

RÈGLEMENT DE VOL:

Le présent règlement de vol détermine les conditions applicables à l'utilisation des aéronefs exploités par l'AMPA. Il se compose des articles ci-après ainsi que des annexes suivantes.

- Annexe 1 Liste des avions, des exigences minimales de qualification et des conditions d'assurance.
- Annexe 2 Liste des personnes responsables et des instructeurs habilités à attribuer les qualifications.
- Annexe 3 Accusés de réception et d'acceptation du règlement: un exemplaire pour le pilote, un pour l'AMPA rempli et signé par le pilote et remis avant le premier vol à l'instructeur responsable de la qualification qui le classe dans le bureau de l'AMPA.

Ces annexes font partie intégrante du présent règlement.

A. Généralités :

- Art 1 Tout pilote souhaitant utiliser les aéronefs de l'AMPA doit être membre de l'AMPA ou du GAH, **être agréé par le Comité** et être préalablement qualifié (voir lettre B. ci-après). Les élèves des écoles GVM (groupement vol à moteur) et Air Espace sont considérés comme membres pendant leur écolage, ils sont uniquement autorisés de voler le Piper HB-OSM. Idem pour les instructeurs des écoles.
- Art 2 Chaque pilote reçoit et contresigne un exemplaire du présent règlement, préalablement à la qualification de vol. Ce règlement étant susceptible d'être mis à jour, la version consultable sur le site internet www.ampa.ch fait foi.
- Art 3 Les réservations se font sur le système internet « RESAIR » de la Blécherette, sans garantie de disponibilité compte tenu du caractère historique des aéronefs et de certaines priorités d'affectation décrites ci-après.
- Le comité se réserve le droit de modifier des réservations et/ou de bloquer les avions, pour des activités de représentation de l'association ou de la fondation notamment.
- L'AMPA accorde une priorité aux réservations destinées à la participation à des meetings et aux personnes ayant contribué à la restauration ou à l'entretien de l'avion.
- Pour des réservations de plus d'une journée, un minimum d'une heure et demi de vol par jour sera facturée, sauf accord contraire du Comité.
- Art 4 Les avions doivent être utilisés en conformité avec la loi et les réglementations applicables, le manuel de vol et la check-list. Seuls les vols non commerciaux sont autorisés.
- Art 5 Le pilote est en particulier responsable de s'assurer avant chaque vol que les conditions météorologiques sont bonnes, que l'avion a été minutieusement contrôlé, que les limites de poids et centrage sont respectées et que les performances de l'avion permettent le vol prévu en fonction des conditions locales (autonomie, distances décollage et atterrissage.) Le pilote contrôlera aussi la validité des papiers de bord.
- Art 6 Les avions immatriculés en catégorie "historique" ne sont pas autorisés sans autre à voler à l'étranger. Pour chaque vol franchissant une frontière, l'avion doit être au bénéfice d'une autorisation délivrée par les autorités du(des) pays concerné(s). Le pilote est responsable d'obtenir cette autorisation avant de quitter la Suisse. Tout vol à destination de l'étranger sera préalablement approuvé par le Comité.
- Art 7 Un forfait pilote peu être demandé. Le montant est défini par le comité.

- Art 8 Le pilote remet l'avion au hangar aussitôt après la fin de son vol, si personne ne l'a réservé après lui. S'il le laisse sur le tarmac pour un vol ultérieur réservé, le pilote est responsable de l'amarrer, de placer des cales et de prendre toutes mesures nécessaires pour préserver l'avion.
- Art 9 Dans la mesure du possible, lors de vols impliquant un stationnement de nuit sur un aérodrome extérieur, l'avion doit être hangaré. Si ce n'est pas possible, il doit être bâché et attaché. Le Comité est habilité à donner des instructions plus précises.
- Art 10 Chaque avion dispose d'une clé permettant de prendre de l'essence à Lausanne. Cette clé reste à bord de l'avion. Les factures d'essence sont adressées directement à AMPA par ARLB. La clé ne doit donc que servir pour l'avion de l'AMPA à laquelle elle est attribuée.
- Art 11 Pour permettre un contrôle des consommations, chaque ravitaillement soit en essence, soit en huile, est noté par le pilote dans le livre de bord.
- Art 12 Le livre de bord tient lieu de pièce comptable pour la facturation et reste dans l'avion. Il est tenu à jour par le pilote qui inscrit chaque vol ou chaque étape lors d'un vol qui comporte des escales.
- Art 13 Chaque pilote est tenu de signaler au responsable technique, sans délai, les défauts constatés. Des défauts pouvant affecter la sécurité du vol sont en outre signalés immédiatement par téléphone à l'une des personnes responsables (liste annexe 2) ou auprès d'un membre du comité si le responsable n'est pas joignable et signalés par une mise en garde placée visiblement dans l'avion.
- Art 14 Après chaque vol, le pilote effectue un contrôle général et nettoie l'entier de l'avion.
- Art 15 Avant le premier vol, le pilote devra avoir reçu, approuvé et signé le présent règlement.
- Art 16 En cas d'incident ou accident : sécuriser l'avion, prendre contact immédiatement avec le responsable technique ou un membre du comité. Si nécessaire, informer les autorités.

B. Qualifications:

- Art 17 Tout pilote désirant utiliser un avion AMPA doit avoir été qualifié par un des instructeurs AMPA (liste annexe 2). Les qualifications et vols de contrôle doivent être inscrits dans son carnet de vol.
Pour les Piper HB-OSM et HB-OGC, les instructeurs des écoles GVM et Air Espace peuvent qualifier les pilotes de leurs groupements.
- Art 18 L'entraînement et l'expérience exigés pour chaque avion sont précisés dans l'annexe 1.
- Art 19 Le pilote qui n'a pas effectué trois décollages et trois atterrissages dans les derniers nonante jours sur un avion SEP n'est pas autorisé à emporter des passagers (réf. Règlement des Licences du Personnel Navigant).
- Art 20 Un vol de contrôle est exigé chaque année sur chaque machine avec un instructeur AMPA. Les conditions particulières à chaque avion sont précisées dans l'annexe 1. Pour les Piper HB-OSM et HB-OGC, les instructeurs des écoles peuvent effectuer les vols de contrôles.
- Art 21 Pour pouvoir présenter un avion AMPA en meeting ou dans le cadre d'une quelconque manifestation, le pilote doit avoir été autorisé par le comité AMPA ainsi qu'être en conformité avec le règlement de la manifestation.

C. Assurances:

- Art 22 Les avions AMPA sont au bénéfice de l'assurance RC envers les tiers au sol et les passagers. Les conditions d'assurances sont disponibles auprès du Comité.
- Art 23 Certains pays exigent une couverture RC plus élevée que celle exigée en Suisse. Le pilote est responsable de s'assurer de la conformité de l'assurance RC pour tout projet de vol à l'étranger (par exemple Allemagne) et de requérir au besoin l'attestation de couverture supplémentaire auprès de l'assureur.
- Art 24 Les avions AMPA sont à ce jour couverts par une assurance casco (Voir annexe 1). Dans le cas où un avion de l'AMPA ne serait pas ou plus au bénéfice d'une assurance casco, la part de responsabilité financière du pilote responsable d'un dégât sera définie par un avenant au règlement.
- Art 25 En cas de sinistre ou de dommage, le pilote s'engage à supporter la totalité des frais jusqu'à concurrence du montant de la franchise (Voir annexe 1) et tout dommage que l'AMPA pourrait subir au-delà des prestations de l'assureur. Le comité AMPA est compétent pour statuer sur le montant dû et les modalités de remboursement. Le droit de recours de l'assureur est expressément réservé.
- Art 26 Le pilote n'est pas couvert par une assurance accidents. Le pilote est responsable de s'assurer qu'il est au bénéfice d'une assurance accident adéquate. Il renseignera aussi ses passagers de manière complète sur les conditions d'assurance applicables au vol prévu.

D. Facturation:

- Art 27 Les heures de vol sont facturées sur la base des inscriptions faites par le pilote dans le livre de bord (temps de vol Block to Block ou totalisateur d'heures, selon l'avion). Le tarif déterminé par le Comité. Le relevé de vol effectué par le pilote constitue une reconnaissance de dette au sens de la LP.
- Art 28 Le pilote acquitte lui-même et directement les taxes d'atterrissage et de stationnement.
- Art 29 L'essence prise sur des aérodromes extérieurs est payée par le pilote. Sur présentation du justificatif, le montant payé est déduit de sa prochaine facture. L'immatriculation complète, ainsi que le nombre de litre et le montant total doit apparaître sur le ticket.
- Art 30 Les factures doivent être réglées dans un délai de trente jours après l'envoi.

E. Commission de sécurité

- Art 31 L'AMPA est membre de la commission de sécurité inter-association mise en place sous l'égide de la FMPA. En cas de problème concernant la sécurité de vol des avions exploités par l'AMPA, le comité ou les instructeurs ont la possibilité d'activer la commission de sécurité.

Cette dernière statue en toute indépendance sur le cas posé et donne ses recommandations au comité. Ce dernier prend la décision finale concernant le cas.

Le seul droit de recours est auprès de l'Assemblée Générale de l'AMPA.

Si le pilote désire une assemblée extraordinaire pour statuer rapidement sur son cas, ce dernier paiera en avance les frais de convocations et de tenue fixés à CHF 500.-.

Le règlement de fonctionnement de la commission de sécurité est disponible sur le site internet de l'AMPA.

Nouvelle version faite par le comité le 05.12.2017

Liste des avions FMPA/AMPA

Dewoitine D.26 HB-RAI

Catégorie : "Historique" Uniquement pour présentations en meeting.

Exigences : Les pilotes autorisés à piloter le D.26 sont désignés par le comité.

Assurances : RC envers les tiers au sol : 7Mio.
Casco
Franchise: CHF 5'000

Responsable technique : Vincent Seguin

Pilatus P3-05 HB-RCY

Catégorie : "Historique"

Exigences : minimum 150 h de vol pour qualification
Au minimum un vol de contrôle sur la machine dans les 12 derniers mois

Assurances : RC envers les tiers au sol : 7Mio.
Casco
Franchise : CHF 5'000
Assurance passager : oui

Facturation selon temps de vol au totaliseur

Responsable technique : Cédric Leroy

Jodel D.9 HB-SAE

Catégorie: Amateur

Exigences: minimum 150 h de vol dont 50 sur avion à train classique.
Au minimum un vol de contrôle sur la machine dans les 12 derniers mois

Assurances: RC envers les tiers au sol : 3Mio
Casco
Franchise: 5'000.-

Facturation selon temps de vol Block to Block

Responsable technique : Edouard Schubert

AMPA

Piper L4 HB-OSM

Annexe 1

Catégorie: "Normale"

Exigences : Possibilité de faire sa licence de base sur cet avion
Au minimum un vol de contrôle sur la machine dans les 12 derniers mois

Assurances : RC envers les tiers au sol : 7Mio.
Casco
Franchise : CHF 5'000
Assurance passager : oui

Facturation selon temps de vol au totaliseur

Responsable technique : Vincent Seguin

Piper L4 HB-OGC

Catégorie: "Normale"

Exigences : Etre qualifié par un instructeur, écolage de base possible
Au minimum un vol de contrôle sur la machine dans les 12 derniers mois

Assurances : RC envers les tiers au sol : 7Mio.
Casco
Franchise : CHF 5'000
Assurance passager : oui

Facturation selon temps de vol au totaliseur

Responsable technique : Vincent Seguin

Messerschmitt Bf 108B-1 Taifun HB-HEB

Catégorie: "Normale"

Exigences : Les pilotes autorisés à piloter le Taifun sont désignés par le comité
Minimum 200 h de vol dont 50 sur avion à train classique
Au préalable, le pilote doit avoir une qualification train rentrant, pas variable
Au minimum un vol de contrôle sur la machine dans les 12 derniers mois

Assurances : RC envers les tiers au sol : 7Mio.
Casco
Franchise : CHF 5'000
Assurance passager : oui

Facturation selon le temps de vol Block to Block

Responsable technique : Edouard Schubert

Contacts

Annexe 2

Administration

Président:	Edouard Schubert	079/442 17 75	edouard.schubert@ampa.ch
Finances:	Franz Gardiol	079/224 46 07	francois.gardiol@ampa.ch

Instructeurs

Vincent Seguin	FI	L4, P3, D9	079 304 48 32	vincent.seguin@ampa.ch
Gilles Vallée	FI	L4, M108	0033 6 16 49 49 45	gillesdemarseille@orange.fr
Jacques Berger	FI	L4	079 658 76 01	bergerjacques@bluewin.ch
Didier Butty	FI	L4, D9	079 212 68 20	didierbutty1967@gmail.com
Laurent Calame	CRI	L4, P3, M108, D9	078 722 91 24	lcrame@romandie.com
Pierre Mathez	CRI	P3	079 662 99 66	mathezp@worldcom.ch
Peter Koch	CRI	L4	079 435 23 22	
Maxime Carpentier	CRI	L4, P3	079 314 22 59	maxime@ampa.ch

Technique

Vincent Seguin	Responsable		079 304 48 32	vincent.seguin@ampa.ch
Edouard Schubert			079 442 17 75	edouard.schubert@ampa.ch
Cédric Leroy			079 746 87 07	cedric.leroy@ampa.ch

Exemplaire pour le pilote

Annexe 3

Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique AMPA
Av. du Grey 117
1018 Lausanne

Je soussigné

Nom: Prénom:
Adresse: NPA: Lieu:
Licence: N°:
Tél. Privé: Prof: Mobile:.....
Email :

Déclare avoir reçu un exemplaire du Règlement d'Exploitation des avions AMPA, en avoir pris connaissance, en accepter les termes et conditions que je m'engage à respecter. Je consulterai régulièrement la dernière version à jour du règlement d'exploitation sur le site internet de l'AMPA www.ampa.ch

Lieu et date: Signature:

Version du 20.01.2020

Exemplaire pour l'AMPA à classer au bureau de l'AMPA

Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique AMPA
Av. du Grey 117
1018 Lausanne

Je soussigné

Nom: Prénom:
Adresse: NPA: Lieu:
Licence: N°:
Tél. Privé: Prof: Mobile:.....
Email :

Déclare avoir reçu un exemplaire du Règlement d'Exploitation des avions AMPA, en avoir pris connaissance, en accepter les termes et conditions que je m'engage à respecter. Je consulterai régulièrement la dernière version à jour du règlement d'exploitation sur le site internet de l'AMPA www.ampa.ch

Lieu et date: Signature:

Version du 20.01.2020