

AERO-CLUB Marcel DASSAULT – Louis BREGUET

Le règlement intérieur établi par le conseil d'administration est destiné à faciliter l'utilisation du matériel et à imposer un minimum de discipline pour assurer la SECURITE DES VOLS.

L'association ne pourra être tenue responsable pour tout acte d'indiscipline ou de non respect des règles par l'un de ses membres.

Article 1 – CONSTITUTION DU CLUB

L'aéro-club Marcel DASSAULT – Louis BREGUET est une association régie par la loi du 1er juillet 1901 dont les statuts ont été déposés à la préfecture de la Haute-Garonne le 18 février 1957 et modifiés le 20 avril 1989.

L'aéro-club est affilié à la Fédération Française Aéronautique (N° 16-31-09040).

L'association a été fondée par les membres du personnel des AMD-BA de Colomiers s'intéressant à l'aviation sportive et privée. L'adhésion au club doit être dans tous les cas ratifiée par le conseil d'administration, qui définit en début d'année sa politique de recrutement pour l'année en cours.

Les membres de l'association doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente. **Chacun doit se sentir concerné par la vie de l'association et participer au développement de son activité.** L'adhésion à l'association permet de disposer d'un important capital en installation et en matériels. Pour cette raison, tout membre de l'association doit contribuer à son bon fonctionnement, utiliser au mieux et ménager au maximum le matériel.

Chaque membre de l'association peut exprimer ses opinions lors de l'assemblée générale.

En cours d'exercice, il peut saisir le Président de toute question, soit directement, soit par l'intermédiaire du conseil d'administration ou du bureau directeur. Après examen, le bureau directeur ou le conseil d'administration peut demander à l'entendre au cours d'une de ses réunions. En contrepartie, chacun est tenu de se conformer aux décisions prises. Tous les membres de l'association sont invités à apporter leur concours à toutes les actions collectives décidées par le conseil d'administration ou le bureau directeur.

Par contre, les initiatives personnelles sont les bienvenues dans la mesure où elles n'engagent pas le Club.

Article 2 – ADMINISTRATION

L'association est administrée par un conseil d'administration composé de 9 membres au moins et 18 membres au plus élus en assemblée générale annuelle. Il est renouvelable par 1/3 chaque année.

Le conseil d'administration désigne certains de ses membres pour former le bureau directeur.

Sont membres de droit du bureau directeur : le Président, le Vice-Président, le Trésorier et le Secrétaire.

Le bureau directeur est chargé de régler les affaires courantes.

Le conseil d'administration peut désigner des commissions. Le président de l'association est président de droit de toutes les commissions.

Après chaque élection, une circulaire informera les membres de l'association des responsabilités des membres du conseil d'administration et des responsabilités déléguées à d'autres membres de l'association.

Article 3 – LE CHEF PILOTE

Le conseil d'administration désigne, à la première séance après l'assemblée générale, un chef pilote.

Tous les vols doivent être autorisés soit par le chef pilote, soit par le président.

Toutefois, une liste nominative de pilotes autorisés à voler en l'absence de tout responsable peut être dressée.

AERO-CLUB Marcel DASSAULT - Louis BREGUET

Siège social : Aérodrome de Lasbordes 16, Avenue Jean-René Lagasse 31130 BALMA Tél.: 05 61 20 35 75

Courriel : dassaultbreguet31@yahoo.fr

CCP : 1935 28 Y Toulouse - SIREN : 479 193 955 SIRET : 479 193 955 00016

Le chef pilote peut être amené auprès de pilotes brevetés ou d'élèves pilotes de :

- Décider de l'obligation pour un pilote d'effectuer un ré-entraînement.
- Effectuer des vols de contrôle pour tout pilote ne satisfaisant pas aux règles internes d'utilisation des avions de l'association.
- Effectuer les tests prévus par la législation aérienne.
- Demander à un pilote la préparation qu'il élabore en vue d'un voyage important .
- Assurer, à la demande des pilotes, des vols de perfectionnement.
- Assurer le contrôle de la formation des élèves pilotes.

Les autres instructeurs sont obligatoirement membres actifs de l'association. Leur activité s'effectue sous le contrôle et l'autorité du chef pilote. Ils n'effectuent des tests de contrôle qu'à la demande du chef pilote ou du président.

Article 4 – REGLE DE FONCTIONNEMENT

L'association fonctionne en autodiscipline.

En conséquence, tout pilote ou élève pilote, pour un vol doit :

- **S'inscrire** sur le serveur de planification des vols (Open Flyer...).
- **S'assurer qu'il remplit toutes les conditions requises** par la législation (en particulier par l'arrêté de juillet 1981) et par le règlement intérieur et être en possession de son attestation d'assurance.
- **Avant le vol**, avoir consulté un centre de météorologie, effectuer un bilan carburant et un centrage avion, effectuer la visite pré-vol, remplir la feuille de vol et la forme.
- **Après son vol**, avoir rempli les documents avion, la feuille de vol et la forme.
- **Pour les élèves en cours de formation, avoir obtenu l'autorisation de son instructeur.**

En cas de problème mettant en cause la sécurité, tout pilote a le devoir d'interdire un avion de vol (mettre l'affiche « INTERDIT DE VOL » sur l'hélice et l'inscrire sur la forme et le tableau d'affichage) et de prévenir soit le responsable matériel, soit le président, soit l'organisme chargé de l'entretien des aéronefs de l'association.

L'association met à disposition de ces membres une documentation aéronautique via son site web ainsi que des cartes VAC. Cette documentation est mise à jour en fonction des éléments qui lui sont transmis. Il y a toujours un décalage entre la date de mise en application d'un document VAC et sa mise à disposition dans les classeurs avion. De plus, certains documents peuvent être manquants (empruntés par un précédent pilote par exemple). Il appartient donc à chaque commandant de bord de s'assurer avant tout vol que la documentation nécessaire à son vol est disponible, la responsabilité de l'aéroclub ne pouvant nullement être engagée dans le cas contraire.

Nul ne peut entreprendre un vol sans être inscrit sur OpenFlyer.

[Par décision du conseil d'administration lors de sa séance du 7 septembre 2015, le coavionnage est interdit.](#)

[Tout manquement à l'une de ces deux règles peut conduire à l'exclusion de l'association.](#)

Article 5 – LE COORDINATEUR MAINTENANCE

- a) Le conseil d'administration désigne parmi ses membres, un responsable en charge de coordonner les opérations de maintenance avion. Il peut en cas de besoin (missions, congés, absence diverses) être secondé par des coordinateurs délégués.

Le coordinateur de maintenance est l'interlocuteur privilégié des organismes de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs de l'association. Il a pour missions principales :

- de négocier avec les organismes de maintenance la programmation des arrêts avions dans les limites calendaires ou horaires fixés par l'organisme de gestion de la navigabilité,
- de répercuter sur l'outil de réservation avion (Open Flyers) l'indisponibilité des avions lors des opérations de maintenance, ou pour toutes autres raisons décidées par les organismes précités suite à un rapport de panne, défaut ou dysfonctionnement de l'aéronef susceptibles d'affecter la navigabilité ou son utilisation, détectés lors de la visite pré vol ou au cours du vol,
- de négocier avec l'organisme de maintenance les devis pour interventions non programmées ou exceptionnelles (réparation structurale, peinture, remplacement moteur...)

b) Dans le cas spécifique de l'ULM, le conseil d'administration désigne parmi ses membres, un responsable en charge de coordonner les opérations de maintenance ULM.

Article 6 – REGLES D'UTILISATION DES AERONEFS

➤ RESERVATION DES AVIONS LONGUE DUREE

1. Réservation pendant la période de congés annuels

- 1.1 Définition longue durée
Réservation pour plus de deux jours.
- 1.2 Inscription
A compter du 1^{er} mars de chaque année.
- 1.3 Moyenne d'heures à effectuer par jour de réservation
1h 30 minutes par jour de 0 à 5 jours.
2h 30 minutes par jour à compter du 6^{ème} jour.

Les heures non effectuées pourront être facturées.

- 1.4 Priorités
Dans le cas ou plusieurs candidats désirent s'inscrire pour une même période, priorité à celui qui n'aura pas utilisé l'avion durant la période des congés annuels précédents.
La réservation est confirmée définitivement le 15 avril.
- 1.5 Annulation
Cas de force majeure, condition météo :
Suivant examen du cas par le bureau.

2. Réservation longue durée hors période de congés annuels

- 2.1 Définition longue durée
Réservation pour plus de 1 jour et pouvant comprendre 2 week-end avec un maximum de 9 jours.
Après chaque réservation longue durée, l'avion devra réintégrer Lasbordes.
- 2.2 Inscription
Un minimum de 6 semaines devra s'écouler entre deux réservations longue durée. Les candidats inscrits pour une réservation longue durée et désirant s'inscrire pour une autre période longue durée, doivent attendre d'avoir utilisé leur première période.
- 2.3 Moyenne d'heure à effectuer par jour de réservation
2h 00 par jour à compter du deuxième jour
4h 00 (forfait week-end)

AERO-CLUB Marcel DASSAULT - Louis BREGUET

Siège social : Aérodrome de Lasbordes 16, Avenue Jean-René Lagasse 31130 BALMA Tél.: 05 61 20 35 75

Courriel : dassaultbreguet31@yahoo.fr

CCP : 1935 28 Y Toulouse - SIREN : 479 193 955 SIRET : 479 193 955 00016

2.4 Annulation

Cas de force majeure, condition météo :
Suivant examen du cas par le bureau.

3. Suivi du matériel par le pilote

En cas de panne ou d'incident compromettant la navigabilité d'un avion et ayant pour conséquence son immobilisation hors aérodrome de Lasbordes sur lequel est situé l'organisme de maintenance et de gestion de la navigabilité, le commandant de bord a le devoir d'assurer la sécurité de l'appareil en prenant toutes dispositions jugées nécessaires (place de hangar, amarrage, protection...etc.) pour éviter toutes dégradations liées en particulier à des événements météorologiques (vent, pluie, tempête...etc.) ou à des actions de vandalisme.

En ce qui concerne la mise en œuvre des opérations de dépannage ou de remise en état de l'avion, le pilote devra recueillir les instructions appropriées auprès du coordinateur de maintenance ou de toutes autres personnes du Conseil d'Administration. Il ne devra pas en particulier engager de sa propre initiative quelques travaux que ce soit sans l'accord de l'organisme de Maintenance et de gestion de la navigabilité.

Suivant la durée d'immobilisation de l'avion et la localisation de celui-ci, le pilote pourra être sollicité pour son rapatriement à sa base.

Les frais relatifs à l'achat et au transport des pièces défectueuses ainsi que les heures de main d'œuvre sont pris en compte par le club.

Le retour différé de l'avion à sa base pour raison météo ou autres qu'immobilisation pour raison mécanique est à la charge du pilote. Les situations particulières seront analysées au cas par cas pour prise de décision par le Conseil d'Administration.

Si nécessaire, le pilote est responsable du rapatriement du matériel. Les frais de rapatriement de l'avion sont à la charge du club. Pour les voyages à l'étranger, il est recommandé de contracter une assurance assistance.

4. Condition d'entraînement des pilotes

Pilote titulaire du TT ou PPL

- **50h de vol :** 1 vol de contrôle après une interruption de 4 semaines
- **entre 50 et 100h de vol :** 1 vol de contrôle après une interruption de 6 semaines
- **plus de 100h de vol :** 1 vol de contrôle après une interruption de 8 semaines

Pilote titulaire du Brevet de Base

Si moins de 50h : 1 vol de contrôle après une interruption de 3 semaines.

Réglementation particulière au DR400/180

Un vol de contrôle après une période de plus de 4 mois sans voler sur ce type d'avion.

Pilote titulaire de la licence ULM

- **Si moins de 50h de vol :** 1 vol de contrôle après une interruption de 4 semaines
- **entre 50 et 100h de vol :** 1 vol de contrôle après une interruption de 6 semaines
- **Plus de 100h de vol :** 1 vol de contrôle après une interruption de 8 semaines

Un vol de contrôle avec instructeur est rendu obligatoire sur l'ULM tous les 2 ans par l'assemblée générale du 11 Juin 2010.

AERO-CLUB Marcel DASSAULT - Louis BREGUET

Siège social : Aérodrome de Lasbordes 16, Avenue Jean-René Lagasse 31130 BALMA Tél.: 05 61 20 35 75

Courriel : dassaultbreguet31@yahoo.fr

CCP : 1935 28 Y Toulouse - SIREN : 479 193 955 SIRET : 479 193 955 00016

Tout pilote souhaitant exercer ses privilèges de commande bord sur l'ULM devra justifier d'un vol de contrôle avec un instructeur dans les deux ans précédant ce vol.

Nota : l'expérience avion ne compte pas pour l'ULM et vice versa.

Les pilotes ULM doivent s'assurer du bon état de l'ULM et que les opérations d'entretien prévues aux manuels ont été effectuées.

Pour les heures de vol ULM, la somme des expériences avions plus ULM est à considérer.

RAPPEL REGLEMENTATION GENERALE

Transport de passagers

Exigences minimales pour le pilote privé:

Trois décollages et trois atterrissages dans les 90 jours précédant le vol, sur un aéronef de même catégorie et de même type, lorsqu'une qualification de type est exigée.

Cette exigence - **Trois décollages et trois atterrissages dans les 90 jours** précédant le vol - est étendue à l'emport de passagers sur l'ULM du club.

En fonction des règles de sécurité existantes (vigipirate), tout pilote devra se conformer à la législation en vigueur.

5. Restriction d'utilisation des aéronefs de l'association

Toute utilisation des aéronefs dans un cadre professionnel ou **dans un but lucratif est INTERDITE**. Tout manquement à cette règle entraîne l'exclusion de l'association.

Article 7– DISCIPLINE

Après l'assemblée générale, le conseil d'administration désigne, parmi ses membres, une commission de discipline composée d'au moins cinq membres qui auront à connaître des fautes, de tous ordres, commises par des membres de l'association. Elle est présidée par le président de l'association et le chef pilote en est le vice-président.

La commission de discipline peut entendre les explications du ou des intéressés, soit à sa propre demande, soit à la demande des intéressés.

Ces demandes se feront par lettre recommandée.

La commission de discipline fera connaître par écrit ses propositions de sanction au conseil d'administration qui, dès sa première séance suivante, prendra des décisions.

La modification de ces décisions sera formulée à/aux intéressé(s) par lettre recommandée avec accusé de réception.

La radiation de l'association peut être prononcée pour :

- *Inobservation des règlements de vol ou de piste ou tout autre cas d'indiscipline portant atteinte, soit à la sécurité des vols, soit au fonctionnement normal de l'association.*
- *Retard de plus de 3 mois dans le paiement des cotisations ou des heures de vol.*

La discipline et la sécurité sont indissociables. Les décisions disciplinaires sont sans appel.

Toutes les sanctions prises par l'association sont indépendantes de celles qui pourraient être prises par les responsables de la navigation aérienne ou les autorités de justice.

Article 8 – DROITS ET DEVOIRS DES SALARIES EVENTUELS DE L'ASSOCIATION

Le personnel est choisi et révoqué par le bureau directeur qui fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et qui établit les contrats de travail. Sauf autorisation écrite du président,

AERO-CLUB Marcel DASSAULT - Louis BREGUET

Siège social : Aérodrome de Lasbordes 16, Avenue Jean-René Lagasse 31130 BALMA Tél.: 05 61 20 35 75

Courriel : dassaultbreguet31@yahoo.fr

CCP : 1935 28 Y Toulouse - SIREN : 479 193 955 SIRET : 479 193 955 00016

l'ensemble du personnel exerce, pendant son temps de travail, son activité au bénéfice exclusif de l'association. Toute prestation à une association concurrente entraînerait la rupture du contrat de travail.

Article 9 – RESPONSABILITES

L'association décline toute responsabilité pour les dommages subis par un quelconque de ses membres utilisant les matériels de l'association, piloté par lui-même ou à bord duquel il vole, ainsi que pour les dommages corporels ou autres subis par les passagers qui auraient pris place à bord des appareils mis à la disposition des membres.

Par le fait de leur adhésion, les membres de l'association renoncent à tout recours contre l'association au cours d'accidents dont ils seraient victimes en tant qu'utilisateurs des aéronefs ou des installations de l'association.

Seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association, les membres actifs à jour de cotisation et les membres d'honneur titulaires de la carte fédérale. Toutefois, à titre exceptionnel, une dérogation à cette règle pourra être prononcée par le président lorsqu'il s'agit, soit d'un vol unique en faveur d'un invité de l'association, soit d'un vol de convoyage ou lié à la maintenance d'un aéronef. Dans le premier cas, le vol se fera sous le contrôle d'un instructeur à bord.

En aucun cas, les membres du conseil d'administration ne peuvent être tenus pour responsables des accidents qui pourraient survenir aux membres de l'association.

Le conseil d'administration souscritra toutes les assurances qu'il jugera utiles, en particulier pour assurer l'association contre les dommages causés aux tiers par ses adhérents à l'occasion de son activité normale. Le conseil d'administration est obligatoirement assuré en responsabilité civile. Le trésorier doit veiller à la validité des polices d'assurances prises par le conseil d'administration et à leur reconduction en temps utile. Les pilotes sont responsables du renouvellement de leur assurance, de la validité de leur licence ou carte de stagiaire. De plus, ils devront s'assurer qu'ils possèdent les qualifications ou autorisations requises pour l'utilisation des appareils de l'association et qu'ils remplissent les conditions d'entraînement requises par la législation et par le présent règlement, en particulier en ce qui concerne le transport des passagers.

Les pilotes effectuent eux-mêmes les pleins des avions qu'ils s'approprient à utiliser. Après le vol, ils rangent soigneusement l'appareil après en avoir fait le plein, s'il ne reste pas assez de carburant pour assurer au moins une heure de vol, sauf si la station carburant est fermée. En tout état de cause, si c'est le dernier vol de la journée, il est demandé de tout faire pour effectuer les pleins.

Après un vol, le carnet de route doit être rempli ainsi que tous les documents spécifiques à l'association (feuille de vol, forme) et la documentation doit être remise en place.

Le pilote occupant la place gauche est en principe le commandant de bord, sauf s'il s'agit d'un vol d'instruction. Dans ce cas l'instructeur est le commandant de bord. La place de commandant de bord est définie par la législation en vigueur.

Tout accident dû à une indiscipline caractérisée ou conséquence d'un risque volontaire pourra entraîner une participation pécuniaire du pilote responsable pour tout ou partie de la réparation.

Article 10 – PAIEMENT DES HEURES DE VOL

Les heures de vol à payer sont comptabilisées à partir de l'horamètre (les heures réelles de vol devant figurer sur les documents officiels sont comptabilisées à partir de l'horamètre).

Le prix des heures de vol est établi par le bureau directeur et communiqué aux membres de l'association par note ou par affichage.

Les membres de l'association doivent, d'une part être à jour de leur cotisation, d'autre part disposer d'une avance sur heures de vol avant d'entreprendre un vol.

Des factures sont adressées périodiquement aux membres de l'association afin de prévoir l'état de leur compte. ***Tout vol débuté avec un compte en débit pourra être majoré de 10%.***

Taxes d'atterrissages : Les frais de traitement sont à la charge du pilote et ***la taxe peut être majorée de 50%*** si la feuille de vol n'est pas correctement remplie.

Article 11 – VALIDITE DU REGLEMENT

Les articles les 7 & 11 peuvent être modifiés à tout moment par le Conseil d'Administration. Dans ce cas, les membres de l'association doivent en être informés par note.

Le présent règlement intérieur, proposé par le conseil l'administration, a été approuvé lors de l'assemblée générale du [10 juin 2016](#) et mis à jour lors de l'assemblée générale du [10 juin 2016](#).

Son entrée en vigueur est immédiate. Le bureau directeur est chargé de son application.

L'adhésion à l'association engage ipso facto l'adhérent à accepter les termes du présent règlement.

Mise à jour du [10 juin 2016](#).