AEROCLUB
DU VALOIS

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).

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'atterrissage d'un terrain qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure ;
- 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

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.

- Le « membre bienfaiteur » paie une cotisation dont le montant minimum est fixé chaque année par le conseil d'Administration.
- Le « membre d'honneur » ne paie pas de cotisation.
- Le « membre actif » : Son admission 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 « licence fédérale » FFA sauf si déjà détenteur d'une licence valide
  - L'acceptation de la candidature par le Bureau.
  - 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 cotisation annuelle dont le montant peut varier
    - En cas d'adhésion à compter du 1er juillet, la cotisation est réduite de 50% ;
    - En cas d'adhésion à compter du 1er 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 ;

- Le « membre associé » : Il peut exister plusieurs catégories de pilotes associés avec diverses cotisations : pilote « jeunes ailes », accord entre aéroclub etc… Les cotisations seront définies par le Conseil d'administration. Tout membre associé sera détenteur de la licence fédérale ou « Jeunes Ailes » de la FFA.
- Le membre ponctuel paie une cotisation et sur une période définie par le Conseil d'administration. Il devra être détenteur d'une licence FFA.

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

Le montant du droit d'entrée et de la cotisation annuelle des « membres actifs » sont ratifiés par l'Assemblée Générale et ceux des « membres associés » par le Conseil d'Administration.

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 »

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 celuici, 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.
- 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 (RP)

Le Responsable Pédagogique, responsable de la formation au sein de l'aéroclub :

- Est Instructeur non restreint nommé par le Président après avis du CA et des instructeurs. Cette nomination est valable un an renouvelable par tacite reconduction.
- Rend compte au Président, à son Bureau et travaille en collaboration avec les instructeurs et le chef pilote.
- 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.
- Veille à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences du FCL et au programme de formation du DTO et à ses mises à jour.
- Attribution les élèves aux instructeurs et supervise les progrès de chaque stagiaire.
- Organise au moins une réunion Instructeurs par an.
- Veille à la standardisation des pratiques d'instruction.
- Propose et demande l'achat de matériels pédagogiques spécifiques.
- A la charge de l'archivage des livrets de progression des élèves selon la réglementation en vigueur.
- Peut à tout moment décider d'effectuer un vol avec un élève avec ou sans son instructeur attitré. Peut aussi déléguer ce vol à son adjoint ou à un autre instructeur.
- Peut autoriser un test en vol par un examinateur FE non imposé par l'autorité et extérieur au club en cas d'indisponibilité de FE membre du club.
- Peut-être convoqué par le CA pour rendre compte de l'activité Instruction et sujets annexes.

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

Après avis du RP et de son adjoint, l'instructeur est intégré au sein de l'aéroclub sur décision du CA.

Avant d'exercer ses fonctions, il devra signer la « convention relative aux conditions d'exercices des fonctions d'instructeur bénévole ».

L'instructeur :

- Est responsable de la formation qu'il dispense sous l'autorité du Responsable Pédagogique.
- S'occupe du suivi de ses élèves et complète leur livret de progression après chaque vol.
- S'astreint à un entraînement régulier afin de maintenir un bon niveau de compétence.
- Peut restreindre ou interdire l'utilisation d'un avion à un membre ne respectant pas les consignes de l'aéroclub ou le manuel de vol des avions. Il devra rendre compte au RP, au Chef Pilote ou au Président dans les 48 heures. Ces derniers décideront de la suite à donner.

En cas de faute avérée de l'instructeur, il peut être suspendu provisoirement de ses fonctions par le RP ou son adjoint dans l'attente d'une décision du CA.
Hors vol d'initiation, un instructeur ne pourra pas réaliser un vol d'instruction en double commande, un renouvellement ou une prorogation de licence sur un avion de l'aéroclub à un pilote non-membre de l'aéroclub.

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.

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'entrainement 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.

- **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.

- **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.

- **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

- **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 ou peut partir en vol dans le respect de la Liste Minimale d'Equipements (LME),
    - 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.

- **<u>Durant le vol, comme au sol</u> :**

  - 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.

- **<u>Après chaque vol</u> :**

  - 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 blocbloc, 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.

- 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.

- **<u>Obligations particulières associées au voyage aérien</u> :**

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.

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.

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 », anciennement 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'atterrissage. Il s'agit d'un vol local pour lequel l'atterrissage 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 :
    - Soit d'une licence de pilote professionnel avion, CPL(A) ou ATPL(A), en cours de validité et d'une qualification SEP(T) valide ;
    - 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 ;
    - 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 ;
- 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 cidessus. 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 précédant 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'atterrissage. Il s'agit d'un vol local pour lequel l'atterrissage 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 ;
- 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 allerretour 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 2ème 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.

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.

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 modifié par vote à l'AGE du 20 juin 2026 pour application au 1 octobre 2026.

Il annule et remplace la version précédente de Règlement Intérieur datant du 18 février 2026.

Le Secrétaire général,

Régis Corbeau

Régis CORBEAU

Le Président,

Roland Maguer