



## Règlement d'Ordre Intérieur

Par le paiement de la cotisation, le membre déclare connaître et accepter le règlement d'ordre intérieur de l'Aéroclub Mons-Borinage et d'avoir une bonne connaissance du manuel DTO.

### DÉCLARATION DE POLITIQUE DE SÉCURITÉ

Le DTO s'efforce de garantir que ses activités de formation aéronautique se déroulent de la manière la plus sûre possible. Cela signifie voler avec un avion en état de navigabilité exploité par des aviateurs compétents après une bonne préparation au vol. De plus, le DTO respecte toutes les réglementations aériennes applicables afin de limiter au maximum les risques inhérents au vol.

L'objectif est de minimiser les incidents et les accidents, et c'est pourquoi le DTO encourage une connaissance croissante de la sécurité aérienne parmi ses membres et son personnel, ainsi qu'un environnement dans lequel la sécurité est prioritaire. Le DTO déploie toutes les ressources nécessaires pour y parvenir.

Le comité de l'Aéroclub veille à ce que tous les membres du DTO, pilotes, étudiants et personnel, cherchent systématiquement et continuellement à s'améliorer en matière de sécurité.

### JUST CULTURE

Une partie importante de la politique de sécurité du DTO est la promotion de la «JUST CULTURE» au sein de l'organisation, ce qui signifie que les leçons tirées des incidents et des accidents, ainsi que le signalement honnête des erreurs, sont considérés comme des opportunités d'accroître la sécurité de ses activités aériennes.

Lors de l'analyse des incidents, l'identification de la cause de l'incident doit être le point focal et non l'individu. Cela permet d'identifier et de corriger la cause et d'éviter que le même incident ne se reproduise. La question de la culpabilité n'est donc pertinente que s'il existe des indices d'un comportement négligent et imprudent. Le représentant du DTO prend des mesures fermes contre les violations délibérées de la législation et de la réglementation aéronautique.

### IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES RISQUES

Afin de tirer des leçons des incidents, il est nécessaire que les incidents soient signalés. Le DTO exhorte tous ses membres et titulaires de postes à signaler les dangers identifiés et garantit l'anonymat de la personne déposant le rapport.

Le DTO publie les résultats de toutes les enquêtes sur les incidents et les dangers identifiés, ainsi que les mesures prises, pour le bénéfice de tous. De plus, le DTO présente ces résultats lors de réunions régulières liées à la sécurité. Un environnement sûr est créé par tous !

### **Conditions pour utiliser les avions.**

#### Art.1

Etre titulaire :

- d'une licence européenne de pilote en ordre de validité, ou
- d'une validation EASA de licence étrangère en ordre de validité, ou
- d'avoir l'accord d'un instructeur, inscrit dans son carnet de vol, en cas de vol solo.

#### Art.2

Avoir le certificat médical et les qualifications requises en ordre de validité, sauf sous régime d'apprentissage accompagné d'un moniteur.

#### Art.3

Etre en ordre de cotisation.

Avoir versé auprès des comptes de l'ACMB la provision effective prévue par le OA.

N'être sous aucune interdiction de vol d'une quelconque autorité.

#### Art.4

Etre complètement au courant du "pilot Manual" concernant l'emploi pratique de l'avion concerné.

#### Art.5

Avoir été reconnu apte par l'instructeur du club désigné à cet effet, à piloter le type d'avion que l'on désire utiliser.

#### Art.6

Pour tout vol rendant l'avion indisponible pendant plus de 6 heures, il faut être pilote titulaire d'au moins d'une licence de pilote privé et prévenir le responsable "Planning réservation" du club.

#### Art.7

Pour pouvoir disposer d'un avion plus de 24 h, le pilote doit justifier avoir plus de 12 h de vol sur les avions du club endéans les 12 derniers mois, dont 5 h sur l'avion désiré, et avoir l'accord du responsable Planning.

#### Art.8

Le délai de paiement des factures n'excédera pas 30 jours. Toute réclamation concernant celles-ci doit être faite endéans les huit jours après réception, auprès du trésorier.

#### Art.9

Une interdiction d'utiliser le matériel de l'Aéroclub Mons-Borinage peut être signifiée par le Président, le responsable-gestionnaire du Club ou le chef-instructeur. Tout recours concernant une éventuelle interdiction doit être adressé au Président, qui en référera à l'Organe d'Administration.

#### **Conditions générales de location.**

#### Art.10

Tous les avions sont assurés en RC tiers transportés et non transportés suivant les conditions légales.

Les avions du club ont une assurance corps, avec une franchise de 1500 €. Le rachat de cette franchise fait partie de la cotisation annuelle, mais elle peut rester dûe par le pilote fautif par décision de l'Organe d'Administration, lorsque les dégâts sont une conséquence d'une manœuvre imprudente, d'une négligence, d'un manquement aux règles de sécurité de la part du pilote.

Les avions gérés par le club mais n'appartenant pas au club peuvent avoir des conditions « assurance corps » différentes. Le pilote est prié de se renseigner auprès du propriétaire de l'avion, et en accepte les conditions.

#### Art.11

La durée du vol est calculée en fonction de l'indicateur horaire installé dans chaque appareil. En cas de non fonctionnement ou d'absence d'un tel compteur, c'est le RPM augmenté de 15% qui sert de référence. Sauf avis contraire du trésorier.

#### Art.12

Les frais de handling et taxes d'atterrissage sur l'aérodrome de base sont prises en charge par le pilote ou l'élève-pilote.

#### Art.13

Le pilote prend à sa charge les taxes d'atterrissage et de balisage ainsi que les taxes de parking ou de garage imposées sur les aérodromes visités.

Si un avitaillement en essence ou en huile est nécessaire hors de l'aérodrome de base, le pilote remettra la facture y afférente au trésorier, condition sine qua non pour permettre un remboursement.

Ce dernier se fera au prix plafonné au prix du litre en cours à St-Ghislain. Si la TVA n'est pas récupérable, le prix de référence est le prix HTVA.

#### Art.14

Les réservations des avions se font par le programme ACMB « réservation on line ». **Un avion ne peut être emprunté que si la réservation a été introduite au préalable dans ce programme.** Si Internet est indisponible, l'appel au GSM du club (N°0495/238666) est requis en remplacement.

Une priorité absolue est donnée, même si une autre réservation a été faite au préalable, à l'élève pour un examen pratique et au technicien pour une intervention technique. C'est le responsable du planning qui interviendra au niveau des réservations « on line ».

Le temps de réservation d'un avion doit se rapprocher le plus du temps réel d'occupation de l'avion. Toute réservation exagérée par rapport au temps d'occupation de l'avion peut entraîner des indemnités financières, décidées par l'Organe d'Administration

Art.15

Excepté pour raison de conditions météo ou cas de force majeure, toute réservation peut être annulée en respectant un préavis d'au moins 24 h.

**Mais tout vol annulé doit être annulé dans le programme de réservation « on line »** avant l'heure du début de réservation. Le non-respect de cette règle peut entraîner des indemnités financières. L'Organe d'Administration jugera l'opportunité et le montant de l'indemnité, suivant le cas.

Art.16

En cas d'absence de la personne ayant effectué la réservation et sans nouvelle de sa part, la réservation cesse d'être effective **15 min.** après l'heure prévue.

Le responsable du planning pourra annuler la réservation effectuée dans le programme « on line ».

Des récidives d'annulation abusive ou sans motif peut entraîner des indemnités financières, que l'Organe d'Administration jugera opportunes.

Art.17

La durée totale du vol est toujours facturée au pilote-commandant de bord qui, lui seul, est responsable du paiement de la facture, sauf si accord autre du trésorier.

### **Obligations du Pilote**

Art.18

Tout pilote doit se conformer aux règles générales de la circulation aérienne, aux règlements propres à l'aérodrome de St-Ghislain ainsi qu'aux aérodromes fréquentés.

Tout pilote s'engage à respecter scrupuleusement les règles et procédures d'opérations imposées par le club.

Art.19

Les pilotes sont tenus d'inscrire après chaque vol, la durée de ce vol dans le carnet de route de l'appareil, et ce en fonction de ce qui est prévu à l'article 11 du présent règlement.

Il incombe au pilote de vérifier, avant d'entreprendre son vol, que l'indice du compteur repris dans le carnet de route correspond à l'indice affiché au compteur de l'avion; toute anomalie doit être signalée dans le carnet et communiquée sans tarder au responsable-gestionnaire. **Toute absence de remarque suppose que le pilote accepte les indices précédents.**

Art.20

Tout pilote doit s'assurer avant de partir avec un avion que les documents obligatoires se trouvent à bord, et que ceux-ci ne sont pas périmés.

Art.21

Avant tout vol, il incombe au pilote de vérifier que les temps d'entretien cellule et moteur ne sont pas atteints ; l'indice horaire de l'entretien suivant est indiqué dans le carnet de l'avion. Le dépassement du temps d'entretien peut être autorisé par le mécanicien agréé du club ou le chef-instructeur.

Art.22

Lorsqu'un pilote signale une défectuosité dans le fonctionnement d'un avion, aucun autre pilote ne peut utiliser cet appareil sans essai préalable et/ou approbation d'un instructeur ou du mécanicien agréé par le club.

Art.23

Pour les déplacements à l'étranger, le pilote est responsable des formalités douanières prescrites. Toute amende suite à une irrégularité douanière incombe au pilote.

Art.24

Le pilote est responsable de toute immobilisation de l'avion sur un autre terrain que l'aérodrome de base, suite à un manquement à une quelconque prescription légale. Les amendes éventuelles, les indemnités d'immobilisation, les frais de convoyage ou tout autre frais lui incomberont.

Art.25

Un pilote n'ayant plus volé soit avec un instructeur, soit comme commandant de bord depuis plus de **60 jours** sur un type d'appareil ou un pilote ayant fait une manoeuvre maladroite, doit se soumettre à un vol de contrôle avec l'instructeur du club désigné à cet effet, avant de pouvoir utiliser de nouveau ce type d'appareil. Une dérogation au vol de contrôle peut être octroyée uniquement sur avis du chef-instructeur.

#### Art.26

Etant donné que le club détient un fichier signalétique des pilotes et élèves-pilotes, chacun est tenu de communiquer toute modification survenue à leur statut ou licence, telle que réussite d'examen ou de test, date d'échéance de qualification, qualification supplémentaire, échéance médicale, limitation pour cause médicale, suspension ou retrait de licence, etc ... **et de tenir à jour ces données.** Cela permettra au secrétariat du club d'avertir les membres de l'approche d'une échéance.

#### Art.27

Les pilotes sont tenus à signaler, soit à leur moniteur, soit au responsable-gestionnaire, soit au chef-moniteur, tout atterrissage dur, toute manoeuvre insolite ou maladroite pouvant être préjudiciable au bon état du matériel. Tout pilote ayant manqué à cette obligation sera personnellement responsable du dommage matériel correspondant et des accidents qui pourraient en découler. La nature de la défectuosité doit être mentionnée ainsi que toute observation à ce sujet dans le carnet de route de l'appareil ou le carnet technique prévu à cet effet.

#### Art.28

Lorsqu'il avitaille un avion en essence, le pilote a l'obligation d'effectuer le plein complet (sauf si le vol prévu le lui interdit pour un motif de centrage) et d'inscrire ce plein dans le carnet de route : quantité et indice horaire. Il procédera de la même façon lors d'ajout d'huile moteur.

#### Art.29

Le pilote est responsable de l'appareil qu'il utilise depuis le moment où il en prend possession jusqu'au moment où il le ramène au hangar ou au parking. Il est également responsable du comportement de ses passagers et doit veiller à ce que ceux-ci embarquent ou débarquent en toute sécurité. Pour cette raison, il est formellement interdit de procéder au refuelling d'un avion avec des passagers à bord.

#### Art.30

Le pilote s'engage à respecter les instructions et les commandements de bons usages dictés par le comité, comme ce qui suit :

*Après chaque vol vous êtes tenus de faire les actions suivantes :*

*-check-list exécutée correctement*

*-pendre la clé à un instrument et ne pas la jeter sur le tableau de bord*

-remplir le carnet de route lisiblement en caractères d'imprimerie  
-bloquer les commandes  
-mettre le cache tube pitot  
-boucler toutes les ceintures  
-remettre les ceintures d'épaule à leurs emplacements prévus  
-éviter de placer des objets sur le tableau de bord qui pourraient griffer le pare-brise.

#### Art.31

Toute infraction au présent règlement pourra faire l'objet d'une sanction depuis la simple remarque jusqu'à l'interdiction temporaire ou définitive d'utiliser le matériel de l'Aéroclub Mons-Borinage.

#### **Démission**

#### Art. 32

Un membre est toujours libre de donner sa démission à tout moment. La cotisation versée pour l'année en cours n'est pas remboursable. Le compte du membre démissionnaire est clôturé après avoir été soldé par le trésorier, en utilisant éventuellement la provision versée.

Un membre peut être réputé démissionnaire suite au non-paiement de la cotisation, si après 3 rappels ou dans un délai de 2 ans, aucune suite n'est donnée.

La prescription de la provision versée est fixée à 2 ans.

Règlement revu et approuvé par l'AG du 28 avril 2023.

Le Président.

