



REGLEMENT INTERIEUR

DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

REGLEMENT INTERIEUR AEROCLUB CLEMENT ADER

1 - OBJET

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 2 des statuts de l'aéroclub Clément Ader, 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 de l'association et mis à leur disposition sur simple demande et sur le site Internet de l'aéroclub (Adresse : <http://www.aeroclub-clementader.org>)

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 doivent être acceptées par tous. Elles sont établies dans le souci de permettre un bon fonctionnement de l'association.

Pour être **membre actif** ou **membre associé** (tel que défini par les statuts), il faut :

- Faire acte de candidature en remplissant une demande d'adhésion qui ne deviendra définitive qu'après agrément du conseil d'administration du club. Cet agrément est acquis de plein droit six mois après une demande restée sans réponse.
- S'acquitter de la cotisation annuelle et du droit d'entrée.

Les tarifs sont proposés par le bureau et approuvés par le conseil d'administration.

2 - ESPRIT ASSOCIATIF

L'aéroclub est une association de bonnes volontés. Chaque membre doit 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.



DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

REGLEMENT INTERIEUR

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

Chaque membre présent sur l'aérodrome 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 et la rentrée des aéronefs.

3 - OBLIGATIONS DE L'ASSOCIATION

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

Dès lors, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelques titres que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où seraient prouvés 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 responsabilités civiles aéronefs pour chacun des aéronefs qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

4 - OBLIGATIONS DES MEMBRES

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen et diligence.

Les membres doivent être à jour de cotisation et disposer d'un **compte financier non débiteur avant le vol.**

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.



REGLEMENT INTERIEUR

DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

5 - LE PERSONNEL

5-1 – Dispositions générales

Le président, ou son mandataire, fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels. Il recrute et licencie le personnel salarié selon les lois en vigueur ; il exerce une autorité pleine et entière sur le personnel salarié.

Le personnel bénévole comprend :

- Les dirigeants qui composent le bureau et le conseil d'administration ;
- Les présidents et adjoints de commissions ;
- Les instructeurs bénévoles ;
- Le conseil de surveillance.

Le personnel salarié comprend :

- Le Cadre Technique d'Exploitation
- Les mécaniciens ;
- Le personnel salarié administratif ;
- Le personnel de nettoyage.

5-2 - LE CADRE TECHNIQUE D'EXPLOITATION (CTE)

- Le Cadre Technique Exploitation est responsable vis-à-vis de la Direction de l'Aéroclub du bon déroulement et du développement de l'activité aéronautique du Club : vols, école de pilotage, disponibilité et conformité réglementaire des moyens mis à disposition, sécurité, accueil et animation des adhérents
- A ce titre il a autorité sur les instructeurs bénévoles quant à leur recrutement, l'affectation des élèves, leurs habilitations sur appareils de l'aéroclub et sur types de vol.
- Il est responsable de la pédagogie, veille à l'homogénéité des méthodes et consignes utilisées par les instructeurs, supervise la progression des élèves.
- Il définit, diffuse et veille à l'application par les pilotes et les instructeurs des consignes techniques d'utilisation du matériel.
- Il a toute autorité pour interdire un vol ou immobiliser un appareil.
- Il gère toutes les demandes des adhérents relatives à l'entretien et le dépannage des avions de l'aéroclub



REGLEMENT INTERIEUR

DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

5-3 – Le personnel salarié administratif

Le personnel salarié administratif a en charge la gestion administrative journalière de l'aéroclub. Il est également responsable de tâches annexes comme l'ouverture et la fermeture des locaux. Il assure la fonction d'accueil de toute personne (adhérent ou visiteur).

5-4 – Les instructeurs

Dans l'association tous les instructeurs sont bénévoles ; ils s'engagent à ne pas percevoir de rémunération sous quelque forme que ce soit.

Par délégation du CTE, les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, la formation théorique et pratique des élèves et le suivi de leur progression.

Ils rendent compte au CTE et 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 le vol projeté, telle que notamment une restriction d'utilisation des aéronefs ou une interdiction de vol.

5-5 – Accueil des élèves

L'école de pilotage étant une des activités du club, les élèves y reçoivent une formation théorique et pratique leur permettant d'obtenir les brevets et licences en rapport avec la formation choisie.

Tout nouveau membre actif élève pilote sera affecté à un instructeur par le CTE.

Nota : Il est rappelé qu'un élève pilote ne peut entreprendre un vol en solo sans l'accord d'un instructeur.



REGLEMENT INTERIEUR

DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

6 - LES PILOTES

6-1 – Aptitudes des pilotes

6-1-1 – Conditions particulières ACCA

Pour pouvoir utiliser les aéronefs du club, le pilote doit être **membre actif**, détenteur d'une licence de pilote d'avion en cours de validité, d'une qualification valable pour la catégorie d'avions en question, pour le type de vol prévu ainsi que pour les infrastructures qu'il prévoit d'utiliser et ne pas être interdit de vol.

Tout pilote détenteur d'une licence :

- doit obligatoirement remettre au personnel de l'accueil une photocopie de tous documents en cours de validité, lors de son inscription ainsi qu'à chaque mise à jour ;
- reste seul responsable du maintien de la validité de ses licences et qualifications ;
- doit veiller personnellement à effectuer, dans le délai légal, les demandes et démarches adéquates à l'obtention, la validation, la prorogation ou le renouvellement des certificats médicaux, licences et/ou qualifications avant expiration ;
- doit vérifier la validité de sa licence et de ses qualifications avant chaque vol qu'il effectue sur un avion de l'ACCA.

6-1-2 – Validation d'Aptitudes

Tout membre qui désire effectuer un vol sur un des avions du club, devra justifier d'un entraînement régulier qui sera apprécié par le CTE : voir détails dans paragraphe 6-3-2 ci-après.

Tout pilote dont le CTE constate qu'il n'est pas en possession d'une copie de licence et/ou qualification valable, est interdit de vol.

Le CTE, les instructeurs et les membres du C.A. ont autorité à prendre envers les membres du club toutes les mesures qu'ils jugent nécessaires pour garantir la sécurité.



REGLEMENT INTERIEUR

DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

6-2 – Obligations des pilotes

6-2-1 -. Responsabilités et réglementation

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 C.A., de ses membres individuellement ou de l'association.

Le pilote doit utiliser l'avion conformément au manuel de vol du constructeur et aux consignes propres à l'aéroclub, dans le cadre de ses qualifications et conformément aux dispositions de la législation.

Les mineurs amenés à voler devront fournir une autorisation écrite de leurs représentants légaux

La simulation d'atterrissage en campagne en l'absence d'un instructeur est proscrite. **(sauf en cas de force majeure)**

Pour tout atterrissage sur altiport, le pilote devra être titulaire de la qualification de site de l'altiport en état de validité ou qualification montagne et être autorisé par le CTE ; autorisation exigée aussi pour atterrissage sur terrain privé.

Toute faute grossière et inobservation de ces règles par un pilote, amènera celui-ci à comparaître devant la Commission Spéciale (**discipline**) du Club qui pourra décider sans appel de la suspension temporaire ou de l'interdiction définitive de vol.

6-2-2 -.Vols à frais partagés – Co-avionnage

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 ou des licenciés de sa fédération agréée par l'Etat. Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser le nombre de places offertes par l'appareil utilisé. 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 entrepris¹.

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.

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 (ex météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.



REGLEMENT INTERIEUR

DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

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.

Co-avionnage

En revanche, ne sont pas autorisés les vols à frais partagés réalisés par l'intermédiaire ou aux moyens de sites Internet ouverts au grand public.

6-2-3 -. Utilisation des avions

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 cadre technique d'exploitation ou à un instructeur, au mécanicien et en dernier recours au secrétariat. Tout vol est proscrit 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 à un responsable soit par dépôt dans la boîte sous l'armoire à clés dans tous les cas où la sécurité en vol n'est plus garantie.

Le matériel et son entretien sont très onéreux. Il importe que chacun s'applique à respecter les consignes d'utilisation de chaque appareil, notées dans le manuel de vol ou préciser par le cadre technique d'exploitation.

Le pilote s'engage, après le dernier vol réservé, à ranger avec soin l'avion dans le hangar à l'emplacement qui lui est réservé ; il s'engage également à ranger les appareils qu'il aurait été amené à déplacer pour sortir l'appareil choisi pour le vol. Si l'appareil utilisé est mouillé ou souillé extérieurement ou intérieurement, le nettoyage sera fait avant le rangement. Le plein des avions prévus pour l'école sera systématiquement effectué, pour les autres appareils laisser les réservoirs à 50 % du plein.

6-2-3 -. Incident ou accident de vol

Tout pilote d'un avion endommagé pourra être sanctionné par l'aéroclub selon des conditions à la discrétion de l'aéroclub.

En cas d'incident ou d'accident, le pilote commandant de bord est tenu de remettre, dans les plus brefs délais un Compte Rendu détaillé par écrit au cadre technique d'exploitation et au président, nonobstant les dispositions légales auxquelles il doit également se conformer.



DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

REGLEMENT INTERIEUR

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

En cas d'incident ou d'accident, la Commission Spéciale (**discipline**) peut être activée pour aider le conseil d'administration, au vu des rapports d'enquêtes, à déterminer la conduite à tenir vis-à-vis du pilote incriminé.

6-3 – Entraînement des Pilotes

6-3-1 – Conditions Générales

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent. Suivant la réglementation en vigueur, notamment pour l'emport de passagers, les pilotes doivent avoir effectués **un entraînement minimal de trois décollages et de trois atterrissages sur un avion de même catégorie au cours des quatre-vingt-dix derniers jours, en qualité de pilote ; en cas de vol de nuit, il devra justifier d'au moins un décollage et un atterrissage de nuit durant cette période.**

Les pilotes doivent demander au CTE à subir périodiquement un vol de contrôle ou de perfectionnement avec un instructeur du club, en particulier :

- pour le renouvellement ou prorogation de la licence de pilote privé selon la réglementation ;
- pour l'usage d'un nouvel aéronef récemment acquis ou mis à disposition du club, dont le pilote ne possède pas ou peu d'expérience.

6-3-2 – Conditions Particulières ACCA

Le club met à la disposition des membres actifs, trois catégories d'avions :

1. Avion à train d'atterrissage tricycle ;
2. Avion à train d'atterrissage classique ;
3. Avion évolué : à train d'atterrissage rentrant et/ou hélice pas variable et/ou EFIS mono-manette.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est exigé des pilotes membres actifs de faire un minimum d'entraînement et d'effectuer un vol de contrôle avec un instructeur du club si aucun vol réalisé pour les situations suivantes :

- **quatre-vingt-dix derniers jours (90)** pour la 1^{ère} catégorie et les vols de nuit ;
- **soixante jours (60)** pour les 2^{ème} et 3^{ème} catégories.

Il est également obligatoire d'effectuer un contrôle en vol avec instructeur avant d'utiliser un appareil de l'ACCA en condition de vol I.F.R.



REGLEMENT INTERIEUR

DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

7 - RESERVATIONS ET UTILISATION DES AVIONS

7-1 - Généralités

Pour avoir accès à la clé d'un avion avec le badge pilote (délivré sous caution de 50€), il convient d'être à jour :

- De l'aptitude médicale et de la validité de la licence ;
- D'expérience récente sur type tel que précisé dans l'Article 6 ;
- D'avoir son compte financier créditeur.

7-2 - Réservations

Pour pouvoir disposer d'un avion, au jour et à l'heure souhaitée, le pilote devra réserver celui-ci sur le site "*OPEN FLYERS*" de l'Aéroclub Clément Ader en y indiquant dans la case "Commentaire" : le type de vol (Exemple : Loc., Nav.), destination projetée, durée estimée du temps de vol. **Ceci est obligatoire**, afin de permettre une bonne gestion de la flotte.

7-2-1 – Réservations Longue Durée

Si un pilote désire réserver un avion pour une durée supérieure à 3 heures dans une même journée, son compte sera débité au minimum d'un montant équivalent à 2 heures de vol en jour de semaine et de 3 heures en jour de week-end ou férié sur l'aéronef réservé.

Si un pilote désire réserver un avion pour une durée d'un jour ou plus, il s'engage à utiliser cet aéronef pour un équivalent de 2 heures par jour en semaine et de 3 heures par jour en week-end ou jour férié.

7-2-2 – Annulation des Réservations

Le pilote qui ne peut honorer une réservation, doit annuler celle-ci dès que possible, au plus tard, 72 H avant le jour du départ pour les vols longue durée (sauf cas de force majeure, par exemple météo). La justification des annulations (exemple : météo) sera laissée à l'appréciation du CTE qui émettra auprès du bureau un avis sur les amendes et suites à donner.



DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

REGLEMENT INTERIEUR

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

Toute réservation longue durée d'avion non honorée se traduira par le paiement de 50 % du prix des heures qui auraient été au minimum effectuées durant cette période, conformément à l'Article 7-2-1 du règlement.

7-2-3 – 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 prévue, il est demandé au pilote de prévenir aussitôt le CTE ou le secrétariat.

7-2 : Formalités avant et après le vol

7-2-1 : Avant le vol

- S'inscrire sur la planche de vol en indiquant l'immatriculation de l'avion, le nom du commandant de bord, et/ou le nom de l'instructeur, destination, type de vol selon codification, heure de départ, signature du Commandant de Bord.
- Si contestation horamètre départ : le faire constater par le CTE, un instructeur présent, le mécanicien ou un membre du personnel d'accueil.
- Vérifier la présence et la validité des documents de bord.
- Vérifier l'état de l'avion (PRE-VOL).

7-2-2 : Après le vol

- S'assurer de l'arrêt de toutes les servitudes.
- Procéder à un avitaillement si nécessaire.
- Retirer les clés de l'avion et les remettre **obligatoirement** sur le tableau à clefs. ; toute remise directe au pilote suivant est rigoureusement proscrite.
- Compléter la forme en précisant le type de vol (codification informatique indiquée dans la forme), renseigner les cases pré et post vol, valeurs de l'horamètre relevées avant et après le vol, durée du vol.
- Compléter la planche de vol : durée du vol, nombre d'atterrissages sur chaque aérodrome et signature du Commandant de Bord.
- Compléter sans rature, ni erreur, le carnet de route de l'avion en précisant le volume exact avitaillé et les compléments éventuels en huile.



DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

REGLEMENT INTERIEUR

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

- Rentrer l'avion s'il n'est pas réservé après vérification sur Open Flyers ainsi que tout avion resté dehors en fin de journée.
- Fermer les hangars si nécessaire.

Si un avitaillement a été réalisé sur un aérodrome non approvisionné par TOTAL ou BP, le commandant de bord remettra au secrétariat la facture correspondant à cet avitaillement.

8 - ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

8-1 – Vols pour Autres que Membres Actifs

8-1-1 – Baptêmes de l'Air

Conformément à l'article D510-7 du code de l'aviation civile, un aéroclub peut faire effectuer par des membres bénévoles des vols locaux à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association, aux conditions suivantes :

- Vol de moins de trente minutes entre le décollage et l'atterrissage n'impliquant pas de transport entre deux aérodromes et ne s'éloignant pas à plus de 40 kilomètre du point de départ.
- L'aéroclub doit être agréé dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile. Il doit souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile tant à l'égard des personnes transportées qu'à l'égard des tiers.
- Le prix des baptêmes est fixé forfaitairement par vol par le Conseil d'Administration.
- Seuls sont autorisés à effectuer des Baptêmes, les pilotes nominativement désignés par le président de l'aéroclub ou par délégation.
- Le pilote doit être majeur, titulaire d'une licence de pilote professionnel avion ou d'une licence de pilote privé avion et, dans ce dernier cas, totaliser 200 heures de vol, dont 30 heures dans les 365 derniers jours.
- Le pilote doit être détenteur du certificat médical de moins de 1 an.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à cette activité.
L'aéroclub ne doit effectuer ni démarchage ni publicité à titre onéreux.



DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

REGLEMENT INTERIEUR

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

8-1-2 – Vols de Membres Associés (MASS)

Les membres associés, tels que définis dans les statuts de l'aéroclub article 7, paragraphe D. payent une cotisation trimestrielle dont le montant est fixé annuellement par Conseil d'Administration.

Le prix de chaque vol est le prix horaire de l'avion utilisé ramené au temps de vol.

Seuls sont autorisés à effectuer des vols de Membres associés, les pilotes nominativement désignés par le président de l'aéroclub ou le CTE.

8-1-3 – Vols d'Initiation

Ils sont effectués dans le cadre des vols de membres associés, **uniquement avec un instructeur commandant de bord**, dans le but de faire découvrir le pilotage.

8-2 – Voyages en Groupe (Sorties Club)

La sortie doit être programmée :

- dans le temps ;
- dans les modalités de voyage (commandants de bord) définis pour le voyage et un animateur du voyage sera désigné ;
- dans les modalités de paiement ;
- dans les modalités de prise en charge des instructeurs pour le voyage annuel (les nuitées seront prises en charge par l'ACCA).

8-4 – Activité Voltige

Dans le cadre de la convention établie entre Midi Pyrénées Voltige (MPV) et l'ACCA, les membres de l'ACCA doivent s'acquitter de la prise en charge des frais fixes spécifiques à cette activité et supportés par l'ACCA.

Il est entendu que cette participation est distincte des coûts dus à MPV et calculée au prorata des heures de vol effectuées dans le cadre de l'activité VOLTIGE



DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

REGLEMENT INTERIEUR

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

9 : UTILISATION DES INSTALLATIONS ET MATERIELS

9-1 – Liste des Moyens

L'aéroclub possède ou bénéficie de l'usage des installations et matériels suivants :

- A** : La salle de préparation des vols, l'accueil, le bureau de gestion et la salle de briefing ;
- B** : Les hangars ;
- C** : Le bureau technique et l'atelier de réparation et d'entretien ;
- D** : Le club-house avec son bar ;
- E** : Les sanitaires ;
- F** : Le poste d'avitaillement ;
- G** : Le parking avions et ses voies d'accès ;
- H** : Les parkings voitures

Cette liste n'est pas restrictive et pourra éventuellement être réduite, étendue ou complétée. Le présent règlement s'appliquera donc à ces modifications, dont les membres seront informés. D'une façon générale, ces installations et matériels, mis à la disposition de tous, doivent faire l'objet de vos soins les plus attentifs. L'entretien et les réparations sont onéreux et sont toujours à notre charge et leurs coûts sont répercutés sur les prix horaires.

Nous appelons tout particulièrement votre attention sur :

9-1 - La salle de préparation des vols

Elle est ouverte à tous. Sa destination principale reste cependant la préparation des vols. Les commandants de bord y trouvent, dans la mesure du possible, les renseignements et installations nécessaires aux formalités et dispositions réglementaires à effectuer avant ou après chaque vol, il est donc demandé aux personnes qui y séjournent de respecter la tranquillité et le travail des pilotes. Un ordinateur est à la disposition des pilotes pour les réservations et les préparations des vols. Des casques sont à disposition des instructeurs pour les premiers vols des élèves qui devront le plus rapidement possible en acquérir un.

9-2 - Le bureau d'accueil

Il est, en principe, occupé par le personnel d'accueil (secrétaire ou adhérent désigné). L'accès à ce bureau est évidemment autorisé aux pilotes qui y trouveront la planche de vol, les carnets de route des appareils et leurs clés ainsi que les sacoches dans lesquelles sont rangées les formes et les manuels de vol.



REGLEMENT INTERIEUR

DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

9-3 - Le bureau de gestion

Il est réservé à la comptabilité et à la mécanique et doit rester fermé en cas d'absence (accès contrôlé).

9-4 - La salle de briefing

Elle est strictement réservée aux instructeurs et aux élèves.

9-5 - Les hangars

Ils sont réservés au garage des appareils de l'Aéro-Club. Les membres peuvent y accéder pour effectuer les manœuvres de rentrée et de sortie des appareils. Il est interdit **d'y fumer.**

Les manœuvres d'appareil doivent être effectuées dans la mesure du possible par deux personnes ou plus. Ces manœuvres se feront avec la plus grande attention et précaution. Les verrières ou portes des avions seront fermées mais non verrouillées, les freins seront desserrés, les caches "Pitot" et prises statiques seront mis en place.

A chaque appareil est affecté un hangar.

Tout incident ayant occasionné un dégât quelconque, même mineur, sera immédiatement signalé au CTE, au mécanicien ou au secrétariat.

9-6 – Bureau technique - Atelier de réparation et d'entretien de la flotte :

L'accès en est exclusivement réservé aux mécaniciens et personnes habilitées. Ils sont sous le contrôle du CTE.

9-7 - Le club-house et son bar

Ils sont réservés aux seuls membres, à leur famille et à leurs invités. L'accès est libre pendant la présence du personnel d'accueil et autorisé sur demande en dehors de ces heures.

La salle peut être mise à la disposition de n'importe quel membre de l'aéroclub pour des réunions privées ou familiales, dans la mesure de la disponibilité et avec l'accord du responsable du club-house. Les frais occasionnés sont, bien entendu, à la charge du demandeur (chauffage, électricité, eau). Un droit d'occupation sera demandé par l'ACCA.

Il est interdit d'y fumer.

9-8 - Les sanitaires

Hangar 1 et club-house : leur utilisation est confiée au savoir-vivre et à la correction de chacun. Leur entretien est assuré par l'ACCA.



REGLEMENT INTERIEUR

DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

9-9 - Le poste d'avitaillement

Pour effectuer le plein, utiliser obligatoirement la carte spécifique attribuée à l'avion (et non une autre) placée dans le carnet de route de chaque appareil (avec code secret) en respectant la procédure affichée sur l'automate des pompes (interdiction de fumer et de téléphoner, ...)

Pour les avions de passage, ne disposant pas de carte "Total", une carte spéciale (disponible au secrétariat) est utilisée en présence d'un adhérent de l'ACCA. Le volume sera indiqué sur la planche spécifique "Avions extérieurs" en précisant l'immatriculation de l'avion, le nom du propriétaire, le nom du pilote, le montant du règlement et son mode et le nom de la personne de l'ACCA qui aura effectué l'opération. Le paiement est au comptant à l'accueil par tout moyen à convenance.

Nota : il est obligatoire de stationner l'appareil sur la ligne blanche parallèle aux pompes.

9-10 - Le parking avions (et ses voies d'accès) :

Il est accessible à pied, sauf par nécessité, il est interdit d'y séjourner.

Toute personne étrangère à l'ACCA doit être accompagnée par un adhérent.

En voiture : l'accès en est formellement interdit.

En avion : respecter l'ordre d'alignement, rouler lentement (à la vitesse d'un homme au pas). Arrêter le moteur assez loin des hangars, avant de rentrer un avion. Ne jamais diriger le souffle de l'hélice vers les hangars.

Le parking et ses voies d'accès ainsi que les avions sont interdits :

- aux enfants seuls ;
- aux animaux domestiques même tenus en laisse.

Par sécurité, les enfants doivent être accompagnés d'un adulte et obligatoirement tenus par la main.

9-11 - Parking voitures :

Un parking est à la disposition, gracieusement, des membres de l'ACCA pour stationner leur véhicule. En aucun cas, la responsabilité de l'ACCA ne pourra être recherchée pour quoique ce soit.

9-12 - Interdiction de fumer

Conformément à la législation en vigueur il est rappelé qu'il est interdit de fumer dans tous les locaux fermés sauf équipement adéquat : cette interdiction s'applique donc aux bureaux (préparation des vols, briefing, accueil, secrétariat), au club-house et, bien sûr, aux hangars et au poste d'avitaillement.



DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

REGLEMENT INTERIEUR

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

10 : REGLES DE BONNE CONDUITE ET PENALITES

Il est précisé que les pénalités prévues par le présent règlement intérieur sont en conformité avec le Code Civil - Art. 1184.

Ces pénalités seront prises suite à des faits et actes précisés (ex. avion non rentré) dans le présent règlement intérieur, d'un montant de 10€ avec graduation et possibilité d'annulation.

La liste qui suit est non exhaustive.

10-1 - Pleins non faits le soir

Suivant consignes s'appliquant à l'appareil utilisé.

10-2 - Avions non rentrés

- Quel que soit le moment de la journée, au retour de votre vol si l'avion n'est pas réservé sur *OPEN FLYERS*, vous devez le rentrer dans son hangar après avoir fait le plein.
- Il appartient au pilote qui sort des avions stationnés devant le sien, de les rentrer si ils ne sont pas prévus en vol le jour même et quelle que soit l'heure.

NOTA : le pilote souhaitant annuler une réservation doit impérativement le faire sur OPEN FLYERS avant le retour du vol précédent.

10-3 - Portes de hangar non fermées et verrouillées

- (à clé pour le hangar bleu)
- Lorsque tous les avions du hangar que vous utilisez sont rentrés, vous devez refermer les portes.

10-4 - Sécurités non en place sur l'avion ou emportées par le pilote

Suivant consignes s'appliquant à l'appareil utilisé.

10-5 - Plein d'huile non-conforme

Suivant consignes s'appliquant à l'appareil utilisé.

10-6 - Bouchon d'huile trop serré

10-7 - Etat de l'appareil

- Cabine en désordre : tous les interrupteurs doivent être sur arrêt, check-list et purgeur en place, ceintures rangées / attachées.
- Extérieur et intérieur de l'avion sale : pare-brise, bords d'attaque, boue sur les moquettes, mouchoirs, chewing-gum dans les cendriers, papiers, stylo, etc. Vous disposez de seau, éponge, peau de chamois, tuyau, aspirateur...
- Verrières ou portes ouverte : doivent être fermées, non verrouillées.



DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

REGLEMENT INTERIEUR

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

10-8 - Avion mal garé

- Sur le parking : sur la ligne jaune, entre les petits traits ; la barre de manœuvre aux portes des hangars et non devant la roue avant.
- Dans le hangar, laissez si possible, la barre accrochée pour faciliter une sortie d'urgence.

10-9 - Administratif mal rempli

- Planche de vol (signature au départ et à l'arrivée)
- Forme compteur (erreur de calcul ou incomplète)
- Carnet de route avion (très important car document officiel)
- Carnet de vol et dossier de progression (élève)

11 - Commission Spéciale (Discipline)

La commission (discipline) a pour mission d'éclairer le Conseil d'Administration sur les mesures à prendre, voire sanction, sur le non-respect par les membres de l'ACCA de l'esprit associatif et du règlement intérieur.



DATE D'EFFET : **9 AVRIL 2016**

ORIGINE ET DATE DE LA DECISION :

C. A. du 25/09/2015

REGLEMENT INTERIEUR

LE PRESIDENT : *Patrick MALAN*

Le présent règlement et les statuts sont approuvés par le membre qui reconnaît en avoir pris connaissance par sa signature sur le cahier spécifique ouvert à cet effet.

Le présent règlement s'applique tant aux membres de l'ACCA qu'à son personnel qui a pour charge de le faire appliquer.

Muret, le 9 avril 2016

Fait pour valoir ce que de droit.

REGLEMENT INTERIEUR AEROCLUB CLEMENT ADER

Le Président, Patrick MALAN