

AERO-CLUB AIRBUS NANTES (ACAN)

*AEROPORT NANTES ATLANTIQUE
44340 BOUGUENNAIS
TELEPHONE 02 40 89 26 22*

Livret d'Accueil

.....

Règlement Intérieur

Sommaire

<u>1. Livret d'Accueil</u>	<u>Page</u>
- Le club AIRBUS Nantes	3
- Pour se connaître: fiches à remplir :	4
-procédure d'arrivée	
-inscription aéro-club	
-déclaration /attestation DGAC	
-Sureté	
-procédure de départ	
- Licence PPL	10
-Après la licence	11
- Pour un bon fonctionnement du Club :	13
-licence FFA	
-certificat médical	
-cotisation Club	
-réservation des avions	
-doc. et petit matériel à emporter	
-doc. à consulter ou remplir	
-suivi technique des appareils	
-quelques règles de bonne conduite	
- Annexe 1 : Conseil d'Administration et Bureau Directeur	18
- Annexe 2 :Tarifs avions	19
<u>2 . Règlement Intérieur</u>	
- TITRE 1 : GENERALITES	20
-Art 1 : structure générale	
-Art 2 : définition – esprit	
-Art 3 : catégories d'adhérents	
- TITRE 2 : ACTIVITE AERIENNE	22
-Art 4 : les instructeurs	
-Art 5 : les participants	
-Art 6 : réglementation et déroulement des vols	
-Art 7 : comptes rendus et paiements des vols	
-Art 8 :nettoyage (avions) et entretien (locaux)	
-Art 9 : assurances	
-Art 10 : sureté	
-Art 11 : application	24

AERO-CLUB AIRBUS NANTES

Le Club est constitué :

- de ses membres (selon règlement intérieur)
- d'un Conseil d'Administration élu (renouvelable tous les 3 ans) désignant un ou une présidente
- d'un Bureau Directeur élu tous les ans

Composition du Conseil d'Administration et du Bureau Directeur (voir annexe 1)

Sans instructeur, notre Aéro-club, ne peut ni progresser, ni se maintenir au niveau de sécurité défini par le règlement aéronautique.

Les Instructeurs du Club sont des bénévoles, ils se partagent la formation ainsi que les remises à niveau. Pendant toute la formation, ils seront les interlocuteurs privilégiés des élèves, ils fourniront toute l'information concernant les démarches administratives relatives à l'environnement aéronautique.

Une Assemblée Générale Ordinaire a lieu une fois par an toujours sur convocation. Des Assemblées Générales Extraordinaires peuvent être décidées.

Des réunions de Conseil d'Administration sont planifiées afin de prendre les décisions et orientations.

Des réunions de club sont organisées régulièrement sur simple convocation pour :

- informer des décisions du Conseil d'Administration
- donner des informations générales (faire le point sur la formation, la réglementation)
- participer à un exposé sur un sujet technique préparé par un instructeur

Exemples :

- la sécurité
- la gestion des pannes
- les turbulences de sillage. . .

En fin d'année, un repas est organisé, il permet de réunir dans une ambiance conviviale les différents membres, pilotes et conjoints .

POUR SE FAIRE CONNAITRE

Dès votre arrivée dans l'AERO-CLUB AIRBUS NANTES vous devez prendre connaissance de certains documents que vous devrez impérativement remplir et remettre à votre instructeur :

- Fiche de Procédure d'arrivée des nouveaux pilotes.
- Fiche d'inscription Aéro-club Airbus Nantes.
- Déclaration / Attestation de début de formation.
- Fiche de sureté Aéro-club Airbus Nantes.
- (Fiche de Procédure de départ d'un pilote).

Après que vous ayez rempli ces 4 premières fiches , votre instructeur vous remettra 2 clefs :

- 1 clef pour les 3 barres de protection des emplacements de parking auto
- 1 clef pour le local Club (à l'intérieur du hangar)



AERO-CLUB AIRBUS NANTES (ACAN)

AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE
44340 BOUGUENAI
TELEPHONE 02 40 89 26 22

Bouguenais, le.....

Fiche de Procédure d'arrivée des nouveaux pilotes

Nom du pilote :

Dans le cadre d'une nouvelle inscription, il faut :

Faire effectuer un vol d'initiation avec un instructeur :

Bernard POHLENZ ou Alex GAVALAND

Suite au vol, en accord avec les instructeurs, prise de la décision de débiter la formation et proposition de la candidature au bureau.

Les instructeurs se répartissent les élèves, avec accord du bureau.

Renseignements administratifs :

- La fiche d'inscription
- La formation de 2h sur la sécurité (ACAN)
- La signature de la fiche de sensibilisation à la sûreté aérienne
- L'archivage sur le serveur des documents (secrétaire)

Fournir au stagiaire les infos concernant l'utilisation d'Open Flyer, le livret d'accueil ... (Président/secrétaire).

Créer et renseigner la zone dans le logiciel Open Flyer (secrétaire) et le logiciel de facturation (Facturation).

Demander une autorisation (badge) pour accéder au tarmac (secrétaire) et fournir une clef du local (Président/secrétaire).

Intégrer le pilote stagiaire sur les listes de distribution (secrétaire)

Fiche d'inscription Aéro-club Airbus Nantes

NOM/PRENOM :

DATE ET LIEU DE NAISSANCE:.....

ADRESSE :

CP :

TELEPHONE :

E-MAIL :

AIRBUS NANTES MATRICULE :

AUTRE PROVENANCE :

VOL INITIATION OU DE CONTROLE EFFECTUE LE :

INSTRUCTEUR :

VOUS ETES BREVETE : LICENCES ET QUALIFICATION (CLASSE ET TYPE)

INTITULE DE LICENCE ET NUMERO :

DATE DE DELIVRANCE :

AVIS DU BUREAU SUR L'ADHESION :

TARIF RETENU :

DOCUMENTATION COMPLEMENTAIRE :

- 1) Règlement Intérieur ACAN (remis et à conserver) – signature :
- 2) Livret d'accueil (remis et à conserver)
- 3) Fiche de procédure d'arrivée des nouveaux pilotes (à remettre au secrétaire)
- 4) Formulaire d'habilitation et d'instruction de titre de circulation : DGAC
- 5) Fiche de sureté (à remettre au secrétaire)
- 6) Fiche de début de formation : DGAC
- 7) Remise des clés (locaux et parking) : secrétaire
- 8) Demande d'adhésion à la Fédération Française Aéronautique (FFA) : Secrétaire adjoint
- 9) Constituer un dossier d'archivage : photocopie de la 1^{ère} page (datée et signée) des documents ci-dessus.

**DECLARATION / ATTESTATION DE DEBUT DE FORMATION A UN BREVET ET UNE LICENCE DE
NAVIGUANT NON PROFESSIONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE**

Nom : Prénoms :
Date de naissance : Lieu de naissance :
Nationalité :
Adresse :
Code postale : Ville :

Certificat d'aptitude physique et mentale en date du : délivré par :
Restrictions éventuelles :

**LE STAGIAIRE DESIGNÉ CI-DESSUS DÉBUTE UNE FORMATION EN VUE DE L'OBTENTION DU BREVET ET
DE LA LICENCE DE :**

L'instructeur désigné ci-après assurera la formation en vol.
Nom : Prénoms :
Titulaire de la licence : Numéro : Valable jusqu'au :
Titulaire de la qualification d'instructeur numéro : Valable jusqu'au :

Au sein de l'aéro-club/école :
NOM :
Adresse géographique :
Téléphone :

Fait à le

Signature de l'instructeur

Une photocopie du certificat d'aptitude physique et mentale sera transmise conjointement à cette déclaration à la Délégation Territoriale de l'Aviation Civile des Pays de la Loire avant le premier vol seul à bord.

Le stagiaire conservera un exemplaire de la présente déclaration/attestation et l'original du certificat d'aptitude physique et mentale, qui devront être à bord de l'aéronef lors des vols d'entraînement seul à bord.

Le certificat d'aptitude physique et mentale n'est pas exigé des stagiaires ULM.

Fiche de Sureté Aéro-club Airbus Nantes

Nom
Prénom
Adresse
N° de licence

Vous êtes membre de l'Aéro-club Airbus Nantes
Vous posséder la clé n°

Règles à appliquer :

Avoir sa licence sur soi dès que vous avez pénétré sur le parking et restez auprès de l'avion.
Il est interdit de se déplacer sur le parking en dehors des besoins de pilotage (carburant).
Vous devez vous déplacer uniquement en **zone A** :
Dans le cas contraire vous devez être muni du badge DGAC avec les zones autorisées.

Passagers :

Le Commandant de bord est responsable de ses passagers

Les passagers doivent toujours être avec le pilote.
Le pilote vérifie que les passagers possèdent leur carte d'identité..

Rappel des zones de sureté de L'Aéroport de Nantes Atlantique :

Zone A : Secteur aviation légère Parkings et pompe à essence.

Zone B : Secteur du traitement des bagages.

Zone F : Secteur du fret sécurisé.

Zone P : Secteur passager à l'aérogare.

SER : Routes et services.

MIL : Zone Militaire.

MAN : Aire de manœuvre.

TRA : Parking sans avion.

Les personnes qui possèdent un badge, ne peuvent aller que dans leurs zones autorisées.

Obligations particulières des passagers :

Un passager ne peut accéder en zone réservée que dans le but d'embarquer à bord d'un aéronef ou d'en débarquer.

Je soussigné m'engage à respecter les consignes de ce document.

A..... le :.....Signature :

Un exemplaire au membre de l'Aéro-club Airbus Nantes

Un exemplaire aux membres du Conseil d'administration de l'Aéro-club Airbus Nantes

Les clefs des locaux devront être redonnées au Président de l'aéro-club en cas d'arrêt d'adhésion.



AERO-CLUB AIRBUS NANTES (ACAN)

AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE
44340 BOUGUENAI
TELEPHONE 02 40 89 26 22

Bouguenais, le.....

Fiche de procédure de départ d'un pilote

Nom du pilote :

Procédure de départ d'un pilote :

- Solder le compte (trésorier).
- L'accès à Open Flyer et aux différents logiciels de gestion est arrêté (secrétaire / trésorier / facturation).
- Récupération des clés permettant l'accès aux locaux.
- Modification de la liste de distribution et de la liste des adhérents.

Convenir de la date du pot de départ

Licence de Pilote Privé (Avion)

Conditions d'obtention du PPL (Private Pilot Licence)

(Résumé de la JAR-FCL)

- obtenir un certificat médical auprès d'un médecin agréé Aéronautique.
- avoir **17 ans révolus** et un certificat médical.
- avoir suivi une formation théorique (durée 20 à 30 heures).
- avoir l'expérience minimale suivante:
 - **45 heures de vol** en tant que pilote d'avion dont **5 heures** peuvent avoir été accomplies en simulation, dans un **organisme déclaré**.
 - Dont au moins **25 heures en double** commande avec instructeur
 - Dont au moins **10 heures de vol en solo** supervisé, sous la responsabilité et l'autorité d'un instructeur
 - Dont au moins **5 heures de vol solo de ces 10 heures** doivent avoir été effectuées en campagne, dont **1 vol d'au moins 270 kilomètres (150Nm)** au cours duquel vous vous serez posé sur **deux aérodromes différents** de votre aérodrome de départ.
- satisfaire à un examen théorique (**QCM**) avant l'épreuve pratique.
(Validité 2 ans)
- satisfaire à **l'examen en vol** qui sanctionne la formation pratique.

Nota : La formation comprend une initiation au vol sans visibilité.

Après la Licence

Après vos brevets et licence de pilote de base avion et pilote privé avion, vous pouvez vous perfectionner avec les instructeurs.

- **TB10 (V.P hélice à pas variable)**

- Objectif : acquérir conformément aux dispositions du JAR-FCL1 une formation aux différences adaptées à l'appareil. Le résultat de cette formation est porté sur le carnet de vol.
- Formation :
- Partie théorique : étude des circuits, procédures normales, d'urgences ; **3 heures**
- Partie pratique : **5 heures** de vol en **5 leçons** suivant programme déterminé.

- **FORMATION AU VOL DE NUIT**

- ◆ **initiation au vol de nuit**

- **objectif** : vol découverte « Nantes et ses environs »
- **vol** : 1 heure
- **conditions d'accès** : lâché solo de jour.

- ◆ **Aptitude au vol de nuit**

- **Objectif** : être capable seul à bord d'une navigation de nuit en vue de l'obtention de l' « aptitude au vol de nuit » portée sur le carnet de vol.
- **Formation** :
 - Prérequis : Acquisition du PSV/PPL suivant programme JAR-FCL1 :
 - **5 heures de vol en PSV** (pilotage sans visibilité)
 - Théorique : briefings longs (=5 h environ) PSV et VDN (vol de nuit)
 - En vol : - **5 heures de vol de nuit** , dont :
 - . **3 heures de double commande** , dont 1 heure de navigation
 - . **5 décollages complets et 5 atterrissages complets en solo**
- **conditions d'accès** : TT/PPL avec 70 heures de vol dont 10 heures de solo minimum.

- **Perfectionnement :**

- ◆ **Pilotage, maniabilité :**

A la demande, programme personnalisé (théorique + vol)

- ◆ **Radionavigation :**

A la demande, programme personnalisé (théorique + vol)

Ou

Formation suivant programme préétabli, « pré-IFR » comprenant :

- Cours théoriques 8 heures

- Utilisation « simulation » 3heures

- Vol : 5 heures

Pour un bon fonctionnement du Club

Licence FFA

- Inscription FFA **obligatoire** dès la création de la fiche d'inscription transmise au trésorier et renouvellement tous les ans (appel du trésorier pour début année civile)
Licence de la FFA (Fédération Française Aéronautique) + un abonnement annuel à Info-Pilote est recommandé (on y apprend bien des choses).

Cotisation annuelle club

Chaque adhérent actif ou sympathisant verse une cotisation annuelle.

Certificat médical

Avant toute inscription, il est impératif de passer un examen d'aptitude physique et mentale chez un médecin agréé par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). La liste des médecins est affichée au club.

- Le certificat médical de classe 2 est valable :
 - 5 ans pour les pilotes de moins de 40 ans à la date de délivrance
 - 2 ans pour les pilotes de plus de 40 ans.

Réservations des Avions (voir le Règlement Intérieur , Article 6)

Les réservations doivent être effectuées sur le site internet :

<http://www.acan.asso.fr/openflyers/>

Les élèves sont prioritaires uniquement sur l'avion d'école, aux plages suivantes :

- le vendredi après midi.
- le samedi matin et après midi.
- le dimanche matin.
-

Nota : cette priorité n'est validée que si l'avion a été réservé au moins 48h avant.

En cas de **réservations égales ou supérieures à une journée** , des dispositions spéciales sont à prendre par le pilote réservataire (voir article 6 du Règlement Intérieur)

Si pour des raisons quelconques (météo ou personnelles) le vol est annulé, le pilote réservataire principal doit impérativement supprimer sa réservation sur Internet..

La priorité des plages réservées à l'instruction supporte les mêmes règles et l'appareil non réservé par les élèves ou l'instructeur est considéré comme libre dès le début de la plage.

Une demi- heure après le début d'une réservation, l'avion non pris en main par le pilote est considéré comme disponible.

Chacun doit respecter au mieux les heures de départ et retour prévues. Pensez à ceux qui ont réservé à la suite de votre vol ou ceux qui attendent au sol votre retour pour voler après vous. (voir aussi art. 6 du Règlement Intérieur)

Sacoches de vol

Il y a en fait 2 sacoches de vol :

-la première , [qu'il est obligatoire d'emporter](#) , contient le carnet de route de l'avion , ses documents officiels (CDN , fiche de pesée , etc...) ,la liste et les coordonnées de membres , et les clefs de l'avion sont attachées sur cette sacoche .

-la deuxième est votre sacoche personnelle , et il est fortement recommandé qu'elle contienne :

- une tablette , un crayon et une gomme
- une règle et un rapporteur
- 2 cartes aéronautiques échelle 1/500 000^e (Nord Ouest et Sud Ouest)
- les cartes VAC (à jour) de LFRS et de vos aérodromes de destination/déroutement
- votre carnet de vol
- une casquette et des lunettes de soleil
- etc...

Documents à consulter ou à remplir à chaque vol

Avant chaque vol le pilote doit :

- Consulter la fiche d'anomalies affichée concernant l'appareil (en état de vol).

Pour le vol le pilote doit :

- Emporter le carnet de route de l'appareil ainsi que les documents associés

Temps de vol :

Top décollage <-----Temps de Vol-----> Top atterrissage + 5 minutes

Après chaque vol le pilote doit :

1 - remplir le carnet de route

- Ecrire lisiblement : La date- votre nom – votre fonction à bord - lieu de départ et d'arrivée- l'heure de départ et d'arrivée - temps de vol – la nature du vol - le carburant avitaillé au départ ou à l'arrivée – la quantité d'huile ajoutée au départ ou à l'arrivée - le temps cumulé avant visite – signer chaque ligne après avoir signalé le type d'incident survenu (si c'est le cas) ou « RAS ».
- Les heures sont toujours transcrites en temps Universel (TU).

- Pour la double commande préciser le nom élève / instructeur : DUPONT/GAV ou DUVAL/PLZ.
- La fonction à bord (P) pour pilote Cdb et (EP) pour élève pilote avec instructeur.
- Un atterrissage est comptabilisé à chaque toucher de roues, à chaque aérodrome : Deux lignes sont obligatoires pour un aller / retour avec touch and go, et pour chaque aérodrome visité différent de celui du départ et de l'arrivée.
- Le cumul des heures de vol à renseigner obligatoirement au crayon.
- Noter dans la case correspondante (case départ ou arrivée) la quantité carburant relevée à la pompe ; préciser obligatoirement la notion de plein si celui-ci est effectif (sinon rien).
 - Préciser tout réajustement du niveau d'huile.

Ecrire en marge « RAS » dans nature du vol (si aucun incident majeur n'est à signaler) et signer.

Dans le doute et avant d'écrire quoi que ce soit dans la rubrique (Incidents – Observations éventuelles), contacter un instructeur ou le président.

2 - renseigner le « thermomètre » (circulaire !) suivi moteur affiché au local club

Ajouter le nombre d'heures minutes ou minutes de la durée du vol : ce nombre doit être égal au compteur (au crayon) du carnet de route de l'appareil.

3 - renseigner la fiche d'anomalies affichée au local club concernant l'appareil en cas d'incident durant le vol (radio, freins. . . etc.)

4 - renseigner le classeur de relevés des comptes du mois (facturation)

A partir de février 2012 , ce relevé se fait sur **OPEN FLYERS** ,et non plus sur le classeur. :

Après connection Open Flyers :

- profil de connexion : « pilote »
 - « vols »
 - « saisir un vol »

Remplir avec précision toutes les cases (ne pas oublier la quantité de carburant, éventuellement...)

Le temps de vol à enregistrer pour chaque étape est égal à (Heured'atterrissage – Heure de décollage) + 5 Minutes

Facturation des vols

- [. A partir de mars 2012 , l'envoi de factures par mail est remplacé par la nouvelle version d'OPEN FLYERS sur laquelle vous pouvez \(devez !\) consulter l'état de votre compte et le régulariser à votre initiative .](#)
- Pas de compte débiteur supérieur à 300 Euros
- Si besoin de facilité de paiement lors des périodes de forte activité ; se mettre en relation avec le Président pour éventuellement négocier plusieurs échéances.
- Pour régler ses heures de vol , en particulier si on a une grosse dette et si on s'absente pour plusieurs semaines : , [il est recommandé de déposer un chèque d'acompte](#) dans le casier du Trésorier , au local Club .

Suivi technique et entretien des appareils

Une équipe de maintenance a été chargée au sein du club ACAN du suivi technique et de l'entretien des appareils.

A ce titre, ils seront les seuls interlocuteurs vis à vis de la station de réparation pour la planification et le contenu des interventions systématiques ou spécifiques.

Après examen des travaux différés et avec les feuilles d'anomalies affichées correspondant à chaque appareil, ils détermineront conjointement le niveau des travaux supplémentaires et négocieront les coûts.

Un devis sera systématiquement établi et devra être accepté AVANT action technique de la station de réparation.

En fonction du niveau d'intervention, ils décideront conjointement de l'application de la dite opération ou en référeront au président pour avis. Ils ont de plus la délégation pour signer les bons de commande concernés par les travaux.

Lors d'interventions à caractère d'[urgence](#) (en périodes de vacances), c'est à dire indispensables pour limiter l'immobilisation d'un avion au sol, il sera nécessaire de [contacter l'un des membres cités ci-dessous](#) qui ont autorité pour choisir une station de réparation autre que notre station (AVIALAVAL).

Les numéros de téléphone sont aussi affichés au Club.

Le Président : [Martin RADIGOIS](#) : 06 62 26 97 39

Les responsables maintenance :

[Gérard MALTETE](#) : 06 85 03 99 38

[Alex GAVALAND](#) : 06 80 47 33 26

[Joël CHAULOUX](#) : 02 40 32 96 64

Nota: Toutes les interventions ou visites périodiques feront systématiquement l'objet d'un compte-rendu.

Quelques règles de bonne conduite

- Ne pas souffler le hangar : lors du démarrage moteur , ou au retour au hangar , toujours garder le souffle de l'hélice parallèle à la porte du hangar pour éviter de le remplir de poussières/cailloux .
- Faire les essais moteur de l'autre côté de la ligne jaune : ça évite aux gens travaillant dans les hangars d'en prendre trop dans les oreilles .
- Remettre de l'essence dans les réservoirs : après votre vol , l'avion ne doit pas avoir les réservoirs vides (risque de panne pour le suivant) , mais pas pleins non plus (risque de surcharge si plusieurs passagers dans le vol suivant) .
- N'hésitez pas à prévenir votre instructeur pour tout problème rencontré .
- Réservations : suivez en bien les règles .
- Paiement des heures de vol : pas de retard SVP.
- Règlement Intérieur : lisez le bien.
- Réunions du Club : essayez d'y venir le plus possible : un Club , c'est plus sympa qu'une Société Anonyme !

Bons vols à tous

Annexe 1

Aéro-club Airbus Nantes

Composition du Conseil d'Administration en janvier 2012

Antony ALLAIN - Jean Claude BOURASSEAU - Hervé CLEMENTE - DELHOMMEAU Christian - Claude FONDIN - Alex GAVALAND - Bernard POHLENZ - Vincent PRIN - Emmanuel PAULIN - Martin RADIGOIS

Composition du Bureau Directeur

Président : Martin RADIGOIS

Vice Président : Jean Claude BOURASSEAU

Secrétaire : Antony ALLAIN

Vice Secrétaire : Hervé CLEMENTE

Vice Secrétaire : Jean-Michel BARDOT

Trésorier : Emmanuel PAULIN

Vice Trésorier : Christian DELHOMMEAU

Instructeur : Bernard POHLENZ

Instructeur + Maintenance : Alexandre GAVALAND

Facturation pilotes + Open Flyers : Vincent PRIN

Maintenance + animation club : Gérard MALTETE

Logistique : Claude FONDIN

AERO CLUB AIRBUS NANTES

REGLEMENT INTERIEUR

TITRE 1 – GENERALITES

Article 1 – STRUCTURE GENERALE

De par les statuts, l'Assemblée Générale confie l'administration de l'association au Conseil d'Administration. Ce dernier délègue l'exécution de ses décisions et la gestion au Bureau Directeur placé sous l'autorité du Président. Le Président est responsable de l'activité aérienne, en particulier, il est responsable de la discipline générale et de l'utilisation du matériel.

Le Conseil d'Administration désigne les commissions consultatives propres à des domaines d'intérêt bien définis.

Toute commission pourra être créée sur décision du Conseil d'Administration si besoin est.

Article 2 - DEFINITION , ESPRIT

L'Aéro-club ACAN est régi par la loi du 1^{er} juillet 1901, par ses statuts et par le présent Règlement Intérieur.

Le Club est une association de bonne volonté. Ses membres 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 du Club et participer au développement de son activité.

Son adhésion permet à chaque membre de l'Aéroclub de disposer d'un capital en installations, en moyens et matériel volant. Il se doit de contribuer au meilleur fonctionnement de l'association, utiliser au mieux et ménager au maximum le matériel. Le respect des règles énoncées dans ce règlement doit permettre d'assurer pleinement la sécurité des vols.

Chaque membre peut exprimer son avis à l'occasion de l'Assemblée Générale. En cours d'exercice, il peut saisir le Président de toutes questions, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un membre du Conseil d'Administration. Après examen, le Bureau Directeur ou le Conseil d'Administration pourra demander à l'entendre au cours d'une de ses réunions. En contrepartie, chacun est tenu de se conformer aux décisions qui sont finalement prises.

Tous les membres du Club sont invités à apporter leur concours à toute action collective. Par contre, les initiatives personnelles engageant le Club sont interdites mais peuvent être soumises à accord du Conseil d'Administration.

Article 2.1- APPLICATION

Le présent Règlement Intérieur , établi conformément aux statuts de l'Association , est applicable à tous les membres actifs de l'Association et leur est opposable. Il leur appartient de prendre connaissance de son contenu. Ce Règlement sera communiqué à chaque membre et affiché dans les locaux du Club . Dans ces conditions , les membres ne sauraient invoquer la méconnaissance du Règlement Intérieur à quelque fin ou titre que ce soit .

Article 2.2 - COTISATIONS

Le montant de la cotisation des différents membres est fixé annuellement par l'Assemblée Générale sur proposition du Bureau Directeur.

Article 2.3 - OBLIGATIONS

Obligations de l'Association : 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 de résultats . Dès lors la responsabilité de l'Association , ou de ses dirigeants ne pourra à quelque titre que ce soit être engagée que dans les seuls cas où serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage éventuel .

L'Association souscrit diverses polices d'assurance et en particulier :
- police Responsabilité Civile pour chacun des aéronefs qu'elle exploite
- police d'assurance du hangar aéronefs
- police de Responsabilité Civile de l'Aéro-Club

Il appartient aux membres de l'Association , s'ils le désirent , de souscrire toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire .

Obligations des membres : les obligations des membres de l'Association vis-à-vis 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 le Club que des conséquences de leur faute avérée . Les membres de l'Association sont responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié .

Article 3 – CATEGORIES D'ADHERENTS

2 catégories :

- **Adhérents internes :**
 - Personnel salarié de l'établissement de Nantes, cotisant au CE.
 - Les ayants droit (enfants du personnel ci-dessus).
 - Personnel retraité de l'établissement de Nantes, ayant cotisé au CE.

- **Adhérents Externes :**
 - Personnel salarié pour un autre établissement d'Airbus.
 - Personnel travaillant en sous-traitance dans l'établissement de Nantes.
 - Personnel n'ayant aucun lien avec Airbus.

L'adhésion des membres , en particulier externes , doit faire l'objet d'une décision du Bureau Directeur , qui s'assurera d'un équilibre raisonnable entre les 2 catégories d'adhérents .

TITRE 2 – ACTIVITE AERIENNE

Activités aériennes particulières : seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant une activité particulière (baptêmes de l'air , vols d'initiation,...) les pilotes désignés par le Bureau Directeur . Ces pilotes s'engagent à respecter les éventuelles conditions associées à ces activités particulières .

Article 4 – LES INSTRUCTEURS

Les instructeurs sont en charge de la formation ,de l'entraînement des pilotes et du suivi de l'utilisation des aéronefs : ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

Ils rendent compte au Président de toutes anomalies survenant dans le déroulement de l'activité aérienne . Ils sont autorisés à prendre toutes mesures techniques ou disciplinaires (interdiction de vol notamment) propres à préserver la sécurité des vols. Toutefois, les sanctions graves (interdiction de vol prolongé, radiation), ne sont prononcées que par le Conseil d'Administration.

Cependant les pouvoirs qui ont été conférés aux instructeurs n'ont pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes , ces derniers restant seuls responsables de leur décision d'entreprendre ou non un vol ; dans ce cas le membre pilote est le seul gardien et responsable de l'aéronef qui lui est confié

Article 5 – LES PARTICIPANTS

Seuls sont autorisés à piloter en solo les appareils du club, les membres actifs à jour de leurs cotisations au club et à la FFA, et ayant leur licence à jour.

Les pilotes se conformeront à la réglementation en vigueur en matière de titres aéronautiques ; ils sont seuls responsables de la validité de leur qualification de classe, du certificat médical et devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'expérience récente notamment pour l'emport de passagers.

Article 6 – REGLEMENTATION ET DEROULEMENT 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 (voir Manuel de vol), des consignes particulières des instructeurs, du présent règlement et de toutes décisions du Conseil d'Administration.

Les pilotes doivent demander à subir régulièrement un vol de contrôle par un instructeur du Club . Ce vol de contrôle devra dater de moins de 24 mois (12 mois si le pilote a effectué moins de 10 h de vol depuis le dernier vol de contrôle).

Il est recommandé aux pilotes de faire un minimum d'un vol par bimestre et 10h de vol par an afin de maintenir un niveau de compétence minimum .

Outre la réglementation en vigueur, tout pilote n'ayant pas volé depuis 2 mois sur les avions du club contactera obligatoirement l'instructeur de son choix avant d'entreprendre un vol. L'instructeur est seul juge du niveau d'entraînement du pilote.

Le pilote réservera à l'avance son avion grâce au logiciel en service sur internet .Toutefois cette réservation pourra être remise en cause si l'état de la flotte le nécessite ou si le réservataire n'est pas en règle . Trente minutes(30) après la réservation, l'avion pourra être utilisé si le réservataire n'est pas présent . Sauf problème majeur (technique , météo , ...) , l'avion devra être de retour au Club dans les trente (30) minutes après la fin de réservation . Si ce n'est pas possible , il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt le pilote suivant , sinon le Bureau Directeur peut décider de facturer au réservataire l'éventuel vol suivant qui aurait dû être annulé . Pour respecter cette pratique , la liste des pilotes du Club et leurs coordonnées est incluse dans les documents figurant dans la sacoche de vol.

Une réservation d'avion d'une journée doit entraîner un minimum d'une (1) heure de vol. Si cette journée de réservation est pendant un week-end ou jour férié , le minimum est de deux (2) heures de vol . Si ces minimas ne sont pas atteints ,le Bureau Directeur pourra décider que les heures de vol manquantes soient décomptées à 50% du tarif plein coque nue .

Une réservation supérieure à 2 jours doit au préalable (2 semaines minimum) être soumise à l'accord du bureau , ou à défaut à un accord écrit du Président , d'un instructeur ou du responsable Maintenance .

Les règles administratives d'utilisation des avions (réservation, voyages .etc.) définies par le Conseil d'Administration sont également consultables au local du club.

Le commandant de bord est responsable de la préparation de l'avion, des manœuvres de sortie du hangar et de stationnement, du chargement et des pleins en fonction du vol envisagé. Pour un vol, il emporte la sacoche contenant le carnet de route et tous les documents réglementaires de l'avion qui peuvent être, sur demande, présentés aux autorités.

Après le vol, il range soigneusement l'appareil après avoir fait les pleins en fonction d'instructions particulières. Le carnet de route ainsi que les documents de gestion du club seront complétés et la documentation remise en place.

Le pilote occupant la place gauche est obligatoirement le commandant de bord sauf s'il s'agit d'un vol d'instruction. Dans ce dernier cas, l'instructeur est le commandant de bord.

Toute faute grossière ou inobservation de la réglementation en vigueur amènera le pilote à comparaître devant le Conseil d'Administration. 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.

En particulier, le Conseil d'Administration est souverain dans l'application de cette mesure pécuniaire dans les cas suivants :

-dommage résultant d'une faute intentionnelle .

-dommage subi du fait de l'utilisation pour le décollage, l'atterrissage, d'un terrain qui ne lui serait pas autorisé, sauf cas de force majeure .

-dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef en dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure .

-dommage subi lorsque le pilote n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés par la nature du vol .

- dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait sous l'emprise d'un état alcoolique, ou de drogue, sous réserve que le sinistre soit en relation avec cet état .

Article 7 – COMPTES RENDUS ET PAIEMENTS DES VOLS

Outre les dispositions réglementaires en vigueur relatives aux conditions techniques d'utilisation des aéronefs, les pilotes doivent signaler les anomalies survenues pendant le vol. Tous dysfonctionnements ou anomalies doivent être consignés, de la manière la plus explicite, sur la fiche des relevés d'anomalie correspondante à l'appareil. En cas d'anomalie majeure détectée, susceptible de mettre en cause la sécurité des vols, les instructeurs doivent être immédiatement informés. Ils prendront toutes les dispositions nécessaires, pour interdire l'utilisation de l'appareil ou pour diriger celui-ci vers une station de réparation.

Le montant des vols sera acquitté dans les meilleurs délais par les pilotes, . Le « Compte Principal Membre » est accessible sur Open Flyers . Si l'état de ce compte est débiteur de plus de 300 Euros pendant plus de 2 mois, cette situation pourra entraîner la suspension du pilote, ceci pour la bonne marche financière du club. L'alimentation de chaque « Compte Principal Membre » se fait par dépôt de chèque dans le casier « trésorier » au local Club (ou par remise de la main à la main au trésorier) .

Article 8 – NETTOYAGE des Avions et ENTRETIEN des Locaux

Matériel volant : Le nettoyage des avions étant l'affaire de tous ; celui-ci devra être réalisé avant chaque vol lorsqu'il sera jugé nécessaire (pare-brise, bord d'attaque, moustiques capot moteur...etc).

Un nettoyage plus approfondi, mettant en œuvre eau et savon, sera programmé périodiquement à la belle saison.

Locaux club : Ceux-ci doivent rester le plus propre possible, il y est formellement interdit de fumer dans les locaux, dans le hangar ainsi que l'aire de stationnement des avions. C'est dans ces locaux où les pilotes sont formés, préparent les vols et accueillent les passagers, soyons vigilants sur l'ordre et la propreté.

Les portes des bungalows doivent être toujours fermées à clef en l'absence de membres du Club. Les bungalows et le hangar ne peuvent en aucun cas être utilisés par une tierce personne sans une autorisation préalable du président. Les appareils doivent être impérativement fermés à clef après chaque vol.

Article 9 – ASSURANCES

L'Aéroclub est assuré contre tous les dommages causés aux tiers par ses adhérents à l'occasion d'une activité normale et régulière d'aéro-club.

Article 10 – SURETE

Tout pilote est responsable des personnes qu'il emmène en avion ; à ce titre il se doit de vérifier les cartes d'identité des pax et de surveiller ces derniers pour qu'ils ne pénètrent pas sur la plate- forme.

Porte d'entrée : La remise de clé à chaque adhérent, donne lieu à un engagement daté et signé sur les règles de sûreté de l'aéro-club Airbus Nantes en cohérence avec les exigences de la plate- forme aéroportuaire.

Certaines personnes du club se sont vu remettre un badge d'accès. Ce privilège leur permet de pouvoir accéder aux avions, au local Club et à la zone A, sans la présentation d'une licence de pilote.

Article 11 – APPLICATION

Le présent règlement intérieur proposé par le Conseil d'Administration a été approuvé par l'Assemblée générale du 29 mars 2012 .

Son entrée en vigueur est IMMEDIATE.

Le Bureau Directeur est chargé de son application. L'adhésion au club engage ipso facto l'adhérent à accepter les termes du présent Règlement Intérieur.

Fait à Bouguenais le :

Président :

Secrétaire :

Trésorier :