



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 0

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Sommaire

Date : 25/09/2025

SOMMAIRE

ANNEXES

Sommaire	Annexe 0
Personnel du DTO	Annexe 1
Suivi technique des aéronefs	Annexe 2
Statuts de l'association	Annexe 3
Règlement intérieur de l'association	Annexe 4
Grille de suivi interne	Annexe 5
Correction des performances au décollage et à l'atterrissage	Annexe 6
Emport minimum de carburant, d'huile et autres produits consommables	Annexe 7
Vol annuel avec instructeur	Annexe 8
DAD (document d'aide à la décision)	Annexe 9



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 1

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Personnel du DTO

Date : 25/09/2025

RESPONSABLES DTO Aéroclub du Valois

DIRIGEANT RESPONSABLE	Roland MAGUER 06 35 12 75 21 rolandmaguer@gmail.com
CORRESPONDANT PREVENTION SECURITE (CPS)	Mounir BOUKERMA 06 52 07 12 11 Mounir60340@hotmail.fr
RESPONSABLE PEDAGOGIQUE	Bruno ZOPFMANN 06 95 57 39 51 bruno.z.aero.75@gmail.com
RESPONSABLE PEDAGOGIQUE DELEGATAIRE	Stéphane BASSET 06 85 04 27 96 stephb777@orange.fr
CHEF PILOTE	Gilles VAN DER GOES 06 17 15 44 48 gillesvandergoes@gmail.com

INSTRUCTEURS SOL ET VOL

Stéphane BASSET 06 85 04 27 96 <i>FRA.FCL.AA00213988</i>
Gilles VAN DER GOES 06 84 33 38 75 <i>FRA.FCL.AA0026920</i>
Nicolas PINHAS 06 38 32 26 64 <i>FRA.FCL.CA00347105</i>
Michel CANICAVE 06 82 60 21 72 <i>FRA.FCL.PA00040763</i>
Pierre Dominique COESNON 06 70 39 15 23 <i>FRA.FCL.AA00025014</i>
Roland MAGUER 06 35 12 75 21 <i>FRA FCL AA00130904</i>
Bruno ZOPFMANN 06 95 57 39 51 <i>FRA.FCL.CA00297064</i>



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 2

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Suivi technique des aéronefs

Date : 25/09/2025

SUIVI TECHNIQUE DES AERONEFS

La flotte de l'aéroclub est suivie par l'atelier VF Aéro Maintenance basé sur l'aérodrome du Plessis-Belleville (60).

A la date du 25/09/2025, la flotte de l'Aéroclub du Valois est constituée comme suit :

Type	Immat	Vol de nuit	Variantes	Numéro de série
- Robin DR 400-120	F-GOVB	oui		Numéro de série : 2304
- Robin DR 400-140B	F-GYLC	oui		Numéro de série : 2551
- Robin DR 400-180	F-GTZZ	oui		Numéro de série : 2462

Les aides installées dans les aéronefs de l'Aéroclub du Valois sont :

- DR 400-120 : 1 VOR– 1 GPS fixe
- DR 400-140B : 1 VOR– 1 GPS fixe
- DR 400-180 : 2 VOR – 1 GPS fixe – 1 PA



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 3

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Statuts de l'association

Date : 25/09/2025

STATUTS

Article 1 DESIGNATION ET SIEGE SOCIAL

Il est fondé le 1^{er} septembre 1959 entre les adhérents aux présents statuts, personnes physiques ou morales, une Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901.

Elle est dénommée après prise en compte des modifications apportées :

Aéroclub du Valois.

L'Association a été déclarée le 23 septembre 1959, à la sous-préfecture de Senlis sous le n° 24 et insérée au JO du 3 octobre 1959. Elle est conforme à l'article 5 de la loi du 1^{er} juillet 1901 et elle est affiliée à la Fédération Française Aéronautique (FFA).

Sa durée est illimitée.

Son siège social est fixé dans les locaux de l'aéroclub à l'adresse suivante :

**Aéroclub du Valois
Aérodrome du Plessis-Belleville, Route Nationale 330
60950 Ermenonville**

Son aérodrome d'attache est celui du Plessis-Belleville (LFPP).

Le siège de l'Association ou l'aérodrome d'attache pourront être transférés, sur proposition du Conseil d'Administration et après ratification en Assemblée Générale Extraordinaire, en tout autre endroit.

Article 2 OBJET

L'Association a pour objet de :

- Promouvoir, faciliter et organiser la pratique de l'aviation et des différentes activités s'y rattachant, notamment par des opérations de découverte de l'aviation auprès du public et par la formation de pilotes, l'entraînement, le voyage et l'instruction technique nécessaire, tant à l'aide de moyens privés que de moyens d'Etat, à effet de développer l'aviation générale comme de préparer aux carrières ou métiers y ressortissant ;
- Participer à l'étude, à la réalisation et à la gestion d'infrastructures aéronautiques : aérodromes, avitaillements, installations techniques et d'accueil.

Article 3 COMPOSITION

L'aéroclub se compose d'adhérents qui peuvent être :

- **Membres d'honneur** dont le titre est décerné par le Conseil d'Administration aux personnalités qui ont rendu ou peuvent rendre des services à l'Association. Ils ne sont tenus à aucune cotisation, mais n'ont qu'une voix consultative lors des Assemblées Générales (i.e. pas de droit de vote), et ne sont pas éligibles au Conseil d'Administration. Ils ne peuvent utiliser les aéronefs du club à ce titre.
- **Membres bienfaiteurs** dont le titre s'acquiert par un don exceptionnel à l'aéroclub et après validation de leur nomination par le Conseil d'Administration. Ils ne sont tenus à aucune cotisation, mais n'ont qu'une voix consultative lors des Assemblées Générales (i.e. pas de droit de vote), et ne sont pas éligibles au Conseil d'Administration. Ils ne peuvent utiliser les aéronefs du club à ce titre.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 3

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Statuts de l'association

Date : 25/09/2025

- **Membres actifs** qui sont classés en 2 catégories : moins de 21 ans et plus de 21 ans. Ils doivent acquitter une cotisation annuelle modulable selon leur âge au moment de la date d'inscription à l'Association. Le montant de cette cotisation est validé par l'Assemblée Générale sur proposition du Conseil d'Administration, et les modalités de modulation de cette cotisation sont définies par le Règlement Intérieur de l'Association. Ils ont un droit de vote en Assemblée Générale suivant les procédures définies aux articles 13 et 14 des présents Statuts. Ils ont toute latitude quant à l'utilisation des aéronefs de l'aéroclub, sous réserve du respect des règles en vigueur décrites dans le Règlement Intérieur.
- **Membres Associatifs** : il s'agit des personnes morales représentant des Associations Loi 1901 sportives, de loisirs ou corporatives intéressées par notre activité et liés à notre Association par un protocole ou une convention. Ils acquittent une cotisation annuelle dont le montant est validé par l'Assemblée Générale sur proposition du Conseil d'Administration et n'ont qu'un seul droit de vote pour l'ensemble de leurs propres membres dits « associés » lors des Assemblées Générales. Son représentant est éligible au Conseil d'Administration. La qualité et la nature de ces Membres Associatifs seront nommément identifiées dans le Règlement Intérieur.
- **Membres Associés** : il s'agit des personnes physiques appartenant aux Associations dénommées « Membre Associatif », dûment identifiées par le Président des dites Associations. Ils sont dispensés de la cotisation annuelle, n'ont aucun droit de vote lors des Assemblées Générales. Ils ne peuvent être éligibles au Conseil d'Administration, hormis leur membre représentant d'Association. Ils sont autorisés à utiliser les aéronefs de l'Association, sous des conditions tarifaires définies par le Conseil d'Administration.
- **Membres Ponctuels** : il s'agit de pilotes licenciés à la FFA qui souhaiteraient s'inscrire à l'aéroclub pour une période maximale d'un mois, en vue de pouvoir participer temporairement à des activités particulières organisées par l'aéroclub (vol de nuit, vol en patrouille, stage...). Ils devront acquitter une cotisation dont le montant est validé par l'Assemblée Générale sur proposition du Conseil d'Administration. Ces membres n'auront pas le droit de vote aux Assemblées Générales ni être éligibles au Conseil d'Administration. Les modalités en sont décrites au Règlement Intérieur.

Pour devenir « membre actif », « membre associé » ou « membre ponctuel » de l'Association, il faut remplir une demande d'adhésion qui ne deviendra définitive qu'après l'acceptation par le Bureau de l'Association. Cette acceptation est acquise de plein droit six mois après une demande restée sans réponse.

En cas de rejet de la demande d'adhésion, le demandeur pourra faire appel au Conseil d'Administration qui jugera en dernier ressort.

L'admission n'est effectuée qu'après règlement du droit d'entrée et de la cotisation prévue dans le Règlement Intérieur.

Les candidats mineurs doivent joindre à leur demande l'autorisation de leurs parents ou représentant légal.

Tous les membres doivent souscrire par l'intermédiaire de l'aéroclub une licence fédérale annuelle (FFA), sauf s'ils en sont déjà titulaires.

Par le seul fait de leur adhésion, les adhérents, quelle que soit leur catégorie, déclarent avoir pris connaissance des Statuts et du Règlement Intérieur, et déclarent les avoir acceptés.

Article 4 RADIATIONS

La qualité de membre de l'Association se perd :

- Par le décès de l'adhérent. Dans ce cas, et suivant la décision du Bureau, une partie de la cotisation pourra éventuellement être remboursée aux ayants-droits ;
- Par la démission : celle-ci doit être envoyée par écrit au Bureau de l'Association et accompagnée du règlement financier de la totalité des sommes dues par l'adhérent ;
- Par la radiation : celle-ci peut être prononcée :
 - Pour le non-paiement de la cotisation annuelle dans les six premiers mois de l'année en cours ;
 - Pour un débit supérieur à un montant défini par le Conseil d'Administration, stipulé dans le Règlement Intérieur et d'une durée supérieure à un mois du « compte pilote » de l'intéressé ;



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 3

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Statuts de l'association

Date : 25/09/2025

- Par l'inobservation des Règlements ou pour tout autre cas d'indiscipline, au sol ou en vol, ou d'actions allant à l'encontre de l'activité normale de l'aéroclub, ou pour tout autre motif grave préjudiciable à l'Association. Le Conseil d'Administration statuera en dernier ressort selon les procédures définies au Règlement Intérieur de l'Aéroclub. L'intéressé pourra se faire assister par un « membre actif », lors de la décision du Conseil d'Administration, concernant l'avis de la commission de discipline devant lequel il aura été convoqué au préalable.

Article 5 RESPONSABILITES

En aucun cas, les membres du Conseil d'Administration et tous autres organismes de l'Association ne seront tenus responsables des incidents ou accidents qui pourraient survenir aux membres de l'aéroclub.

L'aéroclub dégage toute responsabilité pour les dommages subis par les membres de l'Association utilisant des avions de l'aéroclub qu'ils pilotent eux-mêmes ou à bord desquels ils volent, ainsi que pour les dommages corporels ou autres subis par les passagers faisant partie ou non de l'aéroclub, qui auraient pris place à bord des appareils mis à la disposition des membres.

Par le fait même de leur adhésion à l'Association, les membres pilotes ou non renoncent à tout recours contre l'aéroclub, du fait des incidents ou accidents dont ils seraient victimes en tant qu'utilisateurs des avions de l'aéroclub ou appartenant à des membres de l'aéroclub.

Les membres de l'Association s'engagent à rembourser les dégâts aux avions qui pourraient être causés lors de leur utilisation, suite à une faute avérée et reconnue comme telle par le Conseil d'Administration.

Article 6 REMBOURSEMENT DE FRAIS

Les membres du Club ne peuvent recevoir aucune rétribution.

Ils sont simplement remboursés de leurs frais sur justification pour les missions particulières qui leurs seraient explicitement confiées par le Conseil d'Administration.

Les indemnités kilométriques liées à l'utilisation d'un véhicule personnel seront remboursés suivant le barème fiscal publié chaque année par l'Administration.

Les membres du Conseil d'Administration peuvent également être remboursés des frais engagés dans l'exercice d'un mandat confié par ce dernier.

Tout remboursement de frais n'est effectué qu'après acceptation du Président, du Vice-président ou du Trésorier de l'Association.

Article 7 COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'aéroclub est administré par un Conseil d'Administration composé de six membres au moins, douze membres au plus, élus par l'Assemblée Générale au scrutin secret, à la majorité absolue des votes exprimés, pour une durée de trois ans. Il est renouvelable par tiers tous les ans, les membres sortants sont rééligibles.

Est éligible au Conseil d'Administration, toute personne âgée de 18 ans au moins au jour de l'élection, membre actif ou représentant des membres associés de l'Association depuis plus de six mois et à jour de ses cotisations.

Le Conseil d'Administration peut également désigner un ou plusieurs Vice-présidents ou Présidents d'Honneur qui, pour ces derniers, assistent aux séances uniquement avec une voix consultative (i.e. pas de droit de vote).

En cas de vacances (décès, démission, exclusion) le Conseil d'Administration peut pourvoir provisoirement au remplacement de ses membres. Il est procédé à leur remplacement définitif par la prochaine Assemblée Générale Ordinaire. Les pouvoirs des membres ainsi élus prennent fin à la date de fin du mandat des membres remplacés.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 3

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Statuts de l'association

Date : 25/09/2025

Article 8 BUREAU DE L'ASSOCIATION

Le Conseil d'Administration élit chaque année à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire son Bureau qui comprend :

- Un Président ;
- Un ou plusieurs Vice-présidents (la liste de ceux-ci est classée par ordre alphabétique) ;
- Un Secrétaire Général et éventuellement un ou plusieurs adjoints (la liste de ceux-ci est classée par ordre alphabétique) ;
- Un Trésorier et éventuellement un ou plusieurs adjoints (la liste de ceux-ci est classée par ordre alphabétique).

Les membres du Bureau seront obligatoirement choisis parmi les membres du Conseil d'Administration.

Il est possible de réaliser une réunion de Bureau en distanciel, durant laquelle les votes pourront être réalisés via un système de communication électronique.

Article 9 CONSEIL D'ADMINISTRATION : ROLE ET ATTRIBUTIONS

Le Conseil d'Administration se réunit au moins une fois tous les trois mois, et chaque fois qu'il est convoqué par son Président ou sur l'initiative du Bureau ou à la demande du quart de ses membres.

La présence ou la représentation de plus de la moitié de ses membres est nécessaire pour la validité des délibérations. Un membre absent pourra donner son pouvoir à un autre membre du Conseil d'Administration. Un même membre ne pourra disposer de plus de 2 pouvoirs.

En cas de partage égal des voix, celle du Président est prépondérante.

Il est possible de réaliser une réunion de Conseil d'Administration en distanciel, durant laquelle les votes pourront être réalisés via un système de communication électronique et conformément aux règles en vigueur.

Article 10 PRESENCE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Tout membre du Conseil d'Administration absent sans excuse à trois séances consécutives peut être considéré comme démissionnaire

Le Conseil d'Administration est seul juge de la recevabilité des motifs d'excuse présentés.

Article 11 DELIBERATIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil d'Administration délibère et statue :

- Sur toutes les propositions qui lui sont présentées : dont les candidatures des nouveaux instructeurs ;
- Sur l'attribution des recettes et sur l'affectation des dépenses ;
- Sur la rédaction et l'assurance de la mise à jour du Règlement Intérieur ;
- Sur les demandes d'admission et sur les radiations de membres de l'Association ainsi que du Personnel décrits dans le Règlement Intérieur ;
- Sur le contenu des Assemblées Générales Ordinaires dont il fixe les dates et l'ordre du jour qui comprend :
 - Le rapport moral ;
 - La présentation des comptes annuels sur proposition du trésorier ;
 - La présentation d'un budget prévisionnel pour l'année à venir ;
 - Le rapport d'activité de l'année écoulée ;
 - Tout autre sujet présent à l'ordre du jour.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 3

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Statuts de l'association

Date : 25/09/2025

Il est chargé de veiller à l'application des Statuts et Règlements et de prendre toute mesure qu'il jugera convenable pour assurer le respect des dits statuts et règlements, et le bon fonctionnement de l'Association.

Il peut s'adjoindre des Commissions Techniques Administratives et Financières qui restent soumises à son contrôle et ne peuvent engager les finances de l'aéroclub.

Article 12

FONCTIONNEMENT DE L'ASSOCIATION ET GESTION DU PATRIMOINE

Le patrimoine de l'aéroclub répond seul des engagements contractés par lui, sans qu'aucun de ses membres, même ceux qui participent à l'administration et à la gestion de ses fonds propres puisse en être tenu personnellement pour responsable.

L'Aéroclub est représenté en justice et dans les actes de la vie civile par son Président ou, à défaut par tout autre membre du Conseil d'Administration.

Le Président préside les Assemblées Générales (AGO et AGE), les réunions du Bureau et celles du Conseil d'Administration.

Le Secrétaire Général rédige les procès-verbaux des séances qui sont alors co-signés par lui-même et le Président. Il tient le registre de l'ensemble des membres de l'Association. Il a la garde des archives en version papier et numérique.

Le Trésorier est dépositaire des fonds. Il tient le registre des recettes et des dépenses. Il rend compte de sa gestion chaque fois qu'il est nécessaire. Il met à la disposition des vérificateurs aux comptes les éléments nécessaires à l'exercice de leur mission.

Tout membre de l'aéroclub peut sur simple lettre ou message électronique adressé au Conseil d'Administration entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} mars vérifier les comptes de l'année précédente dans le cours du mois de mars sur invitation du Trésorier du club.

Article 13

L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE (AGO) COMPOSITION, FONCTIONNEMENT ET ATTRIBUTIONS

L'Assemblée Générale Ordinaire (AGO) se compose de tous les membres de l'Association compte tenu de leurs droits définis à l'article 3. Pour voter, il faut être âgé de 16 ans au moins au jour du scrutin, à jour de ses cotisations et adhérent de l'Association depuis plus de 6 mois.

L'AGO se réunit au moins une fois par an. Elle peut également être convoquée par le Conseil d'Administration, ou sur la demande du quart de ses membres.

La convocation à une AGO peut être réalisée par lettre simple ou par courriel, respectant un délai minimum de 15 jours calendaires avant sa tenue.

Habituellement réalisée en présentiel, il est néanmoins possible de réaliser une AGO en distanciel, durant laquelle les votes pourront dans ce dernier cas être réalisés via un système de communication électronique. La vérification des textes réglementaires permettant la tenue de l'assemblée en distanciel s'impose comme un préalable.

Le vote par correspondance est interdit si la réunion a lieu en présentiel. Le vote par procuration est admis par simple lettre ou courrier électronique. Un même membre ne pourra disposer au maximum que de 3 procurations.

Son ordre du jour est établi par le Conseil d'Administration et comprend :

- Le rapport moral ;
- La présentation des comptes annuels sur proposition du trésorier ;
- La présentation d'un budget prévisionnel pour l'année à venir ;
- Le rapport d'activité de l'année écoulée ;
- Tout autre sujet présent à l'ordre du jour ;
- Élection des nouveaux membres du Conseil d'Administration en fonction des places disponibles.

Son Bureau est celui du Conseil d'Administration.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 3

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Statuts de l'association

Date : 25/09/2025

Elle entend les rapports sur la gestion du Conseil d'Administration, sur la situation morale et financière de l'aéroclub.
Elle vote le budget réalisé et le budget prévisionnel. Elle élit les membres du Conseil d'Administration.

Pour être élu au Conseil d'Administration, tout candidat doit obtenir une majorité de voix exprimées lors d'un vote à bulletin secret.

L'Assemblée Générale Ordinaire vote le montant des différentes cotisations et du droit d'entrée.

Elle examine les questions mises à son ordre du jour, celui-ci ayant été communiqué avec la convocation au moins quinze jours calendaires à l'avance par lettre simple ou courrier électronique. Tout membre ayant une proposition à faire à l'Assemblée Générale doit la soumettre au Conseil d'Administration si possible au moins deux semaines à l'avance et au plus tard 3 jours calendaires avant la tenue de l'Assemblée Générale.

Avant l'Assemblée Générale Ordinaire, le Bureau appellera un ou plusieurs membres de l'Association à vérifier les comptes de l'Association qui seront présentés lors de l'AGO et qui seront soumis au quitus des personnes habilitées au vote. Le ou les vérificateurs sont volontaires ou désignés par le Bureau en cas d'absence de volontaire.

L'Assemblée Générale Ordinaire ne peut valablement délibérer que si elle réunit au moins un quart des membres ayant voix délibérative (voir article 3), y compris les votants par procuration. Si cette proportion n'est pas atteinte, l'Assemblée Générale est convoquée de nouveau, mais à quinze jours calendaires d'intervalle au moins. Elle peut cette fois délibérer valablement quel que soit le nombre des membres présents.

Les décisions sont prises à la majorité absolue des voix.

Article 14

L'ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE (AGE) COMPOSITION, FONCTIONNEMENT ET ATTRIBUTIONS

Alors qu'une Assemblée Générale Ordinaire (AGO) doit être convoquée régulièrement (une fois par an en général) pour approuver notamment les comptes en fin d'exercice comptable, l'Assemblée Générale Extraordinaire (AGE) est une réunion qui, comme son nom l'indique, possède un caractère exceptionnel. Elle doit être convoquée uniquement lorsque des décisions importantes doivent être prises.

La convocation d'une AGE est réalisée à l'initiative du Bureau ou du Conseil d'Administration.

La convocation à une AGE peut être réalisée par lettre simple ou par Courriel, avec un délai minimum de 15 jours calendaires avant sa tenue.

La possibilité de vote est offerte aux membres de l'Association selon les mêmes conditions que pour une AGO.

Ainsi, une Assemblée Générale Extraordinaire composée de tous les membres de l'Association sera convoquée pour :

- Une modification des statuts ;
- Le changement de nom de l'association ou d'adresse du siège social ;
- L'acquisition ou la vente d'un patrimoine immobilier ou d'un aéronef ;
- Toute décision proposée par le Conseil d'Administration et qui serait de nature à modifier profondément les orientations, les structures, ou le fonctionnement de l'Association ;
- La dissolution de l'Association ;
- La fusion avec une autre Association Loi 1901.

L'Assemblée Générale Extraordinaire ne peut valider un vote que si 50% au moins des membres sont présents ou représentés. Si ce quorum n'est pas atteint, l'Assemblée est à nouveau convoquée sur le même ordre du jour. Lors de l'édition suivante (avec un délai minimum de 15 jours calendaires entre les deux), l'Assemblée Générale Extraordinaire pourra statuer alors sans condition de quorum.

Une exception sera faite pour les Statuts qui ne pourront être modifiés qu'à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés.

En cas de dissolution, l'Assemblée Générale Extraordinaire désigne un ou plusieurs commissaires chargés de la liquidation des biens de l'Association. Elle attribue l'actif net à un ou plusieurs établissements ou associations ayant un objet analogue, ou à des établissements ou associations ayant pour but exclusif l'assistance ou la bienfaisance.

Avant l'Assemblée Générale Extraordinaire, le Bureau appellera un ou plusieurs membres de l'Association à vérifier les comptes de l'Association qui seront présentés lors de l'AGO et qui seront soumis au quitus des personnes habilitées au vote. Le ou les Vérificateurs sont volontaires ou désignés par le Bureau en cas d'absence de volontaire.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 3

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Statuts de l'association

Date : 25/09/2025

Article 15 REGLEMENT INTERIEUR

Le Conseil d'Administration définit un Règlement Intérieur qui sera affiché dans les locaux de l'Association et rendu accessible aux membres depuis le site internet de l'Association. Il pourra également être mis à la disposition de chaque membre sur simple demande. Le Règlement Intérieur s'impose à tous les membres de l'Association qui seront présumés en avoir eu connaissance lors de leur inscription ou réinscription annuelle à l'Association.

Toute modification du Règlement Intérieur est soumise à l'approbation du Conseil d'Administration.

Le Règlement Intérieur précise entre autres les modalités d'application des sanctions applicables aux membres de l'aéroclub en cas de manquement aux dispositions précisées dans les Statuts ou le Règlement Intérieur de l'aéroclub.

Article 16 GESTION ADMINISTRATIVE

Les délibérations des Assemblées Générales (AGO et AGE) sont consignées dans des procès-verbaux par le Secrétaire Général ou son adjoint, signés par le Président de séance et le Secrétaire de séance sur des feuillets numérotés et conservés au siège de l'Association.

Il en est de même pour les délibérations du Conseil d'Administration et du Bureau.

Les procès-verbaux sont consultables par les membres de l'Association sur son site Internet.

Les registres de l'Association et les pièces de comptables doivent être présentés à toute réquisition du Préfet.

Les modifications aux Statuts portant sur l'intitulé, l'objet ou le siège de l'Association doivent être portées à la connaissance de la préfecture dans le mois qui suit leurs adoptions par l'Assemblée Générale Extraordinaire et publiées au Journal Officiel.

Les changements de personnes au sein du Bureau doivent être portés à la connaissance de la Préfecture dans les trois mois suivant leur nomination.

Les présents Statuts ont été adoptés à l'unanimité des membres présents ou représentés lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 06 janvier 2024, suite au changement de nom de l'Association en « Aéroclub du Valois ».

Ils annulent et remplacent les Statuts précédents datant du 03 juillet 2021 déposés précédemment en sous-préfecture.

Le Secrétaire général,
Nicolas PINHAS

Le Président,
Pascal CHAGNON



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

AEROCLUB DU VALOIS
Aérodrome du Plessis-Belleville
Route Nationale 330
60950 Ermenonville

REGLEMENT INTERIEUR

1. DISPOSITIONS GENERALES

- 1.1. APPLICATION

Le présent Règlement Intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des Statuts de l'Association, est applicable à tous les membres actifs, associés ou ponctuels de l'Association et leur est opposable.

Le fait d'adhérer à l'Association implique l'acceptation sans réserve du présent Règlement Intérieur.

Il appartient aux membres de prendre connaissance du contenu du présent Règlement Intérieur affiché dans les locaux de l'Association, accessible sur le site internet de l'Aéroclub, et pouvant être mis à leur disposition sur simple demande. Dès lors, les membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit ; une telle méconnaissance pouvant leur être imputable.

Le Règlement Intérieur est validé par le Conseil d'Administration de l'Association. Les différents tarifs ou durées qui y sont indiqués sont fixés par le Bureau et validés par le Conseil d'Administration.

1.2. ESPRIT ASSOCIATIF

L'aéroclub est une Association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur le respect des individus et des matériels de la collectivité.

Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements et les locaux de l'Association mis à sa disposition.

Chaque membre présent à l'aéroclub se doit de 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 dans les hangars.

Il doit également, dans la mesure de ces disponibilités et compétences, participer le plus activement possible à la vie associative de l'aéroclub.

En revanche, les initiatives personnelles engageant l'Association sont vivement déconseillées.

1.3. OBLIGATIONS GÉNÉRALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES

○ Responsabilité de l'Association :

Les obligations de l'Association à l'égard de ses membres sont stipulées dans le présent Règlement Intérieur. Ce sont 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 être engagée que dans les seuls cas où serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

○ Responsabilité des membres :

Les obligations des membres de l'Association à l'égard de cette dernière sont stipulées dans les Statuts et le Règlement Intérieur de l'aéroclub, ainsi que dans la réglementation officielle en vigueur (code de l'aviation civile, règles de l'air et de la circulation aérienne).



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

Tout manquement à ces obligations, dont les conséquences porteraient préjudice à l'aéroclub, à ses membres ou à des tiers pourra entraîner une sanction, une demande de réparation du préjudice, du dommage ou de l'avarie envers le membre en cause.

Les membres de l'Association seront responsables des conséquences de leur faute avérée. Ils seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice laissé à la charge de l'aéroclub, notamment dans les cas suivants :

- Faute intentionnelle ou dolosive ou causée par leur instigation ;
- Utilisation pour le décollage ou l'atterrissement d'un terrain qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure ;
- Utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure ;
- Lorsque le pilote n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord ;
- Lorsque le pilote était au moment du sinistre sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou médicaments non autorisés par l'autorité médicale aéronautique ;
- Utilisation non conforme de l'aéronef par rapport à la mention d'emploi prévue au certificat de navigabilité (CDN) ou laissez-passer provisoire, au manuel de vol de l'aéronef, dont en particulier le non respect des limites de masses et centrage exigées.

1.4. ADHÉSION ET COTISATION

○ Admission :

Le dossier d'inscription ou de réinscription ne sera pris en compte qu'une fois l'ensemble des documents seront remplis et les copies des pièces demandées seront fournies.

L'admission d'un nouveau membre ne deviendra effective qu'après :

- La fourniture d'une autorisation parentale pour les mineurs ;
- Le paiement d'un droit d'entrée fixe et unique ;
- Le paiement de la cotisation annuelle dont le montant peut varier selon le statut de la personne souhaitant s'inscrire ainsi que la date d'inscription (cf. Article 3 des Statuts de l'aéroclub) :
 - En cas d'adhésion à compter du 1^{er} juillet, la cotisation est réduite de 50% ;
 - En cas d'adhésion à compter du 1^{er} octobre, la cotisation est valable également pour l'année suivante ;
 - Les membres âgés de moins de 21 ans, les étudiants et les apprentis justifiant de cette qualité bénéficient d'une cotisation à tarif réduit ;
 - Les « membres d'honneur », les « membres bienfaiteurs » ainsi que les « membres associés » ne paient pas de cotisation ;
 - Les « membres ponctuels » paient une cotisation forfaitaire de 30 euros ;
- Le paiement de la « participation solidaire franchise d'assurance en cas de sinistre » annuelle, toujours obligatoire sauf dans le cadre particulier du « Stage d'Initiation » ;
- Le paiement de la licence/assurance FFA ou présentation de sa détention pour l'année calendaire en cours ;
- L'acceptation de la candidature par le Bureau.

○ Cotisation à l'Association :

La cotisation annuelle à l'Association, tout comme la licence/assurance FFA, sont exigibles dès le 1^{er} janvier et avant le premier vol de l'année calendaire.

Le montant du droit d'entrée et de la cotisation annuelle sont ratifiés par l'Assemblée Générale.

Toute cotisation versée à l'aéroclub est définitivement acquise.

L'ensemble des tarifs d'inscription et de cotisation sont affichés à l'aéroclub, et sont accessibles sur le site internet de l'Association.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

1.5. ASSURANCES

L'Association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier :

- Des polices « Responsabilité Civile Aéronef » pour chacun des aéronefs qu'elle exploite ;
- Des polices d'assurance « Corps » garantissant les dommages pouvant survenir à l'aéronef ;
- Des extensions éventuelles dont une garantie « Risques Corporels ».

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, comme de faire compléter l'assurance de l'avion en cas de voyage à l'étranger selon la destination envisagée.

Pour des clauses couvertes par l'assistance FFA, la mise en œuvre de cette assurance est à la charge du pilote responsable du vol.

- 2. LE PERSONNEL

2.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le Personnel de l'aéroclub est généralement constitué de personnes bénévoles, mais il peut comprendre un ou des salariés de l'Association. Une personne peut cumuler plusieurs postes.

Le Personnel comprend :

- Le Chef Pilote et ses éventuels adjoints ;
- Le Responsable Pédagogique et ses éventuels adjoints ;
- Les Instructeurs, placés sous l'autorité du Responsable Pédagogique ;
- Le Correspondant Prévention Sécurité (CPS) et ses éventuels adjoints ;
- Le Responsable Technique (mécanique), qui est l'interlocuteur privilégié de l'unité de maintenance ou de l'atelier d'entretien agréé auquel la fonction peut être sous-traitée ;
- Le Chargé d'Exploitation et ses éventuels adjoints ;
- Le Responsable Communication et ses éventuels adjoints.

Le personnel salarié est recruté et révoqué, selon les lois en vigueur, par le Président de l'Association après décision du Conseil d'Administration.

Le Bureau Directeur fixe les horaires, les traitements et toutes les indemnités ou gratifications, et établit les contrats de travail éventuels.

Dans le cadre des pouvoirs qui leurs sont conférés par le présent Règlement Intérieur, le Président et le Chef Pilote peuvent limiter ou interdire à tout membre pilote l'utilisation des avions de l'aéroclub. Dans certains cas graves, le Président ou le chef Pilote sont en droit d'interdire de vol un pilote et de le convoquer en conseil de discipline.

Cependant les pouvoirs qui sont conférés au Président et au Chef Pilote n'ont pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les pilotes. Ces derniers restent maîtres de leur décision de partir en vol. Dès le moment où lui a été confié un avion, tout membre de l'association est seul gardien de celui-ci, et pourra être tenu pour responsable des dommages éventuellement causés aux passagers, aux tiers et à l'aéronef lui-même.

2.2. LE CHEF PILOTE

Le Chef Pilote est le responsable de l'activité aérienne.

- Candidat au poste, il est nommé par le Président après avis du Conseil d'Administration et des instructeurs. Cette nomination, d'une durée d'un an renouvelable par tacite reconduction, est effectuée à la 1^{ère} réunion du Conseil qui suit l'Assemblée Générale annuelle.
- Il reçoit ses consignes du Président et rend compte au Président et au Bureau Directeur.
- Il travaille en relation et en coopération avec le Responsable Pédagogique.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

- Il a en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs et fixe les consignes techniques d'utilisation des avions et de leurs équipements spécifiques.
- Il est le référent des compétences des pilotes brevetés de l'aéroclub. A ce titre, il peut demander à un membre d'effectuer un vol de maintien de compétences avec un instructeur de son choix.
- Dans un but de sécurité des vols, il peut mettre en application la prise de mesures de suspension, voire disciplinaires à l'encontre d'un pilote. Le paragraphe 5.2 de ce règlement intérieur sera alors être appliqué (cas possible de radiation).

S'il n'est pas membre du Bureau ou du Conseil d'Administration, le Chef Pilote peut être convoqué aux réunions du Bureau et/ou du Conseil d'Administration pour rendre compte de l'activité aérienne et des sujets concernant sa fonction.

2.3. LE RESPONSABLE PÉDAGOGIQUE

Le Responsable Pédagogique est le responsable du domaine de la formation.

- Obligatoirement instructeur candidat au poste, il est nommé par le Président après avis du Conseil d'Administration et des instructeurs. Cette nomination, d'une durée d'un an renouvelable par tacite reconduction, est effectuée à la 1^{ère} réunion du Conseil qui suit l'Assemblée Générale annuelle.
- Il rend compte au Président et à son Bureau, et reçoit ses consignes du Président. Il travaille avec les instructeurs et demeure en relation avec le Chef Pilote.
- Il définit les cursus de formation théoriques et pratiques des membres et répartit la réalisation des cours théoriques sur l'ensemble des instructeurs et des volontaires éventuels.
- Il veille à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences figurant au FCL annexe 1 et au programme de formation du DTO.
- Il veille à une bonne intégration de la formation au vol sur un aéronef ou un simulateur et de l'instruction théorique. Il supervise les progrès de chaque stagiaire.
- Il veille à la mise à jour des programmes du DTO et veille à ce que les formations réalisées par chacun des instructeurs soient conformes aux engagements de la structure DTO et à l'harmonisation des pratiques d'instruction entre les différents instructeurs.
- Il propose et demande l'achat de matériels pédagogiques spécifiques.
- Il est en charge de l'archivage des programmes de formation et des données tel que prévu par le DTO.
- Il vérifie l'adéquation des compétences des instructeurs avec la méthode pédagogique de l'aéroclub.
- Il supervise l'attribution des élèves aux instructeurs.

S'il n'est pas membre du Bureau ou du Conseil d'Administration, le Responsable Pédagogique peut être convoqué aux réunions du Bureau et/ou du Conseil d'Administration pour rendre compte de l'activité d'instruction et des sujets concernant sa fonction.

2.4. LE CORRESPONDANT PRÉVENTION SÉCURITÉ

Le Correspondant Prévention Sécurité est le responsable de la Commission Prévention Sécurité (CPS) en charge du Plan d'Action Sécurité et Prévention des Risques de l'aéroclub. Ce plan d'action a une visée formative, informative et non répressive.

Cela passe par la pédagogie en amont et par les Retours d'Expérience en aval (REX) des pilotes élèves ou brevetés, ainsi que des instructeurs avion. La collecte des REX est basée sur le respect de l'anonymat.

2.5. LES INSTRUCTEURS

Suite à leur candidature, les instructeurs sont intégrés au sein de l'aéroclub à leur demande sur décision du Conseil d'Administration après avis du Responsable Pédagogique et du Chef Pilote.

Les instructeurs sont responsables de la formation qu'ils dispensent au sein de l'aéroclub. Ils s'occupent du suivi des dossiers des élèves, notamment de leur livret de progression.

Néanmoins, la formation qu'ils dispensent reste sous l'autorité du Responsable Pédagogique, qui décide de l'opportunité de l'envoi des demandes de test auprès des autorités habilitées.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

Le Responsable Pédagogique et le Chef Pilote peuvent à tout moment décider d'effectuer un vol avec l'élève prévu en double commande avec ou sans son instructeur habituel, dans le cadre de leurs prérogatives.

Afin de maintenir eux-mêmes un bon niveau de compétences, les instructeurs doivent s'astreindre à un entraînement personnel régulier.

Ils sont fondés à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle qu'une restriction d'usage d'un avion ou une interdiction de vol envers un pilote membre de l'aéroclub. L'instructeur concerné devra alors rendre compte au Responsable Pédagogique, au Chef Pilote et au Président dans les 48 heures suivant l'interdiction. Ces derniers décideront de la suite à donner.

En cas de faute d'un instructeur, le Conseil d'Administration peut prendre toute décision de suspension de ses fonctions après avis du Chef Pilote et du Responsable Pédagogique. Ces derniers peuvent néanmoins prononcer une décision de suspension provisoire envers l'instructeur concerné, le temps que le Conseil d'Administration se réunisse et statue sur la décision finale.

Hormis à l'occasion d'un vol d'initiation, aucun instructeur ne pourra réaliser une action de vol en double commandes du type formation, renouvellement ou prorogation de licence sur un avion de l'aéroclub au profit d'une personne non membre de l'Association.

En cas de besoin de l'intervention d'un pilote instructeur FI(A) ou d'un examinateur FE(A) extérieur qui ne ferait pas partie de l'équipe pédagogique de l'aéroclub, une demande préalable par écrit devra être formulée au président de l'aéroclub et au Responsable Pédagogique (RP), qui seront les seuls à pouvoir autoriser le vol à bord de l'un des avions du club.

2.6. LE RESPONSABLE TECHNIQUE (MÉCANIQUE)

Le responsable technique est chargé du suivi de l'état et de la maintenance des aéronefs en conformité avec la réglementation en vigueur et des consignes techniques du constructeur.

Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

Il rédige les bons de travaux à réaliser par l'unité de maintenance ou atelier d'entretien agréé.

Cette fonction peut être déléguée à une unité de maintenance ou atelier d'entretien agréé.

2.7. LE(S) CORRESPONDANT(S) MAINTENANCE

Le ou les Correspondants Maintenance sont chargés de collationner les éléments techniques à indiquer à l'atelier de maintenance pour toute intervention sur les avions de l'aéroclub. Ils servent de correspondants uniques et d'intermédiaires entre les pilotes et le responsable de l'atelier de maintenance (UEA - Unité d'Entretien Aéronautique).

Les membres de l'aéroclub doivent se conformer à la procédure de remontée d'information vers les Correspondants Maintenance. En retour, ces derniers tiennent à jour un suivi de l'état technique des avions au travers d'une liste des pannes constatées sur chaque aéronef, qu'ils mettent à jour et à la disposition des pilotes.

La responsabilité de savoir si le vol envisagé est conforme aux conditions requises en lien avec l'état des différents équipements fonctionnels ou non de son avion revient uniquement au pilote commandant de bord.

2.8. LE CHARGÉ D'EXPLOITATION

Le Chargé d'Exploitation a en charge la gestion administrative et financière journalière de l'aéroclub. Il constitue notamment les dossiers d'inscription des membres de l'association et les tient à jour.

- 3. LES PILOTES

3.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

En dehors des élèves en cours de formation placés sous la responsabilité de leur instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'Association : les membres actifs, les membres associés et les membres ponctuels à jour de leurs cotisations et assurances, titulaires des titres aéronautiques requis et du certificat médical en cours de validité.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

Tout pilote breveté devra être lâché en vol par un instructeur FI(A) de l'aéroclub sur nos avions. Il existe un lâcher commun DR42/DR44 et un lâcher spécifique DR48.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par l'Association, il lui appartient de s'assurer qu'il possède bien les titres nécessaires à sa conduite et il s'engage à l'utiliser conformément à la réglementation en vigueur et au contenu du manuel de vol de l'aéronef.

Les pilotes sont seuls responsables de la validité de leurs titres aéronautiques ainsi que des documents de l'aéronef qu'ils utilisent. Ils doivent informer le Chargé d'Exploitation de l'obtention ou d'une modification de toute qualification, de la revalidation de leur licence ainsi que d'un changement d'adresse ou de la personne à prévenir en cas d'accident.

Chaque pilote doit saisir et mettre à jour les informations de qualifications et les validités des titres aéronautiques pilote sur le site internet *OpenFlyers* de l'aéroclub.

Les pilotes membres actifs et ponctuels devront être obligatoirement créditeurs sur leur compte pilote à concurrence du montant estimé du vol prévu ou s'engager à régler la somme due dès leur retour de vol réalisé. Aucun vol ne peut être entrepris si le pilote présente un compte négatif.

Tous les pilotes doivent se conformer aux prescriptions de la réglementation aérienne ainsi que des Statuts, du Règlement Intérieur et de toute consigne complémentaire de l'aéroclub.

3.2. ENTRAINEMENT DES PILOTES

En complément de la validité de leurs qualifications et de leur certificat médical à jour, les membres de l'aéroclub vérifieront avant de voler seul ou avec des passagers d'avoir bien effectué :

- Un vol dans les trois derniers mois ;
- Un minimum de trois décollages et atterrissages dans les trois derniers mois sur un avion du même type que celui utilisé avec un passager : ces décollages et atterrissages devront avoir été réalisés dans les mêmes conditions que pour le vol prévu (de jour et/ou de nuit) ;
- Un vol en double commandes avec un instructeur de l'aéroclub depuis moins de 12 mois. Ce vol peut être un contrôle en vol, un lâché machine, un vol de formation à une nouvelle qualification (VFR de Nuit par exemple) ou un simple vol d'entraînement sans durée minimale définie.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est instamment demandé aux pilotes de s'assurer par eux-mêmes qu'ils gardent un bon niveau d'entraînement et de tout mettre en œuvre dès que cela est nécessaire pour y remédier.

Ainsi, tout pilote ayant des doutes quant à ses capacités à maîtriser correctement tous les aspects du pilotage même dans les conditions les plus particulières (décollage et atterrissage par vent de travers, vol en conditions météo difficiles...) devra spontanément prendre rendez-vous pour un ou plusieurs vols d'entraînement en double commandes.

L'aéroclub recommande aux pilotes de suivre les préconisations de la FFA : réaliser au minimum 12 heures de vol par an.

3.3. RÉSERVATION D'UN AVION :

Les réservations se font sur le site internet *OpenFlyers* de l'aéroclub.

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'aéroclub (cf. article 3.1 du présent règlement).

Le pilote est tenu de vérifier le planning de réservation préalablement à son vol afin d'éviter d'empiéter sur une réservation existante.

Tout vol doit avoir fait l'objet d'une réservation préalable, y compris de dernière minute.

L'aéroclub organise diverses activités destinées à le faire connaître ou à favoriser la convivialité et la formation des pilotes. Parmi celles-ci, il y a la journée portes ouvertes et les sorties aéroclub d'une ou plusieurs journées. Pour ces activités qui sont prioritaires, le Président, sur avis du Conseil d'Administration, peut décider de réserver tout ou partie de la flotte des avions de l'Association, et par conséquent a la possibilité d'annuler les réservations précédemment inscrites au planning sur *OpenFlyers*, sauf pour les tests PPL qui demeureront prioritaires.

La réservation d'un avion pour une durée de plusieurs jours avec découché à l'extérieur de LFPP, considéré comme un voyage, doit faire l'objet d'une autorisation préalable du Président ou d'un de ses représentants en lien avec la disponibilité de la flotte de l'aéroclub durant la même période.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

o Minimum d'heures :

Si un pilote désire réaliser une réservation d'un avion sur une durée de plus d'une journée afin de le conserver à sa disposition dans le cadre d'une navigation extérieure, il s'engage à effectuer un minimum de :

- Du lundi au vendredi (jours ouvrés) : deux heures de vol par jour de réservation ;
- Le samedi ou le dimanche ou un jour férié : deux heures et demi de vol par jour de réservation.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront facturées.

Toutefois, les vols non effectués pour des raisons de sécurité (météo, problème mécanique de l'avion...) n'impliqueront pas de pénalité si elles sont justifiées.

o Annulation de la réservation :

Les réservations peuvent être annulées avec un préavis d'au moins 12 heures. Si ce préavis n'est pas respecté sans motif valable (météo, mécanique, imprévu familial justifié...), l'aéroclub se garde la possibilité d'appliquer au pilote un forfait annulation tardive de 20 euros pour l'aéronef.

Pour les réservations non annulées avant le vol et non honorées sans motif valable, l'aéroclub se garde la possibilité d'appliquer au pilote un forfait annulation tardive doublé.

o Retards au départ et à l'arrivée :

Lors d'une réservation non honorée et sans nouvelles du pilote, l'appareil sera considéré comme libre 10 minutes après le début de l'horaire de la réservation.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure prévue, il est demandé au pilote d'en prévenir l'aéroclub dès que possible.

3.4. FORMALITÉS AVANT ET APRES VOL

o Avant chaque vol :

- Le pilote doit s'assurer d'avoir toujours avec lui une pièce d'identité, son carnet de vol, sa licence et son certificat médical à jour. Il devra pouvoir les présenter à tout membre du Conseil d'Administration ou instructeur amené à les lui demander au nom de l'Association.
- Le pilote doit également s'assurer de la bonne disponibilité tant technique qu'administrative de l'avion :
 - La présence et les validités des documents de l'avion (CDN, assurance...) ;
 - Vérifier sur le carnet de route :
 - Que l'état de l'avion est compatible avec le type de vol envisagé (cf. équipements minimums pour le vol de jour ou de nuit) ;
 - Que toute anomalie signalée précédemment par un pilote fasse l'objet d'une autorisation, voire d'une APRS ;
 - Que le potentiel restant avant la prochaine visite technique ainsi que les butées calendaires sont compatibles avec le ou les vols prévus.
- Le pilote doit détenir toutes les informations aéronautiques nécessaires au vol et à jour : météo, NOTAM, SUP-AIP, cartes aéronautiques de navigation et cartes VAC (soit au format papier officiel, soit en version numérique sur deux supports redondés et à jour), etc...
- Le pilote doit s'assurer que le vol envisagé répond bien aux exigences réglementaires de masse et centrage, ainsi que de l'emport de carburant.
- Le pilote doit s'assurer qu'il a bien enregistré sa réservation sur le logiciel *OpenFlyers* de l'aéroclub et doit obligatoirement l'inscrire également sur la planche de vol papier située dans le local de l'association : doivent y figurer l'avion utilisé, le nom du pilote et le nombre de passagers, les éléments d'heure de départ, la nature du vol et le trajet envisagé en cas de navigation extérieure au terrain de stationnement.
- S'il doit déplacer des avions du hangar vers l'extérieur pour accéder à celui qu'il va utiliser, le pilote doit les y remettre afin de ne pas les laisser à l'extérieur durant son vol dans le cas où il ne serait pas prévu d'être utilisé par un autre pilote dans l'heure qui suit.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

○ Durant le vol, comme au sol :

- Le pilote effectuera toutes les manœuvres nécessaires pour assurer la sécurité du vol et des passagers, ainsi que du personnel et des biens au sol, conformément aux règles de la Circulation Aérienne et du Manuel de Vol de l'aéronef.
Les avions doivent être conduits au sol avec prudence et à une allure modérée, en prenant toutes les précautions afin d'éviter tout accident de personne ou de matériel.
- Toutes les vérifications avant décollage devront être effectuées d'une manière complète au plus tard au point de manœuvre.

Il est rappelé que sont expressément interdits :

- Toute manœuvre sortant du cadre strict du manuel de vol ;
- Tout passage volontaire en condition IMC au cours d'un vol en régime VFR ;
- Tout virage après décollage en dessous de 500 ft hauteur sol, sauf procédure particulière d'aérodrome ou d'entraînement avec un instructeur en double commande ;
- De fumer (cigarette électronique comprise) dans les avions, sur le parking avion, à proximité de la pompe à carburant, dans le hangar et à l'intérieur des locaux de l'aéroclub ;
- De voler sous l'emprise de l'alcool, de drogues ou de tout médicament pouvant entraîner une quelconque somnolence ou un manque de vigilance. Ceci est valable aussi bien pour le pilote que ses passagers.

○ Après chaque vol :

- Le pilote doit couper tous les contacts électriques sitôt l'arrêt du moteur au parking, retirer la clé de contact et conserver la commande de richesse sur plein pauvre. En cas d'oubli ayant entraîné des dommages, la responsabilité du commandant de bord pourra être engagé.
- Le pilote doit mettre en place les caches Pitot et prises statiques, ainsi que toute autre protection prévue à cet effet pour l'avion concerné (masquage des entrées d'air, protection de la verrière...).
- Le pilote doit procéder à l'avitaillement de l'avion utilisé et inscrire la quantité rajoutée sur le carnet de route de l'aéronef ainsi que dans le champ prévu à cet effet sur *OpenFlyers*.
- Le pilote doit veiller à rendre l'avion dans un état de propreté correct : nettoyer en particulier la verrière et les bords d'attaque des voilures, ainsi que ranger l'intérieur de l'habitacle.
- Le pilote doit abriter l'aéronef sous hangar, ou bien l'amarrer avec les commandes de vol bloquées à l'aide d'une ceinture, sauf s'il est certain qu'il va repartir dans l'heure qui suit et que le vent ne risque pas de faire battre les gouvernes de vol.
- Le pilote doit refermer les portes du hangar à l'issue de son vol, à moins d'être certain qu'un autre pilote ne reparte dans l'heure qui suit avec l'un des avions de l'aéroclub.
- S'il est en dehors de LFPP, le pilote doit rechercher une solution pour faire hangarer l'avion utilisé. A défaut, il doit l'amarrer convenablement au sol à l'aide d'un équipement d'arrimage personnel adapté à l'avion et à la nature du sol, ou celui mis à la disposition des pilotes par l'aéroclub, ainsi que mettre en place une protection de verrière si les conditions climatiques l'imposent (risque d'orage ou grêle ou vent de sable...).
- Le pilote doit compléter sur la planche de vol papier les éléments manquants tels que la durée du vol bloc-bloc, le nombre d'atterrissages réalisés ainsi que tout mouvement aérien pratiqué sur des terrains intermédiaires (simple tour de piste, remise des gaz ou *touch-and-go* réalisé avant d'arriver à destination), et le bon règlement d'une éventuelle taxe d'atterrissage sur place à l'arrivée, etc...

Il devra reporter dans la case commentaires sur *OpenFlyers* l'ensemble de ces éléments de mouvements aériens pratiqués sur des plateformes intermédiaires car elles peuvent faire l'objet d'une taxe aéroportuaire qui sera alors transmise à l'aéroclub (même sans contrôleur sur place au moment du vol).

- Le pilote doit inscrire dans le carnet de route de l'avion toute constatation d'une éventuelle anomalie, mauvais fonctionnement ou panne d'un équipement, et prendre toute mesure conservatoire qu'il juge nécessaire. En cas d'inscription d'un dysfonctionnement technique sur le carnet de route, le pilote doit obligatoirement en référer aux Correspondants Maintenance selon la procédure établie et rappelée dans la FAQ de l'aéroclub.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

- Le pilote doit remettre la sacoche avion contenant les cartes essence et l'ensemble des documents de bord dans le casier prévu à cet effet au bureau de piste de l'aéroclub, et la clé de l'aéronef dans le coffre-fort réservé à cet effet.
- Le pilote doit effectuer le versement nécessaire pour rester créditeur sur son compte pilote OpenFlyers s'il est un membre actif ou ponctuel.
- Le temps de vol à indiquer sur le carnet de route, la planche de vol et Openflyers est la durée « bloc-bloc » (du départ parking à l'arrêt de l'avion au parking) arrondie au multiple de 5 minutes les plus proches. Il ne sera facturé que s'il y a eu décollage et atterrissage.
- En cas d'événement particulier, incident ou accident occasionné aussi bien durant les phases déroulées au sol qu'en vol, le pilote est invité par l'aéroclub à remplir un formulaire de retour d'expérience (REX) qui sera transmis à la Commission de Prévention et Sécurité (CPS). Cette dernière garantira le respect de l'anonymat des rédacteurs de REX.

○ **Obligations particulières associées au voyage aérien :**

La disponibilité des appareils pouvant être utilisés pour réaliser un voyage (impliquant un découché de LFPP durant plusieurs jours) est déterminée selon les disponibilités de l'aéroclub par le Président.

Pour tout voyage en France ou à l'étranger, il est demandé au pilote :

- De rechercher une solution pour hangarer l'avion, éventuellement à ses frais. A défaut, il devra amarrer et protéger l'avion à l'aide d'équipements d'arrimages (du club ou personnel), de masquage des entrées d'air et de protection de verrière qu'il aura pris soin d'emmener avec lui.
- De payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais administratifs supplémentaires lui seront décomptés ;
- De payer son carburant qui lui sera remboursé par l'aéroclub sur présentation des factures, sauf s'il s'agit d'une location dite « coque nue » ;
- 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 engendrés de par sa responsabilité vis à vis de l'Association et des tiers éventuels.

Pour tout vol faisant sortir l'avion du territoire national, le pilote commandant de bord devra s'être assuré au préalable de bien disposer de toutes les qualifications nécessaires (anglais FCL notamment), ainsi que des autorisations préalables (autorisations de survol, dédouanement, plans de vol...), ainsi que de la bonne couverture de l'assurance de l'avion pour les pays survolés et ceux où seront réalisées des escales. Toute modification ou rajout nécessaire à l'assurance de l'avion et de ses occupants sera à la charge du pilote commandant de bord.

3.5. TARIFS DE LOCATION DES AVIONS

○ **Location classique :**

Le tarif de location est affiché à l'aéroclub et sur le site internet de l'association. Il est révisable à tout moment par le Conseil d'Administration.

Le décompte s'effectue selon la durée « bloc-bloc » arrondi aux 5 minutes les plus proches.

Un supplément pour la double commande liée à la présence d'un instructeur à bord est rajouté systématiquement au prorata de la durée « bloc-bloc » prise en compte.

○ **Location « coque nue » :**

Le pilote partant en voyage à l'étranger où le prix du carburant est supérieur à celui du prix moyen pratiqué en France doit le faire selon la location « coque nue ».

Le tarif de cette location particulière est fixé par le Bureau au moment de la demande préalable du pilote.

Il ne s'agit pas d'un avantage tarifaire mais il vise à simplifier l'aspect administratif et la gestion comptable d'un avion.

La location « coque nue » pourra également être utilisée dans le cas où le carburant devait ne pas être facturé directement par un fournisseur essencier mais par une entité tierce du type association organisatrice d'un rallye aérien avançant l'achat du carburant au profit des équipages engagés dans l'opération.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

La location « coque nue » n'étant pas une offre commerciale, celle d'achat par « blocs d'heures » peut s'y rajouter mais la réduction ne s'appliquera que sur le montant de la « coque nue » utilisée et non sur l'heure de vol classique.

○ Offre « bloc d'heures » :

Une offre exceptionnelle de remise de 10% peut être octroyée par le Bureau à un pilote pour l'achat d'un bloc de minimum 10 heures de vol ou plus à réaliser impérativement en une durée limitée fixée à 4 mois.

L'offre n'est pas une réduction appliquée directement sur le tarif classique de location, mais consiste pour l'aéroclub à reverser sur le compte pilote de l'intéressé un montant correspondant à 10% de la somme engagée à l'occasion d'un volume d'heures réalisé sur un ou plusieurs avions de l'aéroclub, et ce uniquement à titre personnel (le cumul des heures de vol réalisées par plusieurs pilotes sur un même avion à l'occasion d'un voyage ne peut être pris en compte). Il s'agit d'un recrédit du compte pilote de l'intéressé utilisable uniquement pour ses prochains vols sur les avions de l'association, et non un remboursement auprès de l'intéressé.

En cas de clôture de compte suite à un arrêt de l'activité au sein de l'association, le montant de cette somme non utilisée ne pourra être intégré au solde de son compte pilote qui lui sera remboursé.

Chaque demande sera étudiée au cas par cas par le Bureau, qui sera libre de la refuser sans avoir à se justifier.

Les conditions d'éligibilité pour formuler une demande à bénéficier de cet avantage tarifaire sont :

- L'offre n'est pas cumulable avec un autre avantage tarifaire ;
- Le pilote demandeur doit être membre de l'aéroclub (actif ou associé CSA) à jour de ses cotisations, et présenter une ancienneté de plus de 3 ans au club (3 cotisations pleines et consécutives) ou avoir réalisé l'ensemble de sa formation PPL(A) au sein du club ;
- Il doit être breveté PPL(A) ou CPL(A) et avoir la classe SEP(T) et son certificat médical associé à jour ;
- Le bloc d'heures de vol doit être réalisé sur une période maximale de 4 mois calendaires, débutant à compter de la date de validation qui sera notifiée par écrit par le Bureau au demandeur ;
- Ne seront éligibles et pris en compte que les vols effectués par le pilote en tant que commandant de bord pour le total du bloc d'heures réalisé. Les heures de vol effectuées en double commande durant la même période ne seront pas prises en compte ;
- Le bloc d'heures sera au minimum de 10 heures de vol, mais pourra être supérieur en fonction du besoin notifié par le pilote dans sa demande initiale, tout en restant à faire dans un délai de 4 mois maximum.

Si le volume d'heures du bloc demandé par le pilote n'est pas intégralement réalisé dans les 4 mois impartis, l'offre commerciale ne s'appliquera pas.

Il n'y aura pas de tacite reconduction : si le pilote réalise son bloc d'heures avant la fin de la période convenue, il devra reformuler une nouvelle demande pour repartir sur une nouvelle période de 4 mois.

La demande ne peut avoir un effet rétroactif concernant des heures de vol réalisées avant la date de prise d'effet du début de la période du « bloc d'heures » notifiée par le Bureau de l'aéroclub.

Le volume total des heures de vol (CDB) à prendre en compte pour un « bloc d'heures » donné ne peut être modifié durant l'exécution du bloc.

S'agissant d'une offre visant uniquement à aider ses membres à réaliser un nombre conséquent d'heures de vol en une période donnée (besoin de mûrissement avant une formation CPL(A) ou d'instructeur, etc...), il ne s'agit pas d'une offre commerciale visant à permettre de voler pour moins cher en temps normal. Elle existe à titre exceptionnel et est limitative quant à l'éligibilité du demandeur. Il ne sera fait aucune communication sur cette offre en dehors de l'aéroclub, et ne sera pas mentionnée sur son site internet ou dans ses flyers.

Nota : Aucun remboursement ne sera fait en direct auprès de l'intéressé, du type virement, chèque ou numéraire. Pour les membres du CSA Vol Moteur dont le compte pilote n'est pas géré par l'aéroclub mais par le trésorier du CSA « Guy de la Horie », les 10% de recrédit seront exceptionnellement opérés via une remise sur les facturations suivantes de l'intéressé et inscrites dans la facturation mensuelle du CSA.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

- 4. ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Sont considérés comme activités aériennes particulières :

- Les vols de découverte ;
- Les vols d'initiation ;
- Les vols BIA ;
- Les vols à frais partagés et à partage de frais élargis ;
- Les vols en patrouille ;

Les pilotes pouvant être autorisés à effectuer des activités aériennes particulières doivent être nominativement désignés par le président et dûment autorisés par le Conseil d'Administration.

Pour ce faire, le Conseil d'Administration, représenté par son Président en exercice :

- Dresse et tient à jour la liste des pilotes pouvant réaliser chacun de ces types de vols ;
- Dresse et tient à jour la liste des types d'avions pouvant être utilisés pour ces types de vols ;
- Désigne un correspondant prévention et sécurité pour chacun des types de vols, qui peut être par défaut le Correspondant Prévention et Sécurité (CPS) de l'aéroclub ;
- Est saisi des éventuels problèmes de sécurité qui affectent chacune de ces activités et promulgue les mesures de réduction des risques par l'intermédiaire de la commission CPS.

Les pilotes dûment autorisés par le Conseil d'Administration s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités qui sont définies par la réglementation aéronautique en vigueur ainsi que celles précisées ci-dessous.

4.1. VOLS DE DÉCOUVERTE :

Les « vols de découverte », autrefois dénommés « baptêmes de l'air », sont exclusivement des vols locaux utilisant le même aérodrome pour le départ et le retour, durant lesquels l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ.

Ils ne peuvent être réalisés que de jour et ont une durée maximale de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissement. Il s'agit d'un vol local pour lequel l'atterrissement doit se faire sur l'aérodrome de départ.

Le nombre d'occupants possible, pilote compris, ne peut dépasser le nombre de sièges de l'avion, avec un maximum de 5 dans tous les cas.

Le vol en formation type patrouille est interdit durant un vol découverte.

Les conditions à réunir pour être « pilote vol découverte » sont celles fixées par l'arrêté DGAC en vigueur avec les précisions suivantes propres à l'aéroclub :

- Le pilote doit être majeur et membre de l'aéroclub ;
- Il doit être titulaire :
 - o Soit d'une licence de pilote professionnel avion, CPL(A) ou ATPL(A), en cours de validité et d'une qualification SEP(T) valide ;
 - o Soit d'une licence de pilote privé avion, LAPL(A) ou PPL(A), en cours de validité, et dans ce cas totaliser 200 heures de vol (en CDB + DC) sur la classe et catégorie d'aéronef sur laquelle est effectuée l'opération concernée (classe SEP(T) pour train tricycles) après obtention de la licence utilisée à l'occasion du vol découverte, ainsi qu'avoir réalisé un minimum de 25 heures de vol dans les 12 derniers mois sur la catégorie d'aéronef utilisé dont un minimum de 12 heures sur la classe et le type de l'aéronef sur lequel l'opération est réalisée ;
 - o Soit d'une qualification d'instructeur FI(A) en cours de validité avec la qualification de classe SEP(T) valide pour la catégorie d'aéronef sur laquelle est effectuée l'opération concernée ;
- Il doit avoir effectué 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 derniers jours sur la même classe et le même type d'avion utilisé pour le vol découverte ;



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

- Il doit détenir un certificat d'aptitude médicale en état de validité pour la licence considérée : une Classe 1 EASA pour un pilote professionnel ou une Classe 2 EASA pour un pilote privé.

Les pilotes remplissant les conditions et désirant figurer sur la liste des pilotes autorisés en feront la demande auprès du Président et du Chef Pilote, ce dernier étant en charge d'apprécier le niveau technique du postulant et de juger de l'opportunité de la demande.

Pour obtenir l'autorisation « vols de découverte », un vol de contrôle sera à réaliser avec un instructeur désigné par le Chef Pilote, durant lequel le candidat devra démontrer des compétences particulières en matière de pilotage, de sécurité des vols, d'accueil et de pédagogie au profit de ses passagers.

Pour maintenir cette autorisation valide, le pilote devra en permanence avoir conservé les conditions indiquées ci-dessus. A défaut, il devra refaire un vol de contrôle après avoir récupéré les conditions et expériences requises.

Les coordonnées du pilote qualifié « pilote vol découverte » sont mentionnées sur une liste affichée à l'aéroclub et transmises à l'assurance de l'Association pour mise à jour de sa clause de responsabilité civile.

Le pilote s'engage à se rendre disponible pour toute sollicitation de l'aéroclub à réaliser un vol de découverte.

4.2. VOLS D'INITIATION :

Contrairement au vol de découverte, le « vol d'initiation » donne lieu à une séance d'instruction où un seul passager n'appartenant pas à l'aéroclub pourra embarquer et tenir les commandes de vol pour voler en double commandes.

Pour ce faire, le pilote devra être instructeur et détenir une qualification à jour d'instructeur avion FI(A).

L'instructeur explique les rudiments du maniement d'un avion lors d'un briefing précédent le vol, puis effectue avec le passager la visite pré-vol de l'appareil avant de l'installer à bord pour une séance axée sur la technique du vol et la découverte de l'environnement aéronautique. A l'issue du vol est réalisé un débriefing avec le passager.

La durée maximale est de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissement. Il s'agit d'un vol local pour lequel l'atterrissement doit se faire sur l'aérodrome de départ.

4.3. VOLS BIA :

Les vols BIA sont réalisés dans le cadre de la formation au Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA).

Il s'agit d'un complément pratique au cursus de formation BIA, uniquement offert aux candidats inscrits aux épreuves de ce brevet ou juste à l'issue de l'obtention du brevet BIA :

- Si ces vols sont conçus comme une première initiation au pilotage durant laquelle il est prévu que le candidat peut tenir les commandes de vol, alors le pilote doit obligatoirement détenir une qualification à jour d'instructeur avion FI(A).
- Si les vols n'entrent pas dans le cadre d'une formation au pilotage, ils doivent être conçus comme une prestation de vol découverte. Le pilote devra en détenir les compétences et autorisations requises par l'aéroclub.

Pour les candidats mineurs au BIA, une autorisation parentale écrite sera exigée avant tout vol.

4.4. VOLS A FRAIS PARTAGÉS ET PARTAGE DE FRAIS ELARGIS (PFE) :

Les vols à « frais partagés », également dénommés « coavionnage », peuvent être réalisés dans le cadre du cercle restreint de connaissances ou d'affinité du pilote, à savoir : sa famille proche, ses amis ainsi que tout autre membre de l'aéroclub licencié de la fédération FFA.

Les vols à « Partage de Frais Elargi » (PFE) sont également autorisés par l'aéroclub sous des conditions particulières pour les pilotes membres de l'association embarquant des passagers ne rentrant pas dans le cas cité précédemment. Pour ce faire, seule la plateforme WINGLY pourra être utilisée, à l'exclusion de tout autre système de coavionnage.

Le pilote devra être dûment autorisé par écrit par le président de l'aéroclub (lettre ou email) avant de pouvoir s'inscrire sur la plateforme WINGLY.

Les critères d'éligibilité des pilotes membres de l'aéroclub pour réaliser des « vols WINGLY » sont :

- Être majeur et breveté pilote privé avion LAPL ou PPL(A), ou pilote professionnel CPL(A) ou ATPL(A) ;
- Disposer d'un total de 80 heures de vol en SEP ;



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

- Disposer des qualifications à jour pour l'emport de passager sur le type d'avion utilisé ;
- Avoir réalisé un « vol d'aptitude WINGLY » avec le chef pilote ou un instructeur que ce dernier aura désigné ;
- S'engager à proposer via WINGLY des vols de PFE :
 - D'une durée minimale de 40 minutes en cas de vol local avec retour sur le terrain de départ (vol de A vers A) ;
 - Se déroulant sur une unique journée dans le cas d'une ou plusieurs étapes (cas d'un vol aller-retour A / B ou comportant plusieurs étapes avant de revenir sur le terrain A) ;
- Les vols de PFE ne pourront se faire qu'avec le DR400-180 de l'aéroclub ;
- Le pilote dûment autorisé par l'aéroclub s'engage à remplir les documents ad-hoc et informer l'aéroclub de ses activités.

Les pilotes autorisés « vols WINGLY » seront référencés par l'aéroclub sur l'application SMILE de la FFA.

Chaque passager devra avoir souscrit la licence « passager FFA » comprenant une assurance adaptée au vol de PFE WINGLY.

Le pilote s'engage à prendre à sa charge à minima de manière égalitaire avec les passagers les frais liés au vol prévu sur l'annonce publiée sur la plateforme WINGLY pour le vol. Tout supplément de durée de vol par rapport à ce qui avait été prévu sera à la charge du pilote.

L'ensemble des transactions financières se feront en ligne, directement par le biais de la plateforme WINGLY.

L'usage de toute autre plateforme de PFE ou moyen de communication type réseau social ou publicité pour proposer le transport de passagers avec les avions de l'aéroclub est strictement interdit.

4.5. VOL EN PATROUILLE :

Le vol en patrouille, dénommé également « vol en formation », n'est autorisé par l'aéroclub que si le pilote de chaque avion est breveté et a suivi une formation spécifique à l'issue de laquelle l'instructeur a indiqué sur le carnet de vol de l'intéressé la mention « apte au vol en patrouille ».

Tout pilote militaire ou ancien pilote militaire de l'Armée de l'Air et de l'Espace, ou de la Marine Nationale, détenteur du brevet de pilote militaire d'avion du 2^{ème} degré répond à cette exigence.

Cette mesure vise à renforcer la sécurité des vols en limitant cette pratique aux pilotes ayant reçu une formation adéquate.

En outre, il est interdit de publier sur les réseaux sociaux ou autres médias hébergeurs (YouTube...) toute vidéo de vols en patrouille réalisés à bord d'un avion de l'aéroclub sans avoir reçu au préalable l'autorisation formelle et écrite du président de l'aéroclub du Valois.

- 5. MESURES DISCIPLINAIRES

5.1. PROCÉDURE DISCIPLINAIRE :

En cas de sanction, la procédure suivante s'applique en conformité avec l'article 4 (Radiations) des Statuts de l'Association.

Le membre passible d'une sanction, dénommé « défendeur », doit être mis à même, avant que ladite sanction soit prononcée, de présenter sa défense devant une commission de discipline.

La commission de discipline sera composée de 5 membres choisis parmi la liste suivante selon leurs disponibilités :

- Le Président ou le Vice-président ;
- Le Trésorier comptable ou ses éventuels adjoints ;
- Le Secrétaire ou ses éventuels adjoints ;
- Le Chef Pilote ou ses éventuels adjoints ;
- Le Responsable Pédagogique ou ses éventuels adjoints ;
- Le Correspondant Prévention Sécurité (CPS) ou ses éventuels adjoints.

Le défendeur est convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à sa dernière adresse connue et, si elle est différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la FFA lors de sa dernière prise de licence fédérale. La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

La lettre de convocation ci-dessus visée doit :

- Être expédiée au moins quinze jours avant la date prévue pour la comparution ;
- Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution ;
- Comporter la mention des faits qui lui sont reprochés et celle de la sanction envisagée (avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive) ;
- Indiquer la liste des éventuelles pièces et documents qui sont invoqués à son encontre, et le lieu où il pourra en prendre connaissance ;
- Préciser les noms et fonctions des personnes faisant partie de la commission de discipline devant laquelle aura lieu sa comparution.

Le défendeur est en droit de prendre connaissance au moins 5 jours avant la date de sa comparution de toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre.

Le défendeur devra se présenter personnellement devant la commission de discipline. A défaut, la commission de discipline pourra statuer sans procédure contradictoire. Le défendeur pourra présenter lui-même sa défense, ou se faire assister par une personne de son choix lors de la comparution devant la commission de discipline.

La sanction est prononcée par le Conseil d'Administration, sur avis de la commission de discipline. Elle est notifiée par écrit (LRAR) au défendeur et sera sans appel.

Il est convenu que les membres de l'aéroclub renoncent expressément à solliciter l'indemnisation de tout préjudice de quelque nature que ce soit qu'ils pourraient éventuellement supporter en conséquence directe ou indirecte de leur exclusion de l'association.

5.2. CAS DE RADIATION :

En complément de l'article 4 (Radiations) des Statuts de l'Association, il est convenu que la radiation d'un membre de l'aéroclub pourra être automatiquement prononcée dans les cas suivants :

- Faute grave, ayant engendré la mise à mal du fonctionnement de l'Association, de ses biens, ou ayant porté atteinte à son image ;
- Le non-respect, intentionnel ou non, des dispositions des statuts ou de celles du règlement intérieur de l'Association ;
- La position de débiteur au niveau de son compte pilote pour tout membre actif ou temporaire pour un montant négatif supérieur à - 500,00 euros durant une durée supérieure à un mois. Une procédure de recouvrement pourra alors être enclenchée envers l'intéressé qui devra assumer l'intégralité du montant des frais de procédure engagée.

Il est formellement spécifié et convenu que la simple constatation objective de l'existence d'un quelconque motif ci-dessus visés suffit à elle seule à justifier l'exclusion prononcée.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 4

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Règlement intérieur de l'association

Date : 25/09/2025

- 6. OBSERVATIONS GENERALES

6.1. STATIONNEMENT DES VÉHICULES

Les véhicules doivent obligatoirement être stationnés aux endroits réservés à cet effet. Aucun véhicule ne doit pénétrer à l'intérieur des hangars et même dans l'aire d'activité de l'aéroclub, voire de la partie infrastructures aéronautiques de l'aérodrome (parkings et aires de manœuvre avions, taxiways, pistes...).

6.2. HÉBERGEMENT DES AVIONS DE PARTICULIERS

Les propriétaires d'avions particuliers, membres actifs, ponctuels ou associés de l'aéroclub, peuvent être autorisés, après décision du Bureau Directeur à héberger temporairement leur aéronef sur une place réservée habituellement aux avions de l'aéroclub et qui serait exceptionnellement inutilisée. Le Bureau fixera les conditions de cet hébergement.

Etant ainsi placés sous la tutelle de l'aéroclub, le propriétaire d'avion particulier devra se soumettre aux mêmes règles que tous les pilotes de l'Association. Au-delà d'une durée d'un mois, il est convenu que la mise à disposition deviendra automatiquement une location d'emplacement à laquelle le propriétaire de l'avion s'engage à procéder à la signature d'un contrat avec l'aéroclub, avec mise en place du règlement financier d'un loyer mensuel.

Passé un délai de trois mois sans régularisation et/ou paiement des loyers dus, l'avion sera sorti du hangar et simplement amarré au sol. L'aéroclub ne pourra être tenu pour responsable de tout dommage qu'il pourrait subir en restant à l'extérieur sans surveillance.

6.3. STATUTS

Pour tous les points non traités dans le présent Règlement Intérieur, il y aura lieu de se rapporter aux Statuts de l'Association.

Le présent Règlement Intérieur a été validé par le Conseil d'Administration le 12 février 2025.

Il annule et remplace la version précédente de Règlement Intérieur datant du 19 septembre 2024.

Le Secrétaire général,
Nicolas PINHAS

Le Président,
Pascal CHAGNON



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 5

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Grille de suivi interne

Date : 25/09/2025

GRILLE DE SUIVI INTERNE

le : / / , par :

Rubrique	Niveau de satisfaction	Suites nécessaires
Mise en œuvre de la politique Prévention Sécurité		
Existence d'une politique Prévention Sécurité		
Existence d'un manuel		
Approbation de ce manuel		
Existence d'une structure opérationnelle		
Définition des responsabilités des acteurs		
Principes de fonctionnement		
Adhésion à l'engagement FFA		
Convention avec le CRA		
Compatibilité avec les statuts vérifiée		
Conseil d'administration consulté		
Engagement et politique		
Acte d'engagement du dirigeant responsable		
Définition d'une politique de prévention		
Evaluation et prise en compte des risques		
Evaluation régulière des risques		
Evaluation du niveau de prévention		
Recueil et exploitation des dysfonctionnements		
Organisation du recueil des dysfonctionnements		
Confidentialité		
Actions de prévention		
Elaboration d'un plan d'actions		
Mise en œuvre des actions		
Actualisation du plan d'actions		
Communication interne		
Communication sur le contenu du manuel		
Communication sur le plan d'actions		
Actualisation		
Actualisation régulière du manuel		
Archivage		
Suivi		
Organisation du suivi interne		

**MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION****Annexe 6****Edition 2****ANNEXES****Correction des performances au décollage et à l'atterrissement****Amendement 8****Date : 25/09/2025**

Conditions	Décollage		Atterrissage	
	Influence sur le franchissement des 15 m	Facteur ⁽¹⁾	Influence sur le franchissement des 15 m	Facteur ⁽¹⁾
Massé	+ 10 %	+ 20 %	x 1.20	+ 10 %
Zp	+ 1000 ft	+ 15 %	x 1.15	+ 5 %
Température	+ 10°C	+ 10 %	x 1.10	+ 5 %
Piste en dur mouillée	0 %	x 1.00	+ 15 % ⁽²⁾	x 1.15 ⁽²⁾
Herbe sèche :				
- courte (jusqu'à 13 cm)	+ 20 % ⁽²⁾	x 1.20 ⁽²⁾	+ 20 % ⁽²⁾	x 1.20 ⁽²⁾
- longue (de 14 à 25 cm)	+ 25 % ⁽²⁾	x 1.25 ⁽²⁾	+ 30 % ⁽²⁾	x 1.30 ⁽²⁾
Herbe mouillée :				
- courte (jusqu'à 13 cm)	+ 25 % ⁽²⁾	x 1.25 ⁽²⁾	+ 30 % ⁽²⁾	x 1.30 ⁽²⁾
- longue (de 14 à 25 cm)	+ 30 % ⁽²⁾	x 1.30 ⁽²⁾	+ 40 % ⁽²⁾	x 1.40 ⁽²⁾
Sol mou ou enneigé				
	+ 25 % ⁽³⁾	x 1.25 ⁽³⁾	+ 25 % ⁽²⁾	x 1.25 ⁽²⁾
	ou plus	ou plus	ou plus	ou plus
Pente	1 %	Montante + 5 %	Montante x 1.05	Descendante + 5 %
				Descendante x 1.05

(1) Les facteurs se multiplient entre eux en cas de conditions multiples

(2) Ne s'applique qu'à la distance de roulement

(3) S'applique à la distance de franchissement des 15 m pour le décollage. Des projections de boue ou de neige peuvent modifier le profil de l'aile et altérer les performances de montée une fois que les rues ont quitté le sol.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 7

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Emport minimum de carburant, d'huile et autres produits consommables

Date : 25/09/2025

Version 11



EMPORT MINIMUM DE CARBURANT, D'HUILE ET AUTRES PRODUITS CONSUMMABLES



ETAPE :

VITESSE DE CROISIERE :

AVION :

CONSO HORAIRE :

FORFAIT ROULAGE (mini 5 minutes)	DUREE DE LA NAVIGATION		INTEGRATION TERRAIN	(1) TEMPS POUR L'ETAPE
	TEMPS SANS VENT	EFFET VENT + REEL*		
		+		

(1) TEMPS POUR L'ETAPE	
(2) RESERVES 30min de croisière (de jour) 45min de croisière (de nuit)	
(3) PLAN DE DIVERSION	
MINIMUM REGLEMENTAIRE AU PARKING	(1) + (2) + (3)
(4) MARGE DE SECURITE A discrédition du CDB	
REEL A BORD	(1) + (2) + (3) + (4)

CARBURANT EN LITRES

(3) PLAN DE DIVERSION : Vous devez prévoir le carburant pour réaliser le plan de diversion le plus limitatif. La situation la plus critique semble être une remise de gaz à destination, la navigation jusqu'au terrain de dégagement, l'intégration et enfin l'atterrissement.

Gestion au sol (préparation) :

* La notion des « +10% si le vent n'est pas pris en compte » disparaît avec la réglementation NCO.OP.125 Fuel and Oil supply du 26/08/2016.

** Bon sens : ne pas prendre en compte la quantité de carburant « impompageable » pour calculer l'autonomie réelle à bord.

La réglementation introduit les notions de :

- "Marge acceptable de Sécurité" Condition d'utilisation des aéronefs 5.6.3

- "Plan de diversion" (Défaut) SERA.2010

Gestion en vol : La réserve finale (10 min vol local VFR jour, 30 min navigation VFR jour, 45 min VFR nuit) doit être à bord à l'atterrissement selon la réglementation NCO.OP.125 Fuel and Oil supply du 26/08/2016.



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 8

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

Vol annuel avec instructeur

Date : 25/09/2025

EXERCICES EN VOL	Satisfaisant (Trigramme instructeur)
Item vitaux avant D/L (C/L ou ACHEVER)	
Décollage (annonces + Vi de rotation)	
Sortie de position inusuelle (décrochage ou virage engagé ou sortie de piqué/cabré)	
Panne moteur en tour de piste (D/L ou Vent arrière ou Finale)	
Atterrissage de précision (atterrissement sans volets ou atterrissage court)	
Remise de gaz (suite atterrissage manqué)	
Panne d'un élément de l'avion (radio, alternateur, bâton, altimètre...)	
Exercices additionnels	

THEORIE A ABORDER (au verso)	
Majoration de la Vi en finale	
Feux moteur au sol (procédure + position des extincteurs à l'aéroclub)	

PRÉCISION DU PILOTAGE	Satisfaisant
Vitesse en finale (-5kt / +10kt)	
Tenue du cap (-/+ 20°)	
Tenue de l'altitude (-/+ 100ft)	
Précision de l'arrondi (-/+ 100m du point de visé)	

Majoration de la Vi en finale :

VENT STABLE

Lorsque le vent dominant est supérieur à 10kt, vous devez majorer la vitesse en finale pour anticiper l'effet de sol (le vent diminue lorsque l'avion se rapproche du sol).

	Vent ≤ 10 kt	10 kt < Vent < 20 kt	20 kt ≤ Vent
Majorer de	0 kt	5 kt	10 kt

RAFALE

Lorsque le vent souffle en rafale vous devez majorer la vitesse en finale pour anticiper les variations instantanées de la vitesse indiquée.

Majorer la vitesse de la valeur de la demi-rafaale

Ex : Vent 250° 10G16 Valeur de la rafale = 16 - 10 = 6 kt
6/2=3 → Majorer la vitesse en finale de 3 kt

1 kt ≈ 2 km/h (1,852)

CONFIGURATION CHOISIE

Certains manuels de vol préconisent un atterrissage avec une position intermédiaire des volets lors de fort vent de travers. Cela permet de conserver une bonne manœuvrabilité durant la finale mais la vitesse doit être majorée en fonction de la position des volets.

Exemple du manuel de vol du DR400/140 section Procédures Normales

Atterrissage par vent de travers ou par fortes rafales

Volets (1^{er} cran) position décollage
Vitesse d'approche (70 kt) 130 km/h + 1/2 valeur rafale
Dérive annuler de façon classique
Vent de travers démontré (22 kt) 40 km/h

FACTEUR HUMAIN

Ne jamais oublier qu'atterrir avec une vitesse majorée augmente la distance d'atterrissement.

Lors d'une approche avec du fort vent de travers, préférez les pistes en herbe généralement plus larges que les pistes en dur des petits terrains d'aéroclub...

Il est impératif de connaître et de respecter les limites de votre avion (vent de travers, distance d'atterrissement, VFE...) mais n'oubliez pas que vos propres limites peuvent être différentes !

VOL ANNUEL AVEC INSTRUCTEUR



Feux moteur au sol :

Comment détecter un début de feu assis en place pilote?

Où sont les extincteurs du club? Lesquels utiliser?

Exemple de la C/I du club pour le FGVI C :

FEU MOTEUR AU SOL

Pompe	OFF
Robinet d'essence	Fermé
Manette des gaz	Plein Gaz
Mixture	Etouffoir
Contact magnétos	OFF
Batterie	OFF
Sélecteur Carburant	Fermé
Evacuez l'avion	

Rappel Approche interrompue :

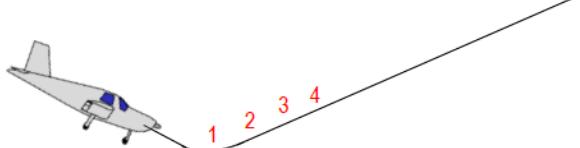
1. Assiette (montée) } L'ordre est important afin de ne pas accélérer vers le sol

2. Puissance (de décollage)

3. Réchauffe carburateur : Froid

4. Volet : Décollage

Poursuivre ensuite comme un décollage standard...





MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 9

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

DAD – Document d'Aide à la Décision

Date : 25/09/2025

« DOCUMENT D'AIDE À LA DECISION » (D.A.D.) AERO-CLUB DE CREIL-CHANTILLY-SENLIS

Le Bureau de l'Aéro-Club de Creil-Chantilly-Senlis, en accord avec la réglementation régissant les structures DTO et en lien avec notre CPS, a décidé d'éditer des consignes intérieures sous la forme de ce document appelé « DAD ». Les consignes figurant ici sont applicables par tous les membres de l'Aéro-Club.

En conséquence, tout pilote confronté à un **dysfonctionnement ou à un incident** doit impérativement:

L'inscrire sur le carnet de route : en cas de NOGO, l'APRS, (Approbation Pour Remise en Service) signée par le mécanicien, doit figurer sur le carnet pour pouvoir remettre l'avion en ligne.

Toute **anomalie et/ou tout doute** sur l'état de l'avion constatés au cours de la visite pré-vol impliquent:

- *De suspendre ou d'annulation du vol*
- *De renseigner précisément le carnet de route*
- *De prévenir le responsable des vols ou un instructeur pour solliciter leur avis*

Si la conséquence de ce signalement est l'immobilisation de l'avion par précaution, la Sécurité des Vols est à ce prix.

Une montre en bon état de fonctionnement est OBLIGATOIRE pour voler. Certains avions n'en disposent pas. Dans ce cas, vous devez porter une indiquant les heures, minutes et secondes.

Les actions décrites dans les tableaux suivants sont donc à appliquer:



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 9

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

DAD – Document d'Aide à la Décision

Date : 25/09/2025

EQUIPEMENTS DEFAILLANTS	ACTIONS	CONSEQUENCES
A) INSTRUMENTS DE VOL		
Altimètre	- Informer immédiatement le responsable technique et/ou un instructeur présent	
Anémomètre	- Remplir le carnet de route	
Bille	- Remettre la sacoche de l'avion au responsable technique, à un instructeur présent ou bien à un responsable de l'aéro-club	
Compas magnétique		
Conservateur de cap	- Remplir le carnet de route	VOL POSSIBLE SI GPS A BORD OU VOL AVEC FI
Avertisseur de décrochage	- Remplir le carnet de route	VOL POSSIBLE EN TDP AVEC FI
Horizon artificiel		
Indicateur de virage	- Remplir le carnet de route	
Variomètre		
B) AUTRES INSTRUMENTS ET INDICATEURS		
Compte tours		
Indicateur ET voyant de pression d'essence (un seul HS = OK)	- Informer immédiatement le responsable technique et/ou un instructeur présent	
Indicateur ET voyant de pression d'huile (un seul HS = OK)	- Remplir le carnet de route	
Indicateur ET voyant de température d'huile (un seul HS = OK)	- Remettre la sacoche de l'avion au responsable technique, à un instructeur présent ou bien à un responsable de l'aéro-club	
Pompe à vide (« suction »)		
Jauge carburant à zéro	- Remplir le carnet de route	VOL POSSIBLE EN LOCAL DE JOUR AVEC FI A BORD



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 9

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

DAD – Document d'Aide à la Décision

Date : 25/09/2025

EQUIPEMENTS DEFAILLANTS	ACTIONS	CONSEQUENCES
Eclairage instruments		
Feux anti-collision		
Feux de navigation		
Phare(s)	- Remplir le carnet de route	VOL VFR DE JOUR UNIQUEMENT
Transpondeur		VOL DE JOUR UNIQUEMENT ET HORS TMZ
Une VHF sur deux		VOL DE JOUR UNIQUEMENT ET HORS RMZ
VOR		RÉSERVÉ VOL DE JOUR EN VUE DU SOL
C) MOTEUR		
Magnétops hors normes		
Pompe électrique HS	- Informer immédiatement le responsable technique et/ou un instructeur présent	
Puissance moteur non nominale (selon conditions du jour)	- Remplir le carnet de route	
Réchauffage carburateur HS	- Remettre la sacoche de l'avion au responsable technique, à un instructeur présent ou bien à un responsable de l'aéro-club	AVION ARRETE JUSQU'A LA CORRECTION DU DEFAUT ET REMISE EN SERVICE
D) ELECTRICITÉ		
Panne batterie	- Informer immédiatement le responsable technique et/ou un instructeur présent	
Panne ou défaut de charge de l'alternateur	- Remplir le carnet de route - Remettre la sacoche de l'avion au responsable technique, à un instructeur présent ou bien à un responsable de l'aéro-club	AVION ARRETE JUSQU'A LA CORRECTION DU DEFAUT ET REMISE EN SERVICE



MANUEL D'ORGANISATION ET MANUEL D'EXPLOITATION

Annexe 9

Edition 2

ANNEXES

Amendement 8

DAD – Document d'Aide à la Décision

Date : 25/09/2025

EQUIPEMENTS DEFAILLANTS	ACTIONS	CONSEQUENCES
Lampe électrique de secours	Vérifier le bon fonctionnement avant le vol	SI HS VOL DE JOUR UNIQUEMENT
Jeux de fusibles à bord	Vérifier la présence à bord avant le vol	
E) CELLULE		
Amortisseur (trop ou pas assez gonflé)		
Carénage de roue détérioré		
Commande de compensateur		
Commande(s) de vol abîmée(s) ou bloquée(s)	- Informer immédiatement le responsable technique et/ou un instructeur présent	
Commande de volets	- Remplir le carnet de route	
Ceinture d'un siège occupé abîmée	- Remettre la sacoche de l'avion au responsable technique, à un instructeur présent ou bien à un responsable de l'aéro-club	
Pneu dégonflé, abîmé ou toile visible		
Verrière ne fermant plus ou mal		
Purges qui gouttent		
Verrouillage d'un siège occupé abîmé		
Vis (> 1) manquante sur le capot moteur ou carénage	Demander l'avis du responsable technique ou d'un instructeur	SI DOUTE : ANNULER LE VOL
F) AUTRES		
Trousse de secours	Inscription sur carnet de route	ANNULER LE VOL
ELT (balise de détresse	Inscription sur carnet de route	MAXIMUM 6 VOLS OU 25H DE VOL