

Règlement Intérieur

Armor Aéro Passion

L'adhésion à l'association Armor Aéro Passion, association régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901, implique l'acceptation et le respect des statuts ainsi que le présent règlement intérieur.

Un exemplaire du règlement intérieur ainsi que les statuts sont disponibles et consultables sur simple demande auprès du secrétaire de l'association.

Règlement intérieur

Ce règlement intérieur a pour objectif de compléter et préciser les statuts de l'association Armor Aéro Passion et de préciser notamment les rapports entre l'association et les membres et entre les membres.

Il est établi et éventuellement modifié par le bureau de direction et est également destiné à fixer les divers points non prévus par les statuts, notamment ceux qui ont trait à l'administration interne de l'association.

1. Dispositions générales

a. Généralités

L'association Armor Aéro Passion a été créée le 12 mai 1997. Son siège social est situé à Morlaix aéroport de Morlaix-Ploujean et peut être déplacé avec l'accord du bureau. D'autres informations la concernant sont disponibles sur le site internet suivant :

www.aeropassion.fr

b. Application

Le présent règlement intérieur a été établi dans le cadre des dispositions de l'article 13 des statuts de l'association, il est applicable à tous les membres actifs de l'association. Il est opposable à tous les membres et aux organes de l'association et s'impose à eux.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur, *lequel est consultable dans les locaux de l'association et sur son site internet*. Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit.

L'esprit associatif

Armor Aéro Passion est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent 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 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, la restauration, l'entretien, les vols, les manœuvres au sol des aéronefs ainsi que l'entretien des matériels de l'association.

c. Obligations générales de l'association et de ses membres

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées comme étant de simples obligations de moyens et diligence et non des obligations de résultats.

Dès lors, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que se soit, être engagée que dans les seuls cas de cause à effet avec le dommage allégué.

L'association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

De même, toutes dégradations ou problèmes rencontrés dans l'utilisation du matériel de l'association doivent être signalés le plus rapidement au bureau qui décidera des suites à donner.

Le prêt de matériel aux membres de l'association est autorisé après accord du responsable technique, l'emprunteur assumant l'entière responsabilité de l'usage et l'entretien de celui-ci.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

Dès lors, les membres de l'association ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée.

Les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronef ou le matériel ne seront tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans la limite de la valeur déclarée et fixée par le bureau ou de la valeur d'achat du matériel confié.

Le bureau après réunion extraordinaire pourra procéder à des abattements en fonction de la circonstance des dommages.

Par exception au précédent alinéa, les membres de l'association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice, dans les cas suivants :

- non-respect des règles, lois et textes aéronautiques en vigueur et domaine de vol des appareils confiés,
- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou cause à leur instigation,
- dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissage ou l'amerrissage, d'un terrain ou d'un plan d'eau qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure,
- dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure,
- dommage subi lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques 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 drogues.

La valeur à prendre en compte dans ce cas est la plus grande des trois :

- la valeur d'achat,
- la valeur de la restauration calculée et entérinée par le bureau,
- la valeur neuve.

d. Obligations particulières de l'association et de ses membres

Il a été décidé conjointement avec l'aéroclub de Morlaix que l'association AAP n'effectue pas de formation de base pratique en vol.

2. Adhésion et cotisations

a. AAP

L'adhésion annuelle à A.A.P est valable du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année N. Après avoir versé sa cotisation annuelle, chaque membre se voit délivrer une carte d'adhérent.

Les membres adhérents doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle. Son montant, indivisible est fixé chaque année lors de l'assemblée générale. Le versement de la cotisation doit être établi par chèque à l'ordre de l'association et effectué à partir du 1^{er} octobre de l'année N-1 et au plus tard le 31 janvier de l'année N.

Toute cotisation versée à l'association est définitivement acquise. Aucun remboursement de cotisation ne peut être exigé en cas de démission, d'exclusion ou de décès d'un membre en cours d'année.

b. License Fédération Française d'Aéronautique

Armor Aéro Passion est affilié à la Fédération Française d'Aéronautique (FFA) depuis le 09 décembre 2006. De ce fait, tous membres possédant un brevet de base ou une licence de pilote privé (BB ou PPL) doivent s'acquitter de la cotisation annuelle FFA pour pouvoir voler en tant que commandant de bord sur les avions de l'association.

3. Exclusion

La qualité de membre se perd par le non paiement de la cotisation, la démission, le décès ou la radiation prononcée par le bureau.

Selon la procédure définie à l'article 7 des statuts de l'association, seuls les cas de non-respect des règles établies, attitude portant préjudice à l'association, fautes intentionnelles ou refus du paiement de la cotisation annuelle peuvent déclencher une procédure d'exclusion.

Celle-ci doit être prononcée par le bureau à une majorité simple, seulement après avoir entendu les explications du membre contre lequel une procédure d'exclusion est engagée.

La personne contre laquelle une procédure d'exclusion est engagée peut se faire assister par un membre de l'association.

Si l'exclusion est prononcée, elle sera notifiée à l'intéressé par lettre recommandée.

4. Démission

Le membre démissionnaire devra adresser sous lettre, simple ou recommandée, sa démission à un membre du bureau de l'association ou au président.

Le membre démissionnaire ne peut prétendre à aucune restitution de sa cotisation.

5. Fonctionnement de l'association

a. Le bureau

En référence à l'article 9 du statut, le bureau de direction est constitué du président, du vice-président, du trésorier, du trésorier adjoint, du secrétaire, du secrétaire adjoint.

b. Le Président

Le président d'A.A.P. est responsable de l'animation et du bon fonctionnement de l'association. Il fait respecter les règlements aéronautiques auxquels A.A.P. est assujéti ainsi que le règlement intérieur.

Il gère les relations avec les différents organismes de tutelle civils et supervise la rédaction des rapports et comptes-rendus.

Il préside et anime les réunions du bureau et de l'assemblée générale.

Il lui appartient de fixer le nombre maximum des membres de la section.

Il peut certifier toutes les pièces comptables.

Il assume le suivi de toutes les questions d'assurances.

Le président a la possibilité de déléguer auprès du secrétaire et du trésorier.

c. Le vice-président

Le vice-président assiste le président dans toutes ses fonctions. Il est son remplaçant désigné en toutes circonstances.

d. Le secrétaire

Il assure la gestion administrative d'A.A.P. : courrier, registre des membres, circulation de l'information, abonnements...

Il vérifie l'inscription de tous les membres et la validité de leurs licences et brevets.

Il rédige les comptes-rendus de réunions du bureau, de l'assemblée générale et les soumet à la signature du président.

En cas d'accident, il entreprend avec le président toutes les démarches nécessaires dans les meilleurs délais : déclaration à l'assurance, inscription dans le journal de bord d'A.A.P., message de compte-rendu, déclaration et démarches auprès de l'aviation civile et de la gendarmerie de l'air.

Le secrétaire adjoint assiste le secrétaire dans toutes ses fonctions. Il est son remplaçant désigné en toutes circonstances.

e. Le trésorier

Il est chargé de tenir à jour la comptabilité de l'association conformément aux consignes dictées par le président.

Il fait établir au profit du président et du vice-président les délégations de pouvoir sur le compte bancaire.

Il s'assure du paiement effectif des vols par les membres.

Il établit les pièces comptables.

Il réalise le suivi de tous les vols et rédige les états mensuels et annuels d'activités. Il peut se faire assister par un membre de l'association pour le suivi des vols.

Le trésorier est également chargé du suivi et de la gestion des allocations de carburant.

Le trésorier adjoint assiste le trésorier dans toutes ses fonctions. Il est son remplaçant désigné en toutes circonstances.

f. Le responsable technique

Il est responsable du maintien en état de vol des aéronefs, de leur conformité vis-à-vis des documents du constructeur et de l'exécution des opérations d'entretien selon les procédures approuvées par le Groupement de la Sécurité de l'Aviation Civile (GSAC) et les spécifications de l'UEA et des livrets d'entretien.

Il est responsable de la bonne tenue et de la rédaction des documents à caractère technique.

Il planifie et prépare les opérations d'entretien. Il peut faire appel aux compétences techniques d'entreprises pour certaines opérations particulières, en accord avec les spécifications d'entretien défini dans le fascicule de l'UEA N° 18.

Le responsable technique dirige l'équipe technique, forme les nouveaux mécaniciens et s'assure de leur qualification pour les présenter au GSAC.

Il est responsable de l'A.P.R.S. mais peut, avec accord du GSAC, déléguer celle-ci.

Il peut à tout moment déclencher un vol technique ou de contrôle, une inspection ou suspendre l'aéronef de vol dès qu'un élément technique présente un état critique ou que la sécurité pourra être compromise. Il

rend compte au bureau des investigations.

Le responsable technique doit informer et présenter au président ou au bureau de l'association tous les documents et correspondances à caractère technique.

6. Gestion financière

L'association possède son propre compte courant auprès du CMB de Landerneau. Avec l'accord du bureau, d'autres comptes peuvent être ouverts en cas de besoin particulier.

L'association possède un Livret bleu auprès du CMB de Morlaix.

La comptabilité est tenue par le trésorier d'A.A.P. selon les consignes du président.

Le trésorier rend compte de sa gestion, soumet le bilan de l'année et expose le bilan prévisionnel à l'approbation du conseil d'administration.

L'écriture comptable peut être sous-traitée. Le sous-traitant est présenté et entériné par le conseil d'administration.

Par ailleurs un état des comptes peut être demandé auprès du trésorier par tous les membres du bureau à chaque fois qu'il juge la situation nécessaire.

Les modalités de retrait d'argent sont établies par le conseil d'administration.

Il a été décidé que :

- Utilisation des chèquiers :

Une liste est établie et transmise au CMB. Cette liste est décidée et entérinée par le CA. Son établissement et sa tenue sont de la responsabilité du président ou du trésorier.

- Feuille utilisation chèques :

Elle est adressée tous les mois avec les factures associées par l'utilisateur d'un ou des chèquiers. L'utilisateur est responsable de la tenue à jour de cette feuille.

Le bureau pourra prendre toutes les mesures conservatoires en cas de manquement grave ou répétés.

Certification des pièces comptable : Président ou trésorier, trésorier adjoint ou personne mandatée par le président.

7. Achat d'aéronef

- a. Achat par des membres et mise à disposition d'AAP

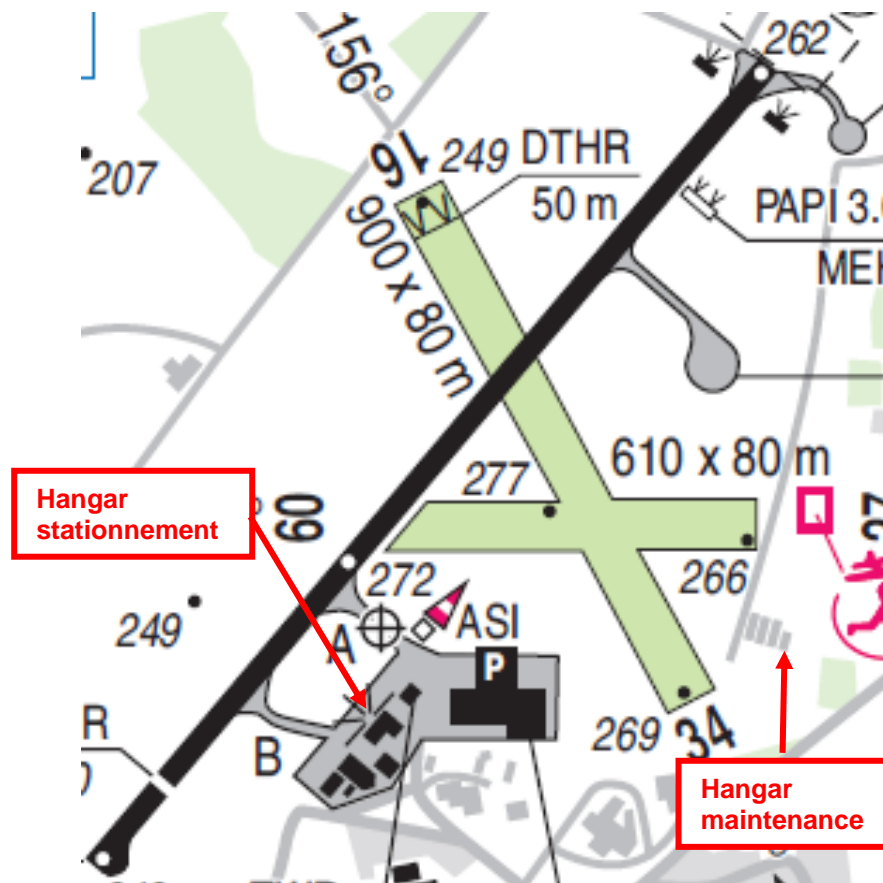
Rédaction réservée

- b. Achat par l'association

L'achat d'un avion par l'association est décidé par le bureau à l'issu d'un vote à main levée et à la majorité.

8. Fonctionnement

- a. Infrastructure



A.A.P utilise deux hangars situés sur le terrain de l'aéroport de Morlaix-Ploujean pour le stationnement et l'entretien de ses aéronefs.

L'utilisation des locaux et le bon usage des matériels appartenant à l'association Armor Aéro Passion ainsi que l'entretien de ceux-ci est de la responsabilité de chaque membre.

Du fait de la spécificité des matériels aéronautiques et des produits

nécessaires à l'entretien de ceci, il est interdit de fumer dans nos locaux techniques.

Tous les travaux indispensables pouvant produire un dégagement de chaleur ou des étincelles doivent être entourés des précautions nécessaires (extincteur....).

Du fait du caractère potentiellement dangereux et toxique des produits qui y sont entreposés, l'accès à la soute à ingrédients doit être limité aux besoins strictement indispensables à l'accomplissement des diverses activités liées à la mise en œuvre des aéronefs. Il est rigoureusement interdit d'introduire un appareil à feu nu ou de fumer dans ce local.

Une attention particulière doit être portée sur l'utilisation des matériels et outillages appartenant ou non à l'association.

b. Principes généraux d'utilisation des aéronefs

La réalisation d'un vol implique les conditions préalables suivantes :

- inscriptions à l'association Armor Aéro Passion et à la FFA en cours de validité,
- licence de pilote privé ou professionnel en cours de validité,
- être médicalement apte,
- pilote lâché sur le type d'aéronef,
- parfaite disponibilité de l'avion,
- météo compatible avec les règles de vol VFR.

Par ailleurs, tout pilote qui n'a eu aucune activité en aéro-club dans les trois derniers mois doit effectuer un vol de reprise en main avec un pilote instructeur avant d'effectuer un vol solo. Pour mémoire, cette règle ne se substitue pas à la réglementation en vigueur, en ce qui concerne les conditions d'expérience récente nécessaires pour l'emport de passagers.

En outre, pour une période sans activité inférieure à 3 mois, chaque pilote a le devoir d'évaluer son propre niveau d'entraînement et de s'imposer les séances de remise à niveau nécessaires, avec ou sans le concours d'un instructeur. Dans ce domaine, il est fait appel en premier lieu au sens des responsabilités de chacun.

Tout nouveau membre de l'association, quelle que soit sa position aéronautique, est soumis à un test d'évaluation par un pilote instructeur de l'association.

S'il le juge nécessaire, un pilote instructeur habilité désigné par le chef pilote ou le président, soumettra par ailleurs à un vol de contrôle les

pilotes lui paraissant avoir une pratique insuffisante, ou manquant de sûreté, ou ayant enfreint une règle aérienne. Il pourra en outre interdire l'utilisation d'un avion à un pilote qui ne semble pas en mesure ou en état d'assurer la fonction de pilote ou de mener à bien un vol en sécurité.

La décision de « lâcher » sur un modèle d'avion, un pilote breveté, appartient exclusivement à l'instructeur responsable du suivi ou du contrôle de l'intéressé.

Le responsable de l'instruction ne « lâchera » un stagiaire ou un pilote breveté qu'après avoir effectué les contrôles théoriques et pratiques nécessaires, dont notamment, les points les plus importants du manuel de vol de l'avion concerné, ainsi que les consignes en vigueur d'utilisation du terrain de Morlaix.

L'attention des pilotes est particulièrement attirée sur le fait que l'inapplication des règles de la circulation aérienne et des règles d'usage telles que hauteur de survol, utilisation de l'avion hors du domaine de vol, etc., engage leur responsabilité et peut être une cause d'exclusion de la garantie offerte par les assurances souscrites par l'association et couvrant sa responsabilité civile.

Toute action qui aura compromis la sécurité en vol ou au sol sera étudiée par le bureau qui demandera l'avis du conseil d'administration pour une sanction pouvant aller jusqu'à la radiation, sans présager du remboursement financier des dommages et des frais occasionnés.

c. Prise en charge d'un avion

La prise en charge d'un aéronef par un membre de l'association est soumise aux opérations préalables suivantes :

- vérification du compte pilote : aucun avion ne peut être pris en charge par un pilote dont le compte est négatif,
- vérification de la documentation embarquée,
- consultation des observations éventuellement portées sur le livret de route,

Tout pilote entreprenant un voyage (navigation) doit se munir préalablement, conformément à la réglementation en vigueur (points cités pour mémoire) :

- des informations météo les plus récentes à l'heure du départ,
- des cartes et Notam relatifs aux terrains et zones concernés par le vol,

Le pilote est responsable de la préparation de l'avion, en particulier tout ce qui ressort de la préparation du vol et conformément à la

réglementation en vigueur (points cités pour mémoire) :

- de la purge des réservoirs (toutes les semaines),
- de la vérification du niveau d'huile (à compléter si nécessaire, en utilisant strictement l'huile spécifique à chaque avion),
- **de la vérification de l'autonomie nécessaire pour le vol et de l'avitaillement,**
- du devis de masse et de centrage,
- de la présence des documents,
- de la visite pré-vol extérieure et intérieure,
- de vérifier la propreté de l'avion : absence de boue, glace ou neige, de la vérification des mentions figurant au carnet de route (dernier avitaillement, approbation pour remise en service....).

d. Restitution de l'aéronef

Au retour du vol, le pilote est responsable de :

- la propreté intérieure de l'avion (effets personnels, papiers, objets divers, etc.),
- le nettoyage extérieur (projections de terre, pare-brise et bords d'attaque) : à l'issue d'un survol maritime, ou en fonction de l'état de surface de l'aéronef, le pilote devra procéder à un rinçage à l'eau douce de l'aéronef en veillant tout particulièrement à protéger les prises statiques et dynamiques sans oublier de les libérer à l'issue. De même le nettoyage des projections de boue et d'herbe sous l'avion est plus facile lorsqu'elles sont fraîches et évitent d'abîmer les peintures,
- la mise en place des caches et protections,
- le blocage des commandes (sauf MS880B), mise en place de cales de roues et attache de l'avion le cas échéant (notoirement en cas de parking en extérieur ou sur un terrain extérieur),
- le report des informations relatives au vol sur le carnet de route conformément à la réglementation en vigueur,
- la remise de l'avion à l'intérieur du hangar, en s'assurant impérativement de concours utiles à la préservation des aéronefs.

Temps de vol :

Le temps de vol est décompté dès que l'aéronef se déplace par ces propres moyens. Le temps de chauffage moteur n'est pas décompté.

Il est de la responsabilité du CDB de vérifier le temps noté sur le carnet de route.

e. Règle d'utilisation d'un l'aéronef au cours d'un voyage

Pour tout voyage, il est demandé au pilote un minimum de 2 heures par jour pour un vol sur un week end (2 jours) et un minimum d'1 heure par jour pour chaque jour supplémentaire.

En voyage, le pilote emprunteur est tenu :

- d'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais,
- de payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais supplémentaires lui seront décomptés,
- de s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même il en supportera les frais.

En cas de retard ou d'immobilisation imprévue de l'aéronef au cours d'un voyage, le pilote est tenu d'informer par téléphone un membre du bureau du motif de l'immobilisation et de la durée estimée de celle-ci.

f. Irrégularité et problème techniques

En cas d'irrégularité technique ou de problème technique il est de la responsabilité du pilote commandant de bord de signaler la nature du problème. Celui-ci s'attache en premier lieu au retour sur le terrain de départ ou déroutement en toute sécurité.

Si la navigabilité ou le défaut constaté est de nature diminuer la sécurité des vols le CDB doit arrêter la machine de vol en apposant sur le tableau de bord le panneau rouge prévu à cet effet. Il consigne brièvement la ou les pannes constatées dans le carnet de route qu'il laisse ainsi que les clés magnétos sur le bureau de l'association.

La sécurité des vols est obligatoirement impacté lorsque les parties suivantes sont incriminées tel que commandes de vol, moteur, carburant, instruments moteur ou conduite machine problème de freinage....etc. Cette liste n'est pas exhaustive.

Il prévient ensuite par téléphone le Président, à défaut le chef pilote, et le mécanicien par l'intermédiaire du logiciel de réservation avion ou par téléphone en cas de défaut de celui-ci (les numéros sont consignés au bureau de l'association).

La remise en vol ainsi que les vols à caractères techniques sont du ressort du responsable technique.

Le chef pilote ou le président désigne le pilote chargé du vol de contrôle.

9. Utilisation du CAP 10B N°30

Le CAP 10 est un appareil permettant l'entraînement à la voltige élémentaire et avancée ainsi que la préparation aux différentes compétitions. L'utilisateur s'attachera à suivre parfaitement les consignes et les limitations concernant le domaine de vol. Afin de faciliter ce suivi, l'appareil est équipé d'un accéléromètre auditif enregistreur.

L'accéléromètre auditif enregistreur permet une anticipation et une prévention sur le dépassement du facteur de charge. Cet instrument est un moyen de prévention, il ne doit pas être utilisé comme un instrument de pilotage.

La plage d'utilisation est contrôlée par un accéléromètre classique.

Avant tout vol, chaque commandant de bord doit prendre connaissance et connaître le domaine d'utilisation du CAP 10B. Il est rappelé que les valeurs ci-dessous ne doivent être dépassées sous aucun prétexte. L'inobservation de ces consignes est lourde de conséquences (endommagement irréversible des structures) et provoque systématiquement des opérations de contrôle lourdes et coûteuses en temps et main d'œuvre.

➤ limites impératives d'utilisation :

- **vol avec deux personnes à bord : -3G à 4,3G**
- **vol Solo : -3G à 5G**
- **limitation de la vitesse des manœuvres de déclenchées positives et négatives, ne jamais dépasser 160 Km/h (86kt)**

Pour chaque vol le facteur de charge, la masse au décollage ainsi que le numéro du vol correspondant sur l'accéléromètre électronique doivent être reportés sur le carnet de route. Toute indication erronée ou fautive entraînera la radiation immédiate et définitive du membre concerné et la totalité des frais de réparation et des indemnités pour immobilisation leur seront imputées.

Toute utilisation délibérée HORS DOMAINE sera considérée comme une faute grave qui entraînera le paiement intégral des frais de réparation, des indemnités pour immobilisation et la radiation immédiate et définitive du membre concerné.

Il est interdit à tout pilote ayant un certain de degré de qualification voltige d'effectuer en solo des figures d'une qualification supérieure. Tout manquement constaté entraînera la radiation immédiate du membre concerné.

Les Vols de baptême en voltige sont interdits.

a. Instruction voltige au sein d'AAP

Sont habilités à effectuer des vols d'instructions sur le CAP10B n°30 les pilotes désignés en annexe.

Tous les instructeurs doivent être membre de l'association et à jour de leur cotisation.

Les instructeurs doivent souscrire une assurance instruction auprès de l'organisme de leur choix.

b. Emport de passager en voltige

1^{er} cycle ou voltige élémentaire : Commandant de bord en place gauche et passager membre AAP obligatoire. Le lâché emport pax comprend un vol avec le chef pilote de l'association ou un instructeur. Il rappellera les règles d'emport en général et les modalités d'emport de l'association.

Tout manquement constaté entraînera la mise à pied du membre concerné.

2^{ème} cycle ou voltige avancée : emport libre

c. Emport de passager en utilitaire

L'emport de passager sur CAP10 pour un vol utilitaire est possible pour tous les pilotes lâchés. Pour mémoire, cette règle ne se substitue pas à la réglementation en vigueur, en ce qui concerne les conditions d'expérience récente nécessaires pour l'emport de passagers.

10. Utilisation du DHC 1 CHIPMUNK

a. Lâché machine et formation

Les vols d'instruction en vue du lâché machine sont effectués par un pilote instructeur.

L'expérience minimale pour être lâché Chipmunk est de **140** hdv. Les personnes n'ayant pas ces minimas et/ou peu d'expérience sur train classique feront l'objet d'un complément de formation décidé par le chef pilote.

En cas d'interruption de vol sur l'aéronef de plus de 90 jours il est nécessaire d'effectuer 3 atterrissages avec un instructeur en place arrière avant d'entreprendre un vol en tant que commandant de bord et un briefing complet couvrant les différents points importants concernant l'opération de l'aéronef.

La formation doit comprendre une instruction complète sur la machine, son fonctionnement, ses limitations, sa mise en œuvre. Le vol de lâché a pour objectif de vérifier que la personne opère l'aéronef en toute sécurité.

b. Pratique de la voltige

Seuls les pilotes aptes à la voltige avancée ou 2^{ème} cycle sont autorisés à pratiquer la voltige.

De plus, la voltige de base ne sera pas pratiquée qu'avant un vol ou plusieurs vol de contrôle ne soit effectué par un instructeur voltige. La voltige impose un parachute pour chaque membre d'équipage.

Il est à noter les capacités limitées de cet avion à la voltige basique et, compte tenu de l'âge de la machine les pilotes veilleront à respecter un facteur de charge maximum de +3,5g en évolutions en proscrivant les facteurs de charge négatifs risquant d'endommager le moteur.

c. Règle d'emport de passager

Cet appareil vole sous le régime du CNRAC, par conséquent, en référence à l'article 15 de l'Arrêté du 21 septembre 1998 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection, seuls les membres d'AAP ayant participé aux tâches de maintien de l'aptitude en vol ou chargées de l'assistance au sol lors de convoyage sont autorisés à participer au vol.

11. Mises à disposition d'un avion d'AAP

L'association peut mettre à disposition l'un de ses appareils en conformité avec les statuts et le présent règlement intérieur.

Cette mise à disposition fait l'objet d'un contrat entre l'association et la nouvelle antenne ainsi créée.

Les modalités de « lâcher » sur l'appareil sont notifiées dans le contrat de mise à disposition.

12. Activités aériennes particulières

a. Vols en formation

Les vols en formation au sein d'AAP sont effectués par des pilotes possédant une expérience de ce type de vol. Néanmoins, certains membres peuvent être lâchés « formation » par les instructeurs « FORM » d'AAP. Le chef pilote désigne les instructeurs et pilotes habilités FORM.

b. Présentation en meeting

Le programme de présentation de chaque appareil doit être avalisé par le président et le chef pilote.

Les présentations en meetings sont effectuées par les personnes avec mention voltige avancée et négative

Sont désignés pour présenter en meeting les pilotes dont le nom figure en annexe

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités et les textes réglementaires en vigueur.

13. Carburant :

Emport minimum :

1h00 de vol pour vol local.

L'autonomie de l'appareil est de la responsabilité du commandant de bord. L'association demande que dès le retour du vol si la jauge indique 50% ou moins, un complément de carburant doit être impérativement effectué.

Consigne suivantes :

- MS 880 : plein complet après vol (attention réservoir en interconnexion pas plus de 90 litres max, évite la condensation dans les réservoirs).
- DH-1C : Plein obligatoire avant d'hangarer l'avion (réservoir souple demandant à être toujours au contact du carburant, risque de dessèchement).
- Cap 10 : Complément en fonction du vol suivant (attention poids et réservoir avant uniquement pour un vol de voltige) Complément impératif après le dernier vol, évite la condensation dans le réservoir).
- MS 760 : à l'appréciation du CDB, consigne non applicable

Le plein en carburant des aéronefs fait l'objet d'un bon de livraison ou ticket. Le commandant de bord doit vérifier la quantité délivrée et inscrire son nom lisiblement sur le bon et le signer.

Il doit inscrire le plein sur le carnet de route de l'avion et conserver le ticket dans le porte-carte du carnet de route. Le paiement du carburant s'effectue à l'aide de la carte carburant de l'association propre à chaque avion.

Le code de la carte carburant ne doit en aucun cas être divulgué à une personne ne faisant pas partie de l'association AAP. Dans le cas contraire les sommes engagées seraient de la responsabilité du membre ayant commis cette infraction.

Les pleins effectués sur un terrain extérieur sans l'utilisation de ce moyen de paiement sont à la charge du pilote. Ils seront remboursés sur présentation de la facture

14. Couverture des risques- Assurances

Les membres du bureau de direction d'Armor Aéro Passion souscriront toutes les assurances qu'ils jugeront utile pour garantir leur responsabilité civile ou pour d'autres cas éventuellement.

Les contrats souscrits sont à la disposition des membres de l'association pour leur information.

Le président est mandaté pour toutes les souscriptions décidées par le bureau.

a. Adhérents

La licence FFA couvre les risques de décès et d'invalidité encourus par le licencié dans le cadre de l'activité aérienne, en vol et au sol déclaré pilote privé, pilote professionnel ou instructeur.

Une police d'assurance « Responsabilité civile Général » au profit des dirigeants est souscrite.

Chaque adhérent est libre de contracter une assurance complémentaire s'il le souhaite

b. Assurances des infrastructures

Une police d'assurance pour le hangar AAP est souscrite.

c. Assurances des aéronefs

Chaque avion possède une police d'assurance en Responsabilité Civile. Chaque pilote doit s'assurer avant de débiter tout vol de la validité de l'assurance RC de l'avion sur lequel le vol est entrepris.

Sur décision du bureau une assurance corps peut être souscrite.

d. Assurances UEA Responsabilité Civile

Une police d'assurance «Responsabilité civile U.E.A» est souscrite.

Le bureau peut souscrire s'il le juge nécessaire une assurance pour des activités particulières (JPO, rassemblement....etc).

Règlement intérieur **approuvé par l'assemblée générale en date du :**

12 mars 2005 et modifié par le Bureau de l'association Armor Aéro Passion en date du 16 février 2010

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'J.M. Laporte', written over a horizontal line.

Président A.A.P
Jean-Michel Laporte

ANNEXES

Annexe article 11-a

Sont habilités à effectuer des vols d'instructions voltige sur le cap 10b n°30 et FI(A) avec aptitude à la voltige avancée :

Grégory Cellier, Maxime Dumond

A des fins de stages, des instructeurs extérieurs qualifiés pourront sur décision du président ou du chef pilote effectuer des vols d'instructions.

Annexe article 14-b

Sont désignés pour présenter en meeting les pilotes dont le nom figure en annexe

Cap 10 N°30 : JM Laporte, Greg Cellier, Maxime Dumond

Chipmunk N°86 : JM Laporte et Gregory Cellier

MS 760 : JM Laporte, **George Toussaint**

Tous ces pilotes sont aptes à effectuer les présentations en vol en formation en appliquant les règles de base et briefing commun avant vol.

Instructeurs aptes à enseigner le vol en formation : Greg Cellier, Maxime Dumond