

Règlement intérieur AC NOSTRADAMUS

Article 1 : Le présent règlement intérieur est applicable à tous les membres, il est communiqué à chaque membre.

Article 2 : L'autorisation pour les pilotes d'utiliser les installations avec les aéronefs exploités par l'Association peut être délivrée dans les conditions suivantes :

- Cotisation du club à jour.
- La licence FFPLUM avec le code club 01303 + Individuel Accident de l'année en cours.
- Brevet et licence de pilote ULM.
- Attestation de réception du règlement intérieur signée.
- Un vol de contrôle en doubles commandes devra être effectué avec un instructeur qui vérifiera les capacités de pilotage du candidat, sa connaissance de l'aéronef concerné ainsi que son aptitude à respecter les consignes de sécurité.
- Le candidat certifie par la signature d'une attestation, avoir reçu un exemplaire complet du règlement intérieur, s'engage à en prendre connaissance et à respecter toutes les consignes correspondantes ainsi que l'ensemble des réglementations applicables aux aéronefs Ultra Léger Motorisés.

Article 3 : Tout pilote pourra se voir refuser l'autorisation d'utiliser les installations et le matériel en cas de non-respect du règlement intérieur.

Article 4 : Tout pilote qui n'a effectué aucun vol depuis plus de trois mois devra effectuer un vol de contrôle avec un instructeur.

Article 5 : Lorsqu'un pilote souhaite voler pour la première fois sur un nouveau type d'ULM exploité par l'association, il devra effectuer une prise en main machine en doubles commandes avec un instructeur, s'il s'agit d'un biplace.

Dans le cas d'un monoplace, il devra être reconnu compétent par un instructeur et recevoir un briefing complet avant le vol.

Article 6 : Tout accident devra faire l'objet d'un compte rendu écrit de la part du pilote et remis au responsable qui envisagera les mesures à prendre, donnera les explications correspondantes au pilote qui informera le district aéronautique ainsi que la gendarmerie et le chef de l'aérodrome.

Article 7 : Le commandant de bord qui aurait volontairement dérogé aux procédures, notamment celles visées à l'article 2 pour des raisons de sécurité, devra fournir toutes explications pour justifier sa décision. L'infraction pourra être communiquée aux services administratifs concernés.

Article 8 : Dans le cas de dommages matériels causés à un aéronef ou à des tiers, le responsable doit être averti aussitôt afin de pouvoir prendre toutes dispositions utiles.

Article 9 : Toute personne qui fait usage d'un aéronef exploité par l'association, accepte l'état technique dans lequel se trouve le matériel, et la prise en charge prend effet à l'issue de la visite prévol. Si le commandant de bord respecte l'intégralité du règlement intérieur, qu'il n'effectue aucune faute de pilotage ni de sécurité, il est dégagé de toute responsabilité financière en cas de dommages subis sur le matériel.

Article 10 : Dans le cas d'un atterrissage forcé en campagne, un des occupants doit rester auprès de l'aéronef et le commandant de bord doit prévenir le club, le propriétaire du terrain, la gendarmerie ainsi que le district Aéronautique concerné. Si le commandant de bord abandonne l'aéronef, il pourra être tenu responsable de toute conséquence qui pourrait en découler. En cas de vol solo, le commandant de bord devra arrimer l'aéronef avant de s'éloigner pour prévenir le responsable et revenir sur les lieux dans les plus brefs délais.

Article 11 : Si l'une des conditions citées ci-dessus n'était pas respectée, le commandant de bord s'engage à couvrir la totalité des frais de convoyage, de remise en état ou remplacement du matériel que l'association devrait être amenée à effectuer consécutivement à son vol.

Article 12 : En cas de dégâts à la machine : le principe est « qui casse paie ». Les remboursements des frais de réparation pourront être aménagés dans le temps. Exception sera faite dans le cas où il serait évident que le commandant de bord n'est pas responsable du sinistre. Une panne moteur est considérée comme un événement possible en ULM, le pilote doit pouvoir la gérer sous sa responsabilité avec un minimum de dégâts.

Article 13 : Une feuille de jour est tenue pour chaque aéronef et doit être intégralement renseignée par le commandant de bord pour chaque vol. La colonne « OBS » devra contenir toute remarque que le commandant de bord jugera utile de transmettre.

Article 14 : Les vols devront respecter les règles de l'air.

Article 15 : L'intégralité des procédures et des règles de l'aérodrome est indiquée sur les cartes VAC et doit être respectée par les usagers. Les "tours de piste" sont interdits sans instructeur à bord de la machine : soit vous savez atterrir et ils ne vous servent plus à rien, soit vous ne savez pas, ou plus, atterrir et vous devez repartir en école !

Article 16 : Le commandant de bord se doit de compléter son réservoir après chaque vol avec un minimum de 20 litres ainsi que de ranger l'aéronef dans le hangar si celui-ci n'est pas utilisé par la suite.

Article 17 : L'association s'engage à proposer à ses membres des aéronefs en bon état de fonctionnement (cellule, groupe motopropulseur) et assurer les contrôles et révisions périodiques qui conviennent, un carnet de maintenance sera tenu par le responsable et mis à la disposition de tous.

Article 18 : Chaque utilisateur vérifiera que son habilitation est bien inscrite sur un document affiché dans le chalet.

Article 19 : Les ULM sont loués pour une durée minimum de 30 minutes. La location durant une journée complète sera facturée suivant le temps de vol avec un minimum de 3 heures.

Article 20 : Seuls les adhérents, à jour de leur cotisation, peuvent abriter leurs machines dans les Hangars.

Article 21 : La participation mensuelle est révisable chaque année en Assemblée Générale.

Article 22 : En cas d'absence momentanée d'une machine, la participation est due.

Article 23 : Chaque propriétaire s'engage à prévenir le club de l'enlèvement de sa machine un mois avant, afin de nous laisser le temps de lui trouver un remplaçant, dans le cas contraire, il paiera le mois suivant.

Article 24 : Un titulaire d'une place ne peut pas l'attribuer lui-même à un autre propriétaire de machine ou sous-louer sa place.

Article 25 : Chaque propriétaire d'ulm s'engage à manœuvrer les machines avec précaution afin de ne pas les endommager. En cas de dégât, aussi minime qu'il soit, l'auteur s'engage à le signaler et à payer le prix des réparations.

Article 26 : Il est formellement interdit :

- d'entrer ou de sortir du hangar moteur en marche,
- de faire des essais moteur dans le hangar,
- de faire des manipulations qui pourraient conduire au démarrage intempestif du moteur.

Article 27 : Le hangar est couvert par une assurance responsabilité civile légale, mais pas pour la casse ou le vol. Les propriétaires de machines doivent se couvrir individuellement pour ces risques.

Article 28 : Il est rappelé aux membres de l'aéroclub NOSTRADAMUS que la sécurité de tous dépend de chacun.

Article 29 : Le présent règlement intérieur peut être modifié par décision du conseil d'administration.

Article 30 : Le club n'accepte aucune activité U.L.M. privée rémunérée de la part ses membres sauf accord explicite du C.A.

(Conformément au règlement de l'A.U.P.A.S.E, gestionnaire de l'aérodrome qui stipule que toutes activités aéronautiques rémunérées ne sont autorisées qu'au sein d'une association de l'A.U.P.A.S.E.)

Quelques points de sécurité trop facilement oubliés :

Les manœuvres au sol.

- Il faut toujours démarrer un ULM en direction d'un espace dégagé. Le commandant de bord étant si possible dans l'ULM - personne autour de l'aéronef, les gaz à zéro, le frein serré ou vérifié. Dans tous les cas, le commandant de bord est responsable du démarrage.
- Il faut toujours arrêter un ULM loin des obstacles en prévoyant une manœuvre de dégagement, quitte à le pousser un peu.

En vol.

- Il faut insister sur les actions vitales qui se font AVANT de décoller et non au parking ni sur la piste.
 - Il faut connaître les circuits d'intégration et les respecter à la lettre.
 - Il faut voler en local d'un champposable, ne pas rechercher systématiquement le retour au terrain en cas de panne et savoir en permanence d'où vient le vent.
 - Il faut ASSURER sur la vitesse. Vitesse = sécurité.
- En cas de problème, avant tout, METTRE LA MACHINE A PIQUER ! (90% des problèmes de pilotage disparaissent en prenant de la vitesse !)
- Il faut faire attention au changement de performances machine avec et sans passager, surtout avec des passagers lourds. Là encore, la vitesse est primordiale et il en faut plus à deux qu'en solo.

-Il faut faire attention aux instruments, ils sont rarement justes et ne donnent qu'une indication très relative. A vous de connaître vos vitesses indiquées de décrochage, approche, croisière, etc., qui sont souvent différentes sur deux machines apparemment identiques.

Le rôle du commandant de bord

Le commandant de bord est responsable du vol, sa responsabilité est totale et ne peut être partagée. En conséquence :

- S'il vole dans des conditions défavorables, c'est de sa faute.
- S'il vole par mauvaise météo, c'est de sa faute.
- S'il vole sur une machine dangereuse ou en mauvais état, c'est de sa faute.
- S'il commet des fautes de pilotage, volontairement ou par manque de connaissances, c'est de sa faute.
- S'il commet des infractions, c'est de sa faute.

A partir du moment où il prend la décision de conduire un vol sur un aéronef, il ne peut décharger sur personne sa responsabilité.

A lui de savoir quel est son niveau et dans quel état est sa machine.

En ULM, l'état des machines n'est garanti par aucun bureau VERITAS et il n'y a pas légalement de véritable minima de formation pour obtenir un brevet ou un emport passager.

Le brevet d' ULM donne le droit de voler mais pas l'ordre de voler. La décision d'utiliser ce droit n'appartient qu'au commandant de bord.

Les instructeurs sont là pour perfectionner la formation des pilotes qui peuvent avoir des faiblesses sur tel ou tel point.

Pour résumer, le commandant de bord, pour entreprendre un vol, doit :

- effectuer une prévol sérieuse.
- faire des actions vitales systématiques.
- piloter en sécurité et en local d'un terrain posable.
- connaître et respecter la réglementation des aéronefs en général, des ULM en particulier et les règles de circulation de l'endroit où il vole.
- connaître le règlement intérieur de son club et l'appliquer.

Pour finir, n'oubliez pas que vous appartenez à un grand club hyperactif, qui a pour vocation de vous faciliter dans tous les domaines votre vie de pilote ulm.

Nous mettons à votre disposition une palette d'outils et de matériaux divers, bien souvent justement le "truc" qui vous manque !

Beaucoup de nos gentils membres exercent des métiers fort utiles (carrossiers, mécaniciens, électroniciens, électriciens...) et peuvent vous donner LE conseil précieux.

Nous participons activement à la vie ulmiste régionale et nationale, nous organisons des voyages...

Pour pêcher toutes les informations, il faut aller sur le superbe site Internet du club.

Mais surtout passez au chalet quand vous venez sur le terrain, ne vous contentez pas de venir voler sans vous montrer, un petit coucou nous fait toujours plaisir...

Attestation de réception

Moi, _____ certifie avoir reçu un exemplaire du règlement intérieur.

Je m engage à le lire, le respecter et le chérir.

Date

Nom

Signature