

Règlement intérieur adopté par le bureau directeur le 18 octobre 2009 à Atuona.

1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1. Application

- Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de **l'article 15 des statuts** de l'association, est applicable à tous ses membres et leur est opposable.
- Il leur appartient à ceux-ci 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 l'inscription.
- Dès lors, lesdits membres ne sauraient se prévaloir de la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit.
- Le montant du droit d'entrée, de la cotisation annuelle et de la participation aux dépenses de fonctionnement et d'investissement est fixé par le par le bureau directeur.

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 au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.
- Chaque membre présent sur l'aérodrome doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité, y compris, la mise en œuvre, la rentrée, et le nettoyage des aéronefs.

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 diligence 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.
- 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.
- Les membres de l'association responsables des dommages causés à l'aéronef qui leur est confié ne seront tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans la limite de vingt fois le tarif horaire plein de l'heure de vol de cet aéronef.
- Par exception au précédent alinéa, les membres de l'association seront tenus 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 ou l'atterrissage, d'un terrain 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 par 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. LE PERSONNEL

2.1. Dispositions générales

- Le président fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels.
- Le personnel salarié et/ou bénévole comprend :
 - les instructeurs,
 - le chef pilote,
 - le responsable de formation,
 - 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'exploitations (membres du bureau) et ses éventuels adjoints ou assistants.
- Le personnel est recruté et révoqué selon les lois en vigueur, par le président.

2.2. Chef pilote, responsable de formation, et instructeurs

- Le chef pilote et le responsable de formation sont nommés par les membres du bureau directeur.
- Le chef pilote rend compte au président et au responsable de formation, il assure au quotidien sur le terrain la sécurité des vols. Il est responsable de l'équipe d'instructeurs.
- Le responsable de formation fixe les consignes techniques d'utilisation du matériel volant, les règles particulières d'entraînement et de formation des pilotes.
- Les instructeurs, sous l'autorité du chef pilote et du responsable de formation, ont la charge du suivi de l'utilisation des aéronefs, de l'entraînement des pilotes et de la formation.
- Les instructeurs rendent compte au chef pilote de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.

- Les instructeurs sont fondés à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que, notamment, une restriction d'utilisation des aéronefs ou une interdiction de vol.
- Les pouvoirs qui sont conférés 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 celui-ci.
- **Néanmoins, les instructeurs, comme les personnels du club, sont habilités à prendre des mesures préventives s'ils estiment la sécurité d'un vol en cause, en cas d'impossibilité de joindre ou d'alerter le chef pilote.**

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'entretien hors cadre agréé autorisé par le G.S.A.C. Les mécaniciens qui l'assistent travaillent sous son autorité.
- Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

2.4. Du chargé d'exploitation

- Le "chargé d'exploitation", présent sur le terrain informe et transmet les instructions du président, du responsable de formation et du chef pilote s'il y a lieu.
- Il supervise la gestion administrative journalière de l'aéro-club.

3. DES PILOTES

3.1. Participants

- Seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leur cotisation et les membres d'honneur dispensés de cotisation.
- En application du § 2.2., les responsables habilités de l'association peuvent soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle.
- Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite, et il s'engage *ipso facto* à l'utiliser conformément à la réglementation et au présent règlement intérieur.
- Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques.

3.2. Entraînement des pilotes

3.2.1. Contrôles

- Tout nouveau membre pilote doit se soumettre, pour chaque modèle d'avion, à un contrôle de compétences au sol et en vol **avec un instructeur du club**, habilité par le chef pilote .
- Aucun membre de l'aéro-club ne peut réserver et utiliser un avion sans avoir été lâché au préalable, après un vol en double commande, **par un instructeur du club**.

- Pour utiliser un avion du club en tant que commandant de bord, le pilote doit avoir volé sur le modèle ou le type d'avion dans les **trois mois** précédents et avoir effectué son maintien de compétences annuel, obligatoire. A défaut il doit effectuer un vol de contrôle de compétences avec un instructeur du club habilité à cet effet. **Seul le chef pilote peut accorder des dérogations**, cela sur proposition d'un instructeur du club ou des délégués.
- Les pilotes doivent s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent, notamment pour l'emport de passagers.
- *Chaque pilote doit participer **tous les ans** à une session de maintien de compétences, avec un instructeur du club, habilité par le chef pilote à cet effet. Cette session comprend trente (30) minutes au moins de cours au sol (avec évaluation des connaissances) et (30) minutes de vol (temps de vol airborne). Une année sur deux, le vol comporte une courte navigation. Les vols doivent **obligatoirement** être effectués sur l'avion le plus complexe sur lequel le pilote est lâché. Un **même** instructeur peut néanmoins décider, d'une année sur l'autre, d'effectuer le vol lié au maintien de compétences d'un même pilote, sur différents modèles d'avions que le pilote utilise.*
- Un réentraînement peut être prescrit. Dans ce cas, le chef pilote doit être averti par l'instructeur. Pendant cette période, et jusqu'à autorisation effective aucun vol solo n'est autorisé.
- En tout état de cause, le maintien de compétences doit dater de moins de douze mois **jour pour jour** pour pouvoir utiliser les avions.
- Il est possible de coupler maintien de compétences et contrôle légal en vue de la prorogation ou du renouvellement de la licence (vol heure FI) ou rafraîchissement trimestriel sur avion.
- Les divers contrôles en vol et le maintien de compétences peuvent se faire à l'occasion d'un rendez-vous d'instruction, ou d'un vol personnel, complété de la partie sol, selon l'appréciation du pilote instructeur habilité, qui sera obligatoirement en place avant, y compris dans le cas d'un vol personnel.
- Les instructeurs agréés dont les licences et qualifications sont valides, et l'expérience réglementaire conforme, ne sont pas concernés par ce maintien de compétences, sauf décision contraire du chef pilote.
- Pour assurer le meilleur niveau de sécurité, il est recommandé aux pilotes d'effectuer au minimum une moyenne d'un vol par mois et de quinze heures par an. Il est également obligatoire pour les pilotes de se tenir informés de l'actualité réglementaire.

3.2.2. **Habilitations sur piste**

- Les pistes de Hiva Oa, Ua Pou, Ua Huka et Nuku Hiva présentent des caractéristiques particulières. Les pilotes devront effectuer une reconnaissance des sites sur le type ou la classe d'avion avec un instructeur accepté par la DSEAC/PF ou avoir utilisé l'aérodrome comme commandant de bord sur le type ou sur la classe dans les 12 derniers mois.

3.3. **Réservations**

- Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être financièrement à jour vis-à-vis de l'association.
- Aucun membre de l'aéro-club 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.

3.3.1. Minimum d'heures, indemnités d'immobilisation

- Lorsqu'un pilote souhaite conserver à sa disposition un aéronef, il doit effectuer, par jour de réservation, un minimum de trois heures (Par " jour " on entend une durée de réservation supérieure à six heures consécutives).
- Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront comptées au deux 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, le paiement des heures de vol doit être effectué avant le départ sous forme de crédit sur le compte club du pilote. Le calcul de l'indemnité d'immobilisation est le même en cas de non-respect de ces minima.
- 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 Hiva Oa. Par exemple : à l'occasion d'un vol aller et retour à destination de Ua Pou, l'immobilisation au sol sur le terrain de Ua Pou doit pas dépasser 1 heure pour un temps de vol de 1 heure aller et retour.

3.3.2. Annulation des réservations

- Le cas échéant, les réservations doivent être annulées dès que possible, et dans tous les cas avec un préavis de **vingt-quatre heures au moins**. Si cette disposition n'est pas respectée, il est appliqué au pilote un forfait "annulation tardive" de vingt minutes par heure réservée.
- Pour les réservations non honorées et qui n'ont pas été annulées **au moins quinze minutes** avant le vol, le montant intégral du vol est dû.
- **Exception** : une météorologie défavorable ou les cas de force majeure justifiés seront pris en compte.

3.3.3. Retards au départ et à l'arrivée

- Lorsqu'une réservation n'est pas honorée, l'appareil est considéré comme étant libre après quinze minutes de retard et, en conséquence, il peut être utilisé par un autre pilote.
- Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dite, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt l'aéro-club, faute de quoi des pénalités seront appliquées en fonction des vols rendus impossibles (cf. § 3.3.3.).

3.4. Formalités avant et après le 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. 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, et le mettre à jour si c'est le cas.
- S'assurer de la validité de sa licence, de la qualification de type, de son certificat médical, et du potentiel de l'avion,
- Remplir dans les champs prévus la durée de vol envisagée et la (ou les) destination(s) s'il s'agit de voyage.
- Etre à jour de son maintien de compétences et des minima exigés pour le modèle d'avion concerné.
- Prendre les papiers de l'avion et vérifier leur validité pour le vol concerné.
- **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.
- Les instructeurs doivent signifier leur accord sur les autorisations de vols en solo qu'ils remettent à leurs élèves, afin qu'un autre instructeur du club puisse, en leur absence, 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, avant le départ, un test d'alcoolémie ou un contrôle, 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 restant dans les réservoirs de son avion. Et ce 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 chaque vol, pour tous les avions du club, pour chaque vol, en supplément des 20 ou 45 minutes prévues par la réglementation. Cette réserve s'ajoute aussi aux 15 minutes prescrites pour interrompre un vol en fin de réserve carburant.
- **Pour votre sécurité**, il est instamment conseillé de laisser chauffer les moteurs lors des démarrages à froid. En revanche, il faut éviter de laisser tourner longtemps les moteurs à l'arrêt, compte tenu du mauvais refroidissement au sol.
- **Au retour** d'un vol, afin de préserver la liberté du pilote suivant en matière de chargement et centrage, ne pas effectuer de complément de plein de carburant.

3.4.2. Retour

- Dans tous les cas, l'avion doit être parké **à sa place**, et cela même si l'appareil est censé repartir immédiatement. 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.
- Des frais seront systématiquement facturés dans le cas d'ouverture des sacs scellés des gilets de sauvetage impliquant le retour au fournisseur
- Les caches pitot et statique doivent être remis en place et l'intérieur de l'avion laissé propre.
- Tous les contacts - magnétos, batterie et radios (avionique) - doivent être coupés. Le robinet carburant fermé. Tout pilote ayant laissé un contact sera tenu pécuniairement responsable des dégâts causés à l'appareil, notamment à la suite de la détérioration

de la batterie.

- Le registre informatisé des vols (ordinateur club) doit être complété. Les pannes ou incidents éventuels doivent être signalés au chargé d'exploitation et inscrits sur le cahier "mécanique" prévu à cet effet.
- Le carnet de route de l'avion, dont seul le pilote est responsable, doit être rempli étape par étape (avec le détail des pleins et des incidents techniques graves) et signé par le CDB, même lorsque ce dernier n'a effectué qu'un "touch and go" sur un terrain extérieur.
- 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.

3.4.3. En Voyage

Il est demandé au pilote :

- D'amarrer correctement.
- 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.

3.4.4. Paiement

Le temps de vol est décompté de la manière suivante :

- Tout vol en simple ou en double commande sont au même tarif. Ils sont inscrits sur tous les documents, carnet de vol du pilote, livret de route de l'avion.
- La tarification diffère pour les résidents en Polynésie Française et les non résidents. L'adresse retenue sera celle indiquée sur le bulletin d'adhésion. Une pièce d'indenté, ou un certificat de résidence pourrait être exigé en cas de litige. Sur non présentation de ce document, le tarif non résident sera appliqué.

3.4.5. Modalités De Règlement :

- Chèque bancaire: en Euro ou CFP
- Espèces : en Euro ou CFP
- En avoirs : Sur présentation de facture acquittée concernant le club (carburant, pièce...)
- Compte : par débit d'un compte obligatoirement créditeur et suffisamment approvisionné, sur lequel sont prélevées les sommes dues.

4. ENVIRONNEMENT, SOIN DU MATERIEL, DISCIPLINE

4.1. 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.
- La conduite de chaque vol doit être réalisée dans cet esprit, en privilégiant naturellement la sécurité.
- Le non-respect des circuits de piste, les vols à basse altitude, etc. sont proscrits, sous

peine de sanctions sur simple décision du chef pilote, et peuvent aller jusqu'à l'exclusion de l'aéro-club après comparution devant la commission de discipline.

- Les pilotes de *l'aéro-club des Marquises Jacques Brel* doivent se montrer particulièrement exemplaires sur ces différents points, leur comportement étant vérifié lors des contrôles club annuels ou occasionnels.

4.2. Soin du matériel, discipline

- Le non-respect des règlegegs de la circulation aérienne ou de ce règlement, la dégradation volontaire ou la négligence (aussi bien en ce qui concerne la visite prévol - qui doit être systématique - que la documentation à emporter avec soi), le manque de soins pour le matériel (contacts, chauffage moteur, surcharge, arrimage au parking), le roulage rapide, le non-respect des minima météo et d'emport de carburant, peuvent entraîner **l'interdiction temporaire** de vol au sein de l'aéro-club, un quota **d'entraînement obligatoire** en double commande, sur décision du chef pilote, ou l'exclusion définitive. Toute infraction doit être signalée au président et au chef pilote. Elle entraîne une interdiction temporaire de vol jusqu'à la décision de ceux-ci.

5. DES ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

- Seuls les pilotes nominativement désignés sont autorisés à effectuer, avec les avions du club, des vols constituant une activités aériennes particulières telles que les vols touristiques, vols en travail aérien, pour une opération de bienfaisance, et généralement vols dans le cadre d'une convention signée par l'association etc. Pour ce faire, leur projet doit être déclaré au président et au chef pilote, et recevoir leur approbation.
- Ces pilotes s'engagent à respecter les spécificités associées à ces activités, dont les conditions ont été définies.
- Les vols d'initiation/baptêmes (appelés vol touristiques) effectués au sein de l'aéro-club peuvent être confiés qu'aux instructeurs et éventuellement aux pilotes déclarés auprès de la compagnie d'assurances et agréés par elle. Ces pilotes doivent totaliser plus de deux cents heures de vols, dont trente au moins dans les douze derniers mois, et effectuer un test en vol annuel (celui-ci pouvant être couplé avec le contrôle annuel) **avec le chef pilote**.

6. COMMISSION DE DISCIPLINE

- La commission de discipline se compose des membres du bureau, ainsi que du chef pilote si l'ordre du jour entre dans sa compétence
- Pour pouvoir délibérer valablement, la présence des 3/5 (trois cinquièmes) de ses membres est nécessaire.
- C'est le président qui convoque la commission et qui fixe l'ordre du jour.
- La commission statue sur le non-respect par les sociétaires de l'esprit et de la lettre du présent règlement, et plus précisément de ses articles 3.1, 4.1 et 4.2
- La commission peut prononcer des sanctions telles que : avertissement, blâme, réentraînement, interdiction provisoire de vol assortie de réentraînement, et/ou interdiction de présence dans les installations du club, et, en cas de faute grave,

exclusion définitive.



[Contacts]

Aérodrome d'Hiva Oa Atuona 98741 Atuona
Téléphone (00689) 927 505 :Fax (00683) 927807
aeroclubmarquises.j.brel@mail.pf

