

AÉROCLUB DES TROIS FRONTIÈRES

REGLEMENT INTÉRIEUR

1. Préambule : définition, buts du règlement intérieur.

1.1 Le présent règlement intérieur est adopté par l'Assemblée Générale de l'Aéroclub des Trois Frontières conformément à ses statuts. Il sera régulièrement déposé au Tribunal Judiciaire de Mulhouse au Registre des Associations.

1.2 Il a pour but de permettre une pratique harmonieuse des sports aéronautiques au sein de l'Aéroclub des Trois Frontières.

1.3 Les contraintes qu'il impose à ses membres sont librement consenties par ceux-ci. Elles sont celles qui ont été jugées indispensables au bon fonctionnement du club. A ce titre, il devra être exécuté par tous les membres qui l'acceptent expressément du fait de leur inscription à l'association.

1.4 Le règlement intérieur a un rôle complémentaire par rapport aux lois et règlements aéronautiques en vigueur au moment de son application. Il ne pourra jamais constituer un motif pour transgresser une norme édictée par une autorité publique. Il en est ainsi des lois, règlements, règles de l'air ainsi que toute norme ayant vocation à s'appliquer de façon générale ou plus spécialement pour les sports aériens.

Les statuts de l'association ont une valeur supérieure au règlement intérieur.

1.5 Le règlement intérieur sera affiché dans les locaux de l'association.

Toute personne, membre de l'association, pourra en obtenir une copie.

Il est consultable avec les statuts sur le site internet de l'aéroclub.

1.6 Il pourra être modifié en cours d'année par le Conseil d'Administration, ce à tout moment.

Les modifications ainsi apportées au règlement intérieur resteront valables jusqu'à l'Assemblée générale suivante qui devra ratifier les mesures prises par le Conseil d'Administration.

2. Les membres de l'Association.

2.1 Conditions générales de pilotage.

Tout membre de l'association qui souhaite entreprendre un vol devra préalablement remplir les conditions suivantes (ces conditions sont cumulatives) :

- être à jour de ses cotisations.
- avoir réglé la cotisation " casse " si celle-ci existe.
- être en règle avec l'obligation spécifique d'entraînement minimum éditée par l'association dite " lâcher club ".
- disposer d'une licence de pilote valable en France pour le type de vol et le type d'aéronef considéré.
- avoir souscrit la carte fédérale de la Fédération Française Aéronautique (FFA)
- être en possession de la qualification correspondante au vol projeté, en cours de validité.
- être en possession d'un certificat médical à jour.
- être en état de santé permettant l'exécution du vol sans risque.
- avoir adhéré à la charte de bonne conduite AC3F publié sur son site internet et affiché dans les locaux de l'association.

Toute absorption d'alcool, aussi minime soit-elle, dans les 10 h qui précèdent le vol, est rigoureusement interdite.

Aucun vol ne devra être entrepris si l'une des conditions mentionnées ci-dessus n'est pas remplie.

2.2 Entraînement minimum.

Les membres devront se conformer aux règles d'entraînement minimal imposées par la réglementation propre de l'Aéroclub, adoptée par le Conseil d'Administration.

Cette réglementation fera l'objet d'un affichage dans les locaux de l'Association.

Tout membre qui souhaite entreprendre un vol alors qu'il n'a pas à son actif, dans les 90 jours qui précèdent le vol, trois atterrissages sur un aéronef de même type, devra obligatoirement obtenir l'autorisation de l'un des instructeurs de l'Association après une ou plusieurs séances en double commande.

Le Président, le ou les vice-présidents, ainsi que le chef-pilote, peuvent à tout moment et sans justification obliger un membre à passer un contrôle en vol, alors même que ce membre dispose des heures minimales réglementaires nécessaires.

Les pilotes doivent effectuer un Vol d'Entraînement Annuel (VEA) avec un instructeur. Une année sur deux ce VEA intègre le vol, de prorogation.

2.3 Autorités particulières.

Le membre devra toujours se conformer aux instructions du Président ou, en cas d'absence ou d'empêchement, de son délégué, de toute personne du club chargée d'une fonction particulière, ainsi que du chef-pilote.

3. Utilisation des aéronefs.

3.1 Le Président ou son délégué ou le chef-pilote, sont chargés d'organiser l'utilisation des aéronefs. Conformément à ce qui a été indiqué précédemment, le pilote ne pourra utiliser qu'un avion sur lequel il a été expressément autorisé.

3.2 Responsabilité du pilote.

Le pilote est responsable de :

- la conduite de l'aéronef
- l'application des règles de l'air et de sécurité
- la sécurité des passagers embarqués

3.3 Aucun vol ne pourra être entrepris avant règlement des factures dans un délai de quinze jours à partir de la réception des dites factures.

3.4 Les sorties organisées par le Club sont prioritaires.

3.5 Les membres devront utiliser le système de réservation mis à leur disposition. En tout état de cause, le membre devra, pour quelque type de vol que ce soit, remplir système de réservation en indiquant le type de vol prévu et sa destination. Tout avion réservé pour un vol local sera considéré comme libre si le pilote ne s'est pas présenté 15 min après l'heure prévue. En cas de désistement, celui-ci devra être signalé dans un délai raisonnable.

3.6 Pré-vol.

Avant tout type de vol, le pilote doit :

- prendre connaissance du manuel de vol
- prendre connaissance des NOTAM et toutes informations aéronautiques publiées.
- prendre les renseignements météorologiques
- vérifier la concordance du compteur horaire de l'avion avec le système de réservation
- effectuer une visite pré-vol complète de l'avion comportant vérification des niveaux d'essence et d'huile et l'aptitude au vol.

Le pilote devra se conformer rigoureusement aux prescriptions du manuel de vol et des check-lists qui se trouvent à bord.

- pour tout vol, le pilote devra s'assurer de la présence à bord des documents réglementaires.
- veiller à l'embarquement des passagers en toute sécurité.

3.7 Le vol.

En aucun cas le pilote ne pourra dépasser les limites autorisées par la documentation technique.

Les contrôles techniques au point fixe qui, pour des raisons de sécurité sont interdits sur les aires de stationnement, doivent obligatoirement être effectués avant de pénétrer sur la piste. Si la configuration du terrain le permet, ces contrôles seront effectués sur des aires bétonnées. Ils sont compris dans le temps de vol. Au cours d'un voyage, il appartient au pilote responsable de prendre toutes les dispositions utiles à la sauvegarde de l'aéronef, notamment mise à l'abri ou amarrage.

En dehors d'un vol de nuit, les 30 minutes entre le coucher du soleil et la nuit aéronautique doivent servir comme marge de sécurité en cas de problème quelconque.

Après le vol de nuit, le pilote doit assurer le retour de l'avion dans les meilleurs délais.

Le vol en formation est interdit, sauf autorisation spécifique du Responsable Pédagogique.

Il est strictement interdit de fixer un équipement, tel qu'un appareil de prise de vue, à l'extérieur de la cellule de l'avion, et ce quel que soit le type de support employé.

Il est également interdit de fixer à l'intérieur de la cellule quelque équipement que ce soit qui a pour effet :

- d'entraîner une dégradation du support,
- de réduire la visibilité ou la manœuvrabilité de l'avion (par limitation des commandes ou de l'ouverture des verrières).

3.8 Après le vol.

Après le vol, le membre sera tenu de remplir scrupuleusement les documents réglementaires, en particulier le carnet de route, le carnet de vol et Openflyers, ou tout autre système de comptage en vigueur.

Le temps de vol se compte à partir de la mise en route du moteur jusqu'à son arrêt.

L'aéronef devra être intégralement vérifié, en particulier en ce qui concerne la coupure des contacts et de l'interrupteur général.

Les caches seront posés sur les prises statiques et sur les prises dynamiques.

Le pilote devra faire le plein s'il reste dans les réservoirs moins de la moitié de leur contenance.

Le nettoyage de la verrière, des bords d'attaque et des carénages des roues est obligatoire après chaque vol. A défaut l'association pourra facturer automatiquement une pénalité fixée par le conseil d'administration.

Sauf instruction contraire, le pilote devra, après le vol, replacer l'appareil à l'intérieur du hangar.

La mise sous hangar s'effectuera sous sa responsabilité, aussi bien vis-à-vis de l'aéroclub que vis-à-vis des tiers.

Le hangar devra être verrouillé et fermé. Tout membre aura à sa disposition le code du hangar.

3.9 Incident ou accident.

Si un pilote a constaté un incident ou s'il est survenu un accident au cours du vol, il devra avertir d'une part les autorités, conformément à la réglementation, d'autre part, dans les plus brefs délais, le Président ou l'un des responsables de l'Association.

Il devra également déposer une déclaration d'incident ou d'accident selon le modèle fourni par l'Aéroclub.

Si l'accident constaté risque de compromettre la sécurité du vol suivant, le pilote devra signaler, de façon très visible, la situation afin qu'un utilisateur potentiel ne puisse réutiliser l'aéronef.

Le cas échéant, il lui appartiendra de retirer les clés de l'aéronef et de les remettre au mécanicien chargé du suivi de l'avion ou à un instructeur.

En cas d'anomalies, même mineures, le pilote renseignera la case commentaire du carnet de route d'Open Flyer pour permettre à la mécanique de prévoir les actions nécessaires.

La cotisation " casse ", si elle existe, a pour but de couvrir les frais matériels occasionnés par des dégâts mineurs causés par un membre à un aéronef et pour couvrir le montant de la franchise de l'assurance.

Cette garantie est exclue en cas d'infraction constatée aux règles de l'air ou à l'application du présent règlement intérieur.

4. Dépôt de garantie.

Lors de l'inscription, l'aéroclub demande au pilote de fournir un dépôt de garantie de 300 €. En cas d'exclusion ou de démission du pilote, le club restituera le dépôt de garantie au membre concerné, déduction faite des sommes encore dues à l'Aéroclub.

5. Instruction.

5.1 Les élèves sont soumis à l'autorité de l'instructeur responsable de leur formation.

Les élèves-pilotes sont tenus de respecter les horaires des séances d'instruction fixées, d'un commun accord, avec l'instructeur.

5.2 Le chef-pilote dispose d'une autorité supérieure à l'instructeur chargé d'un élève-pilote.

6. Vols de découverte.

Les pilotes doivent être autorisés par le Président ou le responsable pédagogique de l'Aéroclub, sauf évolution de la réglementation, à effectuer des vols de découverte.

7. Permanences.

7.1 L'association poursuivant un but non lucratif, les permanences du week-end sont obligatoires. Elles sont fixées par la direction de l'Aéroclub et diffusées par courriel et affichage.

7.2 Le membre qui ne peut effectuer son tour de permanence devra veiller à se faire remplacer par un autre membre qu'il choisit librement. Dans le cas contraire, l'association pourra facturer une pénalité fixée par le conseil d'administration.

8. Responsabilité à l'égard des avions privés stationnés dans le hangar.

Le club dégage toute responsabilité quant aux incidents pouvant survenir aux appareils privés stationnés dans le hangar.

9. Voyage.

En cas de réservation d'un avion plus de 2 jours consécutifs, il appartient au pilote de remplir le document « Déclaration préalable de voyage » Le remboursement de l'essence se fera dans la limite du cout de revient de l'essence de l'Aéroclub des Trois Frontières.

10. Vol à partage de frais.

Il s'agit de vols réalisés exclusivement dans le cercle familial ou amical. Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice et doit partager de manière équitable les coûts directs du vol, à savoir mise à disposition de l'aéronef, frais de carburant et éventuellement les frais aéroportuaires.

11. Coavionnage.

Le coavionnage est interdit au sein de l'aéroclub des trois frontières.

12. Responsabilité du pilote.

Dans tous les cas le pilote reste responsable de l'aéronef, de ses aptitudes générales d'entraînement et de pilotage, de la validité de ses titres aéronautiques, de son aptitude médicale, ainsi que du respect des règles de l'air et de l'aéroclub.

Il ne saurait se prévaloir du suivi informatique en vigueur à l'aéroclub.

Le présent règlement a été approuvé par le conseil d'administration du 13 novembre 2024, et sera ratifié par l'Assemblée Générale en 2025.