



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

RÈGLEMENT INTÉRIEUR LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

## RÈGLEMENT INTÉRIEUR AÉROCLUB CLÉMENT 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 : <https://www.acca.aero/>)

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. Il est rappelé que chaque adhérent confirme par écrit avoir pris connaissance de ce règlement intérieur lors du renouvellement annuel de sa cotisation.

Ces règles doivent être acceptées par tous. Elles sont établies dans le souci de permettre un bon fonctionnement de l'association et de contribuer à la sécurité des vols.

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 ne fonctionnant que grâce à l'attitude et la contribution de chaque membre. Chacun doit s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente.



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

Chacun doit avoir à cœur le bon fonctionnement de l'activité, ainsi que d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition, y compris la mise en œuvre, la rentrée et la propreté des aéronefs ; il doit coopérer à l'animation, la promotion de l'aéroclub et participer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant rejoindre l'association.

### **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 de diligence et non des obligations de résultats.

Dès lors, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où 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 moyens et de diligence.

Dès lors, les membres de l'association ne seront responsables dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée.

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



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

RÈGLEMENT INTÉRIEUR LE PRÉSIDENT : *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 personnel salarié comprend :**

- Le Cadre Technique d'Exploitation ;
- Le/les mécanicien(s) ;
- Le personnel salarié administratif ;
- Le personnel de nettoyage.

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

- Le Cadre Technique d'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.



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *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 (physique et téléphonique) de toute personne (adhérent ou visiteur) et contribue en permanence à la promotion de l'aéroclub. Il s'assure du suivi des demandes des adhérents ou des visiteurs (demandes de renseignements, besoins spécifiques de réservations, transmissions de messages en cas d'absence, etc.).

### **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. En reconnaissance de leur engagement, l'aéroclub prend à sa charge l'adhésion annuelle des instructeurs ayant effectué au moins 52 heures d'instruction au cours de l'année précédente (vols en double commande, supervision de vols ou séances de simulateur).

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 doivent également veiller à la bonne utilisation et à la propreté des aéronefs utilisés.

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.*



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

RÈGLEMENT INTÉRIEUR LE PRÉSIDENT : *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**, disposer d'un certificat médical à jour, être détenteur d'une licence et assurance de la Fédération Française Aéronautique (FFA) ou de la Fédération Française d'ULM (FFPLUM), détenteur d'une licence de pilote d'avion ou d'ULM en cours de validité, d'une qualification valable pour la catégorie d'appareil 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.

Précisions :

- un pilote qui vole sur avion et sur ULM doit donc posséder une licence FFA et une licence FFPLUM,
- ces licences doivent être souscrites y compris pour les pilotes en instruction.

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 certificat médical, 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 pour prendre envers les membres du club toutes les mesures qu'ils jugent nécessaires pour garantir la sécurité.



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

RÈGLEMENT INTÉRIEUR LE PRÉSIDENT : *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 interdite en dessous d'une hauteur de 500 ft (SERA.5005 f/2).

**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 également pour un atterrissage sur un terrain privé.**

Toute faute grossière et inobservation de ces règles par un pilote, amènera celui-ci à comparaître devant la Commission Spéciale de Discipline du Club (*voir § 11*) 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 connaissances 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 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.



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

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, performances avion, ...) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.

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 soit 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 précisées 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 (sauf pour les DR400 : plein à 100% du réservoir principal, réservoirs auxiliaires laissés en l'état).

### **6-2-4 – 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.



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

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 CTE et au président, nonobstant les dispositions légales auxquelles il doit également se conformer.

En cas d'incident ou d'accident aérien tel que défini par l'OACI, la Commission Spéciale de Discipline (*voir § 11*) 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 pour l'emport de passagers (FCL 060 b-1 et 2), 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 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,
- ou dans le cadre des conditions particulières du § 6-3-2.

#### **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 n'a été réalisé dans les conditions suivantes :





DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

- **quatre-vingt-dix derniers jours (90)** pour les avions de 1<sup>ère</sup> catégorie et les vols de nuit ;
- **soixante derniers jours (60)** pour les avions de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> catégories.

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

Avant d'être lâché de nuit sur un appareil, tout pilote devra d'abord être lâché de jour sur le même type d'appareil.

Tout pilote souhaitant effectuer pour la première fois un survol maritime devra avoir eu une première initiation au vol sans visibilité et une discussion spécifique avec un instructeur pour la sensibilisation aux conditions particulières de ce type de vol.

Tout pilote souhaitant effectuer pour la première fois un vol en environnement de montagne (passage de col, vol dans vallée, ...) devra effectuer le premier vol de ce type avec un instructeur autorisé par le CTE.

De manière particulière, tout pilote souhaitant atterrir sur le terrain de Bagnères de Luchon (LFCB) devra effectuer son premier atterrissage accompagné d'un pilote ayant déjà une expérience de ce terrain.

Enfin, tout pilote souhaitant se poser sur un terrain dont la longueur de piste (LDA) est inférieure à 800 m (1000 m pour le SR20) devra être autorisé par le CTE.

## **7 - RÉSERVATIONS ET UTILISATION DES AVIONS**

### **7-1 - Généralités**

Pour avoir accès à la clé d'un avion avec le badge pilote (délivré sous caution de 10 €), le pilote doit remplir les conditions définies au § 6-1-1 et disposer d'un compte financier présentant un solde positif.

### **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 "AEROGEST" de l'Aéroclub Clément Ader en y indiquant dans les cases adéquates : le type de vol (exemples : Vol Standard, Vol instruction, ...), destination projetée, durée estimée



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

du temps de vol réaliste (« Temps moteur prévu »). **Ceci est obligatoire**, afin de permettre une bonne gestion de la flotte.

Lorsque la réservation concerne une navigation ou un voyage qui comportera plusieurs segments de vol impliquant plusieurs pilotes différents, il est impératif de mentionner tous les pilotes concernés dans la case « Pilote » (liste à choix multiples) du site AEROGEST. Dans ce cas, il est également demandé de lister dans la case « Description » les différents segments de vol prévus ainsi que les Commandants de Bords prévus sur chaque segment, dans les limites de ce qui peut être raisonnablement anticipé avant la navigation ou le voyage.

La durée « normale » d'une réservation est de prévoir une marge raisonnable par rapport à la durée réaliste de temps moteur / temps de vol prévue (y compris pour les vols d'instruction) selon la règle suivante :

Temps de vol prévu	Durée de réservation maximum
≤ 2h	Durée de vol + 30'
>2h et <4h	Durée de vol + 1h
≥ 4H	Journée

Si le vol inclut une pause repas, il peut être ajouté 2 heures à ces durées de réservations.

Pour pouvoir **réserver** un avion via le site AEROGEST, il convient d'être à jour :

- De son adhésion à l'aéroclub ;
- De la licence et assurance de la Fédération Française Aéronautique (FFA) ou Fédération Française d'ULM (FFPLUM) ;
- D'avoir un compte financier présentant un solde positif.

### **7-2-1 – Réservations Longue Durée**

Si un pilote désire réserver un avion pour une durée supérieure à 3 heures dans une même journée, ou pour une durée d'un jour ou plus, son compte sera débité au minimum d'un montant correspondant aux nombres d'heures définis en **Annexe n°1** de ce Règlement Intérieur, sauf dérogation **préalable** accordée par le CTE.

### **7-2-2 – Annulation des Réservations**

Le pilote qui ne peut honorer une réservation, doit annuler celle-ci dès que possible sur le site AEROGEST, au plus tard 72 H avant le jour du départ pour les vols longue durée (sauf cas de



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

force majeur, 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.

**Toute annulation non justifiée d'une réservation longue durée 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.**

En parallèle de l'annulation sur le site AEROGEST, le pilote enverra un email d'information à la liste de diffusion [acca-adherents@googlegroups.com](mailto:acca-adherents@googlegroups.com) pour informer tous les membres de la libération de l'avion afin de permettre au mieux sa réutilisation éventuelle par d'autres pilotes :

- pour toutes les réservations de plus de 3 heures : si l'annulation intervient moins de 8 jours avant le vol prévu,
- pour toutes les réservations de moins de 3 heures : si l'annulation intervient la veille ou le jour du vol prévu.

### **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.

### **7-3 – Formalités avant et après le vol**

#### **7-3-1 – 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).

#### **7-3-2 – Après le vol**

- S'assurer de l'arrêt de toutes les servitudes.
- Procéder à un avitaillement si nécessaire (*voir § 6-2-3*).
- Retirer les clés de l'avion et les remettre **obligatoirement** sur le tableau à clés ; toute remise directe au pilote suivant est **rigoureusement interdite**.



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

- Compléter la forme en précisant le type du 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.
- Rentrer l'avion s'il n'est pas réservé pour un vol dans l'heure suivante (après vérification sur AEROGEST), ou en cas de conditions météorologiques à risque (fort vent ou forte pluie/orage, soleil et forte chaleur, ...) 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 - ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES**

### **8-1 – Vols pour Autres que Membres Actifs**

#### **8-1-1 – Vols Découverte (anciennement « 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 kilomètres 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 vols est fixé forfaitairement par vol par le Conseil d'Administration.
- Seuls sont autorisés à effectuer des vols Découverte, 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 depuis l'obtention de la licence, dont 25 heures dans les 365 derniers jours sur la classe ou le type de l'aéronef sur lequel le vol est réalisé.



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

- Le pilote doit être détenteur d'un certificat médical en état de validité.
- Ces vols Découverte **ne doivent pas** être effectués sur les avions dits « Annexe 1 EASA » (F-PCVD et F-PMIN).

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.

### **8-1-2 – Vols Passeport FFA « Initiation au Pilotage »**

Les vols effectués dans le cadre des Passeports « Initiation au Pilotage » de la FFA s'adressent à de potentiels nouveaux élèves qui souhaitent obtenir un premier aperçu du pilotage avec un engagement strictement limité de temps de vol dans un premier temps (1h30 ou 3h00 selon le Passeport choisi). Ces passeports sont directement acquis par leurs bénéficiaires auprès du site <https://enviedepiloter.fr/> de la FFA.

Les personnes titulaires d'un Passeport « Initiation au Pilotage » sont des personnes étrangères à l'association et à ce titre ne sont pas soumises à une cotisation d'adhésion à l'aéroclub dans le cadre de l'utilisation de leur Passeport. Le Passeport inclut lui-même une licence fédérale de la FFA valide 90 jours à partir de son activation.

Ces vols sont effectués **uniquement avec un instructeur commandant de bord**, dans le but de faire découvrir le pilotage. La FFA précise en particulier :

*« Il s'agit des premiers vols liés au manuel de formation pratique PPL/LAPL de la FFA (vol d'accoutumance, ligne droite, virages...) et il s'agit donc bien d'une initiation au pilotage qui peut être prise en compte pour un début de formation aéronautique. Cet aspect est important surtout si le bénéficiaire du passeport souhaite, par la suite, continuer sa formation pratique. »*

### **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 ; le principe par défaut est que les coûts de chaque segment de vol (heures de vol et taxe d'atterrissage) sont à la charge de chaque pilote aux commandes (commandant de bord ou élève en instruction) ;
- dans les modalités de prise en charge des instructeurs pour le voyage annuel (les nuitées seront prises en charge par l'ACCA).



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

RÈGLEMENT INTÉRIEUR LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

### **8-3 – Voyages « longue distance »**

Compte tenu des tarifs très élevés demandés par les sociétés d'assurances pour couvrir les risques de « casse » des avions, l'ACCA a toujours appliqué une politique d'auto-assurance de sa flotte. Dans ces conditions, il est évident que le moindre dommage sur un de nos appareils intervenant sur un terrain très éloigné de Muret, ne disposant pas de moyens de réparation adaptés à nos avions, peut présenter un risque financier important pour notre aéroclub (exemple : rupture d'un train). Il est donc impératif de limiter ce risque au maximum, en particulier lors des voyages intervenant loin de nos propres moyens de réparation.

#### **8-3-1 – Voyages en France**

**Chaque pilote effectuant un vol en France devra être couvert au minimum par l'assurance minimale de la FFA (« IA de base + Rapatriement »)** couvrant les cas de panne, d'accident ou de météo en France (« Assistance » : rapatriement de l'équipage, transport A/R d'un mécanicien, transport pilote pour le retour avion). Il n'est pas imposé de limitation particulière pour les voyages réalisés en France métropolitaine (autres que celles définies en § 6.).

#### **8-3-2 – Voyages à l'étranger**

Pour tout voyage à l'étranger, **chaque pilote effectuant un segment de vol à l'étranger devra être couvert par une assurance FFA « Plus »** qui, seule, prend en charge les frais d'Assistance liés aux cas de panne, d'accident ou de météo à l'étranger (limitée au pays de l'Union Européenne, aux pays de l'AELE [Islande, Liechtenstein, Norvège, Suisse] et au Royaume-Uni et les Iles Anglo-Normandes).

- Au-delà de la nécessité de cette assurance FFA « Plus » pour chaque pilote volant à l'étranger, il n'est pas imposé de limitation particulière pour les voyages réalisés dans les pays suivants : **Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Suisse, Liechtenstein, Italie, Espagne (y compris les Iles Baléares), Royaume-Uni et les Iles Anglo-Normandes.**
- Les voyages vers les **autres pays de l'Union Européenne ou de l'AELE** sont soumis à une autorisation du CTE, avec identification préalable des escales prévues et des stations de réparations disponibles compatibles avec le type d'avion envisagé. Dans ce cas, une caution de 2 000 € par appareil sera demandée avant le départ (non encaissée, pour couvrir les cas de pannes ou dommages).



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

- Les voyages vers les **pays hors de l'Union Européenne et hors de l'AELE et hors du Royaume-Uni** sont non autorisés, sauf dérogation spécifique du Bureau de l'ACCA sur la base d'un dossier argumenté (exemple : rallye officiel avec assistance). Dans ce cas, une caution sera définie par le Bureau de l'ACCA et sera demandée par appareil avant le départ (non encaissée, pour couvrir les cas de pannes ou dommages).

Remarque : si un pilote n'a souscrit que l'assurance de base de la FFA au moment du renouvellement annuel de sa licence FFA, il lui est toujours possible de souscrire ultérieurement une option FFA « Plus » via le site SMILE de la FFA.

## **9 – UTILISATION DES INSTALLATIONS ET DES MATÉRIELS**

### **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, le bureau de direction ;
- 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 ;
- I** : Le local simulateur,
- J** : Les salles de briefing/debriefing des ALGECOs.

Cette liste n'est pas limitative 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.



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

RÈGLEMENT INTÉRIEUR LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

## **Nous appelons tout particulièrement votre attention sur :**

### **9-2 – 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.

### **9-3 – 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 sacs dans lesquelles sont rangés les formes et les manuels de vol.

### **9-4 – Le bureau de gestion**

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

### **9-5 – Le bureau Direction**

Il est réservé aux membres du Bureau ou du Conseil d'Administration dans le cadre de leurs missions pour l'aéroclub.

### **9-6 – Les hangars**

Ils sont réservés au garage des appareils de l'Aéro-Club (à chaque appareil est affecté un hangar). Les membres peuvent y accéder pour effectuer les manœuvres de rentrée et de sortie des appareils. Il est strictement interdit **d'y fumer**.

Les manœuvres des appareils 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





DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

verrières ou portes des avions seront fermées mais non verrouillées, les freins seront desserrés, les caches "Pitot" et prises statiques seront mis en place.

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

### **9-7 – Le 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.

### **9-8 – 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.

### **9-9 – 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.

### **9-10 – Le poste d'avitaillement**

Pour effectuer le plein, utiliser obligatoirement la carte spécifique attribuée à chaque 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.



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

### **9-11 – 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.

### **9-12 – 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 quelque ce soit.

### **9-13 – Le local simulateur**

Le simulateur est réservé à l'entraînement aux procédures de vol, sous la supervision d'un instructeur ou d'un formateur approuvé par le CTE.

### **9-14 – Les salles de briefing/debriefing des ALGECOs**

Ces salles sont strictement réservées aux instructeurs et aux élèves pour la réalisation des briefings pré-vols ou debriefings post-vols. Dans la mesure du possible, il est demandé de ne pas effectuer ces briefings/debriefings en salle de préparation des vols si d'autres pilotes y sont déjà présents.

### **9-15 – 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



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

(préparation des vols, briefing, accueil, secrétariat), au club-house, aux ALGECOS et, bien sûr, aux hangars et au poste d'avitaillement.

## **10 – RÈGLES DE BONNE CONDUITE ET PÉNALITÉS**

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 effectués 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 AEROGEST dans l'heure suivante, ou en cas de conditions météorologiques à risque (fort vent ou forte pluie/orage, soleil et forte chaleur, ...), 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 s'ils ne sont pas prévus en vol dans l'heure suivante, ou en cas de conditions météorologiques à risque (fort vent ou forte pluie/orage, soleil et forte chaleur, ...), et quelle que soit l'heure.

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

### **10-3 – Portes de hangar non fermées et verrouillées**

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

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

- Suivant consignes s'appliquant à l'appareil utilisé.



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

### **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.

### **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 DE DISCIPLINE**

La Commission Spéciale de Discipline a pour mission d’éclairer le Conseil d’Administration sur les mesures à prendre, voire sanctions, sur le non-respect par les membres de l’ACCA de l’esprit associatif et du règlement intérieur et des règles de sécurité.

Elle est constituée :

- Du Président de l’Aéroclub Clément Ader ;
- Du Vice-Président de l’Aéroclub Clément Ader ;
- Du Trésorier de l’Aéroclub Clément Ader ;





DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR** LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

- Du responsable de la Commission Sécurité ;
- Du Cadre Technique d'Exploitation.

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 février 2024*

*Fait pour valoir ce que de droit.*

**RÈGLEMENT INTÉRIEUR AÉROCLUB CLÉMENT ADER**

**Le Président, Patrick MALAN**



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

RÈGLEMENT INTÉRIEUR LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

## **MISES À JOUR**

Edition du 09/02/2024 :

- § 5-4 : adhésion annuelle des instructeurs effectuant au moins 52 heures d'instruction
- § 6-1-1 : précisions sur les licences FFA et FFPLUM obligatoires
- § 7-1 : correction : caution de 10 € (et non 50 €) pour le badge pilote
- § 8-1-1 : mise à jour des conditions des vols Découverte (en cohérence avec la réglementation applicable)
- Suppression des anciens § 8-1-2 (Vols de Membres Associés) et § 8-1-3 (Vols d'Initiation) (en cohérence avec la réglementation applicable)
- § 8-1-2 : mise à jour de la durée de validité licence Passeport Pilotage FFA



DATE D'EFFET : **10 FÉVRIER 2024**

ORIGINE ET DATE DE LA DÉCISION : C. A. du 09/02/2024

RÈGLEMENT INTÉRIEUR LE PRÉSIDENT : *Patrick MALAN*

### Annexe n°1 – Réservations Longue Durée – Mise à jour du 02/12/2022

Si un pilote désire réserver un avion pour une durée supérieure à 3 heures dans une même journée, ou pour une durée d'un jour ou plus, son compte sera débité au minimum d'un montant correspondant aux nombres d'heures suivants, sauf dérogation **préalable** accordée par le CTE, selon l'aéronef réservé :

Avions / U.L.M.	1 jour semaine	2 jours semaine	1 jour WE	2 jours WE	3 jours semaine	> 3 jours semaine
F-GSTY DR120	Non autorisé					
F-GNNU DR120 F-PMIN RV12	4H	6H	5H	7H	7H	3H/jour supl.
F-GYKH DR160 F-GPHT C172	3H	5H	4H	6H	6H	2H/jour supl.
F-HOLO DR180 F-BJVD CP301 F-JCQY FK14 (U.L.M.)	2H30	4H30	3H	5H	5H	1H30/jour supl.
F-GKUS TB10 F-GPNC SR20 F-PCVD RV7 F-JEYO FK9 (U.L.M.)	2H	4H	3H	4H	4H	1H/jour supl.

Exemple : réservation de F-HOLO sur 9 jours, d'un lundi matin au mardi soir de la semaine suivante :

3 jours semaine (LMM) : 5 H  
 4 jours semaine au-delà des 3 premiers jours (JVLM) : 4 x 1H30 = 6H  
 2 jours WE (SD) : 5 H

➔ Total : 16H