



## REGLEMENT INTERIEUR

Modifié le 3 mai 2013

oOo

### **Art.1. Définition – Esprit**

COPT'AIR est une association constituée le 29 août 1990, déclarée le 24 octobre de la même année, régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 et son décret du 16 août 1901, définie par ses statuts et par le présent règlement intérieur.

COPT'AIR est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et participer au développement de son activité.

L'adhésion à l'Association permet à chaque membre de disposer d'hélicoptères appartenant ou loués par COPT'AIR.

Les membres se doivent d'utiliser au mieux et ménager le matériel mis à leur disposition.

L'Assemblée Générale permettra à chacun de s'exprimer en participant aux votes des résolutions proposées. En cours d'exercice, chaque membre peut saisir le Président de toutes questions. Après examen, le Conseil d'Administration pourra demander à l'entendre au cours d'une de ses réunions.

En contrepartie, chacun des membres est tenu de se conformer aux décisions qui seront prises et au respect strict du présent règlement.

Il y va du bon fonctionnement de l'association pour la sécurité de tous.

### **Art.2. Droits et Obligations**

**A.** Sont seuls admis à piloter les hélicoptères mis à disposition par COPT'AIR, les membres actifs et adhérents à jour de leurs cotisations, ayant un compte non débiteur et titulaires de la licence de pilote privé ou professionnel d'hélicoptère en cours de validité ainsi qu'une visite médicale à jour.

**B.** Les pilotes et élèves pilotes doivent se conformer aux règlements de la navigation aérienne dont ils auront la parfaite connaissance avant tout vol.

En cas d'accident et de non respect de cette réglementation, les pilotes, élèves pilotes, passagers, renoncent à tous recours contre l'Association et son Conseil d'Administration et COPT'AIR SERA DEGAGEE DE TOUTES RESPONSABILITES POUR LES ACCIDENTS QUI POURRAIENT SURVENIR AUX PILOTES ET A LEURS PASSAGERS.

Un pilote ne pourra pas voler en Commandant de Bord – CdB – si le dernier vol CdB date de plus de 45 jours inclus. Il devra dans ce cas, solliciter un Instructeur pour faire un vol de contrôle en double commande.

Chaque année, conformément à la réglementation FCL2, tout pilote membre de COPT'AIR devra effectuer un vol test avec un Instructeur habilité au plus tard dans les trois mois de fin de validité de sa Qualification sur Type.

**Avant, pendant, après chaque vol tous les pilotes, élèves pilotes, devront se conformer à tous les points de ce règlement Intérieur que nul n'est censé ignorer pour l'avoir reçu et signé avec les Statuts de l'Association le jour de son inscription.**

### **Art.3. Agrément des Membres**

En complément à l'article 4 des statuts **Membres – Admission**, il est ici précisé que tout futur membre devra présenter avec sa DEMANDE D'INSCRIPTION, un certificat médical valide, s'acquitter selon la grille de tarification en vigueur du montant de la cotisation annuelle exigible ainsi que du prix équivalent à 3 heures de vol d'école, s'il se présente comme élève, ou autre tarif s'il est déjà breveté. Par ailleurs dans ce dernier cas, préalablement à son premier vol comme CdB, il devra avoir effectué un vol de contrôle avec le Chef pilote et être déclaré apte à utiliser en toute sécurité la machine pour laquelle il a été contrôlé.

L'Agrément du futur membre lui sera signifié par courrier, l'enjoignant à retourner paraphé et signé les STATUTS et REGLEMENT INTERIEUR, lesquels en retour au siège de l'Association, valideront son adhésion et il sera alors doté des codes d'accès d'exploitation de Résaweb.

### **Art.4.Cotisation**

Outre la cotisation fixée annuellement par le Conseil d'Administration, et applicable selon la qualité des membres associés qu'ils soient Actifs, Adhérents, Adhérents Extérieur, Adhérents Temporaire, chaque membre règlera à COPT'AIR, une participation proportionnelle aux temps de vols effectués sur les hélicoptères mis à disposition. Cette contribution, fonction de la nature de l'appareil est fixée par le Conseil d'Administration. Elle sera prélevée sur le compte du pilote qui devra maintenir son compte positif de la valeur minimum d'une heure de vol.

#### **ATTENTION :**

**Le découvert sur compte pilote n'est pas toléré et provoquera l'interdiction de vol sans préalable.**

### **Art.5.Tarifs**

Une feuille des tarifs en vigueur est éditée au 1<sup>er</sup>. Janvier de chaque année et actualisée au gré des fluctuations financières supportées par COPT'AIR. L'actualisation des tarifs en cours d'année est annoncée par le Conseil d'Administration par courriel et dans l'Espace Membre de notre site.

### **Art.6. Réservations**

La réservation est obligatoire avant tout vol, et doit être faite en son nom propre. Seuls les Instructeurs ou l'Administrateur du système ont la faculté d'effectuer pour autrui une réservation.

Un logiciel de réservations ainsi qu'un système de connexion à distance accessible par le site Web de l'Association [www.coptair.fr](http://www.coptair.fr) est mis à disposition des membres.

L'utilisation de ces systèmes est clairement explicitée dans la NOTICE d'UTILISATION téléchargeable dans l'Espace Membre de notre site.

Toutefois il faut retenir :

- ✓ Un élève pilote doit s'assurer de la disponibilité de l'Instructeur pour pouvoir effectuer une réservation.
- ✓ Des sécurités logicielles ont été installées : ainsi il n'est pas possible de réserver si la licence n'est pas valide ou si le compte vol du pilote est débiteur.
- ✓ **Le pilote est responsable de ses déclarations de validité LICENCE et MEDICAL. Il est seul responsable devant les Autorités et l'administrateur du système afin notamment d'autoriser ses réservations et ses vols.**

Sont prioritaires les vols d'instruction et les vols techniques

Tout vol réservé et non effectué sans préavis, pourra donner lieu à une pénalité de DIX minutes par heure de réservation, qui sera prélevée sur le compte du pilote, sauf cas de force majeure justifiée.

Pour toute réservation, un retard de QUINZE minutes est toléré. Au-delà, la machine est considérée comme libre.

TEMPS DE VOL MINIMUM :

Le temps de vol minimum est de 20mn sur RH22 et RH44.

Lors d'une réservation d'une journée entière le week-end ou jour férié, un minimum de 2 HdV devront être effectuées.

Il ne sera autorisé qu'une seule réservation d'avance les samedi, dimanche et jours fériés.

Revenir à BRON dans les délais prévus. En cas d'impossibilité, prévenir le Club dès que possible

Pour les réservations supérieures à deux journées, demander impérativement l'accord du Chef Pilote ou du Vice Président.

La modification des modalités de réservations est de la compétence du Conseil d'Administration.

Dans la mesure du possible les réservations de très courtes durées sont à éviter en milieu de matinée ou d'après midi.

### **Art.7. Utilisation des Hélicoptères**

Les hélicoptères étant des machines coûteuses, chaque membre doit respecter scrupuleusement les instructions contenues dans le manuel de vol et plus particulièrement :

- la visite pré vol en suivant l'ordre des opérations prévues dans le manuel de vol
- le contrôle de la quantité de carburant en fonction de la durée du vol projeté et de la réglementation.
- le niveau d'huile avant départ à compléter le cas échéant.
- en utilisant systématiquement la Check List résumant l'ordre des opérations à effectuer pour le démarrage et l'arrêt de la machine.
- S'assurer de la présence et de l'emport des papiers réglementaires et obligatoires à bord ( carnet de bord, licence valide, carte préfectorale de création d'hélicoptère, attestation d'assurance, CDN , lot de bonnettes, capote de protection, un litre d'huile minimum.)

Après chaque vol, le pilote signalera les incidents même mineurs qu'il a pu enregistrer au cours du vol sur le registre prévu à cet effet. La vie du pilote qui lui succèdera aux commandes de la machine peut en dépendre.

Le pilote laissera la machine propre et remplie au 2/3 de carburant.

### **Art.8. Réglementation Aéronautique – Obligations**

Chaque pilote est censé connaître la réglementation aéronautique et se doit de l'appliquer sans dérogation aucune.

A titre de rappel est sans que cette liste soit exhaustive :

#### **Avant chaque Vol – Consignes**

- Prévenir de sa destination si possible
- Prendre la MTO
- Prendre les NOTAMS
- Prévenir de la création d'une HELISURFACE (des imprimés sont prévus à cet effet)
- Prévenir d'une INTENTION DE VOL quand départ de BRON
- Quelque soit le vol effectué, le pilote devra consigner sur le registre des vols, sa destination et ses intentions et, surtout s'il doit se poser sur une hélicoptère (dans sa propriété, chez un ami ou autre)

#### **Après chaque Vol – Consignes**

- Clore un plan de vol s'il a été nécessaire (frontière, survol de l'eau)
- Remplir les documents administratifs à l'arrivée : carnet de route.....
- Payer son temps de vol
- Valider son vol sur l'ordinateur du Club. Cette validation est accessible par le raccourci " Saisie Pilote"

### **Art.9. Tenue des documents machines**

Le carnet de vol doit être rempli et signé à chaque mouvement de la machine.

A chaque retour le pilote doit inscrire au Club sur le cahier des AVARIES les remarques éventuelles de son vol concernant la machine qu'il vient d'utiliser à destination de son successeur.

### **Art.10.Tenue compte Vol – Paiement**

Le compte de chaque pilote devra toujours être créditeur. En cas de débit la réservation ne sera pas possible.

Avant d'effectuer un vol, le pilote doit s'assurer que son compte est créditeur de la valeur au moins du vol envisagé.

Chaque pilote alimente son compte vol en déposant les sommes dans l'urne prévue à cet effet d'une part, et en créditant son compte par l'intermédiaire du logiciel "Saisie Pilote"

Les taxes ou redevances d'atterrissage exigibles sur les terrains où le Club n'a pas de contrat d'abonnement, sont dues par les pilotes, au même titre que les redevances de balisage pour les vols de nuit.

### **Art.11. Sécurité**

#### **La plus grande prudence est recommandée aux pilotes.**

Il est fortement recommandé de ne pas hésiter à faire appel au Chef Pilote pour des vols d'entraînement ou de perfectionnement.

### **VIGIEPIRATE**

Chaque pilote qui pénètre en zone réservée doit être impérativement en possession de sa licence de pilote ou, pour les élèves pilotes, de sa licence FFG ;

Un passager ne peut pénétrer qu'en compagnie de son pilote et ne doit en aucun cas rester dans ce périmètre sans être accompagné.

Des contrôles peuvent être effectués par la gendarmerie ; Les contrevenants sont passibles d'une amende de 750€

### **TRAVAIL SOL**

Pas d'évolutions au sol pendant les dix premières heures suivant l'obtention du brevet de pilote d'hélicoptère ou qualification sur un nouveau type d'hélicoptère.

EXCEPTE les déplacements :

- du parking au point de décollage
- pour regagner le parking après l'atterrissage
- nécessaires aux besoins en carburants.

Après 10 heures en tant que pilote commandant de bord : Travail sol possible après autorisation de l'instructeur

### **SE POSER EN CAMPAGNE EST INTERDIT**

Sauf:

- si incident technique survenant sur l'hélicoptère de façon impromptue et nécessitant un posé pour la sécurité des passagers, ou de la machine !
- si le pilote est détenteur d'une Habilitation Préfectorale à utiliser les hélisurfaces et qu'il a l'agrément du Chef Pilote outre ses conditions de pilote conformes en tous points au présent Règlement Intérieur. Les hélistations ou aérodromes étant des terrains homologués avec procédures, le pilote aura toute

liberté dans ces cas précis (voir paragraphe particulier "Vol en montagne "

### VOL EN MONTAGNE ( au-delà de 3300ft)

Les pilotes en aucun cas, même qualifiés, ne pourront exécuter ce type de vol sans en référer au Chef Pilote.

- sur héliport ou altiport, le pilote devra subir un entraînement spécifique au poser sur terrains homologués en zone montagneuse.
- Sur hélisurface l'atterrissage est interdit mais, si le pilote justifie de 100 heures de vol au moins dont 40 heures comme Pilote CdB et qu'il ait suivi un stage complet sur "l'utilisation de l'hélicoptère en montagne", cette possibilité sera soumise à l'agrément du Chef Pilote.

### VOL SUR L'EAU

- Le vol avec approche sur un plan d'eau est interdit.
- Si l'appareil est équipé de flotteurs, le pilote devra être qualifié pour ce genre d'exercice par un instructeur du club
- En aucun cas, même qualifié, le pilote ne pourra exécuter ce type de vol sans en référer au Chef Pilote

### VOL DE NUIT

- Le vol de nuit n'est possible qu'avec la qualification VFR Vol de Nuit obtenue et valide.
- Les risques étant accrus, pour entreprendre un vol VFR de nuit, le pilote devra justifier de la pratique d'au moins 5 heures de vol VFR de jour dans les 60 jours précédant le vol à effectuer dont au moins 0H30 la nuit, dans le même délais.
- Au préalable l'intention de Vol de Nuit devra être donnée au Chef Pilote pour validation.

### VOL DECOUVERTE – autrement dit BAPTEME

Pour ce type de vol, le pilote devra avoir effectué 200 heures de vol sur hélicoptère, dont 30 heures dans les 12 derniers mois (exigence de l'assurance et réglementation) et devra être autorisé par le Chef Pilote !

Le paiement de participation du ou des demandeurs ne doit être effectué qu'après le vol.

### VOL D'INITIATION

Ce type de vol est réservé exclusivement aux Instructeurs, aptes à piloter en place gauche et habilités aux vols en double commande, ou bien par un pilote en place pilote , désigné par le Chef Pilote.

### Art.12. Passagers

Les pilotes peuvent emmener sous leur responsabilité les passagers de leurs choix.

Il est interdit de faire payer le vol aux passagers selon la loi. Toutefois, le partage des frais est autorisé à condition que TOUS les occupants de l'hélicoptère y participent.

### **Art.13. Licence – Assurance**

L'Association COPT' AIR est affiliée à la Fédération Française de Giraviation.

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

Sachant que la licence de la FFGiraviation, ouvre le droit de souscrire auprès d'une compagnie d'assurance (la REUNION AERIENNE par l'UFEGA) une garantie qui vise à indemniser les dommages corporels, dont l'assuré peut être personnellement victime en cas d'accident d'hélicoptère, en tant que pilote, élève pilote ou passager (décès ou invalidité).

Les conditions tarifaires sont données tous les ans dans les imprimés de la licence.

COPT' AIR demande la souscription de la licence FFGiraviation, et recommande à ses Membres la souscription d'une Individuelle Accident.

Les pilotes sont responsables pécuniairement des dommages causés aux hélicoptères mis à leur disposition par COPT' AIR dans la mesure où le dommage a pour origine une faute de pilotage avérée.

Nonobstant, les hélicoptères mis à la disposition des pilotes seront assurés contre les risques de dommages accidentels et cette assurance bénéficiera au pilote responsable de l'accident. Cette police « Dommages » comporte une franchise, égale à 10% de la valeur de la machine, supportée par l'Association, et incluse dans le montant de l'HdVol.

Mais dette franchise sera due, pour moitié par le pilote, s'il est reconnu responsable d'une erreur de pilotage, dans les conclusions de la Commission de Discipline.

Par exception aux précédents alinéas, les pilotes seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- ✓ Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation.
- ✓ Dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissage, d'un terrain 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 la machine 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 la machine 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 CdB pilotait la machine sous l'emprise d'un état alcoolique ou de drogues, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

### **Art.14. Commission de Discipline**

En complément de l'article 16- **Commission de Discipline**- des Statuts, il est ici précisé que :

Tous les membres de cette commission devront être possesseurs de leur licence de pilote en état de validité.

Cette commission aura les pouvoirs les plus étendus pour l'application des Statuts et Règlements de l'Association.

Elle se réunira sur demande du Conseil d'Administration chaque fois qu'un accident ou incident pouvant mettre en cause le bon fonctionnement du Club ou un de ces membres, dans un délai variable, sans toutefois excéder un mois. Il sera établi un procès verbal de ses conclusions.

La personne en cause sera convoquée 10 jours avant, par LRAR.

A sa demande, le pilote convoqué pourra se faire assister d'un membre de l'Association.

Les sanctions s'appliqueront, de la simple remarque à l'exclusion temporaire, voire définitive, sans compter d'éventuelles poursuites pour préjudices à l'Association ou ses représentants.

Le Président sera seul habilité à prendre, par mesure conservatoire, toutes décisions dans l'attente de la réunion du Conseil de Discipline.

**Art.15. Respect de l'Environnement**

Chaque pilote doit se soucier de l'impact de son activité sur le voisinage direct de l'aéroport et des populations survolées.

Il reconnaît avoir pris connaissance du code des relations et du respect mutuel signé par les clubs avec les communes environnantes et les autorités aéroportuaires.

En cas de récidive, le pilote dont le comportement serait de nature à nuire à l'image et à la réputation du Club par le non respect des règlements et consignes pourra faire l'objet de sanctions internes. Celles ci seront délibérées par le bureau et signifiées à l'intéressé.

Une Charte pour l'environnement sonore de l'aéroport de Lyon Bron a été signée entre les riverains, les utilisateurs, les autorités et le gestionnaire.

Cette Charte a été validée en préfecture par la Commission Consultative de l'Environnement. Elle doit être portée à la connaissance de tous les pilotes.

Ils devront la lire attentivement, et le non respect de cette charte pourra entraîner les sanctions prévues dans ce règlement intérieur.

Pour être le Règlement Intérieur en vigueur.

Le Secrétaire Général

Le Président

**Nom et prénom du pilote signataire : .....**

**A Bron le : .....**

**Signature précédée de la mention : *lu et approuvé***