

*AÉROCLUB AIR FRANCE TOULOUSE*  
*Aérodrome de Toulouse Lasbordes*  
*4 avenue Jean-René Lagasse*  
*31130 BALMA*  
*Tél. : (33) 5 61 34 85 11*  
*E-mail : contact@acaf-toulouse.com*

## **RÈGLEMENT INTÉRIEUR**



<b>1. GÉNÉRALITÉS</b>	<b>3</b>
<b>2. UTILISATION DES INSTALLATIONS</b>	<b>3</b>
2.1 UTILISATION DU PORTAIL/PARKING AUTO	3
2.2 UTILISATION DU HANGAR/CLUB HOUSE	3
2.3 DOCUMENTATION	3
<b>3. UTILISATION DES APPAREILS</b>	<b>4</b>
3.1 GÉNÉRALITÉS	4
3.2 RÉSERVATIONS	6
3.3 RESPECT DES BUTÉES D'ENTRETIEN	6
3.4 CONSIGNES OPÉRATIONNELLES	7
3.5 AVITAILLEMENT ET TAXES D'ATTERRISSAGES	7
3.6 VOYAGES ET COMPÉTITIONS	8
3.7 VOLS D'INITIATION	8
3.8 VOLS À FRAIS PARTAGÉS ET CO-AVIONNAGE	8
<b>4. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES</b>	<b>8</b>
4.1 GESTION FINANCIÈRE	8
4.2 PROCÉDURES DISCIPLINAIRES	9
4.3 PROCÉDURES EXCEPTIONNELLES	10
4.4 MANDATS	10
<b>5. DISPOSITIONS DIVERSES</b>	<b>10</b>
5.1 MEMBRES AIR FRANCE	10
5.2 MEMBRES "ASSIMILÉS" AIR FRANCE	10
5.3 MEMBRES EXTÉRIEURS À AIR FRANCE	10
5.4 PARTENARIAT AVEC LES AUTRES AÉROCLUBS AIR FRANCE	11
5.5 MODALITÉS PARTICULIÈRES DES ÉLECTIONS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION	11
5.6 REPRÉSENTANT DU DTO	11
5.7 RESPONSABLE PÉDAGOGIQUE	11
5.8 CORRESPONDANT PRÉVENTION SÉCURITÉ	12

## **1. GÉNÉRALITÉS**

---

Les appareils sont basés sur l'aérodrome de Toulouse Lasbordes.

Les instructeurs et les membres du bureau ont toute autorité pour décider et contrôler le déroulement des vols. Les appareils ne seront utilisés qu'après homologation par les services compétents, et pour des activités ne présentant aucun caractère commercial.

Il est demandé aux membres du club ainsi qu'à leurs invités, d'avoir une tenue ainsi qu'une attitude correcte à l'occasion de tous leurs déplacements avec un avion de l'aéroclub.

Le commandant de bord est le seul responsable de la sécurité de son appareil. En cas d'incident survenu du fait d'une négligence flagrante, il sera demandé au commandant de bord le remboursement de tout ou partie des frais engagés.

Tout incident ou accident doit être immédiatement signalé aux autorités aéronautiques et/ou de gendarmerie, ainsi qu'au chef pilote ou à un des membres du bureau.

En cas d'accident, la responsabilité du commandant de bord est déterminée par l'enquête des pouvoirs publics et/ou par l'enquête judiciaire.

Toute modification du présent règlement ne peut être adoptée que conformément aux statuts.

Il est strictement interdit de fumer dans le hangar et sur le parking avion.

Il est strictement interdit de rentrer un véhicule personnel motorisé dans le hangar ou sur le parking avion.

L'accès aux installations de l'Aéroclub est interdit de 23h00 à 05h00 locales (système d'alarme actif).

## **2. UTILISATION DES INSTALLATIONS**

---

### **2.1 UTILISATION DU PORTAIL/PARKING AUTO**

L'accès dans l'enceinte de l'aéroclub se fait par un portail coulissant.

Celui-ci doit être refermé si un membre est le dernier à quitter le club.

Le stationnement des véhicules ne doit pas gêner les accès aux installations.

### **2.2 UTILISATION DU HANGAR/CLUB HOUSE**

L'accès au hangar et au club house se fait par la petite porte piétonne dont l'ouverture est commandée par une clef électronique remise à chaque membre.

En cas de perte ou sur décision du Bureau, chaque clé peut être bloquée individuellement, interdisant l'accès au hangar. En quittant les lieux, il faut refermer toutes les portes, éteindre les lumières et le chauffage.

### **2.3 DOCUMENTATION**

Les membres du club doivent prendre connaissance avant chaque vol :

- Des informations aéronautiques et générales ;
- Des informations de potentiels avion ;

- Du carnet de route ;

Les divers documents mis à la disposition des pilotes (cartes, atlas, manuels, ...etc.) sont la propriété du club et de ce fait, ne doivent pas être empruntés. Leur consultation doit se faire à l'aéroclub. Le club ne peut être astreint à la fourniture permanente, ou à la mise à jour de ces documents.

Dans tous les cas, il est de la responsabilité des pilotes de s'assurer de la validité des documents qu'ils seraient amenés à consulter dans les locaux du club, ainsi que de la présence et de la validité des documents réglementaires à bord des appareils.

Un téléphone et une connexion Internet wifi, un PC et une imprimante sont mis à la disposition des pilotes pour obtenir les informations météorologiques, les NOTAMS et informations nécessaires aux vols. Ces appareils sont strictement réservés à cet usage.

Toute modification du système informatique est interdite aux personnes non habilitées.

Les pilotes stagiaires ou brevetés sont entièrement responsables de la tenue à jour de leurs documents administratifs (carnet de vol, autorisations médicales, assurances, etc.), ainsi que de leur documentation personnelle nécessaire à la bonne exécution des vols, (cartes, atlas, manuels, etc.). Toute infraction à la législation en vigueur peut entraîner l'exclusion du club.

Dans le même sens, les pilotes stagiaires ou brevetés doivent avant chaque vol, s'informer eux-mêmes auprès des bureaux de piste des consignes et réglementations en vigueur (NOTAMS, etc.), des conditions météorologiques observées et prévues sur l'ensemble du parcours, et que les performances et limitations de l'avion utilisé soient compatibles avec le vol projeté. Concernant les données météorologiques, il est obligatoire pour tout type de vol autre que local de posséder une prévision écrite à bord de l'avion (manuscrite, imprimée ou numérique).

Sur la page d'accès à OpenFlyers et sur la page de réservation pourront figurer différentes informations opérationnelles à prendre en compte comme par exemple : Consignes temps froids, information sur le club, etc.

### **3. UTILISATION DES APPAREILS**

---

#### **3.1 GÉNÉRALITÉS**

Seuls les pilotes brevetés peuvent disposer librement des avions, sous réserve de satisfaire l'ensemble des conditions suivantes :

- être à jour de cotisation,
- être lâché sur cet avion par un instructeur de l'ACAF Toulouse,
- avoir volé depuis moins de trois mois sur l'avion réservé ou un modèle équivalent (voir précisions page suivante),
- disposer sur son compte pilote d'un crédit suffisant correspondant au moins au montant du vol envisagé,
- disposer des licences et qualifications requises pour les vols projetés en état de validité,

- avoir une licence et une assurance fédérale valide.

Il est rappelé que le non-respect des deux derniers points entraîne la déchéance de toutes les garanties souscrites par le pilote et par le club en matière d'assurance, ceci sans préjudice des sanctions que les autorités aéronautiques peuvent décider.

Tout pilote non professionnel (CPL ou ATPL) n'ayant pas volé depuis plus de trois mois ou issu d'un autre aéroclub Air France (4ACAF) est tenu d'effectuer un vol avec un instructeur de l'aéroclub, sauf accord circonstancié du Responsable Pédagogique comme dans le cas par exemple de vols effectués dans un autre cadre que l'ACAF sur la période. Il est rappelé que la législation exige un minimum de trois atterrissages et trois décollages dans les 90 derniers jours pour pouvoir embarquer des passagers. De plus, les nouveaux inscrits ne connaissant pas Toulouse Lasbordes devront avoir effectué au minimum un vol de lâché club avec instructeur.

Il est également rappelé l'obligation pour tout pilote breveté ou non de respecter la réglementation en vigueur et le manuel de vol de l'avion, ainsi que d'être dans un état physique et mental compatible avec le vol projeté en toutes circonstances.

En complément de ces obligations, tout membre breveté devra effectuer un vol en double-commande tous les douze mois glissants, sauf accord circonstancié du Responsable Pédagogique.

Les clés des appareils se trouvent dans l'armoire à clés électronique installée près du PC en salle de préparation des vols.

Conformément à la notice OpenFlyers de l'ACAF, le pilote doit se connecter à ce programme avant le vol via l'ordinateur présent en salle de préparation des vols afin de libérer la clé de l'avion, sous réserve que cela lui soit autorisé après vérification automatique par le système de ses validités. Après le vol, il devra saisir puis fermer le vol toujours via l'ordinateur du club, après avoir replacé la clé de l'avion dans l'armoire à clés.

Les pilotes stagiaires ne peuvent voler seuls qu'avec l'accord écrit d'un instructeur. Cette autorisation sera alors corroborée dans le système informatique par cet instructeur, afin que l'élève puisse retirer seul la clé.

Les temps saisis sur OpenFlyers et inscrits sur le carnet de route doivent être strictement identiques.

En cas de défaut mécanique constaté, le pilote devra consulter la Liste Minimale d'Equipements de l'avion concerné et suivre les consignes d'utilisation de cette dernière. En cas de doute, il devra obligatoirement contacter le Responsable Pédagogique, ses éventuels adjoints ou un membre du Bureau avant tout départ en vol.

En cas d'absence de membres du Bureau, le dépôt de chèques ou de courrier se fait dans la boîte aux lettres « secrétariat » située dans le hangar.

Il est de la responsabilité de chaque pilote de s'assurer avant tout vol qu'il dispose de l'ensemble des documents réglementaires requis en état de validité (documents de bords de l'avion et documents personnels). La mise à jour des validités de licence doit obligatoirement être validée par le Responsable Pédagogique ou toute autre personne autorisée par ce dernier, après transmission par le pilote d'une copie de ces documents.

Un pilote peut être interdit de vol (via un blocage de ses droits à réservation ou saisie de vol sur OpenFlyers) s'il remplit au moins une des conditions ci-après :

- solde négatif,
- aucun vol effectué sur l'avion réservé ou modèle équivalent depuis plus de trois mois,
- qualification non à jour,
- aptitude médicale non à jour.

Le non-respect des conditions d'utilisation des appareils ci-dessus énoncées peut entraîner l'exclusion du club selon les procédures prévues (cf. § 4.2).

Dans tous les cas de figure (météo, technique, humain, etc.) le doute doit profiter à la sécurité.

### 3.2 RÉSERVATIONS

Les réservations se font exclusivement sur le site OpenFlyers de l'aéroclub.

Les créneaux de réservations sont de 1 heure minimum. Ils doivent être respectés au mieux dans l'intérêt de tous. En cas d'empêchement personnel ou de retard, il est souhaitable de modifier rapidement sa réservation et de prévenir les pilotes des créneaux précédents et suivants. Il est recommandé de mentionner un contact téléphonique lors des réservations dans la case « observation ».

Un avion réservé et non utilisé dans les 30 minutes qui suivent l'heure prévue, est considéré comme disponible. En conséquence, tout pilote « non réservé », trouvant un avion non utilisé pourra en disposer librement jusqu'à la prochaine réservation.

Il est interdit de réserver plus de deux créneaux à l'avance, sauf :

- Dans le cas d'un voyage de longue durée (soumis par ailleurs à l'accord du bureau : cf. § 3.6) ;
- Dans le cadre d'une activité école.

Sur le DR400-140B, l'activité école est prioritaire jusqu'à 48h00 avant la réservation projetée.

Toute réservation est susceptible d'être annulée sans préavis par un membre du Bureau, le Responsable Pédagogique ou ses éventuels adjoints.

### 3.3 RESPECT DES BUTÉES D'ENTRETIEN

L'entretien des appareils étant assuré par une unité d'entretien agréée, les interventions techniques des pilotes sont strictement limitées aux opérations d'avitaillement, de complément d'huile, et de nettoyage des avions. Il faut noter ces compléments aussi bien sur le carnet de route que sur OpenFlyers.

Sur OpenFlyers figure pour chaque avion le potentiel restant. Il est de la responsabilité des pilotes de s'assurer avant la prise en compte de l'avion que la totalité des vols projetés permet de revenir à Toulouse Lasbordes sans dépasser cette butée.

Il est rappelé que du point de vue réglementaire, le dépassement des potentiels d'un aéronef entraîne de facto son interdiction de vol, et par suite, la déchéance de toutes

les garanties souscrites par le pilote (responsabilité civile) et par le club (assurances), ceci sans préjudice des sanctions que les autorités aéronautiques peuvent prendre à l'encontre du pilote.

Le dépassement du potentiel avion par un pilote constitue donc une faute grave, tant du point de vue du présent règlement que du point de vue réglementaire.

### 3.4 CONSIGNES OPÉRATIONNELLES

La mise en route du moteur, doit se faire à une distance raisonnable et sans risque de souffler les bâtiments et les piétons.

Il est impératif de laisser chauffer le moteur durant un temps suffisant avant le décollage (surtout en hiver), température d'huile dans l'arc vert.

L'embarquement et le débarquement des passagers doivent se faire impérativement moteur arrêté.

Il est demandé aux pilotes et à leurs passagers d'apporter le plus grand soin au matériel et aux accessoires mis à leur disposition, et notamment à la fin du vol :

- De ranger les casques dans les casiers prévus à cet effet ;
- De laver les avions à l'eau après chaque vol, et impérativement après le dernier vol de la journée, surtout en été (insectes) ;
- De signaler tout dysfonctionnement sur le carnet de route de l'avion concerné, conformément à la Liste Minimale d'Équipements. Un contact avec le Responsable Pédagogique ou un membre du Bureau devra cependant être établi si ce dysfonctionnement sort du cadre de ce document, ou en cas de doute ;
- En cas d'anomalie grave constatée lors du vol et interdisant le vol suivant, il est demandé au pilote de laisser les clés de l'avion dans l'armoire à clés et de prévenir un membre du Bureau ou le Responsable Pédagogique.

En retour de navigation vers un terrain non-équipé de balisage lumineux tel que Lasbordes, l'heure d'atterrissage maximale visée sera l'heure du coucher du soleil afin de se préserver une marge acceptable avant la nuit aéronautique.

### 3.5 AVITAILLEMENT ET TAXES D'ATTERRISSAGES

Les DR400 et le C172 utilisent exclusivement du carburant 100LL.

A Lasbordes, les avitaillements en carburant s'effectuent uniquement à la station automate Air Total située en face de l'Aéroclub Toulouse Midi-Pyrénées (ACTMP). Le règlement se fait au moyen de la carte de paiement Air Total, présente dans la sacoche de vol de chaque aéronef.

Sur les autres terrains, il est recommandé d'utiliser la carte de paiement Air Total auprès de l'avitailleur ou à l'automate si le terrain en dispose. A défaut, un règlement personnel interviendra. Dans tous les cas, il est impératif de se faire délivrer une facture précise.

En cas de règlement personnel, le club ne pourra créditer la somme engagée sur le compte du pilote que sur présentation de la facture.

En cas d'atterrissage sur un aérodrome AFIS ou contrôlé, ou en vol de nuit, il est recommandé de payer sur place la taxe d'atterrissage, ce qui évite de devoir acquitter en sus des frais de gestion et de recouvrement.

Dans tous les cas, le pilote devra mentionner lors de la fermeture de son vol sous OpenFlyers dans la case remarque les nombres et lieux des atterrissages autres qu'à Lasbordes pour le suivi des taxes d'atterrissage.

### 3.6 VOYAGES ET COMPÉTITIONS

Les appareils ne peuvent être engagés dans des rassemblements, des événements ou des compétitions officielles qu'après accord du Bureau.

Les voyages de longue durée, internationaux ou comportant des survols maritimes ne seront entrepris qu'après accord du Bureau. Les frais engagés sont à la charge de l'équipage, y compris les surcoûts carburant hors de France.

L'immobilisation d'un appareil pour plusieurs jours peut entraîner l'obligation d'un minimum d'heures de vol fixé par le Bureau en fonction des circonstances.

### 3.7 VOLS D'INITIATION

En plus des réglementations et dispositions établies par la DGAC et la FFA, tout pilote du club désirant effectuer des baptêmes de l'air devra posséder une autorisation du Représentant du DTO ou du Responsable Pédagogique, dûment mentionnée et à jour dans le programme OpenFlyers.

### 3.8 VOLS À FRAIS PARTAGÉS ET CO-AVIONNAGE

#### *Vols à frais partagés :*

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissance ou d'affinité du pilote, à savoir : le cercle de la famille, des amis ou de son aéroclub. Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser six. Doivent donc être inclus dans le partage des frais uniquement : les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes au vol entrepris.

Les coûts directs du vol sont déterminés à la fin du vol et partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol. La décision d'effectuer un vol à frais partagés appartient au pilote et à lui seul. Le pilote décide seul de retarder ou d'annuler le vol s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies. Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice dans le cadre de ce vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.

#### *Co-avionnage :*

En revanche, ne sont pas autorisés les vols à frais partagés réalisés par l'intermédiaire ou au moyen de sites Internet ouverts au grand public ou de toute autre plate-forme commerciale.



## **4. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES**

---

### **4.1 GESTION FINANCIÈRE**

Tous les membres du club doivent s'acquitter du paiement de leurs heures de vol de façon à ce que leur compte présente toujours un solde créditeur. Le compte pilote est disponible sur OpenFlyers.

L'approvisionnement du compte pilote via le paiement sécurisé par Carte Bancaire sur OpenFlyers est à privilégier. Tout autre paiement (chèque, chèque-vacance, coupon-sport...) devra être effectué via la boîte aux lettres du hangar après avoir été mentionné par le pilote dans le logiciel.

Avant un vol, il est de la responsabilité de chaque membre de vérifier que son compte présente un solde créditeur d'un montant supérieur au coût du vol envisagé. Un solde négatif entraînera une interdiction de vol par un blocage OpenFlyers.

Après deux relances restées infructueuses, le Bureau pourra prononcer l'exclusion d'un pilote dont le compte présente un solde débiteur, sans préjudice des sommes dues, et des éventuelles procédures contentieuses.

Lors de voyages en métropole ou à l'étranger, les pilotes ont à leur charge les diverses taxes et frais de stationnement. Ne sont remboursés par le club que les frais de lubrifiants et de carburant. Si une intervention technique est nécessaire dans une escale, elle ne sera effectuée qu'après accord du Bureau, ou du Responsable Pédagogique.

Tout membre qui ne renouvelle pas son adhésion annuelle :

- doit impérativement rendre son badge magnétique ainsi que tout document ou matériel mis à sa disposition par le club,
- dispose d'un délai d'un an pour réclamer le remboursement de son solde créditeur.

### **4.2 PROCÉDURES DISCIPLINAIRES**

Toute infraction grave à la réglementation et toute mise en danger de la vie et/ou des biens d'autrui, peut conduire à l'exclusion immédiate du club, sans préjudice des sanctions prises par les autorités.

D'une manière générale, toute infraction aux règles élémentaires de sécurité telle que :

- Non-respect des règles d'emport de carburant ;
- Non-respect des règles d'emport des équipements spéciaux, lorsque ces derniers sont exigés (ex : gilets de sauvetage) ;
- Vol délibéré en conditions IMC ;
- Vol délibéré avec un équipement hors service non sujet à tolérance technique,
- Dépassement du potentiel avion ;
- Vol hors domaine de vol ;
- Tout autre événement laissé à l'appréciation du Représentant du DTO ou du Responsable Pédagogique ;

constitue une faute grave pouvant conduire à des sanctions disciplinaires au sein du club, sans préjudice des sanctions aéronautiques prises par l'autorité compétente.

Hormis les cas prévus aux §3.3 et 4.1, toute sanction ne peut être prise qu'après réunion du Conseil d'Administration et du Responsable Pédagogique, au cours de laquelle le pilote est invité à venir s'expliquer. Le cas échéant, la sanction est ensuite notifiée par écrit ou courrier électronique à l'intéressé.

Toutefois une interdiction de vol temporaire conservatoire peut être prononcée par le Représentant du DTO ou par le Responsable Pédagogique.

Les sanctions peuvent aller de l'avertissement à l'exclusion définitive, sans remboursement de cotisation au prorata temporis.

Il est demandé au pilote de parler au Représentant du DTO, au Responsable Pédagogique ou au Bureau de tout problème rencontré dès son retour de vol.

#### 4.3 PROCÉDURES EXCEPTIONNELLES

En cas de survenance d'un événement particulièrement grave, ou nécessitant une décision rapide, le Représentant du DTO peut convoquer par tout moyen approprié une réunion extraordinaire du Conseil d'Administration. Le Conseil d'Administration délibère valablement dès lors que les 2/3 de ses membres sont présents ou représentés.

Les décisions prises dans ce cadre font l'objet d'un compte-rendu porté à la connaissance des membres par voie d'affichage, courrier et/ou courriel.

Dès lors que ces décisions ne sont contraires ni aux statuts, ni au présent règlement, elles sont opposables à tout membre du club.

#### 4.4 MANDATS

Un membre du Conseil d'Administration peut détenir au maximum deux mandats (en plus de son vote) lorsque le Conseil se réunit. S'il a reçu plus de deux mandats il peut, avec l'accord de l'intéressé, céder son mandat à un autre membre présent qui n'excède pas lui-même le quota maximum.

### **5. DISPOSITIONS DIVERSES**

---

#### 5.1 MEMBRES AIR FRANCE

Cette catégorie de membres est composée des personnels, en activité ou retraité, ayant un matricule Air France.

#### 5.2 MEMBRES « ASSIMILÉS » AIR FRANCE

Cette catégorie de membre Air France est composée des conjoints, des enfants, et ascendants directs des personnels Air France.

Les enfants des agents sont considérés « assimilés AF » jusqu'à leurs 25 ans.

#### 5.3 MEMBRES EXTÉRIEURS À AIR FRANCE

Conformément aux statuts, des personnes extérieures à Air France peuvent être autorisées par le Bureau.

Le Bureau est seul juge de l'acceptation ou du refus des demandes, sans qu'il soit tenu, dans ce dernier cas, de motiver ce refus.

Les membres extérieurs sont tenus d'acquitter une cotisation annuelle et un tarif des heures de vol différents de ceux des membres Air France. Les montants en sont fixés par le conseil d'administration.

Les accords d'adhésion des membres extérieurs sont prononcés pour un an.

Le Bureau se réserve le droit de refuser la réinscription sans justification.

Les membres extérieurs peuvent être élus au Conseil d'Administration conformément aux statuts.

#### 5.4 PARTENARIAT AVEC LES AUTRES AÉROCLUBS AIR FRANCE

Il est possible à tout membre AF ou assimilés d'un aéroclub Air France de voler dans n'importe lequel des aéroclubs Air France (4ACAF) sans avoir à acquitter de cotisation, sous réserve de respecter le règlement intérieur propre à chaque association.

#### 5.5 MODALITÉS PARTICULIÈRES DES ÉLECTIONS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Si le nombre de candidats obtenant la majorité absolue est supérieur aux nombres de places à pourvoir au Conseil d'Administration, alors seuls seront élus les candidats ayant le plus de voix en se limitant au nombre de places maximum stipulé dans les statuts de l'association.

Si deux candidats ont le même nombre de voix :

Un candidat Air France aura priorité sur un candidat extérieur

Entre deux candidats extérieurs ou entre deux candidats Air France : la priorité sera donnée au moins ancien dans l'association.

Si aucun candidat n'obtient la majorité absolue alors que le nombre minimal de membres du Conseil d'Administration stipulé dans les statuts n'est pas respecté, alors un second tour de scrutin sera effectué suivant les mêmes règles que le premier.

Si à l'issue du second tour, le nombre minimal de membre du Conseil d'Administration n'est toujours pas respecté, alors un troisième tour de scrutin à la majorité relative sera organisé.

#### 5.6 REPRÉSENTANT DU DTO

Le Représentant du DTO est désigné par le Conseil d'Administration dans la liste des volontaires par un vote à la majorité absolue.

Il assure le lien avec l'autorité, et à ce titre s'assure notamment :

- Du respect de la conformité aux règlements et à la déclaration du DTO,
- Du fonctionnement du SGS (politique de sécurité) du DTO,
- De la disponibilité de ressources suffisantes (moyens humains et financiers).

La fonction de Représentant du DTO est bénévole, et celui qui en a la charge doit être membre Air France.

## 5.7 RESPONSABLE PÉDAGOGIQUE

Un Responsable Pédagogique issu des instructeurs inscrits à l'aéroclub en tant que tels est élu à la majorité des voix des membres du bureau pour une durée de un an. Son mandat est reconductible. Il peut démissionner de cette fonction sans préavis par simple lettre recommandée adressée au Responsable du DTO. De même il peut être démis de ses fonctions sans préavis par un vote à la majorité du Bureau.

La fonction de Responsable Pédagogique est bénévole. Il doit être membre Air France.

Son rôle est d'assurer l'aspect administratif de l'instruction, et en particulier :

- De veiller au bon déroulement des vols et à la bonne utilisation des avions en relation avec les mécaniciens ;
- De vérifier la conformité des formations aux règlements et à la déclaration du DTO, et de superviser l'enseignement et le perfectionnement entre les instructeurs et les élèves ;
- D'être l'interlocuteur privilégié des autorités aéronautiques pour l'aéroclub, en relation avec le Représentant du DTO, pour toutes les questions de navigation aérienne ;
- De coordonner et d'assurer le suivi du Système de Gestion de la Sécurité de l'association, en relation avec le Correspondant Prévention Sécurité.

Il est habilité à prendre des décisions d'interdiction de vol et devra dans ce cas en rendre compte par écrit au Bureau.

Le Responsable Pédagogique pourra éventuellement nommer un ou plusieurs adjoints afin de le seconder dans l'application des tâches précédemment énoncées. Ce(s) dernier(s) n'aura(ont) cependant aucun devoir légal vis-à-vis de l'Autorité, et agira(ont) uniquement sous la responsabilité du Responsable Pédagogique.

## 5.8 CORRESPONDANT PRÉVENTION SÉCURITÉ

Un Correspondant Prévention Sécurité (CPS) est désigné par le Bureau, avec l'aval du Responsable Pédagogique.

Son rôle est de mettre en oeuvre la politique de sécurité du DTO. Non-déclaré à l'Autorité, contrairement aux deux fonctions précédentes, il devra notamment :

- Recueillir les rapports de sécurité des pilotes ou les aider dans leur rédaction ;
- Transmettre ces rapports à l'Autorité ou à la Fédération par les biais appropriés ;
- Définir et mettre en application toutes les mesures susceptibles d'améliorer la sécurité des opérations de l'aéroclub, en coordination avec le Responsable du DTO et le Responsable Pédagogique.

La fonction de Correspondant Prévention Sécurité est bénévole. Ce dernier peut être membre Air France, « assimilé Air France » ou extérieur à Air France.

Le présent règlement est validé en assemblée générale de l'Aéroclub Air France à Balma, le 7 septembre 2019,

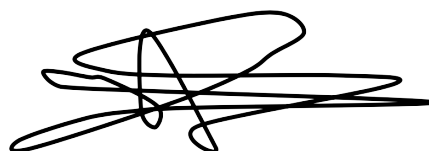
Le secrétaire

*Zana ZEGARAC*



Le représentant du DTO

*Dominique ARICKX*



#### Historique :

Mises à jour diverses, et en particulier :

- 3.1 nouvelles règles d'expérience récente
- 3.1 armoire à clés / gestion des validités Openflyers
- 3.4 Liste Minimale d'Equipements / suppression ATL
- 5.6 introduction du Représentant du DTO
- 5.7 remplacement chef-pilote par Responsable Pédagogique et mise à jour
- 5.8 introduction du CPS / Suppression responsable mécanique et informatique