

# ACVL

## AÉRO CLUB

DE LA

## VALLÉE ou LOING

### REGLEMENT INTERIEUR

L'Aéro-Club de la Vallée du Loing, Association régie par la loi de 1901, déclarée à la préfecture de Seine et Marne et affiliée à la Fédération Nationale Aéronautique Française, met à la disposition de ses adhérents des installations et des appareils dont les conditions d'utilisation sont définies par les Statuts en vigueur et par le présent règlement intérieur.

#### DISPOSITIONS GENERALES

##### 1) Application :

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions des statuts de l'association, est applicable à tous ses membres actifs et leur est opposable.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux de l'Association lors de leur inscription.

Dès lors, les dits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin que ce soit.

Les différents tarifs (hors droit d'entrée et cotisation annuelle) sont fixés par le bureau directeur.

##### 2) Esprit associatif :

L'Aéro-Club 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 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 mise en œuvre et rentrée des avions).

#### CHAPITRE I : ACTIVITE AERONAUTIQUE

##### Article 1 : Consignes générales

Pour être autorisé à piloter les appareils de l'ACVL, il faut impérativement :

- être membre actif de l'association,
- avoir souscrit à toutes les obligations administratives et financières en vigueur (cotisations, assurances diverses) selon les modalités définies par les statuts et le conseil d'administration,
- être créditeur sur son compte club d'une somme équivalente, au moins, au montant d'une heure de vol,
- être médicalement en règle,
- être titulaire d'une licence de pilote en état de validité ou être élève pilote du club,
- avoir été évalué par un instructeur du Club sur le ou les appareils demandés ; si le dernier vol sur le ou les appareils du club remonte à plus de trois mois, un nouveau contrôle sera nécessaire sauf avis contraire de l'instructeur ou du responsable de la formation.

##### Article 2 :

Il appartient aux pilotes de se conformer aux règlements de la circulation aérienne et aux consignes particulières du terrain de Moret Episy : la documentation est placée sous la responsabilité d'un instructeur aidé d'un membre du bureau désigné à cet effet.

##### Article 3 : Utilisation des avions / vol avec un instructeur

- Les élèves volent sous la responsabilité de leur instructeur. Les pilotes brevetés volent sous leur propre responsabilité. Les appareils ne pourront être utilisés sans l'accord du bureau ou du responsable de jour
- Les pilotes doivent s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent notamment pour l'emport de passagers.
- Le vol avec un instructeur, que la réglementation aéronautique rend obligatoire pour la prorogation des licences doit être fait par un instructeur agréé par le Club.
- Les instructeurs sont à la disposition des pilotes qui le désirent pour tout vol de perfectionnement.
- Les pilotes autorisés à utiliser un appareil devront, avant de monter à bord, s'être inscrits sur la planche de vol avec mention de l'heure de départ, du but du vol, de l'heure estimée de retour et du trajet envisagé s'il y a lieu.
- Les vérifications nécessaires au vol (pré-vol) devront être effectuées par le pilote avant chaque mise en route, notamment celle portant sur le potentiel restant avant visite, indiqué dans le carnet de route de l'avion. Toute anomalie devra être immédiatement signalée.

##### Article 4 : Conduite des appareils au sol et en vol

- Les avions devront être conduits avec prudence et à une allure raisonnable. Toutes les précautions devront être prises pour éviter tout accident de personne ou de matériel.
- La responsabilité du membre, actif ou non, ayant causé des dommages ou préjudices reste pleine et entière face à des poursuites intentées par des tiers.

##### Article 5 :

Toutes les vérifications avant décollage - actions vitales - devront être effectuées d'une manière complète au point d'attente.

#### Article 6 :

Les manœuvres dangereuses, telles que le vol à basse altitude, justifieront d'une suspension temporaire du pilote responsable par le bureau sur l'avis d'un instructeur, sans préjuger des procédures disciplinaires pouvant être intentées.

#### Article 7 :

De retour au parking, le pilote devra :

- inscrire sur la planchette de l'avion, dans le carnet de vol et sur la planche des vols son décompte horaire avec l'heure de retour,
- s'assurer du bon état de l'avion qu'il aura utilisé et fermer la verrière ; un nettoyage minimal sera systématique,
- compléter le plein d'essence, si celui-ci est inférieur au quart des réservoirs,
- rentrer l'avion dans le hangar s'il n'est pas réservé plus tard dans la journée,
- remettre les clés dans le coffre prévu à cet effet et les documents de l'avion au bureau,
- effectuer éventuellement le versement nécessaire à son compte pour rester créditeur.

#### Article 8 :

Utilisation des avions, réservations et voyage avec débasage.

- Les conditions de facturation des avions, réservations et lors des voyages avec débasage sont déterminées par le bureau dans une annexe à ce règlement et affichées au tableau d'information ; elles sont susceptibles de modifications dans l'intérêt du club.
- Lors d'une réservation non-honorée, l'avion sera considéré comme libre après 15 minutes.
- Ces réservations devront être accompagnées, si besoin, au moment du départ, d'un versement égal au moins au nombre d'heures de vol projetées.
- Dans l'intérêt du club, la disponibilité des appareils pouvant être utilisés en voyage est déterminée par le Président ou par le membre du bureau qui le représente.
- L'annulation d'une réservation de semaine (sauf cause mécanique, météorologique ou cas de force majeure) doit impérativement avoir lieu avec 24 heures de préavis ; le week-end, ce préavis doit être de 48 heures ; le bureau prendra les mesures appropriées en cas d'abus manifeste.
- En cas de retour tardif ou différé, le pilote doit prévenir l'aéro-club ou son représentant.
- Dans le cas de départ ou de retour d'un aéronef en voyage en dehors des heures de présence du responsable de jour, une clef du club est à demander au secrétariat.

#### Article 9 : Rôle du responsable de jour

Le bureau peut désigner avec leur accord des membres actifs du club qu'il juge adaptés à la fonction de responsable de jour.

Le rôle du responsable de jour est d'assurer la direction technique de l'ACVL. Il représente sur le terrain le conseil d'administration, et ses fonctions se définissent comme suit :

##### 1) *Utilisation des avions :*

- Veiller à ce que les avions disponibles soient utilisés en fonction des rendez-vous pris.
- S'assurer que les avions indisponibles pour visite ou incident soient bien signalés comme tels et ne soient pas utilisés.
- Veiller à ce que les pilotes procèdent à un nettoyage minimal de l'avion qu'ils rendent.

##### 2) *Régularité de la situation des pilotes :*

Pour pouvoir disposer d'un avion, ceux-ci ne doivent pas figurer sur :

- la liste des pilotes à évaluer
- la liste des pilotes dont la licence est périmée
- la liste des pilotes débiteurs

##### 3) *Accueil des visiteurs:*

Le responsable reçoit et renseigne les visiteurs et les éventuels nouveaux adhérents.

##### 4) *Piste en service :*

Le responsable de jour peut rappeler aux pilotes hésitants le sens préférentiel de piste, compte tenu des conditions météorologiques particulières du jour en accord avec le responsable du vol à voile.

##### 5) *Infractions:*

Avions en vol : pour éviter les infractions, le responsable peut intervenir par radio pour informer les pilotes en évolution.

##### 6) *Distribution d'essence.*

Veiller que celle-ci soit faite dans les règles et soit notée pour facturation.

##### 7) *Terme de la responsabilité:*

Le responsable de jour cesse de l'être lorsque tous les avions sont rentrés aux hangars, contacts et alimentation coupés, portes fermées et verrouillées, poste à essence fermée.

## **CHAPITRE II : DISCIPLINE**

Toute infraction à ce règlement peut justifier de la part du bureau, de son substitut ou du responsable de jour d'une interdiction de vol prenant effet immédiatement.

Cette interdiction devra être portée sans délai à la connaissance du Président et du Conseil qui désignera éventuellement une commission d'enquête.

Le responsable de dégâts causés à un appareil du club devra acquitter à l'association une participation pouvant atteindre cinq heures de vol sur l'appareil considéré.

Le responsable de dégâts causés à une propriété du club autre que les avions aura à acquitter à l'association une participation définie par le conseil d'administration selon les réparations nécessaires.

### **CHAPITRE III : VOLS DE BAPTÊME et VOLS A FRAIS PARTAGES**

#### Article 10 : vols de baptêmes

Le responsable de jour a en charge l'organisation des vols de baptêmes selon les règlements en vigueur.

Les pilotes autorisés à faire ces vols devront faire partie d'une liste établie par le bureau en tenant compte de la réglementation et mise à jour périodiquement.

Ces vols se feront en fonction de la disponibilité des avions utilisés prioritairement par les membres.

#### Article 11 : 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 inhérents au vol entrepris.

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.

Le 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 météorologique) 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.

#### Co-avionnage :

En revanche, ne sont pas autorisés les vols à frais partagés réalisés par l'intermédiaire ou aux moyens de sites internet ouverts au grand public.

### **CHAPITRE IV: ACTIVITES ANNEXES**

#### Article 12 :

Les autorisations ou restrictions d'utilisation des locaux et installations du club sont définies par le conseil d'administration auquel devra être soumis par écrit toute demande d'utilisation des locaux ou dépendances autre qu'habituelle ou ne relevant pas de l'activité aéronautique.

#### Article 13 : Véhicules

Ils doivent obligatoirement être stationnés sur les aires de parking et ne doivent pas pénétrer à l'intérieur de l'aire d'activité de l'Aéro-Club ni stationner devant les hangars sauf accord ponctuel du bureau. Les véhicules doivent circuler à vitesse réduite à partir de la rue du Général Cuffaut.

#### Article 14 : Détail des dispositions énoncées

Le présent règlement intérieur peut être précisé ou complété selon les besoins du moment par toute note interne que le conseil d'administration ou son bureau jugera bon de rédiger.

#### Article 15 : Diffusion

Un exemplaire du règlement intérieur est remis à chaque adhérent avec les statuts et les consignes particulières ; l'adhérent signera ces documents. Un exemplaire est affiché dans les locaux administratifs de l'Aéro-Club. Un exemplaire est adressé à la FNA.