

Règlement Intérieur

Aéroclub Renault

Edition 2.21

Modification décidée au cours du Comité Directeur du 14 novembre 2026

Sommaire

1 OBJET 6
1.1 Prévention et Sécurité 6
1.2 Conseil aux nouveaux brevetés 6
1.3 Matériel aéronautique 6
2 TUTELLE ET RATTACHEMENT 7
3 MODE DE FONCTIONNEMENT 8
3.1 Participation des membres à la vie de l'Aéroclub 8
3.2 Rôle du Bureau 8
3.3 Nombre de membres 8
3.4 Nombre minimal annuel d'heures de vol 9
3.5 Inscription et réinscription 9
3.6 Gestion des comptes pilotes 9
3.7 Taxes d'atterrissage 9
4 CONTROLE DE L'ACTIVITE AERIENNE ET UTILISATION DES AVIONS 10
4.1 Président 10
4.2 Responsable pédagogique 10
4.3 Correspondant Sécurité 10
4.4 École de pilotage et encadrement des pilotes 11
4.5 Sessions de formation et de maintien des compétences 11
4.6 Autorisation de vol 12
4.7 Responsabilité des pilotes 12
4.8 Réservation des avions 13
4.9 Minima de vol pour les voyages 13
4.10 Incident et accident 13
4.11 Entretien des avions et lavage 14
4.12 Avitaillement des avions 14
4.13 Parking et hangar 14
4.14 Convoyage 14
5 UTILISATION DES LOCAUX ET ESPACES EXTERIEURS 15
5.1 Hangar 15
5.2 Salles des pilotes 15
5.3 Club House 15
5.4 Espaces verts 15
5.5 Parking 15
5.6 Aire de mise en route des aéronefs 15
6 UTILISATION DE LA PLATE-FORME DE CHAVENAY 16
7 FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSION PREVENTION-SECURITE 17

8 PERMANENCES 18

8.1 Horaires et réservations 18

8.2 Rôle du volontaire de permanence 18

9 MODIFICATION DU REGLEMENT INTERIEUR 19

10 REMISE ET ACCEPTATION DU PRESENT REGLEMENT INTERIEUR 20

REVISIONS

Révision2.2	27janvier2016	Ajoutdu§concernantle«Conseilauxjeunesbrevetés»
Révision2.3	31mars2016	Modification§concernantleCoavionnage
Révision2.4	13juin2016	Ajout§3.6concernantlecomptepilote Ajout§3.7concernant lestaxesd'atterrissageAjoutdu§4.6surleminimad'h euresdevollorsd'unvoyage Ajoutdu§4.11concernantleconvoyagedesavions
Révision2.5	12Octobre2016	Modification§4.3concernantleCoavionnage
Révision2.6	8Novembre2017	Modificationdu§4.3autorisantlevolàpartagedefraisélargidéfiniausensdelaFFA(réf FFA17KD/JLC/APD217167)
Révision2.7	13Décembre2017	Modificationdu§4.3redéfinissantl'autorisationetlaresponsabilitéduprésidentetdu responsablepédagogiquepourlevolàpartagedefraisélargiausensdelaFFA
Révision2.8	14Mars2018	Modification des §3.3, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.8, 4.9, 6 et 7 pour prendre en compte lasuppressionduposte dechefpilote.Lesprécédentesresponsabilitésduchefpilotesontredistri buéessurlesresponsabilitésduprésidentetduresponsablepédagogique. Actualisationdesparagraphes3.6(Gestiondescomptespilotes),3.7(taxes d'atterrissage)et4.6(réservationsdesavions).
Révision2.9	14juin2018	Ajout§4.3concernantlecorrespondantsécurité. Modificationdu§4.5concernantlesautorisationspourleVolàPartagedeFraisElargi.Modificatio n du §4.13 portant sur le convoyage, actualisation du tarif de l'indemnitékilométriquesi donàl'aéroclub.
Révision2.10	12septembre2018	Modificationdu§4.11concernantl'avitaillementdesavions. Modificationdu§5.2concernantl'atelierdemaintenance.
Révisions2.11	28juin2019	Modificationdu§3.4concernantlenombreminimald'heuresdevol. Ajoutdu§4.5concernantlessessionsdeformationetdemaintiendescompétences.
Révisions2.12	12septembre2019	Modificationdu§4.6concernantlesautorisationsdevol. Modification du § 4.8 concernant la réservation des avions.Modificationdu§4.9concernantlesminimadevolpourlesvoyages.
Révision2.13	5décembre2019	Modificationdu§3.4concernantlenombreminimald'heuresdevol.
Révisions2.14	27mars2021	Modificationdu§1 concernantlesrèglesdeconduite. Modification du § 1.2concernant les conseils aux nouveaux brevetés.Modificationdu§3.3concernantlenombredemembres. Modification du § 3.4concernant le nombre minimal annuel d'heures de vol.Modificationdu§3.6concernantlagestiondescomptes-pilotes. Modificationdu§4.4concernantl'écoledepilotage. Modification du § 4.12concernant l'avitaillement des avions.Modificationdu§4.14concernantleconvoyage.
Révisions 2.15	11 mai 2022	Modification du § 4.14 concernant les convoyages.
Révisions 2.16	22 juillet 2022	Modification du § 3.1 concernant les permanences
Révisions 2.17	24 juin 2024	Suppression du PA 28 et du DR400-108 § 3.4 et 4.12 Ajout au§ 4.7 de l'obligation d'un vol de contrôle annuel pour les pilotes brevetés, alternant avec le vol de prorogation tous les deux ans. Ajout au § 4.8 de la réservation du DR400-120 en priorité à l'instruction.

Révision 2.18	31 janvier 2025	§ 2 : suppression du deuxième hangar § 3.1 : suppression de la mention "en l'absence du secrétariat" § 3.6 : précision sur le solde positif § 3.7 : précisions sur le paiement des taxes d'atterrissage § 4.4 : suppression du remboursement des frais kilométriques pour les instructeurs § 4.6 : un pilote extérieur doit être contrôlé par un instructeur de l'aéroclub Renault § 4.8 et 8.1 : les réservations par téléphone ne sont plus possibles. Suppression de l'obligation de faire la réservation via le secrétariat pour les voyages de plus de 2 jours. § 5.2 : suppression car il n'y plus de hangar maintenance § 5.3 à 5.5 deviennent 5.2 à 5.4. 5.7 devient 5.6 § 5.6 : devient 5.5 et suppression de ce qui concerne le hangar maintenance § 8.1 : les permanences peuvent être faites n'importe quel jour de la semaine
Révision 2.19	24 juin 2025	§ 4.12 : Modification de la règle de l'avitaillement en carburant des avions
Révision 2.20	29 janvier 2026	Modification du § 3.7 sur le paiement des taxes d'atterrissage.
Révision 2.21	14 novembre 2026	Précisions du § 3.7 sur le paiement des taxes d'atterrissage. Ajout des nouveaux avions dans la flotte Précisions sur les modalités d'inscriptions des instructeurs, et de leurs avantages. Ajout de la possibilité des membres de l'Aéroclub Renault d'être également membres de Cap Ouest ULM et du CEVA.

1 OBJET

Le présent Règlement Intérieur a pour objet de préciser le mode de fonctionnement de l'Aéroclub Renault et les modalités d'utilisation des avions, en vue d'assurer la prévention et la sécurité des personnes et la sauvegarde du matériel.
Le présent règlement a pour but de fixer les règles de conduite et les bonnes pratiques des membres au sein de l'association. Il reflète également au mieux les règles d'utilisation des locaux et aéronefs tel que décrites dans la réglementation. Il est cependant rappelé qu'il est de la responsabilité de chacun de connaître et de respecter la réglementation ainsi que de se tenir informé des dernières évolutions de celle-ci. Si pour une quelconque raison, un conflit apparaît entre le présent règlement et la règlementation, la règlementation prévaudra toujours sur le règlement. Dans un tel cas, il est demandé au membre qui aura noté ce conflit d'en informer dans les plus brefs délais un membre du corps instructeur ainsi que le président. Le bureau se réunira alors au plus vite pour analyser et si besoin adapter le présent règlement au besoin de la réglementation.
Dans le présent règlement, par "Aéroclub" il faut entendre "Aéroclub Renault".

1.1 Prévention et Sécurité

L'aviation n'est pas plus dangereuse qu'une autre activité, à condition d'en respecter les règles.
Le fait d'appartenir à l'Aéroclub implique un comportement personnel rigoureux afin que chacun puisse profiter en toute sécurité des moyens mis à la disposition de tous les membres.

1.2 Conseil aux nouveaux brevetés

Après le passage du PPL, il est conseillé aux nouveaux pilotes brevetés, sur une période de 2 ans minimum et 30 heures de vol après le brevet, de prendre conseil auprès d'un instructeur en cas de navigation excédant 1h30 de vol en continu et ce au cours de la semaine qui précède le départ.

1.3 Matériel aéronautique

Les avions sont soit la propriété de l'Aéroclub, soit la propriété d'Associations ou de propriétaires privés qui mettent leurs appareils à la disposition de l'Aéroclub, soit, éventuellement, en location ou en prêt.
Chaque membre doit être conscient de l'importance du capital ainsi mis à sa disposition et de ce que représente sa valeur en tant que potentiel d'activité.
L'indisponibilité d'un avion suite au fait d'une négligence, outre les risques encourus par le pilote et ses éventuels passagers, entraîne une perte d'exploitation importante pour l'Aéroclub.

2 TUTELLE ET RATTACHEMENT

L'Aéroclub exerce son activité sur la plate-forme de Chavenay où il occupe un hangar dont il est propriétaire. Habilité à former des pilotes, l'Aéroclub et sous le contrôle d'un ensemble d'organismes officiels européens et français.
L'Aéroclub est affilié à la FFA (Fédération Française Aéronautique). Il est rattaché fonctionnellement au CRAIF (Comité Régional Aéronautique d'Ile-de-France). Il est agréé par le Ministère en charge de la Jeunesse et des Sports.

3 MODE DE FONCTIONNEMENT

3.1 Participation des membres à la vie de l'Aéroclub

Pour assurer son fonctionnement, l'aéroclub Renault compte sur ses membres pour assurer la vie du club, l'accueil des visiteurs ainsi que tout autre tâche relative au bon déroulement de ses activités quotidiennes (tondre la pelouse, nettoyer les avions, aider à rentrer ou sortir les avions…)
C'est pourquoi, pour toute autre tâche ponctuelle définie par le Comité Directeur, l'aéroclub doit pouvoir faire appel à ses membres. Deux demi-journées par an au minimum sont ainsi demandées à chacun des membres de l'association.
Le principe est le suivant :

- Une demi-journée de permanence est à effectuer *entre* le 1er janvier et le 30 juin de chaque année.
- Une demi-journée *entre* le *1er juillet* et le *31 décembre* de chaque année.
- Ces demi-journées doivent être effectuées sur une plage horaire de **4 Heures minimum** afin d'être validées.
- Si le comité directeur a un besoin ponctuel pour une autre tâche, il lance alors un appel aux membres et pourra compter cette aide comme une demi-journée de permanence.

En cas de non-accomplissement de la demi-journée de permanence dans le délai imparti, l'aéroclub Renault prélèvera sur votre compte pilote la **somme votée par le Comité Directeur** *par demi-journée de permanence non faite*. Un point sera effectué par le trésorier et la secrétaire au 1er juillet et le 1er janvier.
Les personnes exemptées de cette règle sont :

- Les membres mineurs
- Les membres du Comité Directeur
- Les Instructeurs bénévoles.
- Les membres ayant aidé le club sur un point particulier, ces membres devront être reconnus par le comité directeur.

En dehors de ces points mentionnés, aucune réclamation et aucune faveur ne pourra être faite.

3.2 Rôle du Bureau

Le Bureau, issu du Comité Directeur, est l'organe exécutif qui anime, administre et oriente l'Aéroclub en fonction de l'évolution de l'activité aérienne.

En particulier, le Bureau :

- s'assure les services du personnel salarié ou non nécessaire à la gestion, à la formation, à la sécurité des vols et à la maintenance des avions.
- détermine le montant des cotisations, le tarif des heures de vol et autres participations financières en fonction de l'évolution des charges que l'aéroclub supporte et qui doivent être couvertes.
- décide de l'affectation des soldes positifs ou négatifs des comptes pilotes inactifs depuis plus de 3 ans au compte de pertes et profits du Club.

3.3 Nombre de membres

Le bureau se réserve le droit de fixer un nombre maximal de membres en rapport avec les objectifs aéronautiques et financiers de l'aéroclub. Par ailleurs, il peut également déterminer, avec le responsable pédagogique, un nombre maximal d'élèves qu'il est possible d'accueillir en école de pilotage.

3.4 Nombre minimal annuel d'heures de vol

Afin de maintenir un niveau de sécurité suffisant, chaque pilote membre de l'aéroclub s'efforce d'effectuer annuellement un minimum de douze heures de vol régulièrement réparties dans l'année en tenant compte des possibilités offertes par les conditions météorologiques. Ces douze heures de vol pouvant être effectuées en partie dans un autre aéroclub.

Pour des raisons de sécurité, il est demandé à chaque pilote d'effectuer un vol en double commande avec un instructeur dans le cas où il n'a pas volé pendant trois mois consécutifs sur un type d'avion.

Les lâchers sur machine sont récapitulés dans le tableau suivant :

Lâcher avec FI sur		Vol SOLO possible sur
Régent	→	Tous les DR400
DR400 160CV	→	DR400 120 ou 160CV
DR400 120CV	→	DR400 120CV
PA19	→	PA19
DR221	→	DR221
APM20	→	APM20

3.5 Inscription et réinscription

Toute inscription ou réinscription est validée par le Bureau. Elle implique de la part du demandeur l'acceptation du Règlement Intérieur de l'Aéroclub et, en particulier, l'acceptation du respect de la règle d'activité minimale de douze heures dans les douze derniers mois.

Une réinscription pourra aussi être refusée par le Bureau pour non-respect des bons usages et de l'esprit club.

Les membres de l'Aéroclub peuvent être membres de Cap Ouest ULM et/ou du CEVA en s'acquittant auprès de Cap Ouest ULM et/ou du CEVA d'une cotisation de 1 €.
Les membres s'engagent à respecter le Règlement Intérieur de chaque association dont ils sont membres.

3.6 Gestion des comptes pilotes

Le compte pilote doit avoir un solde positif avant tout vol (solde Aérogest validé).
Tout membre ayant un solde négatif se verra par conséquent refuser toute réservation.

3.7 Taxes d'atterrissage

Les avions de l'aéroclub bénéficient d'un abonnement pour les taxes d'atterrissage et de balisage de nuit sur toutes les plateformes ADP.
Le règlement des taxes d'atterrissage pour les terrains non-ADP doit-être directement payé par le pilote concerné auprès du contrôle local dans la mesure du possible. Sinon l'aéroclub recevra la facture et la transfèrera au pilote.

4 CONTROLE DE L'ACTIVITE AERIENNE ET UTILISATION DES AVIONS

4.1 Président

Le président, après consultation du responsable pédagogique et du responsable sécurité:

- est le responsable de l'activité aéronautique,
- autorise les pilotes membres de l'Aéroclub à utiliser et à piloter les avions,
- est responsable de l'utilisation du matériel aéronautique, de l'entraînement des pilotes et de leur formation,
- fait tenir à jour le fichier des membres, de leur qualification et de leurs aptitudes au vol,
- fixe les consignes d'utilisation du matériel selon les directives du Comité Directeur,
- prend toutes les mesures propres à préserver la sécurité des vols et, si nécessaire, celle qui consiste à interdire, le cas échéant, le vol à un pilote ou sur un appareil.

4.2 Responsable pédagogique

Le responsable pédagogique est un instructeur avec, au moins, cent heures de pratique (commission formation de la FFA, Daniel Bollot et Kevin Dupuch). Il :

- est chargé de s'assurer de l'adéquation des formations avec les engagements DTO,
- est chargé de la tenue à jour des programmes de formation,
- s'assure de la réalisation effective des formations définies,
- veille à l'harmonisation des pratiques entre tous les instructeurs,
- rend compte au président de toute anomalie survenant dans le déroulement de la formation et de l'activité aérienne.

4.3 Correspondant Sécurité

Le correspondant sécurité est un animateur. Son action s'exerce en continu pour améliorer le niveau de prévention des accidents et des incidents au sein du DTO et plus globalement au niveau de l'aéroclub. Il rend compte périodiquement, et chaque fois que nécessaire au Président du déroulement de sa mission. Hors évènements exceptionnels, il établit un compte-rendu pour les réunions du Comité Directeur. Il :

- contribue à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré sur la base d'Aérodiagnostic,
- contribue à l'actualisation constante des actions de prévention, notamment dans le cadre du plan de prévention,
- suscite le retour d'informations de la part de tous les acteurs du DTO, des cadres jusqu'aux stagiaires et organise leur analyse,
- contribue à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs du DTO,
- anime l'analyse des dysfonctionnements au sein de la commission prévention/sécurité du DTO,
- tient à jour et à disposition du bureau un état statistique et technique des accidents et incidents de vols déclarés survenus sur les avions du Club,
- assure toute mission spécifique que pourrait lui confier le président du DTO dans le cadre du plan de prévention,
- informe le Président s'il estime ne pas disposer des moyens lui permettant d'assurer ses missions,
- est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention sachant que la veille règlementaire est assurée par le Responsable Pédagogique ou son représentant,

- est l'interlocuteur privilégié du Responsable Pédagogique pour les questions de prévention, il doit être informé par le Responsable Pédagogique de toute mise à jour du Manuel DTO pouvant avoir un lien avec la sécurité,
- est l'interlocuteur privilégié du correspondant sécurité du Comité Régional Aéronautique, avec qui il est en lien direct,
- dispose des accès aux informations spécifiques, notamment aux espaces dédiés à la prévention dans le domaine aéronautique.

4.4 École de pilotage et encadrement des pilotes

Les instructeurs bénévoles sont obligatoirement membres de l'aéroclub. Leur activité s'effectue en accord avec les engagements du DTO, dans le respect des missions du responsable pédagogique et sous contrôle du président. Les instructeurs bénévoles dispensent l'enseignement théorique et pratique dans le cadre de la réglementation en vigueur. Les heures exercées par l'instructeur incluent la préparation et l'enseignement des cours théoriques, étant considéré qu'une heure de cours théorique nécessite en moyenne deux heures de préparation. Dans le cadre de leur activité de formation et de prorogation, chaque instructeur veille au maintien des compétences de pilotage des membres de l'aéroclub.

Les avantages de l'année N sont calculés en fonction des heures de double commande réalisées du 1er octobre N-2 au 31 septembre N-1.

- moins de 10 heures de double commande :
  - lâché machine/réentrainement à 50% (3 h maxi)
  - cotisation AUDACE
  - pas de permanence à effectuer
- à partir de 10 heures de double commande
  - lâché machine/réentrainement à 50% (2 h supplémentaires maxi)
  - cotisation club au tarif moins de 25 ans avec une réduction de 50 €
  - 1 h par an sur un avion disponible au meilleur tarif pour entrainement ou prorogation SEP/FI
  - cotisation ANPI (option A incluse)
- à partir de 30 heures de double commande
  - cotisation FFA remboursée sur le compte pilote
- à partir de 50 heures de double commande
  - cotisation club moins 1 € remboursée sur le compte pilote

Pour les instructeurs s'inscrivant pour la première année à l'aéroclub, ou n'ayant pas volé du 1er octobre N-2 au 31 septembre N-1, les avantages seront acquis dès le passage des différents seuils, et les remboursements auront lieu sur le compte pilote.
Les nuitées en accompagnement de pilotes restent à la charge de l'instructeur.
Les bonus doivent être utilisés en heures de vol. Au départ de l'instructeur les abondements ne peuvent pas être remboursés.

4.5 Sessions de formation et de maintien des compétences

Des sessions de formation et de maintien des compétences sont prioritairement proposées aux élèves pilotes dans le cadre du DTO. L'inscription des élèves pilotes à ces sessions sur la durée totale de la formation (2 ou 3 ans) est obligatoire. Les inscriptions pour les autres membres, pilotes brevetés, sont fortement recommandées.

4.6 Autorisation de vol

Pour avoir l'autorisation d'utiliser les avions de l'Aéroclub, il faut :

- être membre de l'Aéroclub ou d'un Club partenaire (convention de partenariat) ou membre de passage (cotisation réduite). Dans ces deux derniers cas, les membres bénéficiaires doivent effectuer au moins un vol de contrôle avec un instructeur de l'aéroclub Renault (pilotes brevetés), choisir et régler la double commande (à l'heure ou le forfait annuel) lors des vols d'instruction ou de contrôle. Ils sont assujettis aux mêmes devoirs (respect du Règlement Intérieur) mais n'ont pas de droit de vote aux Assemblées Générales. La qualité de membre de passage ne dure que 2 semaines ; au-delà de cette durée (de date à date), le pilote ne peut plus réserver d'avions (User et Pwd provisoires).
- posséder une licence de pilote avion ou une carte de stagiaire en état de validité, une qualification de type SEP valide, ainsi qu'un certificat médical portant la mention "apte" et en cours de validité.
- être titulaire de la licence F.F.A. comprenant l'assurance individuelle.
- avoir l'autorisation de l'instructeur référent ou de l'instructeur ayant procédé au lâché ou à la prorogation.
- avoir un compte individuel créditeur du montant minimal fixé par le Bureau.
- être à jour de toutes les participations financières existantes de l'année en cours.

- **jeunes brevetés** : ne pas oublier de prendre conseil auprès d'un instructeur pour une navigation supérieure à 1h30 (voir§1.2)

- **coavionnage**: la pratique du coavionnage autorisée par l'EASA reste interdite aux membres de l'Aéroclub Renault. **Seule la pratique du Vol à Partage de Frais Élargi**, définie au sens de la FFA en date du 23 octobre2017 (réf FFA17KD/JLC/APD217167), **est autorisée** suivant les conditions définies ci-dessous.

- **Vol à Partage de Frais Élargi** : le Vol à Partage de Frais Élargi, défini au sens de la FFA en date du 23 octobre2017 (ref FFA KD/JLC/APD 217167), **est autorisé** (décision du Comité Directeur du 8 novembre 2017) pour les membres de l'Aéroclub Renault qui sont :
  - pilotes privés instructeurs, ou
  - pilotes privés titulaires d'une licence de pilote professionnel ou,
  - pilotes privés ayant 150 heures de vol en qualité de commandant de bord et 20 heures de vol effectuées chaque année sur les deux dernières années précédant le vol à effectuer en partage de frais élargi.

L'autorisation est uniquement donnée par le président et décharge complètement la responsabilité des instructeurs et du responsable pédagogique.

4.7 Responsabilité des pilotes

Les pilotes doivent se conformer à la réglementation en vigueur. En particulier, les pilotes :

- sont responsables de la validité de leur licence, de leur qualification de type et de celle de leur certificat médical.
- doivent s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent "règle des 90 jours" et ont l'obligation d'effectuer un vol de contrôle annuel avec un FI, alternant avec le vol de prorogation tous les deux ans.
- Le pilote commandant de bord est responsable de l'avion qui lui est confié. Il lui appartient de vérifier :
  - l'aptitude au vol de l'appareil par une visite prévol effectuée conformément au manuel de vol,
  - sur le carnet de route que l'appareil est en situation "V" et qu'aucun signalement d'anomalie n'y ait été porté par le pilote précédent.

Le pilote doit vérifier que son nom est porté sur le tableau d'affichage des vols et compléter les informations à fournir, en particulier, en mentionnant le nombre de passagers embarqués, l'aérodrome de destination et l'horaire de retour prévu.

Le pilote doit s'assurer pour chaque vol que tous les documents de l'avion sont à bord et à jour.

4.8 Réservation des avions

Elle s'effectue par Internet sur Aérogest.
Le DR 400/120 est réservé en priorité à l'instruction.
Le pilote qui réserve un avion doit tenir compte des conditions météo, observer les directives sur l'activité personnelle (nombre minimal d'heures de vol en particulier) et choisir un avion sur lequel il est qualifié.
Son choix peut être modifié occasionnellement par le responsable pédagogique.
Tout retard pour la prise en main de l'avion réservé pour un vol local, supérieur à 15 minutes, peut entraîner l'annulation de la réservation.
Toute annulation de réservation effectuée la veille au soir ou le jour de la réservation du vol pour convenance personnelle (hors météo défavorable) pourra entrainer, si récidive(s) et sur décision du comité directeur, le paiement partiel ou total de la durée de réservation de l'avion
La responsabilité de l'appareil incombe au pilote qui en fait la réservation. Cette notion, évidente en ce qui concerne la conduite en vol, ne lui interdit pas de confier son appareil à un autre membre de l'Aéroclub, et à personne d'autre. Dans ce cas, le nouveau pilote doit remplir les conditions requises pour que la responsabilité de l'avion lui soit transférée.

4.9 Minima de vol pour les voyages

Pour l'utilisation en voyage, il incombe au pilote de se munir du minimum de matériel de maintenance, d'entretien, de sécurité et de secours. Il s'engage, dans toute la mesure du possible, à faire abriter l'avion sous un hangar, en particulier la nuit. Il s'engage à effectuer :

- 1 heure de vol par jour de réservation en semaine et 2 heures par jour les samedis, dimanches et jours fériés pendant la période d'horaire d'hiver.
- 1,5 heure de vol par jour de réservation en semaine et 3 heures par jour les samedis, dimanches et jours fériés pendant la période d'horaire d'été.

Dans le cas où le minima ne serait pas réalisé pour des raisons autres que de mauvaises conditions météo ou motifs ne permettant pas un vol en toute sécurité, il sera demandé une participation aux frais fixes de 60 Euros par heure non effectuée. Des conditions particulières peuvent cependant être accordées sur demande aux pilotes qui souhaiteraient effectuer un voyage d'au moins 4 jours et d'au plus 12 jours incluant chacun au plus un samedi et un dimanche.

4.10 Incident et accident

En cas d'incident ou d'accident, et sauf cas de force majeure, le pilote impliqué doit fournir, par écrit, au président un compte rendu détaillé des circonstances et conséquences par lui connues de cet incident ou de cet accident.
En cas d'incident grave ou d'accident, la commission de prévention et de sécurité, telle que définie à l'article 7, sera réunie pour étudier ce compte-rendu et recueillir éventuellement tout complément d'information qui pourrait être fourni par le pilote.
Lorsque la responsabilité d'un pilote se trouve engagée dans un accident, l'Aéroclub peut demander à celui-ci:

- la prise en charge de la franchise totale ou partielle à régler à l'assureur.
- une participation financière à la réparation des dégâts matériels, et des frais annexes mis à la charge du Club. Par ailleurs l'Aéroclub se réserve la possibilité de se porter partie civile en dommages et intérêts et, d'une façon générale, prendre toutes les dispositions pour éviter de supporter indûment des charges dont l'Aéroclub n'est pas responsable.

En cas d'incident ou d'accident nécessitant une remise en état coûteuse, et cela en dehors des assurances souscrites, le Bureau peut demander à tous les membres, au titre de la solidarité, une participation financière.

4.11 Entretien des avions et lavage

Tout incident, anomalie ou dysfonctionnement constatés en vol ou au sol doivent impérativement être portés à la connaissance du président et du Responsable Technique de l'atelier.
Tout dépannage à l'extérieur doit faire l'objet d'un accord préalable du Responsable Technique de l'atelier. Les avions doivent être lavés régulièrement en particulier en fin de journée.
Tout avion rentrant de vol doit être lavé extérieurement et nettoyé intérieurement. Dans le cas où ce ne serait pas fait, le compte du pilote qui a laissé l'avion sale sera débité de 10 minutes.
Le lavage des avions est placé sous la responsabilité des pilotes.

4.12 Avitaillement des avions

Le plein des avions doit être effectué en fin de journée afin d'éviter les effets de condensation :

- plein complet pour les DR400 120 cv et 160 cv et l'APM20,
- plein du réservoir principal pour le DR400 Régent,
- plein aux 3/4 pour le PA19.

Par ailleurs, à l'issue de chaque vol, le plein doit être effectué s'il reste moins de la moitié de l'autonomie de l'appareil. Dans le cas où ce ne serait pas fait, le compte du pilote sera débité de 10 minutes et celui du pilote suivant, qui aura fait le plein sera crédité d'autant.

4.13 Parking et hangar

Les purges des réservoirs de carburant doivent être effectuées avant tout déplacement de l'avion et le carburant recueilli versé dans les récipients prévus à cet effet.
La sortie et la rentrée des avions doivent être faites à la main, moteur arrêté, clef des magnétos ôtée. Il est dangereux et interdit de fumer sous les hangars et à proximité des avions.

4.14 Convoyage

Le club prend en charge le convoyage à hauteur de 50 % de l'heure de vol sur la base du trajet le plus direct.
Le pilote chargé du convoyage aura à sa charge ses frais de déplacements personnels. Il pourra demander à bénéficier d'une attestation fiscale (CERFA) correspondant au don de ses frais de déplacement calculés selon le barème fiscal en vigueur pour les associations.

5 UTILISATION DES LOCAUX ET ESPACES EXTERIEURS

5.1 Hangar

L'assurance souscrite par l'Aéroclub couvre les bâtiments et le matériel, propriétés de l'Aéroclub, en location ou en prêt qui y sont abrités.
L'hébergement des avions des particuliers de passage, des membres propriétaires ou des autres aéroclubs, n'engage en aucune façon la responsabilité de l'Aéroclub et de ses dirigeants.
Tout avion hébergé, qui n'appartient pas à l'Aéroclub, doit être couvert par une assurance pour les dégâts qu'il pourrait occasionner et dont le propriétaire serait tenu pour responsable. Le Bureau se réserve le droit de vérifier l'attestation d'assurance correspondante.
Les emplacements sont désignés au mieux, mais ne sont pas affectés.
Le Bureau statue sur les demandes de garage permanent d'avions que seuls des propriétaires qui sont membres de l'Aéroclub peuvent lui présenter. Toutefois, la priorité est accordée aux avions de l'Aéroclub.
Le Bureau peut être amené à demander le retrait de ces appareils sous préavis de trois mois, signifié par lettre recommandée avec accusé de réception.
L'Aéroclub dégage toute responsabilité quant aux incidents qui peuvent survenir aux avions stationnés dans les hangars qu'il gère.
Les locataires s'engagent à remettre en place les avions qu'ils seraient amenés à déplacer et à refermer les portes du hangar chaque fois qu'ils le quittent.
Une indemnité d'occupation fixée par le Bureau est demandée aux membres locataires.

5.2 Salles des pilotes

Ces salles sont réservées à la préparation des navigations, à l'entraînement au simulateur de vol, aux cours théoriques de formation et aux réunions des responsables.

5.3 Club House

Un club house est à la disposition des membres qui doivent veiller à lui conserver son caractère d'accueil, de calme et de propreté.
En particulier, chacun doit faire son affaire de l'évacuation des emballages et restes, liés à la consommation de produits comestibles divers.

5.4 Espaces verts

Ils sont réservés aux membres et à leur famille. Les enfants peuvent y jouer sous la responsabilité de leurs parents. L'Aéroclub décline toute responsabilité en cas d'accident.

5.5 Parking

Les véhicules doivent impérativement stationner sur les emplacements prévus à cet effet de part et d'autre de la route d'accès à la tour de contrôle, conformément aux règles fixées par le gestionnaire de l'aérodrome, qui interdit l'accès aux véhicules non autorisés dans la zone «avions».

5.6 Aire de mise en route des aéronefs

L'accès à cette zone est limité aux personnes autorisées, et aux passagers embarquant et débarquant des avions du Club. Il est de la responsabilité des membres pilotes d'assurer, en permanence, la sécurité des personnes qui les accompagnent dans cette zone dangereuse.

6 UTILISATION DE LA PLATE-FORME DE CHAVENAY

Tous les pilotes doivent respecter les consignes diffusées par l'organisme de contrôle local, notamment en matière de roulage et d'utilisation des taxiways, des tours de piste et d'altitude, des fréquences radio.
Il est de la responsabilité du responsable pédagogique de prendre toutes les mesures nécessaires afin que tous les pilotes soient bien informés de ces consignes.

7 FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSION PREVENTION-SECURITE

La commission de prévention et de sécurité, chargée d'examiner les décisions à prendre vis-à-vis des membres de l'Aéroclub en cas d'incident ou d'accident et dont la composition est fixée par le Comité Directeur, comprend le responsable pédagogique et un minimum de cinq membres choisis dans ce conseil, dont, obligatoirement, le Président. La commission se réunit sur convocation du Bureau. Après avoir entendu les parties concernées, elle fait connaître son avis au Bureau qui arrête les sanctions éventuelles que le Comité Directeur doit confirmer ou infirmer. Les sanctions vont de l'avertissement verbal à la radiation immédiate suivant la nature, l'importance de la faute commise et le comportement du pilote concerné.
En cas d'accident ou de faute grave, le Comité Directeur peut engager des poursuites judiciaires à l'encontre de l'auteur conformément à l'article 4.6.
Dans tous les cas de radiation, la cotisation annuelle et les autres participations financières ne sont pas remboursées. La décision du Comité directeur est sans appel.

8 PERMANENCES

8.1 Horaires et réservations

Afin de suppléer à l'absence de Secrétariat, les membres du Club doivent se porter volontaires pour assurer des permanences à l'Aéroclub, conformément aux obligations indiquées au §3.1.
Une journée de permanence se découpe en deux tranches :

- 9 heures à 13 heures.
- 14 heures à 19 heures (ou jusqu'au coucher du soleil, en hiver).

La réservation d'une permanence (demi-journée ou journée) s'effectue, comme pour un vol sur un avion, par Internet sur Aérogest, et apparait sur le planning quotidien des réservations.

8.2 Rôle du volontaire de permanence

Il doit se conformer au "Guide de permanence" et noter les évènements observés lors de sa permanence dans un "Cahier de permanence".

9 MODIFICATION DU REGLEMENT INTERIEUR

Le présent règlement peut être modifié à l'instigation du Bureau ou à la demande de 10 % des membres au moins.

Les modifications seront soumises à l'accord du Comité Directeur et deviennent exécutoires dès leur affichage dans les locaux de l'Aéroclub.

10 REMISE ET ACCEPTATION DU PRESENT REGLEMENT INTERIEUR

Chaque membre de l'Aéroclub, après en avoir reçu un exemplaire par Internet ou sur papier, reconnaît implicitement qu'il l'a reçu, lu, et qu'il en accepte toutes les règles sans exception, ni réserve.
Il en est de même pour tous les salariés de l'Aéroclub.