhésion (ou de son renouvellement) est réalisée conformément au règlement n°2016/679 dit Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Les données recueillies sont conservées pendant la durée de la licence fédérale du membre et pendant une période minimale de dix ans à compter du terme de cette dernière, outre des fins statistiques, pour garder son historique notamment de prise de licence et être en mesure de lui apporter des réponses rapides sur cette dernière, ou encore son assurance.

L'aéroclub ne fournit pas les données personnelles des membres à des tiers, à moins qu'il ne soit nécessaire de compléter le service qu'ils ont contracté, notamment auprès des éventuels sous-traitants techniques de l'aéroclub.

Même une fois collectées, les membres de l'aéroclub bénéficient d'un droit d'accès, de rectification, à la limitation du traitement, ou encore à la portabilité de leurs données. Ces derniers peuvent également, pour des motifs légitimes, s'opposer au traitement des données les concernant. Toute demande devra alors être effectuée auprès de l'Aéro-Club du Roussillon, en qualité de Responsable du traitement de ces données, à l'adresse électronique et/ou postale suivante « aeroclubroussillon@gmail.com ».

## 6. LE PERSONNEL

### Le personnel salarié

- Le personnel est recruté et révoqué selon les lois en vigueur par le Président de l'Aéroclub, après avis du Conseil d'Administration.
- Le personnel ne peut recevoir d'instructions que de la part du Président, du Trésorier, du Secrétaire Général.
- Le Président fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels, après avis du Conseil d'Administration.

### Le personnel bénévole

Il comprend :

- Les membres du Conseil d'Administration ;
- Le Correspondant local « Sûreté Aéroportuaire » ;
- Le Représentant du DTO ;
- Le Responsable Pédagogique ;
- Le Correspondant Prévention Sécurité ;



- Les Instructeurs bénévoles.

### **Le Correspondant local « sûreté Aéroportuaire »**

Le correspondant local sûreté Aéroportuaire de l'Aéroclub veille à l'application par les membres et le personnel de l'Aéroclub des mesures de protection des zones réservées, suivant les orientations décidées par les services « Sûreté » de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC).

- Il est nommé par le Président et doit l'informer de toute dérive.
- Il est le représentant de l'Aéroclub pour les questions portant sur la sûreté au club.
- Le correspondant local sûreté Aéroportuaire, sous l'autorité du Conseil d'Administration, établit le "Programme Sûreté Aéroclub". Ce programme détaille les procédures et moyens mis en œuvre afin que le club soit en conformité avec l'Arrêté Préfectoral concernant la sûreté sur l'ensemble de l'aéroport. Ce programme est transmis au responsable aéroportuaire pour validation par la DSAC qui le transmet à la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens (BGTA) de l'aéroport.
- Le Programme "Sûreté Aéroclub", adopté par le Conseil d'Administration, est réactualisé en fonction de l'évolution des règlements de la DSAC et des directives préfectorales associées.
- Le "Programme Sûreté Aéroclub" définit en particulier :
  - les zones dites réservées et les zones publiques,
  - les règles pour pénétrer dans les zones réservées,
  - les obligations des membres et du personnel de l'Aéroclub,
  - les peines encourues en cas de manquement.

Il est affiché dans l'Aéroclub. Il est consultable par tous les membres sur le site internet de l'Aéroclub.

### **Le Représentant du DTO**

Il est chargé de :

- Procéder à la déclaration de DTO.
- Veiller à ce que le DTO et ses activités satisfassent aux exigences applicables, et respectent la déclaration de DTO.
- Elaborer et mettre en œuvre une politique de sécurité garantissant que les activités du DTO sont réalisées en toute sécurité, et veiller à ce que le DTO adhère à cette politique de sécurité et prendre les mesures pour atteindre les objectifs de cette politique de sécurité.
- Promouvoir la sécurité au sein du DTO.
- Veiller à la disponibilité de ressources suffisantes au sein du DTO afin que les activités visées aux points précédents puissent être réalisées de manière efficace.

Le Représentant du DTO auprès de la DSAC est le Président de l'Aéroclub.

### **Le Responsable Pédagogique**

- Le Responsable Pédagogique est désigné par le DTO, pour assurer les missions ci-après :
  - Veiller à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences figurant à l'Annexe I (partie FCL) du Règlement (UE) n° 1178/2011 et au programme de formation DTO,
  - Veiller à une bonne intégration de la formation au vol sur un aéronef ou un simulateur et de l'instruction théorique,
  - Superviser les progrès de chaque stagiaire pilote,
  - Le Responsable Pédagogique est rattaché directement au Représentant du DTO avec lequel il collabore pour le meilleur fonctionnement de la structure.
- Ses missions :
  - Veiller à l'adéquation de la réalisation des formations avec les dispositions définies au sein du DTO,
  - Veiller à la mise à jour des programmes du DTO,
  - Veiller à la réalisation satisfaisante des formations en concordance avec les programmes utilisés par le DTO,
  - Veiller à ce que les formations réalisées par chacun des instructeurs soient conformes aux engagements de la structure DTO,
  - Veiller à l'harmonisation des pratiques d'instruction entre les différents instructeurs,
  - Contribuer à l'archivage des données tel que prévu par le DTO,
- Le Responsable Pédagogique alertera le Représentant du DTO s'il estime ne pas avoir les moyens de respecter ces engagements.



### Le Correspondant Prévention Sécurité (CPS)

- Son rôle :
  - Le rôle du CPS est spécifiquement un rôle d'animateur. Il doit donc contribuer de façon continue à faciliter l'amélioration du niveau de prévention des accidents et incidents au sein du DTO et plus globalement au niveau de l'Aéroclub.
  - Après avis du Conseil d'Administration, il est nommé par le Président, auquel il rend compte du déroulement de ses missions.
- Ses missions :
  - Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré sur la base de l'outil Aérodiagnostic ;
  - Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention ;
  - Susciter le retour d'informations de la part de tous les acteurs du DTO (pilotes brevetés, instructeurs, élèves pilotes) et organiser leur recueil et l'analyse des événements au travers du REXFFA ;
  - Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs du DTO ;
  - Participer à l'analyse des dysfonctionnements recensés ;
  - Tenir à jour, et à disposition du Conseil d'Administration, un état statistique et technique des accidents et incidents survenus ;
  - Contribuer au bilan interne annuel pour la partie prévention ;
  - Effectuer toute mission spécifique que pourrait lui confier le Représentant du DTO dans le cadre de la politique de sécurité.
- Ses moyens :
  - Le CPS, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au Président de l'Aéroclub, Représentant du DTO.
  - Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention.
  - Il est destinataire, via le Responsable Pédagogique, des éléments de veille réglementaire obtenus via la Newsletter FI FFA ainsi que de la « clé FI FFA ». Il est à noter que cette veille réglementaire est assurée par le Responsable Pédagogique.
  - Le CPS est l'interlocuteur privilégié du Responsable Pédagogique pour les questions de prévention liées à la formation. Il doit être informé par le Responsable Pédagogique de toute évolution dans la formation pouvant avoir un lien avec la sécurité.
  - Le CPS est l'interlocuteur privilégié du Correspondant Prévention-Sécurité Régional du Comité Régional Aéronautique (CRA), avec qui il est en lien direct.
  - Le CPS dispose des accès aux informations spécifiques, notamment aux espaces dédiés à la prévention dans le domaine aéronautique.
  - Le CPS met en œuvre l'outil REXFFA afin d'aider au retour d'expérience interne.
  - Le CPS est associé à l'élaboration et à l'actualisation du plan d'actions Sécurité.
  - Le CPS ne dispose d'aucun moyen coercitif qui serait incompatible avec sa mission d'animateur.

### Les Instructeurs

- Recrutement :

Les Instructeurs sont recrutés par le Représentant du DTO, avec l'approbation du Responsable Pédagogique et l'avis des membres du Bureau. Après recrutement, l'instructeur sera intégré et standardisé par le responsable pédagogique. L'instructeur étant avant tout un pilote, la standardisation consistera à un lâché machine et lâché club conforme aux programmes personnalisés Smile formation. Toutefois, en fonction de son expérience le responsable pédagogique pourra dispenser l'instructeur de certains vols de contrôles. L'étude des programmes de formations déclarés et utilisés par la DTO, ainsi que les logiciels de gestion des vols et des livrets de progression sera un prérequis avant tout acte de formation.

- Restrictions :

- A l'exception d'un pilote FE, FIE, ou S-FEA, désigné par l'autorité compétente et avec l'accord du Représentant du DTO, aucun instructeur ou examinateur extérieur au DTO n'est autorisé à exercer ses fonctions sur les avions de l'Aéro-club du Roussillon.
- Tout vol en double commande sur les avions de l'Aéro-club du Roussillon pour : formation, entraînement, ou tests en vol, est expressément interdit à toute personne non-membre de l'Aéroclub, non licencié FFA ou non à jour de cotisation.



- Fonctions des instructeurs :
  - Les Instructeurs assurent collégalement sous le contrôle du Responsable Pédagogique et du Représentant du DTO les fonctions qui leur sont dévolues :
    - Formation en vol pour les formations indiquées au DTO,
    - Formation des 10h00 de théorie obligatoire en complément de la formation effectuée sur internet auprès de l'organisme choisi par l'Aéroclub,
    - Les Instructeurs instruisent et veillent à l'application du présent Règlement Intérieur,
    - Les Instructeurs instruisent et veillent à l'application des procédures club,
    - Les Instructeurs instruisent et veillent à l'application des consignes techniques d'utilisation des aéronefs.
  - Les Instructeurs 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.
  - Les pouvoirs qui sont conférés aux Instructeurs n'ont pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant responsables de leur décision de prendre l'air ou non et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.
  - Néanmoins, les instructeurs sont habilités à prendre des mesures préventives s'ils estiment mise en cause la sécurité d'un vol.
- Devoirs des instructeurs :
  - Un instructeur est avant tout un pilote qui doit être exemplaire, par conséquent il se doit de respecter et faire respecter le Chapitre 8 de ce présent règlement qui lui est applicable.
  - Une assurance responsabilité civile spécial FI/FE est obligatoire pour pouvoir exercer les privilèges d'instructeur dans le cadre du DTO.
  - Les Instructeurs ont une fonction essentielle dans le cadre de la politique de sécurité du DTO, ils doivent rendre compte au Représentant du DTO, de toute situation ou de tout incident aussi insignifiant soit-il, qui serait de nature à compromettre la sécurité des personnes et des biens.

## 7. COTISATION AERO-CLUB ET FACTURATION DES HEURES DE VOL

### 7 / 1 : Frais d'inscription

Les frais d'inscription comprennent :

- La cotisation annuelle de l'Aéroclub.
- Le supplément « Pilote ».
- Le montant des deux cotisations ci-dessus est fixé au début de chaque année par le Conseil d'Administration. Des cotisations minorées sont applicables aux moins de 21 ans.
- La Licence Fédérale de la Fédération Française Aéronautique (FFA). Elle est obligatoire pour tous les membres actifs et comporte une assurance de base.
- Facultativement, l'assurance complémentaire FFA (deux options).

### 7 / 2 : Paiement des heures de vol

- Les tarifs des heures de vol pour les différents avions sont fixés par le Conseil d'Administration en fonction de différents paramètres, et sont susceptibles d'évoluer en cours d'année. Les tarifs en vigueur sont affichés à l'Aéroclub et sont disponibles sur le site internet de l'Aéroclub.
- Tout changement de tarif est indiqué aux membres par courrier électronique à l'adresse qui est indiquée dans son dossier.
- Le temps qui est facturé est également le temps de vol à inscrire sur le carnet de route et sur le carnet de vol. C'est le temps de vol appelé Bloc-Bloc.  
Comme préconisé par notre fédération, ce temps de vol est calculé par notre système informatique Aérogest, à partir de la différence, entre l'horamètre départ et l'horamètre d'arrivée, à laquelle le système informatique soustrait de manière automatique cinq minutes. Ces cinq minutes correspondent au temps moyen relevé entre la mise en route moteur et le début du roulage.
- Dans le cas de voyages à l'étranger nécessitant un avitaillement, les heures de vol sont facturées au tarif « coque nue », le carburant acheté par le pilote à l'étranger est à sa charge.
- Dans le cas d'avitaillements effectués en France, si la carte Total ne peut être utilisée, le pilote sera remboursé sur présentation de la facture, obligatoirement libellée au nom de l'Aéro-Club du Roussillon



- Tous les vols sont obligatoirement réglés par débit automatique du compte pilote suffisamment approvisionné. Ce dernier peut être alimenté, exclusivement par le pilote membre de l'ACR, par paiement en ligne (CB), par virement, par chèque bancaire ou espèces.
- L'Aéro-Club du Roussillon se refuse, dans le cadre des textes Tracfin, à accepter tout paiement provenant d'une personne étrangère à l'Aéroclub, sauf pour les vols d'initiation et les vols découverte.

## 8. ACCUEIL DES ELEVES PILOTES

L'école de Pilotage étant une des activités de l'Aéroclub, les élèves y reçoivent une partie de la formation théorique et la totalité de la formation pratique en vol leur permettant d'obtenir les brevets et licences PPL (Private Pilot Licence) ou LAPL (Light Aircraft Pilot Licence).

La réglementation actuelle impose que les organismes de formation de pilote d'avion soient déclarés ou approuvés par la DGAC. C'est dans ce cadre que l'Aéro-Club du Roussillon a adapté sa structure et ses procédures pour se conformer aux exigences du DTO « Declared Training Organisation ».

La formation théorique traditionnelle qui impose un minimum de cent heures de cours pour chaque élève, est une contrainte inenvisageable pour notre structure complètement basée sur le bénévolat. En conséquence, parallèlement à l'inscription dans notre DTO, l'élève devra s'inscrire dans une ATO pour y suivre quatre-vingt-dix pour cent des cours théoriques en e-Learning sous la supervision de son instructeur référent, qui assurera un minimum obligatoire de dix heures de cours en présentiel, vérifiera et complètera ses acquis avant de le présenter à l'examen théorique.

Les vols d'un élève pilote se dérouleront sous la responsabilité d'un instructeur Référent qui sera désigné par le DTO. Cette désignation n'a rien de définitif et pourra pour diverses raisons être modifiée en cours de formation.

Aucun vol solo ne pourra être entrepris sans la présence et l'autorisation de l'Instructeur Référent, ou à sa demande, d'un autre instructeur auquel il aura confié la supervision du vol. L'instructeur superviseur du vol devra s'assurer que toutes les conditions de sécurité sont réunies, et que les documents administratifs nécessaires au vol sont présents et valides selon le type de vol envisagé.

## 9. PILOTES

### 9 / Article 1 : devoirs et responsabilités.

**9 / 1.1** Pour pouvoir utiliser les aéronefs du club, le pilote doit être licencié à la FFA, être membre actif de l'Aéroclub, être détenteur d'une licence de pilote d'avion et qualification de classe en cours de validité, ainsi qu'un certificat médical en cours de validité et avoir un compte présentant un solde positif.

Tout pilote doit remettre à l'Aéroclub, les copies de ces documents en cours de validité, ainsi qu'à chaque modification des validités. A défaut, il ne sera pas autorisé à la prise des clés par Aérogest, donc interdit de vol.

Ceci est une mesure de renforcement de la sécurité interne de l'Aéroclub et ne remplace en aucun cas l'obligation du commandant de bord de vérifier qu'il possède tous les papiers obligatoires, pour lui-même et pour l'aéronef, ainsi que leurs validités avant d'entreprendre un vol.

Le pilote commandant de bord restera seul responsable en cas de vol en infraction et ne pourra en aucune manière engager la responsabilité de l'Aéroclub.

**9 / 1.2** L'utilisation des avions du club se fait sous la seule responsabilité du pilote et à ses risques et périls et ne peut en aucun cas engager la responsabilité du Conseil d'Administration, de ses membres individuellement ou de l'Aéroclub.

**9 / 1.3** Le pilote ne pourra utiliser l'avion que dans les limites prévues par le constructeur, conformément à ses qualifications et conformément aux dispositions de la réglementation aérienne, du Part NCO (Non Commercial, Non Complex Aircraft), et du Règlement Intérieur de l'Aéroclub.

**9 / 1.4** En raison de l'aérologie particulière due à la Tramontane et aux reliefs pyrénéens, les pilotes s'abstiendront de décoller sur DR400 ou PA 28 par vent avec des rafales supérieures à 30 Kt et des rafales supérieures à 25 Kt pour les Cessna 152 (les valeurs des METARS, de l'ATIS, du STAP ou du contrôleur faisant foi). Toutefois, pour des cas particuliers, notamment pour un vol de voyage, un instructeur de notre DTO ayant une bonne connaissance de l'expérience du pilote ou après un contrôle en vol, pourra exceptionnellement autoriser ou refuser le départ en vol. Cette autorisation vaudra pour le jour J et l'heure H, mais ne sera d'aucune manière permanente.





**9 / 1.5** Quel que soit le type de vol, à l'exception des Instructeurs déclarés dans notre DTO, le pilote commandant de bord, doit obligatoirement occuper la place du commandant de bord. Concernant nos avions, il s'agit du siège avant gauche.

**9 / 1.6** En complément des obligations et restrictions réglementaires rappelées ci-dessus, l'Aéro-Club du Roussillon, stipule que l'utilisation de ses aéronefs est soumise à l'autorisation du Président ou du Responsable Pédagogique dans les cas suivants :

- tout survol maritime,

- Utilisation d'un terrain privé. Dans ce dernier cas, le pilote devra remettre au club une copie de l'autorisation nominative reçue de l'exploitant du terrain.

D'autre part, l'utilisation des aéronefs de l'Aéroclub est strictement interdite sur les altisurfaces et les altiports.

### **9 / 1.7 Vols à frais partagés :**

Les vols à frais partagés 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. 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 ou réglementaires ne sont pas réunies.

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés à parts égales entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote. 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.

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.

Dans tous les cas le règlement du montant du vol doit impérativement être effectué par le Pilote membre de l'Aéroclub. En revanche, ne sont pas autorisés les vols à frais partagés étendus réalisés par l'intermédiaire ou aux moyens de sites Internet ouverts au grand public (par exemple Wingly).

### **9 /1.8 Voyages :**

Le voyage se définit par l'utilisation de l'aéronef pendant au moins deux jours consécutifs sur un ou plusieurs terrains extérieurs.

- Tout voyage doit impérativement faire l'objet d'une autorisation du Président.
- Pour tous les survols maritimes importants (par exemple : Corse, Baléares ou autres), les pilotes devront avoir obtenu l'autorisation d'un Instructeur.
- Il est demandé au pilote :
  - De s'assurer avant le départ de la présence à bord de l'aéronef des équipements nécessaires et/ou réglementaires (bidon(s) d'huile, cache pitot et flamme(s) pour prises statiques, dispositifs de blocage des gouvernes, kit d'amarrage, protection thermique pour les instruments de bord, kit de survol maritime, équipements de survie, etc...).
  - De vérifier la présence à bord des documents réglementaires, leur validité pour le vol concerné et en particulier que l'assurance est conforme aux règles des pays survolés pour les vols à destination de l'étranger.
  - D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais. S'il n'a pas la possibilité d'abriter l'avion dans un hangar, le pilote qui a posé l'appareil, doit s'assurer tout au long de la période de stationnement, que les prévisions météo aéronautiques, ne prévoient pas de phénomène susceptible d'endommager l'avion : tempête, vent violent, orage violent, grêle etc. Il devra néanmoins mettre tout en œuvre afin de garantir la sécurité de l'avion.
  - De payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs.
  - De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu et dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même, de le faire convoier à ses frais (sauf cas de panne de l'aéronef ou de ses équipements) jusqu'aux locaux de l'Aéroclub. Une assurance rapatriement peut être souscrite au cas où elle ne serait pas déjà incluse dans la licence fédérale FFA.
- La facturation des heures de vol s'effectuera conformément aux Articles **7 / 2 : Paiement des heures de vol** et **10 / 3 : Réservations Longue Durée**.

### **9 /1.9 Vols découverte :**

- Compte tenu du flou juridique en ce qui concerne les vols découverte, et de la limitation de prise en charge des assurances en cas de sinistre, l'aéro-club n'effectue pas de vol découverte.





### 9 / 1.10 Vols d'Initiation :

- Seuls les Instructeurs de l'Aéroclub sont autorisés à effectuer des Vols d'Initiation, compte tenu du contenu "instruction" de ces vols.
- Les restrictions réglementaires de ces vols doivent être respectées.

**9 / 1.11 Emport de carburant, carburant résiduel en fin de vol** : compte tenu des possibles attentes dans le circuit dues aux arrivées IFR, l'Aéro-Club du Roussillon n'autorise pas ses pilotes, à appliquer le part NCO.OP.125 alinéas 1, mais exige que la quantité minimum de carburant consommable dans les réservoirs au retour de vol soit de 30 minutes de vol calculé sur la consommation moyenne horaire indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef.

**9 / 1.12** Les Instructeurs et les membres du Bureau directeur ont autorité pour prendre envers les pilotes membres du club toutes les mesures qu'ils jugent nécessaires pour garantir la sécurité des personnes et des biens.

**9 / 1.13** Conformément à la réglementation, il est impératif pour chaque pilote de contrôler les documents de bord et l'état de l'avion avant tout vol, de consulter le carnet de route et de signaler toute anomalie de fonctionnement, constatée avant, pendant ou après le vol au Représentant du DTO ou à un Instructeur. Tout vol est interdit dans les cas où on peut présumer une panne ou un dégât qui met en cause la sécurité en vol. L'avion doit être consigné au sol par la remise des clés au Représentant du DTO, ou à son représentant dans tous les cas où la sécurité en vol n'est plus garantie.

**9 / 1.14** Le matériel et son entretien sont très onéreux, il importe que chacun soit concerné par la préservation de notre patrimoine. C'est pourquoi à la prise en charge de l'avion, le commandant de bord devra prévenir et faire constater immédiatement par un responsable du club toute dégradation (accroc ou taches sur les sièges ou garnitures ; instruments ou équipement radio abimés ; impact sur les ailes ou sur le fuselage ; verrière rayée ou cassée ; plat sur un pneu dû à un freinage indélicat etc.) qu'il a constaté au cours de sa visite prévol.

En cas de manquement, les dommages pourraient lui être reprochés et être mis à sa charge et débités sur son compte pilote.

**9 / 1.15** A l'exception exclusive du cas où le pilote suivant est présent, et confirme sa prise en charge de l'avion, à la fin de son vol, le pilote aura obligation de nettoyer convenablement et de rentrer l'avion dans le hangar à l'emplacement qui lui est réservé avec ses protections et ses cales. Le pilote rangera également les appareils qui auraient été déplacés pour sortir l'appareil sur lequel il a effectué son vol.

Dans le cas où plus aucun vol n'est en cours, et qu'aucune réservation n'est inscrite pour la journée, ou que la météo est incertaine et laisse penser que les réservations pourraient être annulées, le pilote devra également fermer les portes du hangar.

**9 / 1.16** Dans le cadre de la politique de sécurité mise en place par notre DTO, chaque pilote a obligation de signaler par l'intermédiaires de l'outil REXFFA, tout évènement aussi insignifiant soit-il, dont il serait l'auteur ou le témoin.

### 9 / 1.17 Consignes particulières :

- Il est formellement interdit de fumer dans tous les locaux, près des aéronefs, dans les aéronefs et sur l'aire de stationnement des aéronefs.
- Les membres ont à leur disposition un four à micro-ondes pour réchauffer des repas individuels.
- Les purges des réservoirs de carburant doivent être effectuées avant tout déplacement de l'aéronef dans le hangar. Si la sortie de l'aéronef du hangar requiert le déplacement d'autres appareils susceptibles de voler peu de temps après, ces appareils devront être purgés avant tout déplacement.
- Le carburant purgé ne doit pas être répandu sur le sol mais recueilli dans les récipients disposés à cet effet dans le hangar.
- Au départ, par mesure de sécurité, il est instamment conseillé de laisser chauffer le moteur en hiver lors des démarrages à froid. En revanche, par temps chaud, il faut éviter de laisser tourner longtemps le moteur à l'arrêt, compte tenu de son mauvais refroidissement.
- L'avitaillement en carburant de l'aéronef, s'il est requis, est effectué avant le départ afin que le pilote l'effectue en fonction du chargement et du vol prévu et qu'il ait une parfaite connaissance de la quantité de carburant avitaillée, de la quantité de carburant embarquée et de son autonomie.
- Comme l'huile requiert un temps assez long pour descendre à la partie basse du carter après que le moteur ait été arrêté, la responsabilité de s'assurer que le niveau de l'huile est optimum incombe au pilote suivant lors de sa vérification pré vol de l'aéronef et non pas au pilote qui revient de son vol. Les compléments d'huile doivent être effectués conformément au tableau de vérification du niveau d'huile qui est affiché.
- Il est impératif de respecter les consignes affichées pour le roulage sur le parking, au départ et à l'arrivée. En particulier, lors du départ à partir des trois emplacements de stationnement situés au Nord du parking, il est interdit de rouler en dehors des surfaces revêtues.



- Au retour de son vol, le pilote doit rentrer son aéronef dans le hangar, à son emplacement prévu par le plan de rangement, sauf si le pilote effectuant le vol suivant est présent. Les commandes doivent être bloquées, le cache-pitot doit être remis en place et l'intérieur de l'aéronef laissé propre avec les ceintures attachées.
- Pour le stationnement des aéronefs sur le parking, afin d'éviter des collisions avec les appareils au roulage, les pilotes doivent respecter le plus précisément possible les positions indiquées par les marquages au sol. Cette consigne s'applique aussi bien au retour du vol que lorsque l'aéronef est poussé hors du hangar ou déplacé sur le parking.
- A leur position de stationnement sur le parking, les aéronefs doivent être immobilisés de manière sûre.
- Dans le hangar afin d'éviter leur détérioration par les portes, tous les éléments des aéronefs doivent dégager, avec une bonne garde, la trajectoire des portes circulant sur le rail le plus intérieur. Le sol du hangar comporte une légère pente. Les aéronefs doivent être immobilisés dans les deux sens à l'aide de cales, à l'intérieur du hangar l'immobilisation peut être assurée par le seul atterrisseur avant.

### **9/Article 2 : Entraînement des Pilotes**

Tout membre qui désire effectuer un vol sur un des avions du club, devra justifier d'un entraînement régulier qui sera apprécié par le Représentant du DTO ou son représentant.

En complément de la réglementation aérienne en vigueur, les pilotes doivent s'assurer qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent conforme au Règlement Intérieur de l'Aéro-Club du Roussillon précisées ci-dessous.

Le délai maximum entre 2 vols à l'Aéroclub est de 60 jours, avec une tolérance de 15 jours, seuls les vols d'un minimum de 20 minutes sont comptabilisés.

Le délai maximum entre 2 vols sur le même modèle d'avion est de 90 jours avec une tolérance de 15 jours.

Passé les délais ci-dessus, un vol de contrôle en double commande avec un instructeur figurant sur la liste de la DTO affichée au club sera nécessaire. La durée de ce vol et le choix des exercices seront laissés à l'entière appréciation de l'instructeur.

Le système Aérogest ne libère la clé de l'avion que si l'ensemble de ces conditions est réuni.

### **9/Article 3 : Prorogation et Renouvellement des SEP**

Lors d'une prorogation par expérience avec un FI, ou d'une prorogation ou renouvellement par test avec un FE, la photocopie de la licence à jour, ainsi que la photocopie de la page du carnet de vol mentionnant le vol d'entraînement ou le test, doivent être fournis pour la mise à jour de la fiche Pilote dans le système Aérogest. Ces documents sont conservés au Secrétariat de l'Aéroclub, dans le dossier du pilote.

Si, dans le cadre d'une prorogation ou d'un renouvellement, le pilote a dû avoir recours à un instructeur ou examinateur extérieur à l'Aéro-Club du Roussillon, le Représentant du DTO pourra éventuellement demander que soit effectué un vol de contrôle par un instructeur de l'Aéroclub.

### **9/Article 4 : Nouveau membre déjà Pilote**

Tout nouveau pilote breveté s'inscrivant au club, sera confié à un instructeur désigné par le Responsable Pédagogique. Même si ce pilote a une bonne expérience aéronautique il n'en reste pas moins que la tâche de l'instructeur est loin d'être une formalité, car outre le fait de vérifier son aptitude au pilotage de nos avions, l'instructeur aura la responsabilité de l'intégrer dans le club sur le plan matériel et humain, et de lui faire découvrir les particularités de son nouvel environnement.

Dans un souci de sécurité et de standardisation, l'instructeur devra utiliser les programmes spécifiques lâchés avion et lâché club de Smile Formation, et prévenir un responsable DTO afin que ce dernier vérifie l'intégrité de la formation et mette à jour la fiche pilote dans Aerogest.

## **10. RESERVATIONS DES AVIONS**

### **10 / 1 : Généralités**

Aucun avion ne peut être utilisé par un pilote breveté ou un élève s'il n'est pas réservé sur le site de réservation en ligne. La réservation doit être effectuée par le pilote ou l'élève en personne en utilisant son identifiant et son mot de passe.

Le pilote ou l'élève réserve l'avion ainsi que l'instructeur en totale autonomie grâce au site Internet : « Aérogest réservation » mis en place pour l'Aéro-Club du Roussillon pour une disponibilité et une utilisation maximum des avions.

Avant le départ, le pilote ou l'élève doit impérativement vérifier que le vol projeté correspond en tous points avec les paramètres de la réservation : immatriculation ; créneaux horaires etc. Dans le cas contraire il est impératif de modifier la réservation avant le départ, ou d'effectuer un vol en conformité avec les paramètres de la réservation.

Le créneau de réservation doit être en rapport avec la durée de vol prévue.



Les "sorties club" organisées par l'Aéroclub, les vols de convoyages et les vols de test en vue de la délivrance d'un brevet sont prioritaires sur toutes les autres réservations, qui pourront si nécessaire être déplacées ou supprimées. Le pilote doit être présent au club au minimum 15 minutes avant le début de son créneau de réservation. Si le pilote n'est pas présent 15 minutes après le début de son créneau de réservation, l'Aéroclub pourra procéder à l'annulation de son créneau qui pourra ainsi être attribué à un autre pilote.

### **10 / 2 : Modifications**

Une réservation doit être annulée le plus tôt possible, par respect envers les autres membres, dès que le membre est certain que l'avion ne sera pas utilisé dans la période réservée.

En cas de départ décalé ou de retour avancé, la réservation doit également être modifiée.

### **10 / 3 : Réservations Longue Durée**

**A** - Si un pilote désire réserver un avion pour une journée, son compte sera débité au minimum d'un montant équivalent à 1 heure de vol par jour en semaine et de 2 heures par jour le week-end ou les jours fériés, sur l'aéronef réservé.

**B** - Si un pilote désire réserver un avion sur plusieurs jours, il s'engage à utiliser cet aéronef pour un équivalent en moyenne de 1 heure par jour en semaine et de 2 heures par jour en week-end ou jour férié. Les heures de vol manquantes lui seront facturées, sauf cas de force majeure, au tarif horaire en vigueur pour l'appareil considéré.

### **10 / 4 : Annulation des Réservations**

Le pilote qui ne peut honorer une réservation, doit annuler celle-ci dès que possible (sauf cas de force majeure, par exemple météo). La justification des annulations sera laissée à l'appréciation du Comité Directeur. Sauf cas de force majeure, toute réservation non annulée ou non réajustée entraînera une facturation forfaitaire de 40 € par heure de réservation non honorée.

### **10 / 5 : Retards au départ ou à l'arrivée**

Si une réservation est non honorée, après quinze minutes de retard, l'avion sera considéré comme libre. Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure prévus, il est demandé au pilote de prévenir l'Aéroclub le plus rapidement possible.

## **11. BOITE A CLES AVION (AÉROGEST)**

Afin de garantir une efficacité optimale du système « Aérogest », pour entreprendre un vol, seul le pilote commandant de bord de ce vol est autorisé, en se connectant sur Aérogest avec son propre identifiant et son propre mot de passe, à déverrouiller et prendre les clés de l'avion. Il est donc nécessaire que chaque pilote veille à la confidentialité de son mot de passe, et le modifie dans le cas où sa confidentialité n'est pas garantie.

Le déverrouillage n'interviendra que si les conditions indiquées à l'Article 8/1.1 et 8/2 du présent Règlement sont remplies et si le pilote n'a pas fait l'objet d'une mesure disciplinaire lui interdisant de piloter l'avion considéré.

Après son vol le pilote commandant de bord devra impérativement repositionner la clé sur la boîte à clés sans oublier de la tourner afin de la re-verrouiller sur l'armoire.

Il est également indispensable que chaque pilote ferme sa session en se déconnectant d'Aérogest à la fin de chaque saisie (départ en vol ; retour de vol, etc...)

Dans le cas d'un vol multi pilotes, (vol de navigation avec changement de pilote sur terrain extérieur), le pilote chargé de remplir le départ en vol et qui sera Cdt de bord au départ, devra sélectionner les pilotes 2, 3, et 4 dans le formulaire départ en vol afin qu'Aérogest l'informe si les autres pilotes déclarés pour la suite du vol sont autorisés par Aérogest (situation verte) à être commandant de bord sur l'avion sélectionné. Dans le cas contraire, il est de la responsabilité du pilote qui a pris les clés de ne pas transmettre les clés à un pilote en situation rouge.

Dans le cadre d'un vol en double commande ou d'un vol solo sous supervision, c'est à l'instructeur que revient la responsabilité de la gestion des clés.

En cas d'indisponibilité ou de panne du système Aérogest, seul un membre du Bureau ou un instructeur, après vérification de la situation du pilote, sera autorisé à lui remettre un double des clés de l'avion. Ces clés devront être restituées à un membre du Bureau, un instructeur ou déposées dans la boîte aux lettres dédiée aux dépôts des chèques.

Le non-respect des procédures ci-dessus sera considéré comme une faute grave et pourra amener l'auteur devant la Commission de Discipline (article 11/2), mais surtout engagera sa responsabilité en cas d'incident ou d'accident.



### 12. COMMISSION DE DISCIPLINE ET PENALITES

**12 / 1 :** Conformément à l'article 14 des Statuts, la Commission de Discipline est composée des membres du Conseil d'Administration de l'Aéro-Club du Roussillon. Il ne peut délibérer valablement que si au minimum 50% de ses membres, plus un, soient présents.

La Commission de Discipline est convoquée par le Président qui fixe l'ordre du jour.

La Commission de Discipline statue sur le non-respect par les membres de l'esprit et de la lettre du présent règlement.

La Commission de Discipline peut prononcer des sanctions telles que : avertissement, blâme, réentrainement, interdiction temporaire de vol assortie de réentrainement, ainsi que l'exclusion temporaire de l'Aéroclub ou la radiation de l'Aéroclub.

**12 / 2 :** Toute infraction par un membre de l'Association à ce Règlement Intérieur, à la réglementation aérienne, aux consignes de sûreté aéroportuaire, au manuel d'exploitation des aires de trafic, au non-respect des consignes des manuels de vol pourra amener celui-ci à comparaître devant la Commission de Discipline du Club qui pourra décider sans appel de l'une des sanctions ci-dessus.

Ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à sa dernière adresse connue. La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.

La convocation devra être expédiée au moins quinze jours avant la date prévue pour la comparution.

Le membre concerné pourra se faire assister par un autre membre de l'Association.

La décision disciplinaire prise par la Commission de Discipline sera notifiée à l'Intéressé par lettre recommandée avec Accusé de Réception. Elle ne pourra faire l'objet d'une contestation que devant la FFA.

**12 / 3 :** En supplément des dispositions légales auxquelles il doit se conformer, en cas d'incident ou d'accident, le pilote commandant de bord est tenu de remettre, dans les plus brefs délais un rapport détaillé par écrit au Correspondant Prévention Sécurité (CPS).

Une Commission de Discipline Elargie peut être réunie pour aider, au vu des rapports d'enquêtes, à déterminer la conduite à tenir vis-à-vis du pilote impliqué dans l'incident ou l'accident.

**12 / 4 :** Dès lors que sa responsabilité est engagée, le pilote ayant endommagé ou détruit un avion sera tenu pécuniairement responsable. L'Aéroclub demandera réparation du préjudice au pilote ou ses ayant droits, dans le cas d'un sinistre où l'assurance Corps de l'avion invoquerait une exclusion de garantie pour manquement aux obligations du commandant de bord. Le montant sera plafonné à la valeur déclarée de l'aéronef pour la garantie Corps souscrites auprès de notre Assureur. Les polices d'assurances couvrant les avions de l'Aéroclub peuvent être librement consultées par chaque membre auprès du Président.

**12 / 5 :** Outre les sanctions prévues ci-dessus, et dans le cas où l'infraction sanctionnée aura entraîné le bris ou la détérioration de matériel appartenant à l'Aéroclub, la Commission de Discipline pourra exiger leur remplacement ou une participation aux frais de remise en état.

**12 / 6 :** Les sanctions qui pourraient être prises par la Commission de Discipline sont indépendantes de celles que l'Administration compétente pourrait infliger en application des lois régissant la navigation aérienne et la sécurité des aéronefs.

Le Président

Le Secrétaire Général

Jean-Louis PINEL

Frédéric DERANCOURT