

# REGLEMENT INTERIEUR DE L'ESCADRILLE DE CHATEAUBLANC

## **PREAMBULE**

Le présent Règlement Intérieur, prévu par les Statuts de l'Aéroclub, a pour objet:

- d'apporter des précisions sur les articles des Statuts,
- d'en faire l'interprétation suivant l'esprit qui a présidé à leur rédaction,
- de définir et préciser les règles nécessaires au bon fonctionnement de l'Association.

## **1 DISPOSITIONS GENERALES**

### **1.1 Application**

Le présent règlement intérieur est applicable à tous les membres de l'aéroclub et leur est opposable. Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est à disposition dans les locaux de l'aéroclub et sur site web de l'aéroclub :

<http://escadrillechateaublanc.org/>

Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelle que fin ou titre que ce soit.

Les différents tarifs sont fixés par le CA (Conseil d'Administration).

Le CA pourra à tout moment modifier ou compléter le présent règlement intérieur afin de le rendre conforme aux nécessités dues à l'évolution de l'aéroclub ou à celles qui apparaîtraient indispensables à son bon fonctionnement. Toute décision importante concernant la bonne marche de l'aéroclub est prise par le CA et est adoptée à la suite d'un vote à la majorité.

Outre le règlement intérieur, le CA pourra adopter toutes les règles et consignes relatives à l'emploi du matériel, à la sécurité et à l'administration générale de l'aéroclub. Celles-ci doivent être respectées par les membres de l'aéroclub, au même titre que les statuts et le règlement intérieur, auquel elles s'ajoutent mais que les modifications constantes dues à la technique, à l'expérience ou à l'évolution de l'aéroclub ne permettent pas d'incorporer. Ces consignes seront affichées si jugées nécessaires dans les locaux de l'aéroclub.

### **1.2 Esprit associatif**

A l'inverse d'une société commerciale, l'aéroclub est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.

Chaque membre présent sur l'aérodrome doit 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 et la rentrée des aéronefs.

### **1.3 Obligations generales de l'association et de ses membres**

Les obligations de l'aéroclub à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens et diligence et non des obligations de résultats.

Dès lors, la responsabilité de l'aéroclub ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, 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. L'aéroclub souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

Tout nouvel adhérent devra se présenter au Chef Pilote et (ou) au Président. Les nouveaux adhérents déjà brevetés devront se soumettre à un vol de contrôle.

Les membres actifs de l'aéroclub s'engagent à s'acquitter de :

- la cotisation club.
- la licence fédérale.
- d'une caution non encaissée de 1500 euros.

Un exemplaire du présent règlement sera accessible à tous sur le site internet et dans les locaux de l'aéroclub. Les adhérents à l'aéroclub s'engagent à en prendre connaissance, et à informer leurs invités (visiteurs) de l'existence de ce règlement et à le faire appliquer.

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

Les obligations des membres de l'aéroclub à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen et diligence.

Dès lors, les membres de l'aéroclub ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée.

Les membres de l'aéroclub responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié ne seront tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans la limite de la franchise. Le montant du préjudice ne sera entériné qu'après enquête et délibération du CA.

Par exception au précédent alinéa, les membres de l'aéroclub seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice laissé à la charge de l'aéroclub dans les cas suivants :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou cause à leur instigation,
- Dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissage ou l'amerrissage, d'un terrain ou d'un plan d'eau qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure,
- Dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure et en général, toutes infractions à la réglementation,
- Dommage subi lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord,
- Dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise d'un état alcoolique ou de drogues, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

**Tout pilote ayant eu un incident quel qu'il soit au cours d'un vol ou au sol, lors du roulage, du décollage ou de l'atterrissage, de par sa faute ou non, doit en faire le rapport oral ou écrit, à son arrivée à un membre du CA de l'aéroclub. L'objectif est avant tout d'assurer la sécurité des vols.**

#### **1.4 Définition et qualité des membres de l'aéroclub**

La qualité de **membre actif** est réservée exclusivement à toute personne qui s'engage à pratiquer une activité aéronautique « effective » au sein de l'Aéroclub.

Les **membres d'honneur** sont des personnalités qui ont rendu ou peuvent rendre des services signalés à l'Aéroclub. Ce sont aussi ceux qui peuvent justifier d'un passé ou de compétences aéronautiques susceptibles de présenter un intérêt notoire pour l'Aéroclub. Ces membres sont proposés par le Conseil d'Administration. Ils sont dispensés du paiement d'une cotisation.

Les **membres Amis** sont des personnes sympathisant de l'association, ne pratiquant pas personnellement une activité aéronautique ou n'adhérant pas à une fédération aéronautique et n'utilisant pas les installations aéronautiques de l'aéroclub. Le clubhouse leur est ouvert.

La qualité de membre Amis s'acquiert par le versement d'une cotisation réduite et/ou d'un don ne donnant droit à aucune contrepartie de la part de l'association.

## **1.5 Cotisations**

Les membres d'honneur, les instructeurs référencés et les formateurs ne paient pas de cotisation club.

Les autres membres doivent s'acquitter d'une cotisation dont le montant est fixé annuellement par le CA.

Les jeunes de moins de 25 ans ainsi que les membres Amis bénéficient d'un tarif réduit.

Les membres inscrits dans un autre aéroclub bénéficient également d'un tarif réduit s'ils s'engagent à voler au moins 10 heures dans l'année.

Les inscriptions à partir du 1er juillet feront l'objet d'une tarification dégressive. Toute cotisation versée à l'aéroclub est définitivement acquise. Il ne saurait être exigé un remboursement de cotisation en cours d'année en cas de démission, d'exclusion, ou de décès d'un membre.

L'adhésion est annuelle et expire le 31 décembre. En conséquence, elle doit être renouvelée chaque année au 1er janvier.

Toute inscription devra être validée par le CA. Une réinscription pourra ainsi être refusée par le CA pour non-respect des bons usages et de l'esprit club.

## **2 ROLES ET ATTRIBUTIONS DU PERSONNEL**

### **2.1 Dispositions générales**

Les instructeurs sont libres de fixer leur rémunération avec leurs élèves, et l'aéroclub n'est dans aucun cas concerné par la gestion et le déroulement de cette comptabilité.

L'entretien peut être effectué par les responsables techniques ou sous-traité à un atelier.

Les intervenants bénévoles seront sur leurs demandes éligibles aux indemnités kilométriques et frais engagés.

### **2.2 Chef Pilote et Instructeurs**

Le Chef pilote est nommé par le Conseil d'Administration. Il est responsable de la discipline de vol. Il rend compte au Président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.

Les Instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes, et la formation. Ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

Ils rendent compte au Président et au Chef pilote de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.

Ils sont fondés à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que notamment une restriction d'utilisation des aéronefs ou une interdiction de vol.

Ils tiennent à jour un fichier des noms des pilotes et des aéronefs qu'ils sont aptes à utiliser, suivant leur entraînement et leur qualification, et tiennent à jour les fiches assurant le suivi détaillé de la formation, chaque fiche doit être signée par l'élève pilote après chaque vol.

Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux Instructeurs n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant maîtres de leur décision de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

Les instructeurs s'engagent à appliquer le programme de formation officiel validé par la FFPLUM (téléchargeable sur le site de la FFPLUM), et à respecter les recommandations de la fédération et de la DGAC.

### **2.3 Responsable technique**

Les Responsables Technique sont des bénévoles approuvés et référencés par le CA. Pour les ULM, ils sont chargés du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation et la sécurité et assureront les visites et entretiens réguliers conformément au manuel d'entretien de l'aéronef et les recommandations des constructeurs.

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

## **3 PILOTES ULM**

### **3.1 Participants**

En dehors des pilotes qualifiés et Instructeur référencés, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'aéroclub les membres actifs à jour de leurs cotisations et titulaires des titres aéronautiques requis, en cours de validité.

Ils devront être, de surcroît, obligatoirement licenciés à la FFPLUM.

L'aéroclub peut soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle, et il lui appartient de s'assurer que celui-ci possède les titres nécessaires à sa conduite. D'autre part, le pilote s'engage ipso facto à utiliser l'appareil conformément à la réglementation et aux manuels de vol.

Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques.

La participation des appareils de l'Aéroclub à des voyages à l'étranger, des rallyes ou à des épreuves à caractère sportif, ne pourra être envisagée sans autorisation expresse du CA qui en définira les modalités.

Il est mis à la disposition des pilotes de la documentation aéronautique. Ces documents doivent être consultés sur place et ne doivent pas quitter les locaux de l'aéroclub, chaque pilote doit avoir sa propre documentation, et doit s'assurer de la validité de ces informations.

### **3.2 Entraînement des pilotes**

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent notamment pour l'emport de passagers.

Les pilotes doivent obligatoirement et de manière périodique subir un vol de contrôle. Ce vol de contrôle devra dater de moins de 24 mois (12 mois si le pilote a effectué moins de dix heures depuis le dernier vol de contrôle).

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire un minimum d'un vol par bimestre et dix heures de vol par an.

Deux mois sans entraînement induiront un contrôle en vol obligatoire avec instructeur. Il appartient au pilote qui n'a pas volé depuis deux mois, de prendre contact avec les Instructeurs pour ce contrôle.

### **3.3 Certificat médical des pilotes ULM**

Pour la pratique de l'ULM, tout membre actif devra fournir un certificat médical de non contre-indication:

- Quel que soit son âge pour une première adhésion.
- A partir de 60 ans, renouvelable tous les quatre ans.
- A partir de 70 ans, renouvelable tous les deux ans.

### **3.3 Réservations**

Par soucis d'organisation et de bonne gestion, la réservation des aéronefs sur l'outil informatique de réservation des vols est obligatoire.

Par égard vis-à-vis de l'ensemble des pilotes, chacun aura à cœur de ne pas sur réserver, notamment pour cause d'incertitude météo. De même, les cas de réservations annulées souvent et régulièrement sans raison probante, pourront faire l'objet d'un débat en réunion du CA, demande d'explication auprès du pilote concerné.

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'aéroclub.

Les réservations sont effectuées via internet sur l'outil informatique de réservation des vols.

Dans le cadre de l'instruction, les réservations se feront en accord avec l'instructeur choisi.

#### **3.3.1 Minimum d'heures**

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum, par jour de réservation, de deux heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés, et une heure les autres jours (sauf contraintes météo).

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées à 50% du tarif plein. Les heures de réservation doivent correspondre exclusivement aux heures d'utilisation de l'aéronef.

### **3.3.2 Annulation des réservations.**

Hors cas météo, les réservations doivent être annulées sur l'outil informatique de réservation des vols, avec un préavis raisonnable de 24h. Cette disposition n'étant pas respectée sans motif valable, il sera appliqué au pilote un forfait annulation tardive (pour l'aéronef et éventuellement pour l'instructeur) égal à 30% du plein tarif. Pour les réservations non honorées et non annulées avant le vol, ce forfait sera double.

### **3.3.3 Retards au départ et à l'arrivée.**

Lors d'une réservation non honorée, après quinze minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt l'aéroclub et le pilote qui devrait effectuer le vol suivant.

### **3.4 Formalités avant et après vol**

Avant de confier un aéronef à un pilote, un responsable de l'aéroclub peut être amené à lui demander de présenter son carnet de vol et son titre aéronautique.

Le temps de vol à payer est décompté selon la durée indiquée par l'horamètre, de la mise en route du moteur jusqu'à l'arrêt complet de ce dernier.

Le pilote est tenu de remettre l'aéronef à disposition de l'aéroclub à la date et heure prévues au moment de la réservation.

Après chaque vol, tout pilote doit :

- Procéder à un avitaillement s'il reste moins de deux heures de vol, et de nettoyer au moins la verrière, l'hélice et les bords d'attaque des ailes et de l'empennage horizontal.
- Abriter l'aéronef ou l'amarrer (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit).
- Remplir le Carnet de Bord Aéronef et le signer.

Pour tout voyage, il est demandé au pilote :

- D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais,
- De payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais supplémentaires lui seront décomptés,
- 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.

Après le dernier vol de la journée, tout pilote doit, après avoir abrité l'appareil :

- Nettoyer soigneusement l'appareil, verrière, hélice, bords d'attaque des ailes et empennages et toute partie souillée.
- Décapoter la partie supérieure (sauf consignes particulières).
- Faire une Après-vol minutieuse et rendre compte dans les plus brefs délais de toute anomalie constatée.

## **4 ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES**

### **4.1 Baptêmes de l'air, vols d'initiation**

Seuls sont autorisés à effectuer ces vols constituant des activités aériennes particulières, les instructeurs référencés et les pilotes nominativement désignés par le Président ou le Chef pilote. Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

#### **4.2 Vols à frais partagés**

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissance ou d'affinité du pilote, à savoir : le cercle de la famille, des amis, de son aéroclub ou des licenciés de sa fédération agréée par l'Etat.

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser six.

Doivent donc être inclus dans le partage des frais uniquement : les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes au vol entrepris<sup>1</sup>.

Les coûts directs du vol sont déterminés à la fin du vol et partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol.

La décision d'effectuer un vol à frais partagés appartient au pilote et à lui seul.

Le pilote décide seul de retarder ou d'annuler le vol s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice dans le cadre de ce vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.

### **5 PROPRIETAIRES D'APPAREILS PRIVES**

Par aéronef privé, on désigne un aéronef qui stationne dans le hangar de l'aéroclub mais qui ne lui appartient pas.

Le conseil d'administration, statue sur les demandes de garage permanent que pourraient lui présenter des propriétaires d'appareil. La condition de base est que ceux-ci doivent être membre de l'aéroclub. Ces propriétaires devront justifier d'un minimum de 5h de vol à effectuer sur les aéronefs de l'aéroclub par an, et le tout après accord avec le gestionnaire de l'aéroport.

Les propriétaires qui utilisent le hangar doivent être convenablement assurés contre les risques que leur appareil fait courir aux installations et aux autres appareils.

Toute autre demande pour d'autres types d'appareils (avion par ex.) sera traitée au cas par cas. Le club dégage toute responsabilité quant aux incidents pouvant survenir aux appareils privés stationnant dans le hangar.

Les propriétaires s'engagent à remettre en place les appareils qu'ils sont amenés à déplacer avec précaution.

Le président, sur avis du conseil d'administration, peut être amené à demander le dégagement des appareils privés sous préavis d'un mois.

### **6 PROCEDURE DISCIPLINAIRE**

Il est convenu que :

Le membre passible d'une sanction, ou "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 est composée de 3 membres, tous appartenant au Conseil d'Administration. Dans cette perspective, ledit défendeur sera 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 FFPLUM 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 devra :

- Être expédiée au moins quinze jours avant la date prévue pour la comparution du défendeur,
- 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).

Le défendeur est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre. L'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation. Il devra pouvoir en prendre connaissance en un lieu qui lui sera précisé dans ladite convocation.

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. Elle est sans appel.

Le présent Règlement Intérieur est établi par le Conseil d'Administration du 02 Avril 2017.

**Le Président**

**Le Secrétaire Général**