

ULM CLUB DU GOLFE

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

mise à jour : 7 Mai 2021

Ce règlement n'a pas pour but de se substituer au code de l'aviation civile mais de préciser ou de rappeler des règles de comportement destinées à assurer la sécurité, la bonne entente entre les membres du club et les bonnes relations avec son environnement.

Préambule

Tous les appareils du club sont assurés en Responsabilité Civile aéronef et certains contre la casse (voir pendulaire) par le club avec, hors instruction, une franchise **qui reste éventuellement** à la charge du pilote (voir article 16).

Le pilote d'un appareil du club n'a donc pas besoin d'une RC pilote individuelle mais il lui est fortement recommandé de souscrire une assurance individuelle accident pour lui et ses passagers éventuels.

L'ULM CLUB DU GOLFE est une Association. Son existence repose sur le concours bénévole de ses adhérents. La communication, la convivialité et un peu de disponibilité doivent garantir le plaisir de se retrouver autour d'une passion commune.

Être adhérent, c'est aussi chercher à établir des rapports amicaux avec les autres utilisateurs du hangar, de l'aérodrome, et les riverains ...

Le respect et l'écoute de ces personnes doivent prévaloir pour que notre activité puisse se dérouler en harmonie avec l'environnement local.

Article 1

Pour être autorisé à piloter un ULM du club, il faut :

- être adhérent au club et à jour de sa cotisation
- être titulaire du brevet de pilote ULM dans la classe concernée (pendulaire, multi-axes ...etc) avec la qualification RADIO ou être élève en formation avec un instructeur du club.
- être agréé par un instructeur ou le président suite à un ou plusieurs vols de contrôle en doubles commandes sur l'appareil choisi
- connaître les particularités de l'aérodrome de Vannes Meucon (LFRV)
- détenir sa propre assurance Responsabilité Civile Pilote (FFPLUM ou autre) pour participer avec son ULM personnel aux activités organisées par le club.
- Le pilote ou l'élève certifie par la signature du bulletin d'adhésion de l'année, avoir reçu un exemplaire complet du règlement intérieur, qu'il en a pris connaissance. Il s'engage à respecter toutes les consignes correspondantes ainsi que l'ensemble des réglementations applicables aux aéronefs Ultra Léger Motorisés.
- Les pilotes détenteurs d'un badge pour l'alarme des locaux d'ATC doivent se conformer à la bonne utilisation de celui-ci et informer le bureau en cas de perte.

Article 2

Aptitude au pilotage d'un appareil du club.

- La méconnaissance totale ou partielle du condensé du manuel de vol et prévol présent à bord de l'appareil interdit, de facto, l'utilisation de l'appareil.
- Le fonctionnement des équipements électroniques (radio, GPS, transpondeur) ainsi que leurs différents réglages doivent être parfaitement maîtrisés.
- Tout pilote qui n'aurait pas volé pendant deux mois, ou une période plus courte à partir de laquelle il aurait le moindre doute de la maîtrise de la machine à piloter, devra effectuer un vol de remise à niveau avec un instructeur.

R G.R CB GS

- Si le Président et/ou un instructeur considèrent qu'un pilote est insuffisamment entraîné, ils pourront lui imposer un ou plusieurs vol(s) de remise à niveau afin qu'il puisse de nouveau voler en toute sécurité.
- Dans le but de voler en sécurité, il est conseillé d'effectuer au moins un vol par mois.

Article 3

Avant tout vol, il faut :

- réserver l'avion en utilisant le logiciel NetAirClub mis à disposition et indiquer la destination et l'horaire de retour estimé
- consulter la météo et les NOTAM .
- détenir sur soi les titres aéronautiques (brevet, licence,) une carte aéronautique et son téléphone portable.
- vérifier la présence et la validité des documents de l'appareil (carte d'identification accompagnée de l'accusé de réception de déclaration d'aptitude au vol) LSA, Assurance.
- si l'ATC n'est pas en activité, vérifier la fermeture de la porte d'accès au hangar, et laisser les portes coulissantes fermées
- faire une visite pré-vol de la machine utilisée conformément au document à bord de l'appareil
- vérifier que le carburant nécessaire pour le vol est disponible dans l'ULM, et au besoin le compléter en dehors du hangar pour être en conformité avec les normes de sécurité,
- se conformer aux règles de courtoisie vis à vis des autres utilisateurs (stationnement du véhicule, fermeture du hangar, soin apporté aux autres machines ...)
- vérifier qu'il n'y a personne à proximité de la machine avant de la mettre en route et dégager immédiatement la proximité du hangar pour éviter les nuisances sonores
- se conformer aux indications de la tour de contrôle
- effectuer un « ACHEVER » au point d'attente avant décollage.

Article 4

Pendant le vol, il faut :

- respecter les principes élémentaires du vol en AERONEF NON CERTIFIE
- respecter les règles de l'air VFR et les conditions VMC
- s'interdire toute manœuvre violente et tout vol à basse altitude hors entraînement avec instructeur
- prévenir la tour de contrôle en cas de posé en campagne suite à un incident.
- Savoir utiliser le parachute (dégoupillé dès la mise en route) . La course de la poignée de déclenchement de l'ouverture est très longue.

Article 5

Dans le cadre de formations organisées par le club, il faut :

- avoir l'autorisation parentale pour les pilotes mineurs
- être licencié FFPLUM (avec assurance individuelle accident)
- être adhérent du club et à jour de ses cotisation
- se conformer aux instructions données par l'instructeur assurant la formation
- suivre la première séance d'instruction au sol pour connaître le fonctionnement de l'appareil et son environnement et l'usage du logiciel NetAirClub.

Article 6

Pour pouvoir louer une machine club, il faut :

- être adhérent
 - être breveté dans la classe concernée
 - être licencié FFPLUM et assuré
 - être autorisé à piloter la machine par l'instructeur du club (lâché club)
 - après quatre semaines sans voler, il est conseillé de faire un vol avec un instructeur, en particulier en cas d'emport passager
 - être à jour dans les paiements de vos locations.
- connaître le manuel de vol et le fonctionnement de tous les équipements de l'appareil loué.
Savoir que pour une location de plusieurs jours il sera décompté automatiquement 1h de vol par jour de semaine et 2h par jour de weekend.

CB GS

Article 7

Toute personne ayant loué une machine, doit :

- respecter les articles 2 et 3 de ce règlement
- respecter le matériel
- s'interdire de stoker du carburant dans le hangar ATC

Après le vol :

- ranger avec soin l'ULM dans le hangar à l'emplacement qui lui est réservé, ou si l'ATC est en activité, le stationner sur le parking entre les locaux et le taxiway.
- remettre en place avec soin les autres appareils qui ont pu être déplacés
- faire une visite « après vol » pour repérer et signaler tous problèmes ou anomalies
- nettoyer la machine si nécessaire (ex. pare-brise)
- remettre le cache Pitot ainsi que le cadenas de sécurité du parachute
- remplir le carnet de vol situé à bord de l'aéronef de façon lisible avec le numéro d'adhérent
- saisir correctement le vol dans le logiciel NetAirClub, avec la quantité de carburant ajouté avant ou après le vol, le numéro de vol découverte si c'est le cas, et toute anomalie constatée.

Article 8

AUCUN APPAREIL DU CLUB N'EST CERTIFIÉ.

Toute personne utilisant un aéronef de l'association ne peut décoller que s'il a pris connaissance de, et vérifié, l'état de l'appareil et qu'il n'a aucun doute sur son fonctionnement. Chaque membre du club s'engage à s'entraîner régulièrement au POSER EN CAMPAGNE à la vitesse MINIMALE (des conditions du moment) en FINALE tous volets sortis.

Article 9

Sauf à l'instruction et aux convoyage, chaque pilote est responsable et imputable des dégâts qu'il a occasionnés. Il sera contraint de payer les dépenses non couvertes par les assurances.

Article 10

Toute qualification nouvelle (radio, emport de passager, etc) doit être apposée sur la licence de pilote par la DGAC avant d'être effective .

Article 11

L'emport d'un passager doit être gratuit et la responsabilité de ses dommages éventuels est à la charge du pilote (couverte par son assurance Individuelle Accident Passager éventuellement souscrite).

Les « baptêmes » ULM du Club sont exclusivement réalisés par l'instructeur et par les pilotes du Club habilités auprès de la FFPLUM par courrier de l'instructeur ou du président. Ils doivent avoir fait un atterrissage dans les derniers 30 jours.

Les habilitations au pilotage des vols rémunérés (baptêmes) ne sont valables que pour la durée de l'année civile jusqu'au 31 décembre minuit. Elles conditionnent la validité de l'assurance RC de l'aéronef pour les vols rémunérés

Article 12

Statuts de l'Association :

Lors de son adhésion, chaque membre s'engage à avoir pris connaissance de ce règlement intérieur et des statuts de l'association, et s'engage à les respecter tant dans leur lettre que dans leur esprit.

Article 13

Tous les vols rémunérés (baptêmes ou balades dit Vol découverte) réalisés avec le matériel du club doivent être effectués conformément à l'article 11.

MAIS !

GT G.R. H GR

Le paiement doit être effectué avant le vol et la preuve de paiement (reçu) donnée au passager et laissée au sol.

Article 14

Tout manquement au règlement intérieur peut entraîner des suites disciplinaires.

Article 15

Les instructeurs non élus au bureau du club sont systématiquement convoqués aux réunions du bureau.

Article 16 : dommages matériels causés aux machines du Club

En cas de dommages causés aux appareils du club lors de leur utilisation, la répartition des frais de remise en état est établie comme suit :

Commandant de bord hors vol en instruction :

Le coût des réparations ou du remplacement de l'appareil est supporté par le club excepté le montant de la franchise en cours qui sera supporté par le commandant de bord.

Il est rappelé que :

- le non respect de la réglementation aérienne
 - l'utilisation de l'appareil club en dehors de son domaine de vol (Manuel du constructeur)
- entraînera la responsabilité totale et entière du commandant de bord.

RAPPEL: toute anomalie observée ou suspectée avant pendant et après le vol, quelle que soit sa gravité, et même si elle ne met pas en cause la sécurité des vols, doit faire l'objet d'une apposition sur le carnet de vol puis sur l'application NETAIRCLUB et doit faire immédiatement l'objet d'un compte-rendu oral direct ou par téléphone à l'un des quatre responsables suivants : président, secrétaire, trésorier, mécanicien.

Le non respect de cette procédure engage la responsabilité de son auteur dans les conséquences des dommages pouvant en résulter et l'expose à les supporter sans le soutien du club..

Article 17 : Remboursement des heures non effectuées

L'avantage de la réduction de l'achat en PACK est un engagement sur l'avenir, à la fois pour le pilote mais aussi pour le club.

Le remboursement des heures non effectuées sera étudié au cas par cas aux conditions suivantes :

- Le demandeur est-il à jour de ses cotisations ?
- Le motif de la demande est-il acceptable ?
- L'achat remonte-il au plus à l'année A-2 ?

Le temps de vol restant sera alors remboursé au tarif de l'heure de vol à l'unité en vigueur à la date du remboursement.

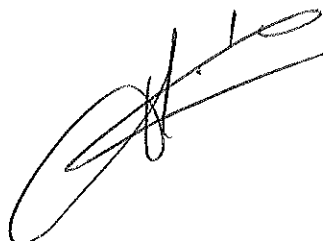
Le co Président

GAEL JAILLAIS



Le co Président

GILBERT RIO



Le Trésorier

M. P. LECLERE

La Secrétaire

Mme C. BURILLIER

