

PEYRAGUDES AIR CLUB

REGLEMENT INTERIEUR DE L'AERO-CLUB P.A.C.

Table des matières

I.	ORGANISATION GENERALE.....	2
1.1	ASSOCIATION "PEYRAGUDES AIR CLUB" - P.A.C.....	2
1.2	ADHESIONS ET COTISATIONS AU PAC.....	2
1.3	ASSURANCES.....	2
1.4	RESPONSABILITES OPERATIONNELLES ET AUTORITE.....	2
1.5	ACTIVITES OPERATIONNELLES.....	2
1.5.1	LA FORMATION.....	3
1.5.2	LE VOL MONTAGNE.....	3
1.5.3	LE VOYAGE.....	
1.5.4	LA FORMATION SUR L'ALTIPORT DE PEYRESOURDE.....	
1.5.5	LES VOLS D'INITIATION.....	3
1.6	TARIFS APPLICABLES ET RECOUVREMENT.....	4
II.	ORGANISATION DES VOLS.....	4
2.1	RESERVATION POUR LES VOLS.....	4
2.2	ANNULATION DE RESERVATION.....	4
2.3	PAIEMENT DES VOLS.....	4
III.	UTILISATION DES MOYENS MIS A DISPOSITION.....	4
3.1	DISPOSITIONS GENERALES.....	4
3.2	PRIORITES D'UTILISATION DE LA FLOTTE.....	4
3.3	RESPONSABILITES ET DEVOIRS DU PILOTE.....	5
3.3.1	ENGAGEMENT.....	5
3.3.2	FONCTION A BORD.....	5
3.3.3	DESTRUCTION OU DOMMAGES AUX MOYENS MIS A DISPOSITION.....	5
3.3.4	AUTORISATION D'UTILISATION DU(DES) AVION(S) DE PAC.....	5
3.3.5	VOLS EN. SOLO SUPERVISE.....	5
3.3.6	VOLS EFFECTUES AVEC UN INSTRUCTEUR OU UN EXAMINATEUR DE VOL EXTERIEUR AU CLUB.....	5
3.4	UTILISATION DES AVIONS.....	6
3.4.1	REMARQUES PRELIMINAIRES.....	6
3.4.2	PRISE EN CHARGE D'UN AVION.....	6
3.4.3	RESTITUTION DE L'AVION APRES LE VOL.....	6
3.5	UTILISATION DES HANGARS.....	7
	ANNEXES.....	8
A.	CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AVION.....	8
B1-	ENGAGEMENT DE L'ELEVE.....	9
B2 -	CAS DU PILOTE « BREVETE DE BASE » OU TITULAIRE D'UNE LICENCE, D'UNE QUALIFICATION DE CLASSE OU D'AUTORISATION(S) PARTICULIERE(S).....	9
C-	GUIDE DU PERMANENT PAC.....	

I. Organisation générale

1.1 Association "PEYRAGUDES AIR CLUB" - P.A.C.

L'Association "Peyragudes Air-club" est une association à but non lucratif régie par la Loi du 1er juillet 1901. Le présent règlement est basé sur ses statuts, consultables au secrétariat de l'association et sur le site Internet « peyragudes-air-club.fr »

1.2 Adhésions et cotisations au PAC

Le Bureau approuve l'admission de nouveaux membres et réunit le Comité Directeur Les conditions d'admission d'un membre sont définies par l'article 4 des statuts du PAC.

La qualité de membre **actif** implique le paiement annuel des cotisations suivantes :

- 1) Cotisation au PAC dont le montant est fixé chaque année par le Comité Directeur Le paiement de la cotisation nécessaire à l'adhésion au PAC est obligatoire et valable du 1er Octobre de l'année en cours jusqu'au 31 Décembre de l'année suivante. Le montant de cette cotisation est revalorisé chaque année et est applicable au 1er Octobre de l'année en cours.
- 2) Cotisation pour adhésion à la F.F.A. (Fédération Française Aéronautique) (sauf sur justification de cotisation par l'intermédiaire d'un autre aéro-club).

1.3 Assurances

Le Comité Directeur est tenu de souscrire des assurances garantissant la responsabilité civile de l'association, et plus particulièrement des locaux, de son président, de ses instructeurs de vol, de ses mécaniciens, des pilotes des aéronefs de sa propriété ou dont elle fait usage.

Cette assurance doit couvrir les conséquences pécuniaires liées aux dommages subis par ses adhérents ou par des tiers en cas d'accidents d'aéronefs ainsi que le préjudice corporel à l'égard des passagers.

Le Comité Directeur devra également souscrire toutes assurances qu'il jugera utiles pour couvrir les dommages liés aux autres sinistres.

Seuls les membres à jour de leur adhésion et cotisation peuvent participer à l'activité de l'association.

1.4 Responsabilités opérationnelles et autorité

Un responsable pédagogique, un chargé de la formation théorique et un responsable de la sécurité sont nommés par le Comité Directeur. Un instructeur principal est le responsable pédagogique.

Ces responsables ont une délégation de pouvoir pour faire appliquer les dispositions définies pour leur domaine de responsabilités opérationnelles et déterminer, selon les conditions techniques et réglementaires, si les vols peuvent se dérouler.

L'instructeur principal est le responsable des vols. En cas d'absence, il délègue tout ou partie de sa responsabilité à un représentant qu'il désigne.

Le responsable des vols a autorité pour déterminer, selon les conditions techniques, météorologiques et réglementaires, si les opérations aériennes peuvent se dérouler.

1.5 Activités opérationnelles

Les responsabilités opérationnelles et autorité identifiées ci-dessus s'exercent dans le cadre de cinq types d'activité :

- La formation sur DR 300 (dite activité « école ») ;
- Le vol en milieu montagnard.

- Le voyage
- La formation à l'utilisation du site de Peyresourde (LFIP)
- Les vols d'initiation destinés aux sympathisants non pilotes.

Chaque pilote est tenu de s'assurer de la validité de ses qualifications ainsi que de son expérience récente.

Chaque instructeur est tenu de s'assurer qu'il remplit bien les conditions de compétence pour le vol projeté.

1.5.1 La formation

La formation est dispensée aux membres de l'aéro-club en vue de l'obtention d'un titre aéronautique, ou en vue d'utiliser l'appareil du club pour ceux titulaires d'un titre en état de validité.

Les pilotes sont autorisés à voler en Commandant de Bord sur l'avion du club après contrôle en vol par un des instructeurs désignés par le Peyragudes Air Club. Cette première autorisation ne concerne à priori que le vol "plaine".

La formation est organisée et gérée selon les dispositions décrites dans le **Manuel Qualité**.

Le Manuel Qualité définit les « Dispositions applicables à l'élève », rappelées en annexe B.

1.5.2 Le vol en Milieu Montagnard

Le vol en Milieu Montagnard est défini dans le "manuel du vol en montagne" rédigé par les instructeurs du PAC et approuvé par le Bureau.

Les vols de mise en garde et d'initiation au Milieu Montagnard sont effectués en compagnie d'un instructeur désigné par le Peyragudes Air Club.

1.5.3 Le voyage

L'activité voyage concerne des vols sur la campagne pouvant inclure un ou plusieurs atterrissages sur l'aérodrome d'attache ou sur d'autres aérodromes.

Si un avion est immobilisé sur un terrain extérieur pour cause de météo ou de panne, le rapatriement ou les frais de rapatriement de l'avion restent à la charge de l'équipage. Celui-ci prendra contact immédiatement avec le responsable des vols ou à défaut avec un membre du Bureau qui décidera de la conduite à tenir.

Les taxes d'atterrissage sur les aérodromes extérieurs sont à la charge du commandant de bord. Il est préférable de les régler à l'escale auprès des autorités concernées. Les factures de carburant, réglées directement par l'intéressé, devront être déposées auprès du trésorier dès le retour pour remboursement sur le compte du pilote.

Pour les voyages, le commandant de bord doit s'assurer avant le départ que son compte est approvisionné de la valeur d'une heure de vol au moins.

1.5.4 La formation à l'utilisation de la plate-forme de Peyresourde-Balestas

L'utilisation de l'Altiport de Peyresourde Balestas est soumise à une réglementation particulière.

Les autorisations de site Peyresourde sur l'appareil du Club sont délivrées ou renouvelées par un instructeur "Montagne" désigné par le Peyragudes Air Club.

L'entraînement préalable en vue de cette autorisation peut être effectué en compagnie d'un instructeur compétent sur le site, et reconnu comme tel par le Comité Directeur.

La plate-forme de Peyresourde Balestas peut être placée, à certaines périodes, sous la surveillance PEYRAGUDES AIR CLUB – Maison de Peyragudes, Résidence 'Les balcons de Peyresourde' 65240 GERM

d'un permanent bénévole du PAC, qui diffuse aux pilotes, sur leur demande, toute information qu'il juge utile.

Ces informations ne sont que consultatives et n'ont aucun caractère d'AFIS. Elles ne sauraient engager ni la responsabilité juridique du permanent ni celle du PAC

Le Commandant de Bord reste seul décisionnaire de l'utilisation de l'Altiport, et seul responsable de ses mouvements, au sol comme en vol.

1.5.5 Les vols d'initiation

Ces vols, soumis eux-mêmes à une réglementation particulière, seront effectués par des pilotes approuvés par le Comité Directeur, et répondant aux conditions dictées par l'Autorité.

1.6 Tarifs applicables et recouvrement

Le Bureau détermine le prix de revient de l'heure de vol.

Ce prix de revient horaire est débité sur le compte de chaque membre en fonction des heures effectuées.

II. Organisation des vols

2.1 Réserve pour les vols

Les vols ont lieu sur rendez-vous.. Pour les vols avec instructeur, il est indispensable de réserver simultanément l'avion et l'instructeur.

Les réservations doivent préciser :

- la date et l'heure de prise en charge de l'avion,
- la durée d'utilisation projetée de l'avion,

Les réservations pour le vol en Milieu Montagnard et vers l'altiport sont prioritaires.

A terme, les réservations s'effectueront grâce au site internet du club, lorsque cette fonctionnalité du site aura été mise en place.

2.2 Annulation de réservation

Il est demandé à chaque pilote de signaler au plus tôt toute annulation de réservation afin de faciliter la réaffectation de l'avion réservé.

2.3 Paiement des vols

Chaque membre doit ouvrir un compte au secrétariat de PAC et doit s'assurer avant chaque vol que son compte est positif.

III. Utilisation des moyens mis à disposition

3.1 Dispositions générales

L'utilisation des moyens mis à disposition se fera conformément aux procédures, consignes, règles et règlements en vigueur et applicables aux moyens concernés.

En cas de constat d'anomalie de fonctionnement, de dégradation d'un équipement ou de destruction ou dégradation d'un document par usure ou par maladresse, chaque utilisateur informe le responsable concerné qui mène les actions correctrices appropriées.

3.2 Priorités d'utilisation de la flotte

L'appareil du Club est destiné en priorité au vol en Milieu Montagnard et à l'entraînement sur le site de Peyresourde.

Ces activités sont donc prioritaires sur l'activité voyage. Cette dernière est soumise à l'appréciation du responsable des vols et en cas de litige au Bureau Directeur.

3.3 Responsabilités et devoirs du pilote

3.3.1 Engagement

Tout commandant de bord utilisateur d'un avion en est responsable tant en vol qu'au sol à partir du moment où il le prend en charge jusqu'au moment où il le restitue.

Le pilote s'engage à utiliser l'avion conformément au manuel de vol et à respecter d'éventuelles consignes propres au PAC si elles sont plus restrictives.

Toutes les précautions particulières à prendre sur des terrains extérieurs (circulation sur des zones caillouteuses, amarrage au sol) font partie des responsabilités et devoirs du commandant de bord.

Tout membre d'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses tâches ou qu'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques ou de stupéfiants (réf: arrêté du 5 novembre 1987, 6.1.2. "Autorité du commandant de bord et obligations de l'équipage"). Cet arrêté s'adresse aux équipages professionnels, toutefois le Bureau demande que cette règle soit respectée par l'ensemble des membres de PAC (professionnels et privés).

En complément de ce qui est écrit ci-dessus, le Bureau demande à tout membre de l'association qui s'apercevrait d'un état anormal concernant un pilote qui souhaite prendre un avion d'intervenir auprès de ce dernier pour lui rappeler les conditions de l'arrêté précité et en cas d'insuccès, d'en informer le responsable des vols qui pourra décider si nécessaire d'interdire le vol.

3.3.2 Fonction à bord

Pour un vol réalisé avec présence à bord d'un instructeur de vol (FI) ou d'un examinateur de vol (FE), c'est ce dernier qui désigne le commandant de bord. Toutefois lors d'un vol d'instruction, de prorogation, de renouvellement ou d'aptitude le FI - FE est d'office le commandant de bord.

Le carnet de route de l'avion et les carnets de vol de l'équipage seront donc renseignés en conséquence.

3.3.3 Destruction ou dommages aux moyens mis à disposition

En cas de destruction totale ou de dommages aux moyens mis à disposition il y a réunion du Comité Directeur qui entend les explications de l'utilisateur.

S'il n'est pas fautif, aucune sanction n'est prononcée et aucun dédommagement ne lui est demandé.

S'il est fautif, une sanction est prononcée par le Comité Directeur. En cas de faute grave, cette sanction peut être assortie d'une demande de dédommagement, ceci sans préjuger des suites qui pourront être données par l'Autorité.

3.3.4 Autorisation d'utilisation du (des) avion(s) du PAC

Les membres actifs ayant moins de 18 ans devront produire, pour être admis à voler, une autorisation parentale ou de leur tuteur légal.

Les pilotes titulaires d'un brevet de base, d'une licence TT ou d'une licence FCL-1 et de qualifications de classe qui désirent utiliser un avion en qualité de commandant de bord doivent satisfaire aux conditions définies à l'annexe A.

3.3.5 Vols en solo supervisé

Avant tout départ en vol solo l'élève devra avoir une autorisation de l'instructeur de vol prenant la responsabilité de le superviser conformément à la réglementation en vigueur.

3.3.6 Vols effectués avec un instructeur ou un examinateur de vol extérieur au club

Un instructeur ou un examinateur de vol non inscrit au PAC est autorisé à voler sur l'avion du club avec un membre du PAC à jour de sa cotisation pour la prorogation ou le renouvellement

de la licence ou de la qualification de classe, ou de l'autorisation particulière détenue par ce membre *ou pour l'épreuve pratique nécessaire à la délivrance de son brevet de base ou de sa licence de pilote privé PPL-A* ou d'une qualification de classe ou d'une autorisation particulière.*

* Il est rappelé que l'assurance contractée par le Peyragudes Air Club ne couvre, à ce jour, que l'activité aérienne de pilotes ou élèves pilotes titulaires de plus de 50h de vol sur avions à moteurs à pistons

3.4 Utilisation de l'avion

3.4.1 Remarques préliminaires

L'utilisation de l'avion du PAC implique le respect des réglementations relatives à la circulation aérienne (RCA), aux brevets de base et licences de pilote d'avion (en particulier la réglementation FCL1) et aux opérations (OPS).

Tous les membres de l'aéro-club titulaires d'un brevet de base ou d'une licence de pilote d'avion sont, pour avoir passé avec succès les épreuves théoriques et pratiques, censés connaître ces réglementations, et il leur appartient d'assurer la mise à jour de leurs connaissances en fonction de leur évolution. Le PAC, par les instructeurs, les affichages et les diffusions électroniques, participe à la diffusion des informations sur ces évolutions, mais ne saurait en aucun cas se substituer à la responsabilité des commandants de bord, ni être tenu pour responsable de l'ignorance des réglementations applicables.

3.4.2 Prise en charge de l'avion

Avant de prendre en charge l'avion, le pilote vérifie que l'avion est apte au vol et prend connaissance de la fiche de suivi « mécanique » et des documents réglementaires.

Le pilote effectue la visite journalière de l'avion si c'est le premier vol de la journée

Il procède ensuite à la visite pré vol. S'il décèle une anomalie, il doit en aviser immédiatement le responsable des vols, qui décide du maintien de l'aptitude au vol ou de l'arrêt de l'avion. En cas d'absence de celui-ci ou de son représentant désigné, le pilote décide d'annuler ou d'entreprendre le vol. Dans les deux cas, il inscrit l'anomalie constatée sur la fiche de liaison « mécanique » (date et signe) puis signale le problème. Il ne note sur le carnet de route de l'avion que les anomalies qu'il juge importantes pour la sécurité, dans la colonne « Incidents - Observations éventuelles ».

Il s'assure que tous les documents et accessoires (lot de bord, huile) nécessaires au déroulement du vol projeté sont bien à bord.

3.4.3 Restitution de l'avion après le vol

Au retour du vol, le pilote complète la feuille de vol, remplit le carnet de route de l'avion, inscrit sur la fiche de suivi « mécanique » les éventuels incidents rencontrés pendant le vol et il en fait part dès que possible au responsable des vols ou à son représentant désigné. Par incident il faut entendre toute anomalie de vol risquant d'avoir une répercussion sur la structure de l'avion (atterrissage dur, passage dans de fortes turbulences) ou tout autre mauvais fonctionnement (total ou partiel) d'un équipement.

Le pilote assure au retour du vol le nettoyage de l'habitacle et de l'extérieur (pare-brise, bords d'attaque,...) et vérifie qu'il n'a rien oublié à bord. Il met les caches prises statiques et dynamique, ferme la verrière et met la bâche de protection.

Chaque pilote, si l'avion n'est pas retenu à la suite du vol, doit rentrer son appareil dans le hangar, et fermer celui-ci après avoir remis les autres appareils occupants à leur place.

Le plein du réservoir principal sera effectué à la fin du vol. Chaque fois que possible, Le complément d'essence sera fait sur l'aérodrome de Luchon. En voyage la carte Total sera utilisée en priorité.

3.5 Utilisation des hangars

L'avion doit être correctement rangé, afin de ne pas créer de gêne aux autres locataires.

IV. Application du règlement

Un exemplaire de ce règlement est remis à chaque membre lors de son inscription à PAC.

Tout manquement à ce règlement sera sanctionné par le Bureau et en cas de manquement grave entraînera la comparution devant le Conseil de Discipline.

Le PAC n'est pas une société de location d'avions et de services, son existence repose essentiellement sur le concours des membres bénévoles qui participent de près ou de loin à ses activités.

L'aviation de loisir au sein d'une association, ce n'est pas seulement voler à un tarif préférentiel, c'est aussi laver les avions, aider à les rentrer dans le hangar, respecter le matériel qui appartient à la collectivité.

Ne pas faire preuve de cet « esprit club » par une attitude négligente ou outrageuse constitue également un manquement au règlement.

C'est pourquoi il est demandé statutairement un engagement personnel d'au moins 1 journée par an à chaque membre. Une permanence active est l'occasion de le concrétiser.

Annexe A - Conditions d'expérience récente

A. Conditions d'utilisation

- 1 - Un pilote ne peut utiliser un avion que s'il a été lâché sur le type par un instructeur de vol,
- 2 - Un pilote ne peut utiliser un avion que s'il a volé depuis moins de trois mois sur un avion de même groupe ou validant celui-ci.

Chaque pilote est responsable du respect de ces règles.

- Le responsable des vols ou à défaut l'instructeur de vol est chargé de vérifier le respect de ces conditions. Il peut notifier au pilote l'interdiction d'utiliser l'avion considéré : le pilote passant outre se met en situation irrégulière et s'expose à des sanctions disciplinaires.
- Lorsqu'un pilote désire à nouveau satisfaire aux conditions d'utilisation d'un avion, il doit prendre contact avec le responsable des vols ou avec son représentant désigné qui pourra valider soit :
 - en demandant au pilote d'effectuer un vol de contrôle avec un instructeur de vol,
 - sans vol de contrôle, s'il juge que l'expérience et l'entraînement du pilote sont suffisants.
- Pour faciliter l'application et le respect des conditions d'utilisation et de revalidation, tous les pilotes sont invités à vérifier eux-mêmes leur situation à l'aide de leur carnet de vol.

ATTENTION : ces dispositions ne dispensent pas du respect des réglementations FCL1 et OPS concernant notamment les conditions d'expérience récente.

Annexe B - Dispositions applicables aux élèves

B1- Engagement de l'élève

Tout pilote titulaire d'un brevet ou d'une licence ou d'une qualification effectuant un vol avec un instructeur de vol pour les proroger ou les renouveler une qualification ou en obtenir de nouvelles.

Comme adhérent de l'aéro-club, 'l'élève' s'engage à respecter le règlement intérieur. Comme acteur de la formation il s'engage à respecter ses dispositions et à être partie prenante de l'efficacité, de la conformité et de l'amélioration. Enfin il s'engage à planifier et réaliser le travail de lecture, d'étude, de mémorisation et de préparation nécessaire pour acquérir les connaissances et les savoir-faire.

Ces engagements sont formalisés par la signature du règlement intérieur remis lors de son adhésion.

- être présent aux séances d'apprentissage au sol et/ou d'instruction en vol planifiées avec son instructeur de vol attitré ;
- se soumettre aux contrôles de connaissances et d'aptitudes ;
- prévenir l'instructeur chargé de la séance en cas d'impossibilité d'assister à une séance où il s'est inscrit ;
- tenir à jour son **carnet de vol** et le présenter à l'instructeur pour qu'il y atteste chaque vol effectué et enregistre l'**autorisation de vol en solo** et en l'absence de celui-ci le jour de l'exécution du vol
- renseigner les **fiches d'inscription à l'examen théorique et à l'examen pratique** ;

B2 - Cas du pilote « breveté de base » ou titulaire d'une licence, d'une qualification de classe ou d'autorisation(s) particulière(s)

L'adhérent déjà titulaire d'un brevet ou d'une licence de pilote, d'une qualification de classe, d'autorisations particulières suit la formation :

☞ à sa propre demande pour :

- mettre à jour ou approfondir ses connaissances ;
- perfectionner ses savoir-faire et ses comportements ;
- proroger la validité de ce qu'il détient en tant que membre d'équipage de conduite d'avion ;
- obtenir un nouveau titre de membre d'équipage ou une variante à ses qualifications ;

☞ à la demande d'un instructeur ou examinateur de vol :

- en cas de constat d'un niveau insuffisant de connaissances ou de savoir faire lors de la prorogation ou du renouvellement de la validité de ce qu'il détient.