



# RÈGLEMENT INTÉRIEUR

## 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### 1.1. Application

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts de l'association, est applicable à tous les membres de l'association et leur est opposable.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux de l'association et mis à leur disposition lors de leur inscription après accord de celui-ci.

Dès lors, les dits membres ne sauraient se prévaloir de la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit et doivent en conséquence s'y conformer et agir dans les limites définies par celui-ci, tout manquement à un quelconque de ses articles leur sera imputable.

Outre le Règlement Intérieur (R.I.), le bureau pourra adopter toutes les règles, consignes et instructions relatives à l'Administration générale, à l'emploi du matériel, à la sécurité et à la discipline à l'intérieur du Club. Celles-ci doivent être respectées par les membres au même titre que les statuts et R.I. auxquelles elles s'ajoutent. Ces consignes particulières, issues des évolutions de la réglementation de la circulation aérienne, des techniques aéronautiques ou autres obligations motivées, signées du Président, du Responsable technique et/ou des Instructeurs, seront affichées obligatoirement dans un endroit accessible à tous les membres.

### 1.2. Esprit associatif

L'aéro-club est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser dans les règles de l'art les matériels et équipements mis à sa disposition et de les ménager.

Afin d'aider à maintenir les objectifs statutaires et financiers du Club, il est demandé, à chaque membre, une participation active à toutes les tâches annexes (petit entretien mécanique, nettoyage du matériel et des locaux, formalités administratives, ...).

### 1.3. Obligations générales de l'association et de ses membres

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 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 il serait prouvé 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 responsabilité civile aéronef 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.

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyens. 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.

Le membre de l'association, responsable des dommages causés à l'aéronef qui lui est confié, ne sera tenu à la réparation de ce préjudice, en cas de faute, que dans la limite maxi de dix fois le tarif de l'heure de vol de cet aéronef, ceci après écoute et vérification des explications du pilote par la Commission de discipline et sur décision du Comité Directeur.

Par exception au précédent alinéa, le membre de l'association pourra être tenu à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation ;

- dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissage ou l'amerrissage, d'un terrain ou d'un plan d'eau qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure ;
- dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure ;
- dommage subi lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord ;
- dommage subi lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévu sur le certificat de navigabilité (CDN), dans le manuel de vol ou sur le laissez-passer, ainsi que dans les cas résultant du non-respect du présent règlement intérieur ou de la réglementation aérienne en vigueur ;
- dommage subi lorsque, au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise de l'alcool, de drogue ou de médicament.

## 2. DU PERSONNEL

### 2.1. Dispositions générales

Le personnel bénévole comprend :

- le Responsable pédagogique, le Chef-Pilote et le ou les instructeurs,
- le responsable technique (mécanique) et ses éventuels adjoints ou assistants (fonction pouvant être sous-traitée auprès d'une unité ou d'un atelier d'entretien agréé),
- les chargés d'exploitation (secrétariat, comptabilité), les responsables de la Sûreté et de la Sécurité des vols.

### 2.2. Du Responsable pédagogique, du Chef-Pilote et des instructeurs

Le Responsable pédagogique est nommé par le président après consultation des membres du bureau directeur.

- Le Responsable pédagogique assure et met en oeuvre la politique de formation sur les plans théorique et pratique, le suivi et la supervision des progrès de chaque élève.
- Il développe tout moyen visant l'amélioration de la sécurité des vols.
- Il se charge de l'organisation et de la réalisation des stages de recyclage des instructeurs et des séances de formation continue pour les pilotes déjà brevetés.
- Il entretient avec les lycées et collèges intéressés des formations au BIA et participe à l'élaboration des options aéronautiques en lycées.
- Il assure le suivi de la compétence et des qualifications des pilotes ainsi que les cours théoriques et pratiques.

Le Chef pilote est nommé par le président après consultation des membres du bureau directeur.

- Le Chef Pilote fixe les consignes techniques d'utilisation du matériel volant, les règles particulières d'entraînement et de formation des pilotes.
- Le Chef-Pilote assure le suivi informatique des vols, des validités médicales et des qualifications, de l'entraînement des pilotes et du suivi de l'utilisation des aéronefs.

Les instructeurs rendent compte au Président et au Responsable pédagogique ou au Chef pilote de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne, des incidents et des accidents.

- Ils sont autorisés à prendre toutes mesures techniques ou disciplinaires (interdiction de vol temporaire ou restriction d'utilisation des aéronefs notamment) propres à préserver la sécurité des vols.

Les pouvoirs qui sont conférés au Responsable pédagogique, au Chef pilote et aux instructeurs n'ont pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant responsables de leur décision de prendre l'air ou non et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de l'intégrité et du bon fonctionnement de celui-ci.

- **Néanmoins, l'équipe d'instruction comme les représentants du club sont habilités à prendre toute mesure préventive s'ils estiment que la sécurité d'un vol pose problème.**

### 2.3. Du (des) responsable(s) technique mécanique

Le responsable technique (ou, en cas d'empêchement, son suppléant) est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation. Il agit dans le cadre de l'UEA (unité d'entretien agréée) agréée par le G.S.A.C.

Il assure la tenue à jour des documents "avion" et de la documentation technique. Il décide, sur le plan technique, de la disponibilité ou de l'indisponibilité des appareils.

## **2.4. Des chargés d'exploitation**

Ils assurent la gestion administrative régulière de l'aéro-club. Ils consultent à chaque début d'année, lors des réinscriptions, l'ensemble des pilotes afin d'obtenir de leur part leur fiche de suivi annuel des pilotes, de constater l'expérience et la compétence des membres-pilotes et de connaître les dates de validité de leurs qualifications.

## **2.5. Du Correspondant « Sûreté aéroportuaire »**

Le Correspondant Sûreté aéroportuaire veille à l'application des mesures de protection des zones réservées par les membres de l'association suivant les orientations programmées par les services de protection civile et aéroportuares.

Le plan de sûreté adopté par le Conseil et commenté à chaque adhérent est réactualisé en fonction des directives préfectorales et des recommandations de la BGTA et des services intéressés.

L'information des procédures d'habilitation, la fourniture des formulaires-type aux nouveaux élèves et leur transmission au service Sûreté de la Délégation territoriale BBN de la DGAC lui incombent.

A la réception de l'attestation individuelle d'homologation de l'élève, il en avise l'élève, les instructeurs et range celle-ci dans le dossier de l'élève.

L'accompagnement en zone réservée de personnes extérieures au club, qu'elles soient familiales, amicales ou pour de simples visites scolaires est obligatoire. La traçabilité de ces personnes doit être possible par inscription sur le registre dédié à cet effet. Tout baptême de l'air d'une personne inconnue doit faire l'objet d'un contrôle d'identité avec inscription sur un registre spécialisé disponible dans le Club House.

Toutes les clés des avions, leurs documents, les fiches de suivi des pilotes et les outils des mécaniciens doivent être sécurisés suivant le programme sûreté.

Une information des procédures et une réactualisation des connaissances en matière de sûreté doivent être communiquées à chaque membre de l'Aéroclub tous les semestres.

Toute constatation d'intrusion ou de comportements suspects doit être signalée à la BGTA.

## **3. DES PILOTES**

### **3.1. Utilisateurs des avions du club**

En dehors des pilotes qualifiés instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leur cotisation.

Le paiement de la cotisation dont le montant est fixé pour l'année par l'Assemblée Générale (AG) donne droit à participer à toutes les activités de l'Association. Cette cotisation est exigible dès le 1er janvier et est valable jusqu'au 31 décembre de l'année. Toutefois pour toute nouvelle adhésion à partir du 1er octobre, la cotisation comptera pour l'année suivante.

Le C.A. se réserve le droit de radier un membre qui ne se serait pas acquitté régulièrement de ses dettes auprès de l'Association durant une année. Tout membre qui se serait rendu coupable de tentative de fraude, notamment dans des décomptes de temps de vol ainsi que de dissimulation ayant pour but de frustrer l'Association des sommes qui lui reviennent, sera passible de la radiation d'office ; ceci n'excluant pas les éventuelles poursuites judiciaires dont il serait passible.

En application du 2.2., l'association représentée dans ce cas par un instructeur peut refuser de confier un appareil à un pilote ou lui imposer un vol de contrôle.

Les mineurs devront présenter une autorisation écrite signée de leur père, mère ou tuteur.

### **3.2. Entraînement des pilotes**

Avant d'emprunter un avion du club, les pilotes doivent vérifier la validité de leurs titres aéronautiques et leur conformité avec la réglementation en vigueur. Ils sont seuls responsables du maintien de leur validité (qualification SEP et médical) et doivent s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent notamment pour l'emport des passagers.

Après interruption d'activité en vol pendant une période de deux mois consécutifs, le pilote devra obligatoirement faire un vol d'entraînement en double commande.

#### **3.2.1. Contrôles**

**Tout nouveau membre pilote doit se soumettre à un contrôle en vol avec un instructeur du club** pour chaque modèle d'avion qu'il désire utiliser.

- Aucun membre du RUAC ne peut réserver et utiliser un avion sans avoir été lâché au préalable, après un vol en double commande (DC) sur un appareil identique, **par un instructeur du club**.
- Pour utiliser un avion du club comme commandant de bord, le pilote doit avoir volé sur un type d'avion équivalent dans les **trois mois** précédents. **Il en va de même pour le vol de nuit qui doit avoir été pratiqué dans le même délai**. A défaut il doit effectuer un vol de contrôle avec un instructeur du club habilité à cet effet.
- Les pilotes doivent s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent, notamment pour l'emport de passagers.
- les pilotes ayant effectué moins de douze heures de vol sur avion léger, ou qui ne peuvent justifier avoir effectué un vol avec instructeur sur un avion équivalent aux avions utilisés au RUAC dans les douze derniers mois, doivent se soumettre volontairement à un vol de contrôle avec un instructeur du club habilité à cet effet. Ce vol de contrôle, de trente minutes minimum, se fera obligatoirement sur l'avion le plus complexe sur lequel le pilote est lâché. Un ré-entraînement peut être prescrit. Dans ce cas, le Responsable pédagogique ou le Chef pilote doivent être avertis par l'instructeur. Pendant cette période, et jusqu'à autorisation effective, aucun vol solo ne leur est autorisé.
- Il est possible de coupler contrôle club et contrôle légal en vue de la prorogation ou du renouvellement de la licence (vol FI) ou rafraîchissement trimestriel sur avion.
- Les contrôles en vol (club ou légal) peuvent se faire à l'occasion d'un vol d'instruction, ou d'un vol privé, selon l'appréciation du pilote instructeur, qui sera obligatoirement en place avant y compris dans ce dernier cas (vol privé).
- Ne sont pas concernés par le contrôle club, les instructeurs agréés du club dont la licence est valide, et l'expérience réglementaire conforme.
- Dans le but d'assurer le minimum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire au moins un vol par trimestre et un minimum de douze heures de vol par an. L'assiduité est également recommandée pour le VFR de nuit.

### 3.2.2 Vol de nuit

- **Les élèves-pilotes** (BB, TT ou PPL) en cours de formation « vol de nuit » peuvent être autorisés au coup par coup par un instructeur à effectuer des tours de pistes et des « vols locaux CTR nuit » en solo ou en solo supervisé.
- **Brevet de Base** : les pilotes titulaires du Brevet de Base et d'une autorisation additionnelle de vol de nuit avec ou sans passagers bénéficient de leurs privilèges et autorisations additionnelles.
- **Pilotes privés TT** : Pour les non titulaires de la QVN, un lâcher club est nécessaire pour les « vols locaux CTR nuit » et tours de piste, toujours sans passagers. Pour l'obtention de la QVN, qui permet le vol de nuit avec passagers et le voyage de nuit, ils sont tenus à une formation selon arrêté toujours en vigueur et à un examen en vol avec un testeur désigné par la DGAC. Les titulaires de la QVN exercent normalement leur privilège.
- **Pilotes privés PPL - JAR-FCL** : Depuis la disparition de la « qualification » vol de nuit remplacée par une « habilitation » selon un programme défini par le FCL, pour utiliser de nuit les avions du club il faut :
  - en local, un lâcher par un instructeur qualifié du club qui permet les tours de piste et les « vols locaux CTR nuit » (arrêté du 09/04/2003 article 3).
  - Pour le voyage, l'instruction doit être exécuté par un FI habilité suivant programme déposé. A l'issue de cette formation pour l'obtention de « l'habilitation » un vol de contrôle avec un autre instructeur du club que celui qui a fait la formation est nécessaire. Il est désigné par le Responsable pédagogique ou le Chef-Pilote
  - Les pilotes venant s'inscrire au club et titulaires d'une QVN, d'un BB avec extension nuit ou d'une habilitation vol de nuit doivent se soumettre à un contrôle club en vol de nuit avec un instructeur du club désigné par le chef pilote et éventuellement devront effectuer un complément d'entraînement. (Voir limitations plus haut).
- Par « vols locaux », on entend : rester en vue de l'aérodrome de départ – généralement 6,5 Nm de la piste.

- Les « vols locaux CTR nuit » ou tours de piste de pilotes non titulaires d'une QVN ou d'une habilitation ne peuvent intervenir qu'après le contrôle des connaissances minima en vigueur au sein de l'aéro-club ou la formation correspondante, en l'occurrence :
  - Pratique du PSV en vol.
  - Information sur les particularités météorologiques du vol de nuit et l'emport de carburant de réserve.
  - Information sur la réglementation spécifique VFR NUIT.
  - Information sur la PREVOL, les CHECKS et, d'une manière générale les particularités du vol de nuit.
  - Etude des phases de décollage et d'atterrissage, etc.
- Au retour de chaque vol de nuit, les pilotes sont tenus de **clôturer leurs plans de vols** s'il y a lieu et de remplir le cahier des taxes de balisage. Celles-ci seront prélevées sur leur compte créditeur comme il se doit.
- Le Responsable pédagogique ou le Chef-pilote peut déroger aux dispositions ci-dessus s'il estime que les compétences spécifiques du pilote concerné dans ce domaine sont équivalentes.

### **3.2.3. Activités aériennes particulières**

- Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (baptêmes de l'air, vols d'initiation, largages de parachutistes, vols dans le cadre d'une convention signée par l'association, etc.), les pilotes désignés, autorisés et disposant des qualifications requises et du certificat médical en état de validité.
- Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.
- Les vols d'initiation (VI) effectués au sein de l'aéro-club sont véritablement destinés à de futurs élèves potentiels de l'association. Ils ne peuvent être confiés qu'aux instructeurs et ne peuvent dépasser 30 minutes bloc – bloc. Ces instructeurs doivent totaliser plus de trente heures de vol au moins dans les douze derniers mois.
- La participation des avions de l'Association à des Rallyes ou à des épreuves à caractère sportif ne pourra être envisagée qu'avec l'autorisation du Président ou de son représentant.

### **3.3. Réservations**

- Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être financièrement à jour vis-à-vis de l'association.
- Aucun membre du RUAC ne peut réserver un avion s'il ne satisfait pas aux conditions de contrôle définies au § 3.2.1. et § 3.2.2 du présent règlement.
- Pour un voyage d'une durée supérieure à 2 jours, une autorisation préalable du bureau ou de son ou ses représentants sera indispensable avant de l'entreprendre.

#### **3.3.1. Minimum d'heures, indemnités d'immobilisation**

- Lorsqu'un pilote souhaite conserver un aéronef à sa disposition, il doit effectuer un minimum, par jour de réservation, de trois heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés, et de deux heures les autres jours. Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées au tiers du tarif horaire plein, à titre d'indemnité d'immobilisation. Les conditions météorologiques et les cas de force majeure sont pris en compte.
- Lorsque la réservation dépasse six jours consécutifs, et que l'avion est effectivement conservé au moins sept jours, le minimum moyen est de deux heures par jour, samedis, dimanches et jours fériés compris. Le calcul de l'indemnité d'immobilisation est le même en cas de non-respect de ces minima.
- Lorsqu'un avion est réservé plus d'une journée, la somme correspondant au nombre minimal d'heures par jour doit être créditée avant le départ sur le compte club du pilote. Le Bureau ou son représentant désigné peut, sur demande du pilote concerné, déroger aux dispositions ci-dessus.
- Pour les réservations de courte durée, le stationnement sur un terrain extérieur ne doit pas excéder le temps de vol total qui sera décompté au retour à Rennes. (Exemple : sur un aller et retour LFRN-LFRV, l'immobilisation au sol à Vannes ne doit pas dépasser quatre vingt minutes pour un temps de vol de quatre vingt minutes aller et retour.)

#### **3.3.2. Priorité d'affectation des avions**

- Le Cessna, avion-école du club, est réservé en priorité à l'instruction le samedi si les réservations pour cette activité sont déposées avant le jeudi précédent.
- Si aucune réservation pour écolage n'apparaît le jeudi matin, cet avion sera considéré comme disponible pour les voyages du week end.
- Le Mooney M 20 F F-GHBS sera réservé prioritairement au perfectionnement et au voyage, et ne pourra être utilisé en instruction de début.
- En cas de voyages organisés par le RUAC et programmés pour les deux avions, ceux-ci sont considérés comme prioritaires sur tous les autres vols.

### 3.3.3. Annulation des réservations

- Le cas échéant, les réservations doivent être annulées dès que possible, et dans tous les cas avec un préavis **d'au moins vingt-quatre heures**. Si cette disposition n'est pas respectée, il sera appliqué au pilote un forfait « annulation tardive » de vingt minutes par heure réservée, auquel s'ajoutera le temps d'instruction dans son intégralité s'il s'agit de vols en école.
- Lors d'une réservation non honorée, après quinze minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre.
- Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt les responsables de l'aéro-club (Président ou Instructeurs ou Mécanicien).

## 3.4. FORMALITÉS AVANT ET APRÈS VOL

- Avant de confier un aéronef à un pilote, l'association peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol, sa licence et son certificat médical.

### 3.4.1. AU DÉPART

- Le pilote doit obligatoirement :
  - Inscrire son vol au départ sur le terminal informatique prévu à cet effet et « bloquer » l'avion sur le système de réservation, si cela n'a pas déjà été fait,
  - Vérifier que son compte n'est pas débiteur, sinon le mettre à jour,
  - S'assurer de la validité de sa licence, de sa qualification de type, de son certificat médical, et du potentiel de l'avion,
  - Emplir dans les champs prévus sur Open Flyers la durée de vol envisagée, et la (ou les) destination(s) s'il s'agit de voyage,
  - Prendre les papiers de l'avion et vérifier leur validité pour le vol concerné, en particulier que l'assurance est conforme aux règles des pays survolés pour les vols vers l'étranger.
  - Utiliser, en cas d'anomalies constatées lors des vérifications de départ, la Liste d'Équipements Minimum (MEL) et appliquer les décisions proposées (report ou exécution du vol, notation de ou des anomalies, information des responsables désignés). Cette MEL ne se substitue pas aux préconisations des « Règles d'utilisation des aéronefs » (Arrêté du 24/07/1991) qui doivent être observées.
- **Pour chaque vol en solo, les élèves doivent avoir l'accord d'un instructeur du club présent sur le terrain.** Il en est de même pour les pilotes titulaires d'un Brevet de Base, pour les destinations non prévues par la réglementation. Pour la première navigation solo, l'instructeur formateur doit être personnellement présent sur l'aéroport.
- Les instructeurs doivent signifier leur accord sur les autorisations de vols solo aux Responsables pédagogique ou au Chef-Pilote afin qu'en leur absence, un autre instructeur du club puisse accorder ces autorisations. Ils devront préciser la période et éventuellement les conditions.
- Aucun pilote ne doit prendre l'air s'il a auparavant consommé des boissons alcoolisées ou absorbé des drogues. Les instructeurs ou les permanents du club sont habilités à exiger un alcootest ou un contrôle avant le départ, ainsi qu'à empêcher un vol s'ils ont connaissance de telles consommations.

#### 3.4.1.1. Carburant

- **Au départ**, avant chaque vol, chaque pilote doit apprécier la quantité de carburant restante dans les réservoirs de son avion. Cela pour déterminer et effectuer sur cette base le complément de carburant nécessaire au vol projeté en tenant compte des nécessités liées au chargement et au centrage de l'avion.
- Une réserve supplémentaire de 20 minutes est requise pour tous les avions du club, pour chaque vol, en supplément des 20 minutes ou 45 minutes prévues par la réglementation.
- **Pour votre sécurité**, il est instamment conseillé de laisser chauffer les moteurs en hiver (5 mn) lors des démarrages à froid. En revanche, par temps chaud, il faut éviter de laisser tourner longtemps les moteurs à l'arrêt, compte tenu du mauvais refroidissement au sol.
- **Au retour** d'un vol, effectuer les pleins de carburant s'il reste moins du quart de la capacité des réservoirs.

### 3.4.2. EN VOYAGE

Il est demandé au pilote :

- D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais ;
- De payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs (au besoin par correspondance). A défaut, des frais supplémentaires lui seront facturés. Toute facture reçue à l'aéro-club sera débitée sur le compte du pilote concerné.
- De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même, il supportera les frais de rapatriement. Une assurance rapatriement peut-être souscrite lors de la prise de licence fédérale auprès du club.
- Tout incident (mécanique ou autre) lors d'un voyage doit avant toute prise de décision être signalé ) l'un des Responsables désignés (voir MEL) ou à son représentant, qui décidera de la suite à donner.

### 3.4.3. A L'ARRIVÉE

- Dans tous les cas, l'avion doit être parqué **à sa place**, dans le hangar H7, les commandes bloquées, et les cales positionnées (pas de frein de parking dans un hangar).
- Si l'avion doit être parqué à l'extérieur, effectuer son arrimage si possible et le blocage des commandes. La responsabilité du commandant de bord sera engagée en cas de dommages subis par l'avion à la suite du non-respect de cette règle.
- Tous les contacts, magnétos, batterie et radios (avionique) doivent être vérifiés avant fermeture des portes. Tout pilote ayant laissé un contact pourrait se voir supporter une participation pour le remplacement de la batterie, pour les frais de mécanique et le manque à gagner pour blocage de l'avion.
- Le cache-pitot doit être remis et l'intérieur de l'avion, laissé propre, (papiers divers, cartes, ...), ceintures attachées.
- Les gilets de sauvetage et les kits d'amarrage éventuellement empruntés doivent être ramenés au club-house et rangés à leur place.
- Le carnet de route de l'avion, dont seul le pilote est responsable, doit être rempli intégralement (détail des pleins et de l'essence à bord, incidents techniques éventuels, ...) et signé par le CDB, même lorsque ce dernier n'a effectué qu'un « touch and go » sur un terrain extérieur.
- Le suivi mécanique de l'avion intercalé dans le Carnet de route doit être impérativement renseigné.
- Les anomalies mécaniques ou instrumentales doivent être inscrites sur le carnet de route et sur le Cahier des réparations mécaniques situé sur le bureau du Responsable mécanique. Celui-ci doit être prévenu (ou l'un des responsables désignés en cas de non-réponse) lors de toute inscription sur ce cahier
- Enfin, l'ensemble des documents de l'avion et les clés doivent être restitués avant de quitter l'aéro-club.
- Le paiement du vol doit impérativement être effectué immédiatement et accompagné la fiche comptable du vol.

### 3.4.4. PAIEMENT

Le temps de vol est décompté de la manière suivante :

- Pour l'ensemble de la flotte, le temps est indiqué par l'horamètre de l'appareil.
- Tous les vols avec un instructeur à bord - et notamment les vols d'entraînement, contrôles club annuels et les lâchers machines – sont comptabilisés au tarif solo afin de promouvoir le perfectionnement des pilotes mais sont inscrits en double commande sur tous les documents, carnet de vol du pilote, carnet de route de l'avion.
- **Les vols à l'étranger** seront systématiquement facturés au tarif normal et l'avitaillement en route remboursé sur titres.
- Le temps de vol à payer est décompté de la manière suivante : durée indiquée par l'horamètre, amputée de 5 mn lors du premier vol, et arrondie aux 5 mn les plus proches (42 mn = 40 mn, 43 mn = 45 mn). S'il s'agit d'un autre vol dans la même journée, le temps de vol de l'horamètre est diminué de 2 mn et arrondi comme précédemment.

### 3.4.5. Modalités de règlement :

Les vols seront payés dès le vol effectué et de préférence par chèques libellés à l'ordre du R.U.A.C.

- CHEQUE BANCAIRE : en le glissant dans la boîte prévue;
- ESPÈCES : possible mais doit être exceptionnelle. **Aucun règlement de vol d'instruction en espèces n'est accepté,**
- COMPTE : par débit d'un compte suffisamment créditeur (impératif) pour être débité des sommes dues ;

## 4. DÉROULEMENT DES VOLS

Les vols se feront dans le respect des règlements aéronautiques en général, des consignes propres aux aérodromes utilisés, des limitations de l'aéronef utilisé, des instructions particulières données par les instructeurs, du présent règlement et de toutes décisions du Comité directeur propres à l'exécution des vols.

Toute faute grossière ou inobservation de ces consignes par un pilote (entraînera le déclenchement de la procédure d'exclusion prévue au § 6) amènera celui-ci à comparaître devant la Commission de discipline du Club. Tout accident dû à une indiscipline caractérisée ou conséquence d'un risque volontairement bravé pourra entraîner une participation pécuniaire du pilote responsable pour tout ou partie de la réparation comme défini au point 1.3. précédent.

## 5. ENVIRONNEMENT, SOIN DU MATERIEL, DISCIPLINE

### 5.1. Respect du voisinage

- Les pilotes instructeurs, les pilotes brevetés et les élèves en solo doivent se préoccuper du respect de la tranquillité des riverains des aérodromes.
- Toute la conduite du vol doit être réalisée dans cet esprit, en privilégiant naturellement la sécurité. Cette condition essentielle est l'affaire de tous, elle est systématiquement portée à la connaissance des élèves et réactualisée pour les pilotes par leurs instructeurs, en école ou lors des contrôles.
- Le non-respect des circuits de piste, les vols à basse altitude, etc. sont proscrits sous peine de sanctions sur simple décision du Responsable pédagogique ou du Chef pilote. Ceci pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'aéro-club après comparution devant la commission de discipline.

### 5.2. Soins du matériel, discipline

- Le non-respect des règles de la circulation aérienne ou de ce règlement, la dégradation volontaire ou la négligence, aussi bien en ce qui concerne la visite prévol (laquelle doit être systématique) que la documentation à emporter avec soi, le manque de soins pour le matériel (contacts, chauffage moteur, surcharge, arrimage et parking), le roulage rapide, le non-respect des minima météo et d'emport de carburant, peuvent entraîner **l'interdiction temporaire** de vol au sein du RUAC ou, sur décision du Responsable pédagogique ou du Chef pilote, un quota **d'entraînement obligatoire** en DC, avant de pouvoir réutiliser les avions du club.



## 6. PROCÉDURE D'EXCLUSION

En application de l'article 5 des statuts, il est convenu que le membre, dont l'exclusion est envisagée, sera en mesure de présenter sa défense avant que la dite exclusion soit prononcée. Dans cette perspective, le dit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception. La présence de l'accusé de réception de cette convocation suffit à confirmer la régularité de la procédure.

La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

- être expédiée au moins quinze jours avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'exclusion,
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de la dite comparution,
- préciser devant quelle instance (Bureau ou Commission de discipline) elle aura lieu,
- comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.

Le membre en instance d'exclusion est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre. A cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation. Devra également lui être, dans cette même convocation, formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours ci-dessus visée en un lieu qui devra lui être précisé.

Le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense, ou se faire assister par une personne de son choix.

## 7. COMMISSION DE DISCIPLINE

Composée du Président, du Secrétaire général, du Trésorier, du Responsable pédagogique, du Chef-Pilote et du Responsable technique, la Commission de discipline se réunit sur demande du Président, convoque le membre suivant la même procédure qu'au chapitre 6 ci-dessus, l'informe des reproches qui lui sont attribués, écoute ses arguments et décide des sanctions ou exclusion.



***Dernière modification intervenue et acceptée par décision du conseil d'Administration lors de sa séance du 13 décembre 2007.***

***A Rennes le 13 décembre 2007***

*Le Président*

*Le Secrétaire général*

**Laurent LARLET**

**André PARIS**

