

PLANE'AIR



REGLEMENT INTERIEUR

Association « Plane'Air Club »

TITRE 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE I

Le règlement intérieur décrit l'organisation générale de l'Association. Il est établi dans le cadre des dispositions de l'article VII des statuts de l'Association. Il est applicable à tous les membres de l'Association et leur est opposable.

ARTICLE II

Tout membre de l'association doit prendre connaissance des statuts de l'Association, du règlement intérieur de l'Association, et des règlements intérieurs des différentes sections où il exerce des activités. Il doit se conformer à leurs dispositions.

Le règlement intérieur est affiché dans les locaux de l'association et est disponible sur son site internet.

Une version au format papier de ce document est mise à la disposition d'un membre sur simple demande. Ces informations, ainsi qu'un exemplaire des Statuts sont communiquées à tout nouveau membre au moment de son adhésion.

ARTICLE III

Les jeunes membres de moins de 18 ans ne peuvent être admis qu'avec l'autorisation parentale.

ARTICLE IV

Conformément aux statuts, une cotisation annuelle est exigible pour chaque membre actif de l'association. Les montants des cotisations sont définies chaque année par le Comité Directeur.

Chaque membre doit également acquitter, en fonction de ses activités aériennes, le montant des assurances fédérales.

ARTICLE V

Son adhésion permet à chaque membre de l'association de bénéficier des installations, du terrain et des aéronefs.

Il se doit de contribuer par un effort personnel et sa plus grande volonté au meilleur fonctionnement de l'Association, utiliser et ménager le matériel qui lui est confié comme il le ferait du sien propre.

Il s'oblige à observer une tenue et un comportement corrects, tant au Club que sur le terrain.

ARTICLE VI

Tout membre qui désire pratiquer le vol à moteur est redevable d'une participation aux frais de vol et de fonctionnement dont le montant est fixé par le Comité Directeur.

Après les règlements de sa cotisation à l'association et de ou des assurances obligatoires, son compte est ouvert et doit rester créditeur suivant les normes fixées annuellement par le Comité Directeur.

Il appartient au pilote qui utilise un avion, de s'assurer avant son départ que son compte est créditeur, qu'il possède les documents à jour, qu'il utilise l'avion en conformité avec la réglementation aérienne et le règlement intérieur de l'association, et de déclarer son vol et sa destination à l'association. Il est seul responsable du bon suivi de ces règles et des conditions définies par les assurances souscrites par l'association (notamment limites d'âge et géographiques).

Pour les vols se déroulant dans la journée, le pilote doit estimer la durée de son vol et approvisionner son compte afin qu'il reste créditeur après le prélèvement du coût total du vol. A son retour de vol, le pilote approvisionnera son compte si la durée réelle du vol a dépassé l'estimation.

Pour tous les voyages, le pilote doit avoir provisionné avant son départ son compte pour le temps de vol total et les taxes prévus, et il ne pourra en aucun cas partir avec un avion si son compte n'est pas suffisamment

créditeur.

Tout versement doit être effectué auprès d'une personne agréée par le Trésorier et doit faire l'objet d'une remise de reçu. En l'absence de reçu, le compte pourra ne pas être crédité sur décision non contestable du Trésorier.

Les chèques doivent être libellés à l'ordre de "Plane'Air Association".

Les crédits doivent être obligatoirement utilisés et ne peuvent donner lieu au remboursement que sur décision du Comité Directeur.

Passé deux années consécutives, les comptes créditeurs non utilisés sont passés au compte « Pertes et Profits ».

Tout manquement répété aux règles définies par cet article fait l'objet d'une convocation devant la Commission de Discipline de l'association, commission dont la composition sera définie par le Comité Directeur.

ARTICLE VII

L'évolution du niveau de compétence de chaque pilote (élève ou breveté) est suivie sur une fiche individuelle de suivi.

Elle est complétée par l'instructeur tout au long de l'instruction d'un élève pilote, et à chaque vol en double commande avec un pilote breveté, effectué dans le cadre d'un vol de contrôle ou d'un lâché machine.

Aucun pilote ne peut utiliser un avion de l'association en qualité de commandant de bord sans avoir été lâché au préalable par un instructeur.

Tout pilote breveté PPL désirant voler en tant que commandant de bord sur un avion de l'association doit être autorisé par un instructeur s'il n'a pas volé depuis deux mois ou trois mois suivant le type de machine précisé par note affichée au sein de l'association par le chef pilote. Avant de lui délivrer cette autorisation, l'instructeur peut demander au pilote d'effectuer un vol pour contrôler ses compétences.

Tout pilote breveté BB doit se faire relâcher dès lors qu'il n'a pas volé depuis deux mois sur n'importe quelle machine

Chaque pilote breveté PPL ou BB doit effectuer au moins un vol de contrôle annuel avec un instructeur de l'association. L'appareil, la durée du vol et son programme sont à la discrétion de l'instructeur. Le pilote doit présenter un dossier de vol complet (log de navigation/plan de vol, météorologie, masse et centrage, notams).

Un pilote breveté n'ayant pas suivi sa formation à Plane'Air est soumis à un ou plusieurs vols de contrôle de compétence avec un instructeur, basé sur le compte rendu d'examen du PPL. L'instructeur porte également à sa connaissance l'ensemble des consignes particulières au terrain de Lognes.

Un instructeur peut obliger un pilote, aussi souvent qu'il le juge nécessaire, à effectuer des vols de contrôle.

Le lâché machine sur un avion quatre places est réalisé à la charge maximale, dans la mesure du possible, et au minimum en deux leçons, avec au moins un atterrissage et un décollage sur une piste en dur.

ARTICLE VIII

Au retour d'un vol, tout pilote ayant utilisé un avion de l'association doit enregistrer son vol dans le logiciel de saisie des vols.

Le temps d'un trajet est décompté suivant l'horamètre de l'avion.

ARTICLE IX

Les pilotes (élèves ou brevetés) en double commande doivent se conformer strictement aux instructions de leurs instructeurs et respecter l'horaire des rendez-vous.

Tout pilote doit arriver avant l'heure de réservation afin de démarrer son vol à l'heure et ne pas décaler le planning des vols suivants.

L'instruction avec un instructeur salarié ne peut se faire que sur les avions de l'association et pendant les heures de travail de ce dernier.

Tout pilote (élève ou breveté) est tenu d'honorer sa réservation prise pour le jour en cours. Il peut toutefois l'annuler suivant les conditions fixées par note affichée au sein de l'association par le Président. Il n'y a pas de délai d'annulation en cas de force majeure ou de mauvaises conditions météorologiques.

Une réservation est considérée non honorée par un pilote, et donc annulée, après une heure de retard en cas de réservation d'un voyage d'au moins une journée, et après une demi-heure dans les autres cas. L'avion devient

disponible pour un autre pilote.

La non présentation à un rendez-vous d'instruction sans raison valable fait l'objet d'une indemnisation forfaitaire équivalente à 1/2 heure de vol liée à l'immobilisation de l'avion.

Tout manquement répété aux règles définies par cet article fait l'objet d'une convocation devant la Commission de Discipline de l'association .

TITRE 2 : ACTIVITÉ AÉRIENNE

ARTICLE X

Le chef pilote, en accord avec le Comité Directeur, fixe les consignes d'utilisation des avions, les règles d'entraînement et celles de formation des pilotes.

Les instructeurs bénévoles ou salariés sont sous l'autorité du chef pilote. Ils ont la charge du suivi de l'utilisation des avions, de l'entraînement et de la formation des pilotes.

Le Président, le Chef Pilote et le responsable de la mécanique décident de la disponibilité des avions et de leur restriction d'utilisation.

ARTICLE XI

Les pilotes, propriétaires d'avion ou non, doivent se conformer aux règles de la navigation aérienne et respecter les consignes générales au sol. Leurs licences doivent être valides, leurs cotisations en règle et leurs comptes à jour.

Ils s'obligent à utiliser les avions de l'association suivant les instructions qui leur sont données et ils ne doivent en aucun cas dépasser le temps de vol qui leur est accordé.

Lorsque les conditions météorologiques ou l'état du terrain le nécessitent, un instructeur peut interdire les vols. Les conditions de référence sont : plafond de 1 500 ft minimum et visibilité de 5 km minimum pour un vol local, un plafond de 1000 ft minimum et visibilité de 3 km minimum pour un tour de piste. Le respect de ces conditions est de la responsabilité du commandant de bord.

Tout vol au départ de Lognes durant la fermeture du terrain, quelle qu'en soit la raison (réglementaire, aéronautique, météo, administrative, ...), est interdit et est une infraction grave passible de la Commission de Discipline.

Avant un vol avec un avion de l'association, tout pilote doit consulter le carnet de route de l'avion et le Compte Rendu Mécanique –CRM- afin de s'informer de l'état de l'avion. Le CRM indique notamment l'état d'avancement des interventions effectuées sur chaque avion.

Pour des raisons de sécurité, il est interdit de vidanger les réservoirs des avions.

Les avions de l'association ne doivent être ni démarrés, ni arrêtés sur les emplacements gravillonnés, sous peine d'endommager les hélices. Le roulage sur le taxiway en herbe ne doit pas être trop rapide, sous peine de dommages mécaniques dus aux secousses liées aux irrégularités du terrain en herbe.

Les avions sont manœuvrés dans les hangars par des instructeurs ou des pilotes connaissant parfaitement la disposition des avions et la méthode adéquate d'entrée et de sortie. Les autres membres peuvent aider à ces manœuvres mais ne doivent jamais les effectuer seuls. Une formation pour les manœuvres peut être dispensée par un instructeur.

ARTICLE XII

Les manœuvres en vol autres que celles liées aux procédures normales de décollage et d'atterrissage, et aux activités d'instruction, sont interdites dans le périmètre du terrain de Lognes.

Le rase-mottes et la voltige sont strictement interdits.

Les circuits basses hauteurs, les prises de terrain en U (PTU) ou par encadrement (PTE) ne peuvent être autorisés qu'avec un instructeur à bord, en respect des conditions réglementaires et d'utilisation de l'aérodrome, après accord avec le contrôle aérien.

Les conditions météorologiques sont évaluées par le pilote et par l'écoute de l'Atis.

Le transpondeur doit toujours être positionné sur Alt 7000 sauf en cas d'instructions spécifiques des services du

contrôle aérien.

L'atterrissage lors d'un retour de vol en solo d'un élève pilote s'effectue au plus tard à l'heure du coucher du soleil, la demi-heure supplémentaire légale ne devant constituer qu'une réserve utilisable en cas de force majeure et non être intégrée au déroulement normal du vol. Cette consigne est recommandée aux pilotes brevetés.

Les pilotes doivent signaler à leur descente d'avion toute anomalie de fonctionnement qu'ils ont constatée.

ARTICLE XIII

Les pilotes peuvent être autorisés, sous réserve de leurs qualifications, à utiliser les avions pour des voyages.

Les pilotes qui partent en voyage doivent appeler l'association tous les jours, dans la mesure du possible, pour communiquer les heures et trajets effectués afin d'organiser correctement les visites d'entretien des machines utilisées.

Un avion réservé sur plusieurs jours, doit impérativement effectuer au moins l'équivalent de deux heures de vol par jour. Les deux heures sont comptées en moyenne sur le nombre de jours de réservation, en tenant compte des cas de force majeure et des conditions météorologiques. Si le minimum d'heures n'est pas atteint, un montant correspondant à 2 heures par jour sera imputée sur le compte du ou des pilotes qui ont utilisés l'avion.

Dans la mesure du possible, et afin d'éviter une avance de trésorerie pour le pilote, l'utilisation de la carte TOTAL est recommandée pour les avitaillements en dehors de Lognes. Une carte totale se situe dans chaque carnet de route, elle doit servir exclusivement pour l'avion propriétaire du carnet de route.

Les pilotes qui effectuent des avitaillements non réglés par la carte Total de l'avion sont remboursés au vu de la facture.

Il est compté sur la compréhension des adhérents pour favoriser les voyages ou sorties club en acceptant tout arrangement avec un pilote qui souhaite réserver un avion pour plusieurs jours.

Le pilote doit immédiatement signaler tout incident en cours de voyage.

Tout pilote autorisé à quitter le terrain doit indiquer sa destination, ses terrains d'atterrissage, la durée du voyage et ses dates et heures prévues de retour.

En cas de force majeure, il peut modifier sa destination initiale mais doit à son arrivée en informer impérativement l'association .

La participation des avions de l'association à des rallyes ou épreuves à caractère de compétition sportive ne peut être envisagée qu'avec l'accord du Comité Directeur.

L'association se réserve le droit d'engager personnellement ses avions dans certains rallyes sélectionnés.

ARTICLE XIV

La participation aux frais des heures de convoyage des avions laissés à l'extérieur pour entretien ou panne ainsi que des avions accompagnateurs est de 50% du tarif en vigueur des avions considérés.

Toutefois, ces frais ne seront pas imputés au compte du pilote ayant laissé l'avion si il est acté par le Bureau qu'il n'a aucune responsabilité dans ce fait.

Tout autre rapatriement se fait au tarif en vigueur, à la charge du pilote d'organiser le rapatriement.

ARTICLE XV

Tout membre peut être tenu pour responsable des dégâts occasionnés au matériel s'il n'a pas observé, à l'occasion d'incident ou d'accident, les prescriptions des articles précédents.

Il peut être tenu de payer tout ou partie des frais de réparation et poursuivi en justice à cet effet s'il y a lieu.

Le pilote est responsable des dommages matériels et corporels qu'il peut causer aux tiers et il est tenu de réparer ces dommages. Il est également responsable des dommages corporels qu'il subit lors d'un accident dont il est l'auteur.

L'association souscrit diverses polices d'assurance, et en particulier une assurance de responsabilité civile aéronef pour chacun de ses avions. Il appartient aux membres de l'association de souscrire personnellement toute assurance complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire, et en particulier une assurance individuelle accidents.

ARTICLE XVI

Tous les rapports d'incidents et dérives sécuritaires sont analysés par la Commission Technique Interne de l'association. Cette commission est composée de trois membres nommés par le Comité Directeur.

Les membres de la Commission Technique Interne peuvent participer, à titre consultatif, à la Commission de Discipline.

Elle réalise chaque année un rapport sur l'exercice clos, qui intègre notamment des propositions pour améliorer la sécurité des vols. Elle présente les grandes lignes de ce rapport à l'Assemblée Générale.

TITRE 3 : JEUNES PILOTES

ARTICLE XVII

L'association peut faire bénéficier de bourses les « jeunes pilotes » dans la mesure des quotas affectés par la Fédération Française Aéronautique –FFA-.

Le nombre et le montant de ces bourses sont déterminés chaque année par la FFA.

Les jeunes boursiers s'engagent à effectuer les heures de vol qui permettent à l'association la récupération des subventions accordées par les organismes habilités (FFA, etc...)

Dans le cas où l'association consent au jeune boursier l'avance d'une ou plusieurs bourses de pilotage, ce dernier s'engage au remboursement de cette avance s'il n'a pas effectué les heures correspondantes à l'obtention de cette bourse.

ARTICLE XVIII

Les jeunes qui souhaitent participer au Tour Aérien des Jeunes Pilotes – TAJP-, doivent se faire connaître avant le mois de janvier afin que l'association puisse planifier les avions en fonction des demandes et organiser éventuellement une épreuve de présélection.

Les jeunes retenus lors des sélections FFA paient leurs heures d'entraînement, l'association leur paie les heures du TAJP.

TITRE 4 : BAPTÊMES DE L'AIR

ARTICLE XIX

L'association peut faire effectuer par des membres bénévoles des baptêmes de l'air sur les avions de l'association, dans les conditions citées à l'article D510-7 du code de l'Aviation Civile, affichées dans les locaux de l'association .

Le Président établit la liste des pilotes habilités et l'affiche dans les locaux de l'association .

TITRE 5 : VOL DE NUIT

ARTICLE XX

Les vols de nuit étant des vols très spécifiques, ils sont strictement organisés et encadrés par un instructeur et par les consignes locales du terrain envisagé, celui de Lognes n'étant pas habilité pour ce type vols.

Chaque année, les nouveaux membres autorisés à pratiquer le vol de nuit reçoivent au préalable une formation sur les spécificités de ce type de vol, sur les consignes locales de vol de nuit.

Les membres déjà autorisés ont un rappel de l'ensemble des procédures. Le temps entre deux rappels est fixé par le Chef-Pilote et affiché par note dans les locaux.

TITRE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE XXI

L'application du présent règlement est confiée au Président ou son remplaçant désigné par le Comité Directeur.

Les membres sont invités à adresser leurs réclamations ou leurs suggestions à celui-ci.

Ils sont également invités à consulter le tableau d'affichage et le site internet où sont portées à leur connaissance les instructions particulières et les diverses nouvelles intéressant la vie de l'association .

ARTICLE XXII

Tout membre peut être convoqué par la Commission de Discipline de l'association, sur demande du Président ou du Comité Directeur. Cette commission est composée de plusieurs membres, nommés par le Comité Directeur.

Le Comité Directeur peut autoriser un ou plusieurs membres à participer à une séance de la Commission de Discipline, à titre consultatif et si l'ordre du jour entre dans leur compétence.

La Commission de Discipline constate et statue le non respect, par les membres de l'association, du règlement intérieur ou des statuts de l'Association.

Les sanctions prononcées peuvent aller jusqu'à la proposition au Comité Directeur de la radiation du membre de l'association .

ARTICLE XXIII

L'association est assurée contre tous dommages causés aux tiers par ses adhérents à l'occasion de son activité.

ARTICLE XXIV

Le présent règlement intérieur a été adopté par le Comité Directeur en sa séance du 19 mai 2011. Il sera présenté pour approbation à la prochaine Assemblée Générale.

Sa diffusion est faite à tous les adhérents par voie électronique, son affichage est réalisé dans les locaux du Club dans le classeur prévu à cet effet, dans les ordinateurs du club, dans le logiciel gestplane et son entrée en vigueur est immédiate.

Nul ne peut invoquer l'ignorance de ses dispositions.
