

Approuvé par le Comité Directeur  
Le 05 mars 2020

- Article 1 : Objet.
- Article 2 : Esprit associatif.
- Article 3 : Obligation de l'Association.
- Article 4 : Obligation des Membres.
- Article 5 : Champ et domaines d'applications.
- Article 6 : Utilisation des installations et matériels.
- Article 7 : Règlement de sécurité en vol et au sol.
- Article 8 : Règlement des vols - Utilisation des avions et ulm.
- Article 9 : Activités aériennes particulières.
- Article 10 : Procédure d'exclusion.

Sommaire



**Règlement Interieur**  
**A.G.T.M.P**

## Article 1 : Objet.

- Le présent règlement, établi conformément à l'article 32 des statuts de A.C.T.M.P., est applicable à tous les Membres actifs, associés, affiliés et jumelés de l'Association et leur est opposable.
- Il doit permettre à chacun et à tous de bénéficier au mieux des avantages offerts par l'Aéro-Club tout en sauvegardant l'intérêt général.
- Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est consultable au secrétariat sur simple demande et sur le site Internet à l'adresse : [www.actmp.fr](http://www.actmp.fr).
- Dès lors, lesdits Membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin que ce soit, une telle méconnaissance étant irréfragablement présumée leur être imputable.

## Article 2 : Esprit associatif.

- L'Aéro-Club est une Association de gens de bonne volonté. Chaque Membre doit 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 biens et 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, le nettoyage et la rentrée des aéronefs.

## Article 3 : Obligation de l'Association.

- 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 de diligence et non des obligations de résultats.
- Des lors, la responsabilité de l'Association ou de ces Dirigeants ou préposés ne pourra, à quelques titres que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où seraient prouvés qu'ils ont commis une faute intentionnelle en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

- 6.1 L'Aéro-Club dispose un nombre d'installations et matériels qui sont :
- A - Des Avions, des ULM.
  - B - L'accueil /secrétariat (téléphone, internet, photocopieur).
  - C - Le bureau des instructeurs.
  - D - Les salles de préparation des vols (salle Pilote).
  - E - Salles de cours.
  - F - Un simulateur
  - G - Un coin café.
  - H - L'atelier de réparation mécanique et son Bureau.
  - I - Le hangar.
  - J - Les sanitaires.
  - K - Un poste d'avitaillement UL91.
  - L - Le parking avion et ses voies d'accès.
  - M - Le parking voitures.
  - N - Tout équipement et outillage concourant à la réalisation de l'objet social.

#### **Article 6 : Utilisation des installations et matériels.**

- Les dispositions du présent règlement sont applicables dans tout ce qui touche l'Aéro-Club, à chaque moment, en tout endroit, à tout sujet.

#### **Article 5 : Domaines d'applications.**

- Les obligations des Membres de l'Association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyens et diligence.
- Dès lors, les Membres de l'Association ne seront responsables dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leurs fautes avérées.

#### **Article 4 : Obligation des Membres.**

- L'Association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices Responsabilités Civiles pour chacun des aéronefs qu'elle exploite, ainsi qu'une police Responsabilité Civile Dirigeants.
- 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.

- 6.2 L'Aéro-Club gère un poste d'avitaillement de 100LL appartenant à Air Total.
- Cette liste n'est pas restrictive. Elle pourra éventuellement être réduite, étendue ou complétée.
  - Le présent règlement s'appliquera donc à ces modifications, dont les Membres seront informés.
  - D'une façon générale, ces installations et matériels, mis à la disposition de tous, doivent faire l'objet de vos soins les plus attentifs, pour limiter les coûts.
- Nous attirons tout particulièrement votre attention sur :**
- A - Le bureau d'accueil / secrétariat est géré par les Secrétares sous la responsabilité du Secrétaire Général.
- B - La salle de préparation des vols (salle Pilote).
- L'accès est autorisé aux Membres qui y trouveront des postes informatiques avec accès internet pour prendre leur rendez-vous, ainsi que la documentation nécessaire avant d'entreprendre un vol.
  - Les Membres pourront, s'ils le souhaitent, obtenir auprès du secrétariat le relevé de leur compte financier ainsi que le relevé des heures de vol.
- C - Le bureau des Instructeurs est réservé à ces derniers ainsi qu'à leurs Elèves pour les briefing. Les Instructeurs en assurent la gestion.
- D - Les salles de cours, sont ouvertes à tous.
- Leur destination principale reste cependant la préparation des vols et l'instruction des Elèves.
  - Il est donc demandé aux personnes qui y séjourneraient de respecter la tranquillité et le travail des Pilotes.
- E - Un simulateur est à la disposition des Elèves et des Pilotes brevetés : l'accès à la salle nécessite l'autorisation des Instructeurs .
- F - Le coin café est mis à disposition de tous les Membres et Pilotes de passage. Il est important qu'il reste propre.
- G - L'atelier de réparation est exclusivement réservé aux Mécaniciens. Il est sous le contrôle du Responsable de l'Unité d'Entretien.

- H - Le hangar est réservé aux avions et ulm de l'Aéro-Club, ainsi qu'aux aéronefs de passage autorisé par un Membre habilité.
- Les Membres peuvent y accéder pour effectuer les manœuvres de rentrée et de sortie des appareils. Hors de ces nécessités, il est interdit d'y séjourner.
- Les manœuvres d'appareil doivent être effectuées avec la plus grande attention et précaution sous la responsabilité du Commandant de bord.
- Les verrières ou portes des avions seront fermées mais non verrouillées, les freins seront desserrés, les caches "Pitot" et prises statiques seront mis en place ainsi que les protections du bout d'aile.
- Tout incident ayant occasionné un dégât quelconque, même mineur sera immédiatement signalé au Responsable des vols ou aux Mécaniciens. Il sera mentionné sur le carnet de route.
- Tout manquement aux points ci-dessus sera passible de sanction prononcée par le Conseil de discipline.**
- I - Les sanitaires : leur utilisation est confiée au savoir-vivre et à la correction de chacun. Leur entretien est assuré par l'A.C.T.M.P.**
- J - Les postes d'avitaillement :**
  - Pour effectuer le plein, utiliser le badge prévu à cet effet et respecter la procédure affichée sur l'automate des pompes.
  - La vente en bidon de la 100LL pour une utilisation autre que le vol moteur est strictement interdite.
  - L'essence UL91 est strictement réservée aux aéronefs d'A.C.T.M.P et à tous organismes par convention de service.
- K - Le parking des aéronefs (et ses voies d'accès):**
  - Il est accessible à pied. Sauf nécessité, il est interdit d'y séjourner.
  - Il est interdit à toute personne étrangère non accompagnée par un Membre de l'A.C.T.M.P.
  - En avion et ULM, respecter le sens d'alignement face au vent, rouler lentement (à la vitesse d'un homme au pas).

- Avoir un compte positif (min 1h00 de vol), être en règle administrativement.
  - Tout Pilote n'ayant pas volé depuis 3 mois fera un vol avec un Instructeur.
  - Avoir effectué trois décollages et trois atterrissages dans les trois derniers mois sur le type d'aéronef et disposer de la qualification associée.
  - Autorisées sur le type d'aéronef par un Instructeur de l'A.C.T.M.P. qui l'aura noté sur leurs carnets de vol.
  - Titulaires d'une licence, d'une qualification de classe (SEP terrestre) et d'un certificat médical valide conformément aux dispositions réglementaires en vigueur,
- 6.32 - Les Pilotes brevetés doivent être :**

- Ils doivent être titulaires d'un certificat médical valide , d'une déclaration de début de formation délivrée par la DGAC pour les ulm.
  - Ils sont habilités à utiliser les avions et les lamdé l'A.C.T.M.P en fonction des autorisations délivrées ( solo TdP, solo nav ) par l'Instructeur.
- 6.31 - Les Elèves :**

**6.3 - Utilisation des avions et ulm disponibles au Club.**

- Un parking est à la disposition des Membres de l'A.C.T.M.P. et des visiteurs pour stationner leur véhicule.
- L - Parking Voitures :**
- L'accès des véhicules est strictement interdit sauf dérogation accordée par Toulouse Métropole.
  - Les enfants doivent être obligatoirement tenus par la main. L'accès des enfants seuls est interdit.
  - Par sécurité, les animaux domestiques même tenus en laisse n'ont pas accès au parking.
  - Eviter de souffler les autres aéronefs parqués.
  - Ne jamais diriger le souffle de l'hélice vers les hangars.
  - Arrêter le moteur assez loin des hangars, avant de rentrer un avion.

- Le Pilote est seul responsable de la prorogation de sa licence et de la validité de sa visite médicale. Il devra signaler son renouvellement au secrétariat et au Responsable des vols.
  - Les conditions d'entraînement liées au maintien des compétences sont définies réglementairement.
  - L'Aéroclub demande qu'avant tout vol en tant que CDB, le pilote puisse attester de la réalisation du programme théorique et pratique du maintien de compétences annuel par type d'aéronef tel que défini par le Chef Pilote par année civile N pour pouvoir voler l'année suivante N+1.
  - Le pilote ne pourra réserver un vol, que s'il justifie de ce maintien de compétence annuel.
  - Les vols de contrôle de compétences peuvent être combinés avec les renouvellements, les prorogations.
  - Lors du contrôle de compétences en vol, l'item « contrôle de compétences valide » sera renseigné par le FI dans le récapitulatif du système de gestion avec la date de validité (N + 1). En cas de niveau de compétence constaté par le FI, qui dégrade la sécurité des vols, un entretien sera programmé avec le Chef Pilote ou son Adjoint afin de définir les modalités de réentraînement nécessaire avant tout vol.
- 6.33 - Recommandation importante.**
- Il est impératif pour des raisons évidentes de sécurité de lire et d'appliquer scrupuleusement dans son intégralité la **check-list**.
- 6.34 - Cotisation :**
- La cotisation à l' A.C.T.M.P est valable du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.
  - Le nouveau Membre inscrit à partir du 1<sup>er</sup> Octobre de chaque année devra acquitter 100 % de la cotisation, celle-ci sera valable jusqu'au 31 Décembre de l'année suivante (validité de 15 mois).
  - Du 1<sup>er</sup> janvier au 30 septembre, le nouveau Membre devra acquitter 100% de la cotisation pour l'année en cours.
  - Les adhésions pour de courtes durées, avec cotisations calculées au prorata temporis, ne sont pas acceptées.

- A.C.T.M.P étant affilié à la FFA et à la FFLUM, chaque Membre devra obligatoirement prendre la carte de la fédération qui le concerne.

### Article 7 : Règlement de sécurité en vol et au sol.

La plus grande prudence est recommandée aux Pilotes, qui devront se conformer à la réglementation aéronautique en vigueur.

Sont notamment interdits à tous et partout :

- A - Toute manœuvre sortant du domaine de vol, défini par le constructeur dans le manuel de vol de l'appareil.
- B - Tout vol montagne sans entraînement spécifique. Pour tout atterrissage sur altiport, le Pilote doit être titulaire de la qualification de site de l'altiport.
- C - Toute prise de terrain qui ne respecte pas la réglementation en vigueur et le tour de piste réglementaire.
- D - Tout décollage avec virage avant 500 ft par rapport au niveau du terrain de décollage.
- E - Le non respect des conditions de vol VMC, sauf pour les vols IFR.
- F - Le vol de nuit ne s'effectuant pas conformément à la réglementation en vigueur.
- G - L'emport d'animaux.
- H - L'usage des terrains privés, sans être en possession d'une autorisation écrite de l'exploitant - liste déposée à la préfecture.
- I - Avant d'entreprendre un survol maritime pour la première fois, il est impératif d'en informer le Responsable des vols

Toute faute grossière, ainsi que toute action mettant en jeu la sécurité des vols et des Personnes ou d'inobservation de ces règles par un Pilote, amènera celui-ci à comparaître devant le Conseil de Discipline du Club qui pourra décider sans appel de la suspension temporaire ou de l'interdiction définitive de vol.

- Le matériel et son entretien sont très onéreux. Il importe que chacun s'applique à respecter les consignes d'utilisation de chaque appareil, notées dans le manuel de vol ou proposées par un Instructeur.



- Le Pilote s'engage, après le dernier vol de la journée, à ranger avec soin, l'avion ou l'ULM dans le hangar.
- Il s'engage également à ranger les appareils qu'il aurait été amené à déplacer pour sortir l'aéronef choisi pour le vol.
- Si l'appareil utilisé est mouillé ou souillé extérieurement ou intérieurement, le nettoyage sera fait avant le rangement.
- Si un pilote endommage ou détruit un aéronef en raison d'un manquement aux règles de sécurité imposées par l'utilisation du dit aéronef et notamment le non respect des conditions d'utilisation ou du manuel de vol ou des règles de l'air, il pourra être condamné par un Conseil de Discipline à indemniser le Club d'une somme au maximum égale à :
  - ✓ Valeur du marché de l'aéronef avant le dommage ou la destruction.
  - ✓ Augmentée d'une indemnité d'immobilisation pour la durée d'immobilisation ou de remplacement fixée à la somme de : 20 € par jour.
  - ✓ Diminuée du montant de l'indemnité d'assurance perçue par ACTMP. Pour les aéronefs qui sont auto-assurés par ACTMP (assurance corps) l'indemnisation financière ne pourra excéder l'équivalent de 50 heures de vol.
- Il est interdit aux Pilotes privés d'emmener des passagers payants (voir réglementation).
- Tout Membre qui désire effectuer un voyage sur un des avions ou ULM du Club, devra justifier, dans les six mois qui précèdent, d'un entraînement régulier qui sera apprécié par le Responsable des vols.
- Il est interdit, de simuler l'atterrissage en campagne, en l'absence d'un Instructeur, et à plus forte raison d'y atterrir (sauf en cas de force majeure).
- Pour avoir la certitude de pouvoir disposer d'un appareil, le jour choisi, les Pilotes désirant effectuer un voyage, devront réserver l'appareil.
- Toute réservation doit comporter le nom du Commandant de bord et la destination projetée, ainsi qu'à titre indicatif le nombre de passagers prévus.

B - Remplir la documentation informatisée en vigueur, notamment la date et l'heure de retour prévue.

A - Avoir un compte créditeur.

8.2 - Le jour de l'utilisation quelque soit le type de vol envisagé (local, voyage).

8.1 - Réserve de l'appareil par internet

**Important :** Le Cdb s'assurera que le potentiel est suffisant pour entreprendre le vol projeté et que l'aéronef soit en situation **Valide**.

### Article 8 : Utilisation des avions et ULM - Règlement des vols.

- Si ces arbitres ne trouvent pas de terrain d'entente seul le Tribunal de compétence de la Haute Garonne.
- En cas de litige entre l'Aéro-Club ACTMP et un de ses Membres, n'ayant pu se résoudre par un accord amiable, les parties nommeront trois tiers comme arbitres, un pour l'Aéro-Club et un pour le Membre. et un neutre.
- Tout Pilote qui constate, lors de l'utilisation d'un aéronef une anomalie quelconque, doit la porter sur le carnet de route de cet appareil.
- Le Responsable des vols pourra également procéder à des modifications d'attributions d'appareils, si les besoins opérationnels de l'Aéro-Club l'exigent, et après en avoir avisé les intéressés.
- Les Pilotes devront indiquer avant leur départ, sur le logiciel, leur destination et la durée envisagée du voyage.
- Il est rappelé qu'un avion réservé est remis à la disposition des Membres présents sur le terrain si le Commandant de bord ne s'est pas présenté quinze minutes après l'heure de début de réservation.
- Toute annulation devra être signalée au plus tôt.
- Toute réservation d'avion de voyage non annulée sans juste motif, peut se traduire par la facturation des engagements minimum à respecter (voir § ci-dessus).
- Le Pilote utilisant un appareil pour une durée supérieure à 24h s'engage à utiliser cet appareil pour l'équivalent de 1,5 heure par jour en semaine et de 3 heures par jour en week-end.

- Le coavionnage , sous quelle forme que cela soit (wingly) n'est pas autorisé par le Club.

### Article 9 : Activités aériennes particulières.

- Dans les modalités de prise en charge de l'Instructeur s'il participe à la sortie en tant qu'Instructeur.
  - Dans les modalités de paiement.
  - Dans les modalités de voyage (commandant de bord confirmé au voyage).
  - Dans le temps.
- Ces sorties doivent être programmées :
- 8.5 - Sorties Club :**
- Si toutefois, le Pilote n'a pas pu régler ses taxes d'atterrissage , il est tenu d'informer le secrétariat. Cette disposition évitera des recherches inutiles et d'éventuelle erreurs d'imputation.
  - Taxe d'atterrissage : Elle doit être acquittée par le Pilote avant de quitter l'aérodrome.
- 8.4 - Après le vol , le Pilote s'assurera que son compte n'est pas débiteur.**
- Rendre compte au Responsable des vols ou au Mécanicien ainsi qu'au correspondant sécurité des anomalies constatées ou erreurs commises pouvant avoir une incidence sur le fonctionnement ou les organes de l'avion (exemple : atterrissage dur).
  - Remplir le carnet de route.
  - Compléter avec soin la documentation informatisée.
- 8.3 - Au retour le Pilote doit :**
- E -** En cas d'incident, prévenir sans délais l' Aéro-Club.
- D -** S'assurer que toute la documentation est à bord conformément à la réglementation en vigueur.
- C -** S'il y a un complément de carburant : porter la quantité rajoutée et le total embarqué sur le carnet de route.
- S'il y a un complément d'huile : porter la quantité rajoutée et le total embarqué sur la feuille journalière de vol.

- Seuls sont autorisés à effectuer des activités aériennes particulières tel que des vols découverte, les Pilotes nominativement désignés par le Président en accord avec le Responsable des vols et l'ensemble de la réglementation.
- Ces Pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies par la réglementation en vigueur.

**Article 10 : Procédure d'exclusion.**

En application de l'article 8 des statuts, il est convenu que la qualité de Membre de l'Association se perd par :

- Démission.
- Indignité.
- Radiation.
- Exclusion temporaire.
- Exclusion définitive.

Dans le cas ou l'Association serait amenée à engager pour un de ces Membres une des procédure ci-dessus , l'article 8 des statuts sera scrupuleusement respecté.

Le Président  
Christian BEC

