



Règlement Intérieur

Aéroclub de Brioude

27/09/2025

Page 1 sur 12

Dernière version de ce document accessible en ligne à l'adresse :

<https://aeroclub-brioude.fr/telechargements/>

I DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1

Le présent Règlement Intérieur, établi par le Comité de Direction, dans le cadre des dispositions de l'article 35 des statuts de l'association, est applicable au même titre que lesdits statuts, à tous les membres de l'association et leur est opposable dès l'instant où ils ont été agréés en cette qualité.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent Règlement Intérieur qui sera affiché dans les locaux de l'aéro-club ou mis à leur disposition sur simple demande par le secrétariat.

ARTICLE 2

Les obligations de l'aéro-club à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent Règlement Intérieur comme étant de simples obligations de moyen et diligence et non des obligations de résultat.

Dès lors la responsabilité de l'aéro-club ou de ses dirigeants ou préposés 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 allégué.

ARTICLE 3

Le Président du club et les responsables des vols (1) peuvent dans le cadre des pouvoirs qui leur sont formellement conférés par le présent Règlement Intérieur, et nonobstant les dispositions de l'article L 421-6 du Code de l'Aviation Civile, interdire, pour des raisons administratives, techniques ou de sécurité- dont ils restent seuls juges- à tout membre pilote, l'utilisation des aéronefs de l'aéro-club ou encore limiter ou réglementer à leur gré ladite utilisation.

Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés au Président et Responsables des vols n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant, conformément aux dispositions du Code de l'Aviation Civile, aux règles de l'air, et à la réglementation applicable, maître de leur décision de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un avion, seuls gardiens de celui-ci, responsables dans les conditions et limites prévues par la législation en vigueur, des dommages éventuellement causés aux passagers et tiers.

Le Président et Responsables des vols peuvent, s'ils considèrent un membre pilote insuffisamment entraîné, surtout en début de saison, imposer à celui-ci un vol de contrôle avec un instructeur de l'aéro-club. Le vol de contrôle est obligatoire si le dernier vol remonte à plus de 90 jours. Les membres pilotes, s'ils ne se considèrent pas en état de maîtriser le pilotage de l'aéronef qui leur est confié, doivent par eux-mêmes solliciter ce vol de contrôle afin de ne pas mettre le patrimoine de l'association et la vie de tiers en danger.

ARTICLE 4

L'aéro-club peut être amené à souscrire pour son profit et celui de ses membres diverses polices d'assurances qui peuvent être, à tout instant, consultées par ces derniers.

Les membres de l'association, par le seul fait de leur adhésion au club, renoncent à invoquer à quelque titre et pour quelque motif que ce soit, à l'encontre de l'association, un grief concernant une quelconque absence ou insuffisance d'assurance ou encore une exclusion de garantie.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire pour garantir leur responsabilité ou encore pour que soit réparé le dommage supporté par eux-mêmes ou leurs ayants droit.



Règlement Intérieur

Aéroclub de Brioude

27/09/2025

Page 2 sur 12

ARTICLE 5

Les obligations des membres du club à l'égard de ce dernier sont de simples obligations de moyen et diligence.

Dès lors, les membres du club ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec ce dernier, que des conséquences de leur faute prouvée.

Par exception aux dispositions ci-dessus, les membres de l'aéro-club ne seront responsables des avaries et dommages supportés par les avions qui leur auront été confiés par l'aéro-club et ne seront ainsi tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans les cas suivants :

- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation ;
- dommage subi du fait de la présence à bord de l'aéronef d'une matière explosive, incendiaire, et d'une manière générale dangereuse, en infraction à une réglementation nationale ou internationale, sauf si cette infraction a été commise à l'insu du membre de l'aéro-club concerné ;
- dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissement d'un terrain qui ne serait ni ouvert à la circulation aérienne publique, ni autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation en vigueur, sauf en cas de force majeure ;
- dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des limites d'altitude de sécurité prévues par la réglementation en vigueur et, en particulier, du fait du vol dit en rase-mottes, sauf cas de force majeure ;
- dommage subi lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévue au certificat de navigabilité ou sur le laisser passer et spécialement dans le cas où l'aéronef ne reste pas dans les limites de poids et de centrage exigés ;
- dommage subi lorsque le personnel prenant part à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des brevets, licences et qualifications en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord ;
- dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise d'un état alcoolique ou de tout autre drogue.

II ADMISSION (art. 5 ST)

ARTICLE 6

L'admission d'un sociétaire ne devient effective qu'après acceptation de la candidature par le Bureau Directeur ou une Commission déléguée à cet effet. D'une manière générale il est fait application de l'art.5 des statuts des aéro-clubs.

Seuls les membres actifs et les membres d'honneur sont électeurs et éligibles.

III DEMISSION- EXCLUSION (art.13 ST)

ARTICLE 7

La qualité du sociétaire du club se perd par :

- démission,
- décès,
- exclusion.

ARTICLE 8

En complément de l'article 5 des statuts de l'aéro-club, traitant de ce chapitre, il est convenu que :

1°) L'exclusion d'un membre de l'association pourra être prononcée dans les cas suivants :

- a) Non-paiement des cotisations échues dans le délai de quinze jours à compter de leur réclamation par l'association au moyen d'une lettre recommandée avec accusé de réception adressée au membre défaillant dans les formes prévues aux alinéas b et c du paragraphe 3 du présent article.
- b) Faute grave

c) Non-respect, intentionnel ou non, des dispositions des statuts ou de celles du Règlement Intérieur de l'association.

Il est formellement spécifié et convenu que la simple constatation objective de l'existence de l'un quelconque des motifs ci-dessus visés suffit à elle seule à justifier l'exclusion éventuellement prononcée.

2°) Le Comité de Direction de l'association ou encore l'assemblée générale de celle-ci (sur proposition du président et convoquée en la forme ordinaire spécialement par lui à cet effet) ont pouvoir de prononcer ladite exclusion.

3°)

- a) Le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis à même avant que ladite soit prononcée, de pouvoir avant toute décision présenter sa défense
- b) dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyée à sa dernière adresse connue et en copie recommandée avec accusée de réception à celle par lui indiquée lors de son inscription au club.
- c) La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure dans la mesure où il appartient aux membres, par les moyens qu'ils jugeront appropriés, de faire connaître à l'association l'adresse de leur domicile ou de leur résidence et en temps opportun la modification éventuelle de cette adresse.
- d) La lettre de convocation ci-dessus visée devra :
 - être expédiée au moins dix jours francs avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'exclusion
 - indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution
 - préciser devant quelle instance (comité directeur, ou assemblée générale) elle aura lieu.
 - comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.
- e) le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense ou encore à son choix, se faire assister par un membre du club.

4°)

- a) si la décision d'exclusion est prononcée par le comité de Direction de l'association, elle est susceptible de recours devant l'assemblée générale.
- b) ce recours doit être exercé, par le membre sanctionné, par lettre recommandée avec accusé de réception adressée à l'association dans un délai de quinze jours à compter de la notification d'exclusion.
- c) l'assemblée générale saisie de l'examen de ce recours et devant laquelle l'appelant pourra présenter sa défense personnellement ou se faire assister par un membre du club sera, soit l'assemblée générale annuelle la plus proche, soit au choix du Président une assemblée générale convoquée spécialement par ses soins et délibérant dans les formes et conditions prévues pour l'assemblée générale ordinaire.

5°)

- a) si par contre la sanction a été prononcée par l'assemblée générale directement saisie par le Président de l'aéro-club, et délibérant dans les formes et conditions d'une assemblée générale ordinaire, la décision ainsi rendue n'aura pas à être motivée et ne sera pas susceptible de recours.
- b) Elle devra cependant être notifiée au membre exclu.

6°)

- a) si la décision d'exclusion a été rendue par le comité de direction, elle pourra être assortie de l'exécution provisoire, laquelle si elle est prononcée devra l'être de façon formelle et motivée.

- b) L'exécution provisoire aura pour effet d'interdire au membre exclu de participer de manière quelconque aux activités de l'association et d'exercer les droits reconnus aux membres du club par les statuts et le règlement intérieur
- c) Il est d'ores et déjà convenu et spécifié que les membres de la présente association, par le fait même de leur inscription, renoncent expressément à solliciter l'indemnisation de tout préjudice de quelque nature qu'il soit, qu'ils pourraient éventuellement supporter et qui serait la conséquence directe ou indirecte d'une mesure d'exécution provisoire assortissant une décision d'exclusion les concernant rendue par le Comité de Direction et ultérieurement réformée par l'assemblée générale.

7°) Il est également d'ores et déjà convenu et spécifié que les membres de l'association, par le fait même de leur inscription, renoncent expressément à solliciter l'indemnisation de tout préjudice de quelque nature qu'il soit qu'ils pourraient éventuellement supporter et qui serait la conséquence directe ou indirecte de leur exclusion, sauf en cas d'abus de droit ou de violation des droits de la défense.

IV. INSTRUCTION

L'aéro-club de Brioude est un organisme de formation déclaré DTO 0269 pour dispenser les formations avion et planeur suivantes :

- Formation en vue de la délivrance du théorique PPL (A) et/ou LAPL (A)
- Formation en vol en vue de la délivrance du PPL (A) et/ou LAPL (A)
- Formation en vue de la délivrance du théorique SPL
- Formation en vol en vue de la délivrance du SPL et TMG(S)
- Extension des priviléges SPL pour TMG(S)

• Autres formations :

- Remorquage de planeur
- Voltige aérienne – Programme FFVP formation vol acrobatique

La formation, la progression, la présentation aux tests sont de la seule autorité des responsables pédagogiques (RP), suivant programmes et réglementation en vigueur.
En pratique, tout candidat à une formation est suivi par un instructeur.

L'aéroclub assure également la formation au brevet de pilote ULM multiaxes (classe 3).

Composition du DTO 0269 en date du 08 mai 2025

- Un représentant du DTO (RT)
- Un responsable pédagogique pour l'ensemble des activités avion et planeur
- Un responsable pédagogique délégataire avion

1. Le Représentant du DTO (RT) est le Président de l'Aéro-club.

Il a été désigné pour son positionnement dans l'association tel que défini par les statuts de l'aéro-club, qui le place au plus haut niveau de décision et de responsabilité.

Il est chargé de :

- Procéder à la déclaration de DTO et de ses évolutions
- Veiller à ce que le DTO et ses activités satisfassent aux exigences applicables, et respectent la déclaration DTO ;
- Élaborer et mettre en œuvre une politique de sécurité garantissant que les activités du DTO sont réalisées en toute sécurité, et veiller à ce que le DTO adhère à cette politique de sécurité et prendre les mesures pour atteindre les objectifs de cette politique de sécurité
- Promouvoir la sécurité au sein du DTO



Règlement Intérieur

Aéroclub de Brioude

27/09/2025

Page 5 sur 12

- Veiller à la disponibilité de ressources suffisantes au sein du DTO afin que les activités visées aux points précédents puissent être réalisées de manière efficace.

2. Le responsable pédagogique du DTO et les RP délégués (PART DTO.GEN.210)

Le Responsable Pédagogique est désigné par le DTO pour assurer les missions ci-après :

Veiller à l'adéquation de la réalisation des formations avec les dispositions définies au sein du DTO

- Veiller à la mise à jour des programmes du DTO
- Veiller à la réalisation satisfaisante des formations en concordance avec les programmes utilisés par le DTO
- Veiller à ce que les formations réalisées par chacun des instructeurs soient conformes aux engagements de la structure DTO
- Veiller à l'harmonisation des pratiques d'instruction entre les différents instructeurs
- Contribuer à l'archivage des données tel que prévu par le DTO

Le Responsable Pédagogique alertera le représentant du DTO s'il estime ne pas avoir les moyens de respecter ces engagements.

Le RP est rattaché directement au Représentant du DTO avec lequel il collabore pour le meilleur fonctionnement de la structure.

Le RP est assisté par un ou des RP délégués chacun désigné dans leur domaine de compétence pour suppléer le RP dans l'exécution de ses missions :

- Un RP avion

3. Un correspondant Prévention Sécurité

Le DTO 0269 a décidé de créer la fonction de correspondant sécurité-prévention dans le cadre de la politique de sécurité qu'il met en œuvre.

3.1 Rôle du correspondant :

Le rôle du correspondant est spécifiquement un rôle d'animateur. Il doit donc contribuer de façon continue à faciliter l'amélioration du niveau de prévention des accidents et incidents au sein du DTO et plus globalement au niveau de l'aéro-club.

3.2 Missions du correspondant :

Les missions du correspondant sont :

- Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan d'actions élaboré sur la base de Aérodiagnostic
- Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention
- Susciter le retour d'informations de la part de tous les acteurs du DTO, cadres comme élèves, et organiser leur analyse. (Utilisation d'outils tels que Rex FFA NG)
- Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs du DTO (Flash sécurité)
- Participer à l'analyse des dysfonctionnements au sein du DTO
- Tenir à jour, et à disposition du comité directeur du club un état statistique et technique des accidents et incidents survenus.

Toute mission spécifique que pourrait lui confier le Représentant du DTO dans le cadre de la politique de sécurité.

3.3 Moyens du correspondant :

Le correspondant, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au Représentant du DTO. Il devra informer le Représentant au plus tôt s'il estime ne pas disposer des moyens lui permettant d'assurer ses missions.

Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention



Règlement Intérieur

Aéroclub de Brioude

27/09/2025

Page 6 sur 12

Il est destinataire via le RT des éléments de veille réglementaire obtenus par la clé FI ainsi que par la lettre FFVP et la veille réglementaire assurée sur le site de la DSAC

Le correspondant est l'interlocuteur privilégié du RT pour les questions de prévention. Il doit être informé par le RT de toute mise à jour de la déclaration DTO pouvant avoir un lien avec la sécurité.

Le correspondant est l'interlocuteur privilégié du correspondant sécurité du Comité Régional Aéronautique, avec qui il est en lien direct.

Le correspondant est associé à l'élaboration et à l'actualisation du plan d'actions.

Le correspondant prévention ne dispose d'aucun moyen coercitif, qui serait incompatible avec sa mission d'animateur.

V FONCTIONNEMENT SECTION AVION / ULM

1, La flotte

Flotte avion :

F-GASF Cessna 172	moteur Lycoming 150cv	CEN EASA	Ecole et voyage
F-BSAV MS893 A	moteur lycoming 180 cv	CEN EASA	Remorquage planeurs

Flotte ULM :

F-JELE G1 SPYL XL	moteur Rotax 100 CV	Pas de certificat de navigabilité	Ecole et voyage
-------------------	---------------------	-----------------------------------	-----------------

Flotte section planeur

Avion remorqueur	MS893A F-BSAV
1 planeur biplace	Twin 2 F-CFHX
2 planeurs monoplace	Pégase F-CIPC
	Pégase F-CGNR

2, Réservation

La réservation des aéronefs est obligatoire et se fait par l'intermédiaire du logiciel de gestion choisi par le club. A son inscription tout membre se voit affecter un compte personnel et l'identifiant correspondant.

En cas d'annulation de vol, le pilote annule également sa réservation dans les plus brefs délais de sorte à ne pas immobiliser inutilement l'aéronef.

Le pilote veille à respecter ses horaires de réservation de manière à ne pas pénaliser le pilote qui lui succède.

3, Déplacements / Voyages

Dans un souci d'équité, la disponibilité des appareils (avion et ULM) pouvant être utilisés pour les voyages (2 journées et plus) est déterminée selon les possibilités du club par le Président de l'aéroclub.

Un minimum d'1h30 de vol sera facturé par journée de réservation.

Lors des déplacements, dans la mesure du possible, les aéronefs seront hangarés ou a minima couverts des housses de protection dédiées et haubannés. Ce matériel est stocké dans les placards dédiés à l'avion et l'ULM.

Il est préférable que le commandant de bord règle les taxes aéroportuaires directement sur place, ceci afin d'éviter les frais de facturation.

Les frais d'avitaillement sur les terrains extérieurs peuvent être réglés au moyen de la carte Total (sacoche avion) ou par les moyens propres du pilote. Dans ce cas, le pilote verra son compte pilote crédité de la somme correspondante à son retour sur présentation de la facture au trésorier de l'association.

4, Carburant et huile

Le Cessna 172 F-GASF et le Rallye F-BSAV doivent être exclusivement avitaillés en carburant de type **AVGAS 100 LL** conformément au manuel de vol.



Règlement Intérieur

Aéroclub de Brioude

27/09/2025

Page 7 sur 12

Pour les compléments d'huile utiliser l'huile Aéroshell **15W50** ou Total AéroDM 15W50 à disposition dans des bidons de petit format sous clef dans les placards dédiés aux consommables et matériel du Cessna et du Rallye.

L'ULM G1 F-JELE doit être avitaillé préférentiellement en carburant de type **SP98** ou le cas échéant en UL91.

Pour les compléments d'huile, utiliser l'huile Yacco 4 temps AVX1000 disponible sur les étagères côté ULM (hangar 1).

Pour les niveaux d'huile, pressions des pneumatiques, se référer au manuel de vol.

VI CONDITIONS DE PILOTAGE

ARTICLE 9

- a) pour être autorisé à piloter les appareils du club il faut :
 - Être membre actif à jour des cotisations et Licence assurances FFA pour les pilotes avions, FFVP pour les pilotes planeur et FFPLUM pour les pilotes ULM
 - Être titulaire de la carte de stagiaire ou de la licence de pilote en état de validité. Les pilotes sont responsables du renouvellement de leur licence et doivent en informer le chef pilote ou le responsable désigné à cet effet.
 - Respecter le présent règlement intérieur et les statuts
 - Avoir l'autorisation des responsables des vols, compte tenu de l'article 3 du présent règlement intérieur.
 - Se soumettre spontanément à un vol de contrôle dans le cas où il y aurait le moindre doute sur la maîtrise de la machine à piloter.
 - Si le sociétaire est militaire en activité, présenter une autorisation écrite de son chef de corps dès la demande d'admission.
 - Être créiteur sur les fiches comptables de l'association pour les adhérents ne réglant pas à chaque vol (cas des mineurs notamment). Ne pas être débiteur pour les autres adhérents.
 - Être médicalement apte.
 - Si le sociétaire est mineur, présenter dès la demande d'admission une autorisation parentale.
- b) Les pilotes de vols d'initiation doivent être en règle avec les exigences de la compagnie d'assurance couvrant ce risque.
- c) Tous les pilotes doivent se conformer aux prescriptions de la réglementation aérienne et aux consignes techniques particulières. Ils font leur affaire personnelle de la consultation de tous documents nécessaires.

ARTICLE 10 : VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI

- a) Les vols à partage de frais sont des vols réalisés dans le cadre du cercle de connaissances, d'affinité ou de rattachement du pilote licencié fédéral. Les vols à partage de frais élargi sont autorisés par l'aéroclub, exclusivement par l'intermédiaire de la plateforme en ligne WINGLY (<https://www.wingly.io>).
- b) Conformément à la réglementation européenne en vigueur, le coût de l'heure de vol, incluant les éventuelles taxes d'aérodrome, est partagé à parts égales entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote. Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice dans le cadre des vols à partage de frais élargi, activité appelée également « coavionnage ». Dans le cas contraire, il s'expose aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.
- c) Le coût de l'heure de vol spécifique à cette activité peut être réévalué si besoin par le comité directeur de l'aéroclub, voté en assemblée générale et porté à la connaissance des pilotes concernés.



Règlement Intérieur

Aéroclub de Brioude

27/09/2025

Page 8 sur 12

d) En sus des conditions mentionnées dans l'ARTICLE 9, tout pilote s'inscrivant sur le site wingly.io doit remplir les critères suivants :

- Être majeur et membre de l'aéroclub depuis au moins 1 an
- Avoir effectué minimum 50h de vol depuis l'obtention de sa licence LAPL/PPL
- Avoir effectué minimum 12h de vol dans les 12 derniers mois
- Entretien obligatoire avec un FI/FE, suivi selon la décision de ce dernier d'un vol de sensibilisation à l'emport passager dans le cadre du coavionnage
- Si le pilote est déclaré apte par le FI/FE, la validation de son profil pilote Wingly est soumise à l'accord du président de l'aéroclub de Brioude via la plateforme SMILE de la FFA
- Le renouvellement s'effectue par année civile (pas de tacite reconduction)
- À tout moment, sur décision du bureau, l'autorisation de réaliser des vols sur Wingly peut être révoquée

e) Le pilote commandant de bord est le garant de la sécurité à bord. Il décide seul de la réalisation ou non du vol. Il peut le retarder ou l'annuler s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (météorologiques, mécaniques, etc) et/ou réglementaires ne sont pas réunies. Aucune pénalité ne sera appliquée par la plateforme Wingly en cas d'annulation ou de report d'un vol, conformément à l'accord signé avec la Fédération Française Aéronautique (FFA).

ARTICLE 11 : VOLS DECOUVERTES EN ULM

Le vol découverte s'entend comme un vol circulaire sans escale dans un rayon de 40 km

Pour réaliser les vols découvertes vendus par le club il faut

- 1) Etre majeur
- 2) Etre licencié à la FFPLUM
- 3) Etre instructeur ULM ou pilote ULM avec qualification emport passager ayant
 - 200 heures de vol en CDB sur ULM multiaxes et/ou avion
 - 15 heures de vol avion ou ULM dans les 12 derniers mois
 - 3 atterrissages et décollages dans les 3 mois qui précédent le vol sur ULM
 - Faire un vol REV par an pour obtenir l'attestation autorisant la conduite des rémunérés en ULM
- 3) Fournir un certificat médical de non contre-indication médicale à la pratique du pilotage ULM (CNMCI) (voir liste des principales contre-indications sur <https://ffplum.fr/pratiquer/medical>) ou disposer d'un certificat médical de classe 1, classe 2 ou LAPL

ARTICLE 12 : ALTISURFACES EN ULM

Même s'il n'existe pas de qualification montagne proprement dite pour les pilotes d'ULM, cette discipline ne peut pas s'envisager sans une formation rigoureuse.

L'instructeur ayant dispensé cette formation délivre une autorisation nominative valable 12 mois avec la liste des altiports et altisurfaces autorisées.

VII UTILISATION DES APPAREILS

ARTICLE 13

- a) les pilotes commandants de bord volent sous leur propre responsabilité
Les appareils ne pourront être utilisés sans l'accord des responsables des vols (article 3 du présent règlement intérieur).
Ils devront, avant de monter à bord :
 - avoir fait la visite prévol de l'aéronef et ne l'utiliser que dans les limites prévues.
 - Avoir signalé leurs intentions quant à la durée et la destination du vol.
- c) dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire au minimum un vol par mois et au moins 10 heures de pilotage dans l'année.

d) Pour se poser sur les alti surfaces, les pilotes « avion » sont qualifiés vol montage et les pilotes ULM ont suivi une formation spécifique au vol montage et sont autorisés par un instructeur.

VIII CONSIGNE DE SECURITE ET ACTIONS POSTERIEURES AUX VOLS

ARTICLE 14

- a) les aéronefs doivent être conduits avec prudence et à une allure modérée et en prenant toutes les précautions afin d'éviter tout accident de personnes ou de matériel (cabine fermée verrouillée pour les planeurs).
- b) Toutes les vérifications avant décollage et les actions vitales devront être effectuées d'une manière complète.
- c) Au retour du vol, le pilote devra :
 - Garer convenablement l'aéronef (cales, pneus, freins)
 - Nettoyer soigneusement son aéronef
 - Incrire sur la planche de vol la durée de celui-ci et son décompte horaire.
 - Remplir le carnet de route.
 - Régler immédiatement le coût
 - Signaler au responsable mécanique du club toute constatation faite au sujet d'un éventuel incident mécanique
 - Signaler au responsable sécurité et au responsable pédagogique tout évènement aérien
 - Compléter le plein d'essence si celui-ci est inférieur au quart des réservoirs (après le dernier vol de la journée)
 - Remettre les documents de bord au bureau de piste.
 - Effectuer éventuellement le versement nécessaire pour rester créditeur à son compte.

IX FONCTIONNEMENT DE L'AERODROME

ARTICLE 15

- 1- L'aéroclub pourra mettre en place un responsable du jour qui assurera la direction de l'activité en accord avec les responsables des vols et représentera sur le terrain le bureau directeur. Ces fonctions pourront être assumées par tous membres du comité directeur. Ces fonctions peuvent se résumer ainsi :
 - a) Veiller à la bonne utilisation des aéronefs en fonction des rendez-vous pris par les pilotes, de l'activité école et des vols d'initiation.
 - b) S'assurer éventuellement par l'intermédiaire du mécanicien que les avions « indisponibles » pour visite, incident, etc. soient signalés clairement pour ne pas être utilisés (panneaux sur aéronefs et affichage du bureau de piste).
 - c) Aider à assurer l'accueil des visiteurs sous le respect des règles de sécurité au sol et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres.
- 2-
 - a) Le pilote ayant fait de l'essence est responsable de cette opération et de l'inscription correcte de la quantité (clés et matériel en place).
 - b) Les sociétaires présents sur l'aérodrome doivent coopérer à l'accueil des visiteurs et au bon fonctionnement de l'activité y compris la mise en œuvre et la rentrée des aéronefs dans un état convenable de propreté.
 - c) Les véhicules doivent obligatoirement être stationnés aux endroits réservés à cet effet. Aucun véhicule ne doit pénétrer à l'intérieur des hangars et même dans l'aire d'activité de l'aéro-club. Le véhicule de service de l'aéro-club fera exception à cette règle mais ne devra en aucun cas stationner à proximité des portes des hangars. Son emploi sera subordonné à l'avis du responsable.

X OBSERVATIONS GENERALES

ARTICLE 16

a) Nul sociétaire n'est censé ignorer le contenu du présent règlement intérieur en application de l'article I

Ce règlement intérieur pourra être précisé ou complété selon les besoins du moment, par décision du comité de direction. Ces précisions et compléments éventuels seront alors affichés au tableau du bureau administratif et à l'intérieur des hangars.

b) Dans le but d'alléger le coût de fonctionnement de l'aéro-club et celui de la maintenance du matériel et également dans le but de maintenir une bonne ambiance associative, le Bureau Directeur pourra demander aux sociétaires un certain nombre d'heures de travail.

Le montant de la cotisation annuelle est fixé par le bureau de direction.

c) la cotisation annuelle est exigible dès le 1er janvier et valable pour une année civile. En cas d'adhésion après le 1er octobre, cette cotisation sera valable également pour l'année suivante.

d) Le prix de l'heure de vol des divers aéronefs appartenant à l'aéroclub ou loués par lui, sera fixé par le bureau directeur.

e) Les propriétaires d'aéronefs particuliers, sociétaires de l'aéroclub, sont autorisés à héberger leur machine dans les hangars exploités par l'association en fonction des places libres. Cette autorisation est valable pour l'année civile au cours de laquelle elle a été délivrée. A l'issue, l'aéroclub se réserve le droit de ne pas renouveler l'autorisation. Le bureau directeur fixera les conditions de cet hébergement (2)

f) Le choix du renouvellement et de toute modification du parc des aéronefs appartient au comité de direction après avoir provoqué éventuellement une réunion d'information.

g) Pour être éligible au comité de direction, il faut être à jour des ses cotisations et sociétaire de l'aéroclub depuis au moins 1 an.

h) Les sociétaires doivent assurer la propreté du matériel volant, des salles de cours, bureaux et hangars. Le responsable étant habilité à prendre toute décision en la matière.

i) L'adhésion à l'aéroclub implique l'acceptation du présent règlement intérieur et l'obligation de s'y conformer ainsi qu'aux circulaires et additifs qui pourront ultérieurement le compléter.

j) Pour tous les points non traités dans le présent règlement intérieur, il y a lieu de se reporter aux statuts de l'association.

XI POLITIQUE SECURITE

La politique de sécurité telle que définie ci-après sera appliquée durant toutes les activités de formation couvertes par le DTO 0269.

Cette politique s'organise autour :

- d'une culture « juste » et « non punitive »
- l'évaluation des risques liés à l'activité
- d'une démarche de sensibilisation à la sécurité
- de retours d'évènements volontaires et obligatoires

1, Culture Juste et non punitive.

Les membres du club sont invités à rédiger des REX en cas d'incident. Ces REX sont transmis au correspondant sécurité de l'association et sont traités de manière anonyme. Aucun retour d'évènement reçu par le correspondant sécurité ne peut faire l'objet de sanction.

2, Evaluation des risques

L'association utilise l'outil Aérodiagnostic de la FFA afin d'évaluer les risques inhérents à la pratique du vol. Cette base de travail permet ensuite de bâtir un plan d'actions qui aboutit à un ensemble de mesures de prévention des risques.

3, Sensibilisation à la sécurité

Le correspondant sécurité émet au rythme de son choix et selon les évènements des Flash sécurité. Ceux-ci sont transmis à chaque membre actif du club par mail et archivés dans un classeur tenu à disposition des membres au sein du club house.

Des réunions de sensibilisation/formation thématiques (Météo, sécurité des vols...) sont organisées chaque année.

4, Retour d'évènements

4.1 Retour d'évènement obligatoire

Certains évènements font l'objet d'un retour d'expérience obligatoire par le DTO afin de respecter le règlement n°376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile. Un guide est disponible sur le site de la DGAC : « INCIDENTS : NOTIFICATION, ANALYSE ET SUIVI ».

Les évènements devant obligatoirement faire l'objet d'une déclaration auprès de l'autorité, seront transmis par l'intermédiaire de la plateforme ECCAIRS2. Un guide « ECCAIRS 2 pour l'aviation légère » est disponible sur le site DGAC.

Ces évènements sont répertoriés dans le RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/1018 DE LA COMMISSION du 29 juin 2015 (annexe V).

Ils sont rappelés ci-après. La personne en charge du SGS aidera les auteurs d'évènements à déterminer si un traitement officiel (ECCAIRS & BEA) est requis.

1. Opérations aériennes :

1.1. Perte de contrôle involontaire.

1.2. Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissement prévu.

1.3. Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissement.

1.4. Incursion sur piste.

1.5. Sortie de piste.

1.6. Tout vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

1.7. Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

1.8. Largage involontaire de cargaison (ce point s'applique uniquement à l'exploitation commerciale au sens de l'article 3, point i), du règlement (CE) no 216/2008 : « exploitation commerciale », toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant) .

2. Événements techniques :

2.1. Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).

2.2. Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.

2.3. Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef.

2.4. Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol.

2.5. Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.

2.6. Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien :

3.1. Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

3.2. Non-respect de l'espace aérien.

4. Urgences et autres situations critiques :



Règlement Intérieur

Aéroclub de Brioude

27/09/2025

Page 12 sur 12

- 4.1. Tout événement entraînant un appel d'urgence.
- 4.2. Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef.
- 4.3. Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.
5. Environnement extérieur et météorologie :
 - 5.1. Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle (4).
 - 5.2. Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle (4), exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.
 - 5.3. Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.
 - 5.4. Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
 - 5.5. Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef.
 - 5.6. Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence.
 - 5.7. Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

La déclaration doit être réalisée dans les 72h qui suivent l'évènement.

4.2 Retour d'évènement volontaire

D'autres évènements ou contributions au SGS peuvent être transmis de manière volontaire, sous la forme d'un REX Retour d'Expérience au correspondant sécurité du DTO. Ses coordonnées sont affichées dans le club.

Ce dernier s'assurera que ces évènements ne requièrent pas le dépôt d'une déclaration sur la plateforme ECCAIRS2.

Ces retours d'évènements feront l'objet d'un traitement par le SGS.

Le correspondant sécurité pourra, le cas échéant demander, des précisions afin que le REX soit complet.

Celui-ci diffuse par la suite le REX anonymisé en interne et aux fédérations concernées

- grâce à l'application Rex FFA NG pour la FFA,
- <https://www.ffvp.fr/deposer-un-rex> pour la FFVP,
- <https://ffplum.fr/securite/rex> pour la FFPLUM.

Le 27 septembre 2025

(1) les responsables des vols sont :

- les instructeurs de l'aéroclub
- les pilotes expérimentés désignés par le bureau directeur et approuvés par les instructeurs

(2) aéronefs pour lesquels il existe un accord de mise à disposition des membres de l'aéroclub : hébergement gratuit.