

## REGLEMENT INTERIEUR DE L' AERO-CLUB DE PEZENAS-NIZAS

*Version approuvée en réunion du Comité Directeur le 18/01/2015 (refonte partielle)*

*Ratifiée en Assemblée Générale Ordinaire le 28/06/2015*

*Amendée en réunion du Comité Directeur le 3/04/2016 (article 6e)*

Le règlement intérieur comporte deux cahiers :

- Le cahier des consignes permanentes, pérenne, établi par le Conseil d'Administration du club et applicable à compter du 18/01/2015 ;
- Le cahier des consignes provisoires, géré directement par le Bureau du club.

# Sommaire

## [CAHIER DES CONSIGNES PERMANENTES. 1](#)

[Article 1 : Application du règlement 1](#)

[Article 2 : Pré-séance des règles de l'air 1](#)

[Article 3 : Représentation permanente 1](#)

[Article 4 : Utilisation des machines 1](#)

[4a : Utilisation des machines. 1](#)

[4b: Réservation des heures de vol 2](#)

[4c: Saisie des heures de vol 2](#)

[Article 5 : Instruction. 2](#)

[5a : Contrôle permanent. 2](#)

[5b : Répartition des élèves 2](#)

[5c : Opérations BIA. 2](#)

[Article 6 : Habilitation des pilotes 3](#)

[6a : Les lâchés 3](#)

[6b : Prorogation / renouvellement des licences 3](#)

[6c : Habilitation baptêmes 3](#)

[6d : Voyages 3](#)

[6e : Emport de passager 4](#)

[6f : Décompte des heures de vol 4](#)

[Article 7 : Gestion au sol 4](#)

[7a : Cas particulier des machines en composite \(Ex : DA20\) 4](#)

[7b : Nettoyage au retour des machines 4](#)

[7c : Sortie / entrée des machines 5](#)

[7d : Incident de manutention. 5](#)

[7e : Consignation d'une machine 5](#)

[Article 8 : Sécurité 5](#)

[8a : Manœuvres acrobatiques 5](#)

[8b : Cas particulier : exercice de panne moteur en R22. 5](#)

[8c : Signalisation des incidents 5](#)

[8d : Intervention technique sur un appareil 6](#)

[Article 9 : Adhésion au club, paiement des heures de vol 6](#)

[9a : Inscription. 6](#)

[9b : Paiement du temps de vol 6](#)

[9c : Paiement du temps de vol par des tiers non membres 6](#)

[9d : Vols effectués pour le compte de l'AC. 6](#)

[Article 10 : Comportements 6](#)

[10a : Obligation de réserve 6](#)

[10b : Tabac, alcool, drogues 7](#)

[Article 11 : Gestion du Règlement Intérieur 7](#)

[11 a : Application. 7](#)

[11 b : Révision. 7](#)

[CAHIER DES CONSIGNES PROVISOIRES](#)

# CAHIER DES CONSIGNES PERMANENTES

## **Article 1 : Application du règlement**

Tout adhérent à l'aéro-club de Pézenas-Nizas s'engage par son inscription à prendre connaissance du présent règlement intérieur et à le respecter.

## **ARTICLE 2 : Pré-séance des règles de l'air**

Certains articles ci-dessous rappellent des règles édictées par la DGAC, et ne doivent en aucun cas y contrevenir. Le cas échéant, il est entendu que les règles de l'air s'appliquent.

## **Article 3 : Représentation permanente**

L'aéroclub est ouvert tous les jours. La permanence est assurée nominalement par le chef pilote, à défaut par un autre instructeur ou un membre du CA disponible.

Le chef de piste supervise l'ensemble des pilotes instructeurs de l'aéro-club :

- Il est chargé de veiller à l'application du présent règlement ;
- Il prend toute mesure nécessaire en ce sens et en réfère au Bureau Directeur.

En particulier, en cas d'incident touchant la discipline et la sécurité des vols, il prend toute mesure conservatoire dans l'attente de la décision de la commission de discipline.

## **Article 4 : Utilisation des machines**

### **4a : Utilisation des machines.**

Les pilotes brevetés peuvent utiliser librement les machines disponibles sur lesquelles ils sont autorisés (habilitations machines et limitations météo) en respectant le tableau des réservations.

Ils doivent le faire en conformité avec le présent règlement et s'assurer :

- d'être à jour de leur cotisation,
- d'avoir un crédit suffisant sur leur « compte pilote »,
- de disposer d'une licence de la fédération,
- de détenir une habilitation de type dans le carnet de vol,
- d'être en conformité avec les règles de l'air (visite médicale, entraînement suffisant, etc.)

Nul ne peut refuser sans motif précis à un pilote breveté, lâché sur le type, en règle de cotisation et d'assurance, avec conditions météorologiques conformes d'effectuer un vol. Les vols de plus d'une journée et/ou hors zone doivent remplir certaines conditions et être autorisés par le Bureau Directeur. Tout pilote utilisant un aéronef en qualité de commandant de bord doit mener le vol en toute sécurité. Il s'engage à utiliser en toute circonstance le matériel qui lui est confié conformément au manuel de vol, à la réglementation VFR (visibilité, horaires, altitudes, etc.) et aux directives des instructeurs. Il doit vérifier:

- La validité des documents de vol (CDN, attestation d'assurance, etc.)
- Le potentiel restant par rapport aux visites programmées (50 H, 100 H).

Il est interdit à tout pilote de dépasser le chiffre compteur de la prochaine visite indiqué dans le carnet de route. Si l'indication est manquante, le pilote ne doit pas effectuer le vol.

### **4b: Réserve des heures de vol**

La réservation des heures de vol s'effectue au seul nom du pilote sur le logiciel de gestion du club. Il s'agit d'une obligation relative aux consignes de sûreté. Les pilotes ayant réservé un avion ont priorité sur tout autre pilote, sauf sur les instructeurs et mécaniciens s'ils l'utilisent à des fins de vols techniques. Sauf problème ne dépendant pas du pilote (météo, mécanique, santé, famille, etc.), toute annulation doit être effectuée au moins deux heures avant le début du créneau réservé, sous peine de facturation de 1/2 heure de vol de l'avion réservé. Pour tout retard supérieur à 15 minutes, le rendez-vous est considéré comme annulé. Un pilote empruntant un avion doit l'avoir restitué avant le terme de sa réservation.

### **4c: Saisie des heures de vol**

Le pilote doit « saisir » son vol sur open flyer dès l'issue de son vol.

## **Article 5 : Instruction**

Pour dispenser l'instruction en vol, un pilote doit avoir la qualification d'Instructeur, être membre du club, et être agréé par le Bureau Directeur.

### **5a : Contrôle permanent.**

Les instructeurs peuvent à tout moment décider de reprendre un pilote en formation s'ils constatent des fautes (atterrissage dur, procédures radio erronées, erreurs de navigation, etc.). 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. Le motif de la reprise de formation doit être clairement expliqué au pilote. L'instructeur a l'obligation de veiller à ce que le pilote comprenne ses erreurs, retrouve toute sa confiance et soit motivé pour poursuivre son activité.

Les FIs organiseront périodiquement des formations à la navigation sur des sites réputés difficiles (Blagnac, Marseille-Provence, Le Castelet, Cannes, ....).

### **5b : Répartition des élèves**

Les élèves entrants remplissent une fiche de renseignement, soumise au Bureau Directeur. L'affectation à un instructeur particulier se fait sur décision du Bureau Directeur sur la base des critères suivants :

- les élèves non disponibles en semaine : seront confiés en priorité à l'instructeur qui est disponible le week-end,
- les élèves disponibles en semaine : seront confiés en priorité à l'instructeur permanent.

Le bureau veille à l'équilibre de charge, avec pour objectif que les instructeurs soient occupés au prorata de leur disponibilité. Tout en tenant compte des objectifs des élèves, et de leurs affinités –pressenties ou constatées- avec les instructeurs.

### **5c : Opérations BIA**

Les établissements scolaires et/ou universitaires peuvent signer avec l'aéro-club une convention en vue de faire passer le Brevet d'Initiation Aéronautique.

L'établissement partenaire assurera un enseignement des sciences et techniques aéronautiques pour préparer les candidats volontaires.

L'aéro-club mettra à disposition des élèves candidats au BIA son matériel et ses installations pour des visites ayant pour but de présenter le fonctionnement d'un aéro-club et de découvrir la réalité aéronautique.

L'aéro-club assurera l'organisation de vols d'initiation pour les candidats au BIA. Il mettra à leur disposition ses aéronefs, ses installations et ses instructeurs qui assureront ces vols exclusivement. L'aéroclub participe au financement en consentant un tarif adapté. Les vols seront payables à l'avance.

Une subvention forfaitaire par élève sera accordée par la FFA en cas de succès à l'examen du BIA. Pour bénéficier de cette subvention, un minimum de 2 vols est requis (1H). Le remboursement sera effectué par l'aéro-club à l'élève après réception de la subvention.

## **Article 6 : Habilitation des pilotes**

### **6a : Les lâchés**

Les lâchés de type seront effectués par un FI. Une mention sera alors portée sur le carnet de vol du pilote et sur le logiciel de gestion du club. Si un pilote ne vole pas suffisamment sur un type d'avion donné pour lequel il est lâché, soit au moins un vol sur le type de durée minimum de 1 heure et comportant au moins 3 atterrissages/décollages dans les 3 derniers mois, il devra se faire contrôler par un FI pour être relâché.

### **6b : Prorogation / renouvellement des licences**

La prorogation est la procédure normale souhaitée par le club pour la revalidation des brevets arrivés à échéance.

Les conditions de prorogation (12 hrs minimum de vol dans les 12 mois précédant la demande de prorogation, etc.) sont édictées par la DGAC.

Le renouvellement de brevets des pilotes n'ayant pas pu respecter les conditions normales de la prorogation sera assuré par un examinateur, c'est-à-dire dans des conditions équivalentes à un test de brevet.

*Important: la prorogation doit être obtenue AVANT la date d'échéance. Il existe une procédure d'urgence par courrier: envoyer dossier en LR simple (preuve de date d'envoi) à Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile, Délégation Languedoc-Roussillon, Aéroport de Montpellier-Méditerranée, CS 90047, 34137 MAUGUIO CEDEX. Le dossier comprend: licence, visite médicale, photocopie des pages concernées du carnet de vol, enveloppe de retour affranchie, petit mot de demande avec toutes coordonnées (tel, email).*

### **6c : Habilitation baptêmes**

Pour pouvoir faire un baptême, il faut :

- respecter les règles de l'air en la matière (avoir effectué au moins 30 heures de vol en tant que commandant de bord dans les 12 derniers mois, etc.) ;
- disposer de l'autorisation écrite du président du club, préalablement remise à l'assurance ;
- faire remplir et faire signer la « fiche passagers ».

### **6d : Voyages**

Sous réserve de qualification conforme, les pilotes peuvent utiliser les avions de voyage du club pour des voyages de tourisme. On entend par voyage une période d'utilisation d'un avion de plus d'un jour entier et/ou impliquant plus de 4 heures de vol. Dans ces cas, le minimum d'heures d'utilisation requis est de :

- 2 heures par jour les deux premiers jours ;
- 1 heure par jour les jours suivants.

Avant d'entreprendre un voyage, le pilote doit avoir l'accord écrit du Bureau Directeur. Tout pilote autorisé à partir en voyage doit, avant son départ, indiquer :

- la date et l'heure de départ ;
- la destination et l'itinéraire envisagé ;
- la date de retour.

Avant le départ, le pilote devra disposer sur son « compte pilote » d'une somme correspondant aux deux tiers de l'ensemble des heures de vol qu'il compte faire. Le pilote doit conserver les factures d'essence. Son « compte pilote » sera crédité à son retour du montant correspondant, sur présentation de ces factures. Si un pilote est dans l'impossibilité de terminer son voyage (maladie, météo, etc.), les frais de rapatriement de l'avion sont à sa charge. Le rapatriement est confié aux pilotes volontaires. Les voyages de plus de trois semaines, ou l'utilisation de l'avion plus de trois week-ends consécutifs sont interdits. Le Bureau Directeur peut interdire le voyage pour des problèmes de disponibilité du parc avion.

## **6e : Emport de passager**

Il est rappelé que le transport de passagers à titre onéreux est illégal. La réglementation permet seulement à un pilote privé de partager les frais du vol avec des membres du cercle familial ou amical lors d'un vol privé ou de loisirs.

Lors d'un tel vol, le pilote devra faire remplir et faire signer la « fiche passagers » à toutes les personnes emportées non membres du club.

Co-avionnage : la DGAC précise que le co-avionnage s'apparente à du transport aérien public. Ceci implique pour le prestataire de disposer d'un Certificat de transport aérien (CTA) et d'une licence d'exploitation. L'aéroclub n'entre pas dans ce cadre ; aucun co-avionnage n'est autorisé au sein du club.

## **6f : Décompte des heures de vol**

Les heures de vol pilotes se comptent de « bloc à bloc » et diffèrent des heures « compteur » qui servent à la facturation et à la maintenance.

## **6g : Place du commandant de bord**

Hors instruction, la place du commandant de bord est à gauche pour les avions et à droite pour l'hélico.

# **Article 7 : Gestion au sol**

## **7a : Cas particulier des machines en composite (Ex : DA20)**

Ces aéronefs ne devant pas séjourner en plein soleil, il convient de les placer à l'ombre à l'entrée du hangar dès que non utilisés.

## **7b : Nettoyage au retour des machines**

Au retour de vol, les aéronefs doivent être remis en ordre et en propreté. Au minimum ; il faut nettoyer les pare-brise à l'eau claire et à la peau de chamois (bien rincer et vérifier au

préalable qu'il n'y a aucune particules abrasives sur la peau de chamois avant de l'utiliser sur les surfaces fragiles). Les machines en composites (DA20 et Alliance 34) seront nettoyées des traces d'insectes, soit au minimum un nettoyage à l'eau claire et à la peau de chamois du pare-brise, des bords d'attaques et le bord d'attaque et l'intrados de l'hélice.

### **7c : Sortie / entrée des machines**

Seuls les FI, TT, PPL et BB sont autorisés à déplacer les machines dans les hangars. Ils peuvent demander l'aide éventuelle du chef pilote, mais cela n'est pas une obligation pour les biplaces qui peuvent être manœuvrés par une personne seule. Dans la mesure du possible, on recommande que d'autres personnes présentes surveillent les extrémités (bouts d'ailes, queue) dans ces manœuvres qui doivent être effectuées avec douceur et un maximum de précautions. En revanche, les quadriplaces seront manœuvrés par au moins deux personnes dont une relève des conditions ci-dessus. Rappel : Certains points de l'aéronef sont privilégiés pour appliquer des efforts (selon le type, emplanture d'hélice, au droit des nervures, sur les haubans, etc.). On ne pousse jamais par le cône d'hélice.

### **7d : Incident de manutention.**

En cas de choc, même léger, sur un aéronef, le responsable aura l'obligation d'en informer le permanent pour déclencher une inspection de sécurité par le personnel compétent. Tout manquement à cette règle sera sévèrement sanctionné, en tant que mise en danger d'autrui.

### **7e : Consignation d'une machine**

Une machine non disponible sera consignée par le retrait des documents et des clés. La raison de la consignation sera portée sur le logiciel de gestion de l'aéro-club.

## **Article 8 : Sécurité**

### **8a : Manœuvres acrobatiques**

Toutes les manœuvres entrant dans cette catégorie sont interdites, hors des zones réservées aux aéronefs spéciaux et aux pilotes qualifiés.

Les exercices de mise en garde (VE, décrochages, ...) sont effectués en campagne et conformément aux règles de sécurité.

### **8b : Cas particulier : exercice de panne moteur en R22**

L'essentiel de l'entraînement sera limité à la stabilisation de la descente. Puis quelques exercices de ressources pourront être effectués (« flare ») lorsque les paramètres de descente seront constatés corrects ( $v_z < V_Z$  m/s). Et enfin un seul exercice de démonstration par le FI jusqu'à la glissade complète sur le sol sera effectué si possible sur un R44 et avec conditions favorables. A défaut et en cas d'urgence (date d'épreuve annoncée), la démonstration pourra se faire sur R22 avec reprise moteur et seulement par l'instructeur aux commandes.

### **8c : Signalisation des incidents**

A sa descente de l'aéronef, le pilote doit signaler toute anomalie ou défaillance qu'il aurait pu constater au chef pilote ou à un instructeur, ou enfin, s'ils sont absents, décrire l'incident sur un post it dans le carnet de route de l'aéronef.

### **8d : Intervention technique sur un appareil**

En dehors des personnels des ateliers dûment agréés, seul un mécanicien du club peut réaliser une intervention technique sur les appareils. En cas d'indisponibilité immédiate d'un mécanicien, il restera seul autorisé à déléguer l'intervention, ce qui implique d'en avoir été informé auparavant ; l'autorisation sera matérialisée si possible par écrit (e-mail).

## **Article 9 : Adhésion au club, paiement des heures de vol**

### **9a : Inscription**

Dès son inscription et le versement de sa cotisation, le membre bénéficie d'un « compte pilote » ouvert dont le crédit doit toujours être supérieur au montant inscrit au « cahier des consignes provisoires ». En cas de départ d'un membre, le solde de son « compte pilote » lui est remboursé. La cotisation, quant à elle, n'est pas remboursable.

La durée de la période probatoire est spécifiée dans le cahier des consignes provisoires.

### **9b : Paiement du temps de vol**

Tout pilote membre est redevable d'une indemnité horaire de l'appareil qu'il utilise. Les tarifs sont fixés par le conseil d'administration. Avant d'utiliser un appareil Il doit s'assurer que son compte est bien crédité d'un montant suffisant. Le temps de vol est décompté suivant l'indication du tachymètre de l'avion. Le pilote doit porter son temps de vol sur le cahier prévu à cet effet se trouvant dans l'avion, puis effectuer la saisie de son vol sur le logiciel de gestion du club.

### **9c : Paiement du temps de vol par des tiers non membres**

Seuls les baptêmes peuvent faire l'objet de paiements directs par des tiers non membres. Ils sont crédités sur un compte spécial Aéroclub. Ils sont limités en temps et distance ; voir les règles de l'air en vigueur.

Tout autre vol ne peut être payé que par le pilote membre de l'AC disposant d'un compte ouvert.

### **9d : Vols effectués pour le compte de l'AC.**

Les vols « mécaniques » ne pourront être effectués que par un mécanicien mandaté par le club, ou à défaut par un instructeur. En cas de nécessité de convoyage, une liste des pilotes volontaires (en formation ou qualifiés) intéressés par ces vols sera établie. Les convoyages doivent être autorisés par le Bureau Directeur selon un planning permettant une juste répartition. Le coût du vol de convoyage sera imputé au pilote qui l'aura effectué. Le club créditera le « compte pilote » correspondant d'une remise dont le montant est porté sur le cahier des consignes provisoires.

## **Article 10 : Comportements**

### **10a : Obligation de réserve**

Les discussions, affichages, etc., à caractère politique, religieux et racial sont interdits. Les membres s'abstiennent d'émettre des critiques devant des tiers extérieurs ou de donner des informations pouvant nuire à la réputation du club.

### **10b : Tabac, alcool, drogues**

Il est interdit de fumer dans le « Guest-House », le hangar et l'atelier, ainsi que sur le parking avion, dont le poste carburant en particulier... La consommation d'alcool au « Guest-House » engage la responsabilité du Club. Elle est donc strictement interdite pour les pilotes qui prévoient de voler. Nous rappelons qu'en cas d'accident ou même de simple incident (casse sur la piste), la première action de la gendarmerie est un test d'alcoolémie sur le pilote. Les pilotes sous traitement médical doivent être en parfaite connaissance des limitations induites, et agir en fonction.

## **Article 11 : Gestion du Règlement Intérieur**

### **11 a : Application.**

Tout membre du Bureau Directeur et du Conseil d'Administration est mandaté pour faire respecter les dispositions du présent règlement. Tout cas d'espèce justifiant une entorse au présent règlement doit faire l'objet d'une entente préalable entre le pilote et le Bureau Directeur.

### **11 b : Révision.**

Le conseil d'administration se réserve le droit de modifier à tout moment le présent règlement s'il ne lui paraissait plus conforme aux intérêts du club et à condition d'en aviser les membres par voie d'affichage.

# **CAHIER DES CONSIGNES PROVISOIRES**

### **Avion. Première demi-heure pour un nouvel adhérent inscrit dans un autre aéro-club (23/02/2013)**

Pour tout membre d'un aéro-club dûment à jour de sa cotisation et titulaire d'une licence FFA, la première demi-heure de vol effectuée avec un instructeur du club (évaluation ou instruction) est gratuite.

### **Attributions et contacts (28/07/2010)**

Admissions, répartition élèves      tout membre du bureau

Réservations Open Flyers, paiements LOUVIER Marc - tel 06 70 70 49 30

Autorisations convoyages et voyages PERA Jean - tel 06 07 59 99 17

Toutes autres questions, par défaut    PERA Jean

### **Crédit minimal sur la fiche de compte avant un vol (28/07/2010)**

Le crédit est fixé à 150 €uros

### **Réduction de prix sur les vols de convoyage (28/07/2010)**

Le club remboursera au pilote 50% du tarif courant

### **Période probatoire pour un nouveau membre (28/07/2010)**

La période de stage est fixée à 1 an.

### **Déplacement du DA20 (18/01/2015)**

ATTENTION : Modifie consigne 6c du RI. Cet appareil présentant une résistance anormale au roulage doit être temporairement manœuvré par 2 personnes.

### **Fiche d'emport de passagers (05/11/2012)**

fiche\_passagers\_2012\_11\_05.pdf