



Règlement intérieur

1	CONDITIONS D'ACCES AU PILOTAGE	2
2	RENDEZ-VOUS AVEC LES INSTRUCTEURS ET RESERVATION DES AVIONS.....	3
3	PRISE EN CHARGE D'UN AVION.....	3
4	RESTITUTION DE L'AVION.....	4
5	DECOMPTE DU TEMPS AVION.....	5
6	COMPTE PILOTE.....	5
7	INCIDENTS ET IRREGULARITE AU COURS D'UN VOYAGE	6
8	SECURITE.....	7
9	COMPORTEMENT GENERAL DES MEMBRES DU CLUB.....	7
10	PARTICIPATION A LA VIE DE L'ASSOCIATION	8
11	CONSEQUENCES DE L'INOBSERVATION DU REGLEMENT INTERIEUR	8

Date : 5 janvier 2011

Version : 7

Modifications :

Règlement intérieur approuvé par le conseil d'administration du 14 mai 1997.

Modificatifs approuvés par les conseils d'administration des 6 mai 1998, 9 février 2000, 7 février 2002, 6 mars 2002, 7 décembre 2006, 8 octobre 2008, 7 juillet 2009, 4 novembre 2009 et 5 janvier 2011.

Nombre de page : 8

L'adhésion au Cercle Aéronautique du SGAC implique l'acceptation et le respect des statuts et du présent règlement intérieur.

Un exemplaire du règlement intérieur et des statuts est disponible et consultable sur place sur simple demande.

1 CONDITIONS D'ACCES AU PILOTAGE

- 1.1 L'accès au pilotage sur les avions du club est subordonné à la qualité de membre du club, à jour de cotisation et fonds de garantie ;
- 1.2 Tout nouveau membre du club, quelle que soit sa position aéronautique, est soumis à un vol d'évaluation par le Chef pilote ou, en son absence, par un autre instructeur du club habilité.
L'adhésion ne sera définitive qu'après acceptation par le président.
- 1.3 Tout membre devra justifier d'un vol en double commande dans les 12 mois précédant tout vol en tant que commandant de bord.
- 1.4 Tout membre n'ayant pas volé en tant que commandant de bord depuis plus de deux mois, n'aura à nouveau accès aux avions en tant que pilote qu'avec l'accord du Chef pilote ou, en son absence, d'un autre instructeur du club habilité, après un vol de contrôle.
- 1.5 Un membre ne pourra voler sur un **HR20** que
 - Si il a volé sur HR20 depuis moins de **deux** mois.**ou**
 - Si il a volé sur HR20 depuis moins de **quatre** mois **et** il a volé depuis moins de **deux** mois sur un des 3 avions suivants : *Piper PA28, Cessna C172, Cirrus SR20.*
- 1.6 Un membre ne pourra voler sur un **Piper PA28** que
 - Si il a volé sur Piper PA28 depuis moins de **deux** mois.**ou**
 - Si il a volé sur Piper PA28 depuis moins de **quatre** mois **et** il a volé depuis moins de **deux** mois sur un des 2 avions suivants : *Cessna C172, Cirrus SR20.*
- 1.7 Un membre ne pourra voler sur un **Cessna C172** que
 - Si il a volé sur Cessna C172 depuis moins de **deux** mois.**ou**
 - Si il a volé sur Cessna C172 depuis moins de **quatre** mois **et** il a volé depuis moins de **deux** mois sur *Cirrus SR20.*
- 1.8 Un membre ne pourra voler sur un **Cirrus SR20** que s'il a volé sur Cirrus SR20 depuis moins de **deux** mois.

- 1.9 S'il le juge nécessaire, le Chef Pilote ou en son absence, un autre instructeur du club soumettra par ailleurs à un vol de contrôle les pilotes lui paraissant avoir une pratique insuffisante, ou manquant de sûreté, ou ayant enfreint une règle aérienne. Il pourra en outre interdire l'utilisation d'un avion à un pilote qui ne semble pas en mesure ou en état d'assurer la fonction de pilote ou de mener à bien un vol en sécurité.
Cette interdiction peut également être prononcée l'un des administrateurs de l'aéroclub.
- 1.10 La décision de "lâcher" sur un modèle d'avion, un élève ou un pilote breveté, appartient exclusivement au Chef pilote ou à l'instructeur responsable du suivi ou du contrôle de l'intéressé.
- 1.11 Le Chef pilote ou l'instructeur ne "lâchera" l'élève ou le pilote breveté qu'après avoir effectué les contrôles théoriques et pratiques nécessaires, dont notamment, les points les plus importants du manuel de vol de l'avion concerné, ainsi que les consignes en vigueur d'utilisation du terrain de Saint-Cyr-L'Ecole.

2 RENDEZ-VOUS AVEC LES INSTRUCTEURS ET RESERVATION DES AVIONS

- 2.1 Les rendez-vous avec les instructeurs ainsi que les réservations d'avions sont pris par l'application informatique SARA
- 2.2 L'heure de réservation portée sur le planning est impérativement celle de la prise en charge de l'avion et non l'heure d'arrivée au club. Passée l'heure de réservation, toute prise en charge non effectuée remet l'avion à disposition d'autres membres du club.
- 2.3 sauf cause majeure, les rendez-vous et réservations ne peuvent être annulés :
- moins de 24 heures avant la leçon ou le vol local, sous peine d'un débit du compte pilote d'un montant égal à un quart d'heure de vol ;
 - moins de 72 heures avant un voyage, sous peine d'un débit du compte pilote d'un montant égal à une demi-heure de vol.

3 PRISE EN CHARGE D'UN AVION

- 3.1 La prise en charge d'un avion par un membre du club est soumise aux opérations préalables suivantes :
- vérification du compte pilote et approvisionnement éventuel (aucun avion ne peut être pris en charge par un pilote dont le compte est négatif) ;

- retrait de la mallette de bord et vérification de son contenu ;
- retrait de la clé de la boîte à clé.
- consultation des observations éventuellement portées sur le carnet de route ;
- retrait des équipements éventuellement nécessaires (casque(s) radio, gilet(s) de sauvetage, GPS ...) ;

N.B. les casques sont réservés en priorité à l'école ; les pilotes ne pourront en emprunter qu'avec l'accord du Chef Pilote ou en son absence, celui d'un autre instructeur du club.

- inscription dans l'application informatique SARA des renseignements concernant le vol envisagé.

3.2 Le pilote est responsable de la préparation de l'avion et :

- de la purge des réservoirs,
- de la vérification du niveau d'huile (à compléter si nécessaire, en utilisant strictement l'huile spécifique à chaque avion),
- de la vérification de l'autonomie nécessaire pour le vol en tenant compte de la réglementation et des règles de sécurité du présent règlement intérieur (voir paragraphe 8.2),
- de l'avitaillement éventuel,
- du devis de masse et centrage fait à partir de la fiche de pesée à jour de l'avion,
- de la présence à bord des documents à jour prévus par la réglementation,
- de la visite pré-vol extérieure et intérieure,
- de vérifier la propreté de l'avion ; absence de boue, glace ou neige,
- de la vérification des mentions figurant au carnet de route (dernier avitaillement, approbation pour remise en service, horamètre....).

3.3 Pour les survols maritimes, des gilets de sauvetage sont à disposition des pilotes.

Ces gilets sont emballés dans des sachets scellés garantissant ainsi leur tenue dans le temps.

Les gilets sortis des pochettes n'ont plus de validité, c'est pourquoi la révision ou remplacement des gilets sera à la charge du pilote en cas de déballage injustifié.

Les gilets devront être réservés pour les voyages sur le cahier de réservations. Les pilotes s'efforceront de les abriter du soleil lorsqu'ils sont laissés dans les avions.

4 RESTITUTION DE L'AVION

Au retour du vol, le pilote a en charge,

4.1 Au parking

- la propreté intérieure de l'avion (effets personnels, papiers, objets divers...),
- le nettoyage extérieur (en particulier projections de terre, pare-brise et bords d'attaque),
- la mise en place des caches pitot et statiques,

- la protection du tableau de bord avec une couverture dite de survie en cas de fort ensoleillement ou en période estivale,
- le blocage des commandes, mise en place de cales de roues et attache de l'avion le cas échéant (notoirement en cas de parking en extérieur ou sur un terrain extérieur), - la remise de l'avion à l'intérieur du hangar, en s'assurant impérativement de concours utiles à la préservation des avions.

4.2 Au bureau

- la remise de la mallette
- la remise de la clé dans la boîte à clé.
- le renseignement des informations sur le vol réalisé dans l'application informatique SARA.
- la restitution des équipements éventuellement retirés au départ;
- le report des informations relatives au vol sur le carnet de route conformément à la réglementation en vigueur (notamment : destinations, durées de vol, avitaillement avant pendant ou après le vol, observations, signature) et indications correspondantes de l'horamètre,
- l'approvisionnement éventuel du compte pilote.

5 DECOMPTE DU TEMPS AVION

La durée décomptée au compte pilote est la durée d'utilisation bloc-bloc, du moment où l'avion se meut par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'arrête, arrondi aux 5 minutes les plus proches.

Le temps de chauffe et de préparation machine au roulage sont des obligations absolues, dont le non respect constitue une faute entachant gravement la sécurité.

6 COMPTE PILOTE

À chaque pilote correspond un compte spécifique.

6.1 Ce compte pilote doit toujours être créditeur avant et après chaque vol.

6.2 Sont saisis au crédit de ce compte:

- les versements effectués par le pilote,
- le remboursement des notes d'essence,
- les versements effectués au profit du pilote par un tiers (comité d'entreprise, etc.),
- les versements reçus au titre de bourses ou subventions individuelles.

6.3 Sont saisis au débit du compte :

- le coût de chaque vol, au tarif en vigueur pour l'avion concerné,

- les indemnités prévues au paragraphe 2.3,
- les taxes aéroportuaires non réglées sur place par le pilote.

6.4 Les redevances aéroportuaires sur les terrains extérieurs ou taxes diverses (balisage, etc.) sont à la charge des pilotes qui doivent les acquitter sur place.

7 INCIDENTS ET IRREGULARITE AU COURS D'UN VOYAGE

7.1 En cas de retard ou d'immobilisation imprévue de l'avion au cours d'un voyage, le pilote est tenu:

- d'informer par téléphone un instructeur ou un membre du conseil d'administration du lieu, du motif et de la durée prévue de l'immobilisation,
- de rapatrier l'avion dans les plus brefs délais.

7.2 L'attention des pilotes est particulièrement attirée sur le fait que l'inapplication des règles de la circulation aérienne et des règles d'usage telles que hauteur de survol, utilisation de l'avion hors du domaine de vol, etc., engagent leur responsabilité et peut être une cause d'exclusion de la garantie offerte par les assurances souscrites par le club et couvrant sa responsabilité civile.

7.3 Les frais engagés à la suite de dommages matériels causés par la négligence manifeste d'un membre du club ou sous sa responsabilité seront portés à sa charge après décision du conseil d'administration et information de l'intéressé.

8 SECURITE

- 8.1 L'heure de coucher de soleil (CS ou SS) est l'heure limite d'atterrissage d'un avion sur un terrain non équipé pour le vol de nuit ou sur tout terrain pour les pilotes non habilités vol de nuit.
- 8.2 L'avion doit se poser sur son terrain de destination prévu avec un **minimum de 45mn d'essence utilisable** dans ses réservoirs.
- 8.3 Les éventuelles restrictions d'utilisation des appareils sont portées sur leurs fiches d'exploitations, à dispositions des membres. Ces restrictions ne peuvent être levées que sur accord écrit d'un instructeur du club.
- 8.4 Toute anomalie qui concerne le **fonctionnement de l'aéronef** doit être reportée sur le **carnet de route** et transmises au correspondant sécurité ou à un instructeur.
- 8.5 Toute anomalie constatée sur tout autre sujet que le fonctionnement de l'aéronef, en particulier :
- La sécurité, tant en vol qu'au sol
 - La circulation aérienne
 - Les procédures club
 - Les consignes locales
- Doivent être transmises au correspondant sécurité qui jugera de l'opportunité d'éventuelles actions correctives et/ou préventives.
- 8.6 Il est interdit :
- de fumer à proximité et dans les avions, dans les hangars et l'atelier (en zone réservée),
 - de faire stationner tout véhicule à l'intérieur d'un hangar du club;
 - de donner accès à des personnes étrangères au club, aux installations par nature réservées aux membres (place pilote des avions, atelier, hangar...).

9 COMPORTEMENT GENERAL DES MEMBRES DU CLUB

Indépendamment des règles et prescriptions figurant au présent règlement, le Cercle Aéronautique du

S.G.A.C. a le souci légitime que tous ses membres soient attentifs :

- à la préservation du matériel ou des installations placés sous la responsabilité de chacun ;
- à la qualité des relations à l'intérieur du club et à l'image positive qui doit en être donnée à l'extérieur.

10 PARTICIPATION A LA VIE DE L'ASSOCIATION

10.1 Chaque membre doit consacrer au moins, au cours de l'année civile d'inscription, une journée ou deux demi-journées à des activités telles que permanence à l'accueil ou travaux au club ou au hangar.

11 CONSEQUENCES DE L'INOBSERVATION DU REGLEMENT INTERIEUR

11.1 En cas d'inobservation du règlement intérieur par un membre du club, le Président ou un membre du conseil d'administration mandaté par celui-ci pourra lui demander des explications verbalement ou par écrit, ou bien prendra toute mesure disciplinaire adaptée.

11.2 L'inobservation du règlement intérieur, lorsqu'elle est de nature à causer un préjudice au club, ou à porter atteinte à la sécurité ou à l'activité normale du club, est susceptible d'entraîner la perte de la qualité de membre de l'Association par radiation, selon les modalités prévues par ses statuts.

11.3 Tout contrevenant au règlement ou aux dispositions générales et réglementaires régissant l'activité aérienne, s'expose de ce fait à la réparation de droit des préjudices matériels et moraux dont il est reconnu responsable, à l'égard du club ou de quiconque.