AÉRO-CLUB DE CHÂTEAUROUX

Châteauroux — Villers

RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Version 4

Édition 2026

Document opposable à tous les membres de l'association

Sommaire

Titre 1 — Organisation de l’association

Préambule
Article 1-1 · Limite de responsabilité
Article 1-2 · Commission de discipline
Article 1-3 · Commission de sécurité et prévention
Article 1-4 · Autres commissions
Article 1-5 · Le DTO

Titre 2 — Dispositions générales

Article 2-1 · Opposabilité
Article 2-2 · Assurance
Article 2-3 · Participation des membres
Article 2-4 · Obligation de moyens
Article 2-5 · Cotisation annuelle
Article 2-6 · Propriétaires d’appareils privés

Titre 3 — Utilisation des appareils

Article 3-1 · Réservation des avions
Article 3-1 bis · Annulation tardive et absence non justifiée
Article 3-2 · Solde du compte pilote et paiement des heures de vol
Article 3-3 · Conditions pour piloter les avions de l’Aéro-Club
Article 3-4 · Procédure d’accès aux avions
Article 3-5 · Vols de courte durée
Article 3-6 · Voyages
Article 3-7 · Immobilisation hors aérodrome d’attache
Article 3-8 · Avitaillement
Article 3-9 · Retour de vol

Titre 4 — Entretien des avions

Article 4-1 · Nettoyage périodique
Article 4-2 · Mécanique

Titre 5 — Domaine de vol — Incidents, accidents

Article 5-1 · Domaine de vol
Article 5-2 · Incidents, accidents
Article 5-3 · Politique sécurité et REX

Titre 6 — Vols particuliers

Article 6-1 · Vols découvertes
Article 6-2 · Vols d’initiation
Article 6-3 · « Coavionnage Wingly »
Article 6-4 · Vols de nuit
Article 6-5 · Convoyage

Titre 7 — Consignes particulières

Article final
Annexe 1 · Charte de bonne conduite

Titre 1 Organisation de l’association

Préambule

Lorsqu’une différence ou un doute existent entre le règlement intérieur de l’Aéro-Club et toutes les réglementations ou lois en vigueur, c’est le texte le plus restrictif qui s’applique. Dans les locaux de l’Aéro-Club et visible par tous les membres, se trouve un organigramme de l’association, mis à jour suite à chaque Assemblée Générale, sur lequel se trouvent les responsables de l’Aéro-Club (Conseil d’administration, Bureau, membres de toutes les commissions, chef pilote, …) et les responsables du DTO (Représentant, Responsable pédagogique, Instructeurs, correspondant prévention-sécurité, …). Il est de bonne pratique que chaque membre de l’Aéro-Club s’y investisse et en comprenne le fonctionnement. À cet effet, chaque responsable, facilement identifiable grâce à son nom, son prénom et sa photo sur l’organigramme, est à la disposition des membres pour les aider ou répondre, dans la mesure du possible, à toutes questions. Une communication courtoise et ouverte est indispensable pour le bon fonctionnement de l’aéroclub et pour la sécurité de tous, en vol et au sol. En plus de l’organigramme et à proximité de ce dernier, une liste de tous les membres de l’Aéro-Club avec nom, prénom et photo est affichée et tenue à jour. Il est de la responsabilité de chaque membre de tenir à jour ces informations et son bon affichage sur cette liste.

Article 1-1 Limite de responsabilité

Du fait même de leur adhésion à l’association, les membres renoncent expressément à tous recours à l’égard de l’Aéro-Club ou de ses dirigeants. La responsabilité de l’Aéro-Club ou de ses responsables ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans le seul cas où il serait prouvé qu’ils ont commis une faute en relation directe avec le dommage concerné. L’Aéro-Club décline toute responsabilité pour les dommages corporels, matériels ou autres, subis par les membres du club et/ou leurs invités utilisant les installations ou se trouvant à bord des appareils en tant que pilotes ou passagers. En application du paragraphe précédent, tout pilote commandant de bord qui prend de sa propre initiative des passagers à son bord engage sa responsabilité civile vis-à-vis de ces derniers et de tous les tiers qui pourraient être concernés, et éventuellement sa propre responsabilité pénale. En cas d’incident ou d’accident la responsabilité de l’Aéro-Club ne pourra en aucun cas être recherchée ni par le pilote ni par ses passagers ni par d’autres tiers éventuellement concernés.

Article 1-2 Commission de discipline

Par application de l’article 5 des statuts, il est institué une Commission de discipline composée de quatre membres et du Président du Conseil d’Administration, membre de droit. Ces 4 membres sont désignés chaque année par le Conseil d’Administration lors de la première réunion qui suit l’Assemblée Générale qui l’a élu. Ils sont choisis parmi les membres de l’Aéro-Club et peuvent appartenir ou non au Conseil d’Administration. Le Conseil d’Administration s’efforcera, autant que possible, de désigner comme membre de la Commission de Discipline le responsable pédagogique et/ou le correspondant prévention sécurité. La Commission de discipline se réunit sur demande du Président du Conseil d’Administration, du Bureau ou du Conseil d’Administration. Tout membre de l’Aéro-Club mis en cause est convoqué, dans un délai de 7 jours francs minimum, par un courrier recommandé avec AR signé du Président du Conseil d’Administration de l’Aéro-Club. Pour permettre au membre convoqué de préparer sa défense, le Président du Conseil d’Administration de l’Aéro-Club doit préciser dans ce courrier les motifs de cette convocation et informer le membre concerné de la possibilité de se faire accompagner, lors de son audition par la Commission de discipline, par un autre membre de l’Aéro-Club à l’exclusion de toute autre personne. La décision du Conseil d’Administration sur la suite à donner au relevé de conclusions établi par la Commission de discipline doit intervenir dans un délai qui ne peut être inférieur à 7 jours francs ni supérieur à un mois après la réunion de ladite Commission. Cette décision est communiquée au membre concerné par courrier recommandé avec AR signé du Président du Conseil d’Administration de l’Aéroclub qui précise la ou les fautes qui sont reprochées et indique la sanction prononcée. Il n’est pas nécessaire que cette sanction soit motivée. Les éventuelles voies de recours auprès des instances disciplinaires compétentes de la Fédération Française d’Aéronautique doivent être indiquées tout en précisant qu’un recours n’est pas suspensif de la décision prise par le Conseil d’Administration de l’Aéro-Club. Elle a pour

mission de recevoir et recueillir les explications des membres mis en cause. Elle établit un relevé des conclusions à la suite des auditions, et suggère dans son exposé final un niveau de sanction que le Conseil d'Administration appréciera pour prendre sa décision, décision dont il reste le seul juge. Le Président de l'Aéro-Club ou ses délégataires qualifiés peuvent, dans le cadre des pouvoirs qui leur sont conférés par les statuts et le présent règlement intérieur, de manière conservatoire et en attendant la décision définitive du Conseil d'Administration, interdire à tout membre l'utilisation des aéronefs de l'Aéro-Club. Les sanctions applicables en la matière peuvent être :

— L'avertissement ;

— L'obligation de perfectionnement avec un instructeur de l'Aéro-Club pour un temps déterminé par le Conseil d'Administration ;

— La suspension pour un temps déterminé par le Conseil d'Administration ;

— La radiation définitive ;

— Toute autre sanction que le Conseil d'Administration jugera utile.

Article 1-3 Commission de sécurité et prévention

Une Commission de Sécurité est mise en place par le Conseil d'Administration lors de la première réunion qui suit l'Assemblée Générale qui l'a élu. Elle est composée de trois membres et du Président du Conseil d'Administration et du Responsable pédagogique, tous les 2 membres de droit. Les membres désignés peuvent appartenir ou non au Conseil d'Administration. Le Conseil d'Administration s'efforcera, autant que possible, de désigner des membres ayant des compétences dans les domaines médical, de la sûreté, de la sécurité, … La Commission de sécurité édicte les règles de sécurité en vol et/ou au sol que devront observer tous les pilotes et toutes les personnes se trouvant à bord des appareils de l'Aéro-Club ou utilisant les installations de l'Aéro-Club. Elle veille aussi à la mise en œuvre de la politique sécurité élaborée par le représentant DTO. Elle doit impérativement être consultée dans le cadre de la préparation de manifestations aériennes organisées sur la plate-forme, telles que meetings, fly-in, … ainsi qu'avant toute décision de la Commission de discipline dans le cas d'un incident ou d'un accident mettant en cause l'éventuelle responsabilité d'un membre de l'Aéro-Club. Elle doit également veiller à la bonne communication aux membres de l'Aéro-Club des règles et recommandations décidées. À cet égard elle utilise tous les moyens qu'elle juge utile, pour que ces règles et recommandations soient sues par tous et respectées de tous. Elle prend en charge la promotion de la sécurité au sein de l'aéroclub, veille à la disponibilité de toutes les ressources nécessaires à l'application de la « politique sécurité » et prend les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs de cette dernière.

Article 1-4 Autres commissions

Le Conseil d'Administration a la liberté de décider de la constitution de toute Commission qu'il jugera utile de mettre en place. Il en déterminera dès lors la composition, le mode de désignation de leurs membres et les prérogatives qui leur seront confiées.

Article 1-5 Le DTO

Dans le cadre de la formation et intégrée à l'Aéro-Club, une structure de formation pour pilote a été déclarée sous le nom « Aéro-Club de Châteauroux » auprès des autorités compétentes. Anciennement OD (Organisme déclaré), une nouvelle déclaration sous la forme de DTO (Declared Training Organisation) a été déposée en 2019, suite aux évolutions réglementaires. Une copie de cette déclaration est à disposition des membres auprès d'un des dirigeants de l'Aéro-Club. Au sein du DTO deux rôles sont définis : le Représentant en la personne du Président de l'Aéro-Club et le Responsable pédagogique. D'autres rôles peuvent être définis afin de compléter l'organisme. Pour plus de renseignements sur le rôle, les objectifs, l'aspect réglementaire et pratique et les responsables du DTO, … il convient de se rapprocher de l'équipe de formation ou d'un dirigeant de l'Aéro-Club.

Titre 2 Dispositions générales

Article 2-1 Opposabilité

Le présent règlement intérieur est établi par le Conseil d'Administration en application de l'article 16 des statuts. Il est applicable à tous les membres de l'association et leur est opposable dès l'instant où ils ont acquis cette qualité. Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur, d'en parapher et signer une copie au moment de l'inscription et à tout changement de ce dernier. Il est affiché dans les locaux de l'Aéro-Club et mis à disposition de tout membre qui en ferait la demande. Dès lors nul ne saurait invoquer sa méconnaissance à quelque fin ou titre que ce soit.

Article 2-2 Assurance

Les membres de l'association, par le seul fait de leur adhésion à l'association, renoncent expressément à invoquer à quelque titre et pour quelque motif que ce soit à l'encontre de l'Aéro-Club, un grief concernant une quelconque absence ou insuffisance d'assurance ou encore une exclusion de garantie qui pourrait les concerner eux ou leurs ayants droit. Il leur appartient, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance individuelle ou complémentaire qui leur apparaît nécessaire pour garantir leur responsabilité ou encore réparer un dommage subi par eux-mêmes ou leurs ayants droit.

Article 2-3 Participation des membres

Dans le but d'alléger les coûts de fonctionnement de l'Aéro-Club et celui de la maintenance des appareils, chaque membre se doit de contribuer en participant aux divers travaux d'entretien et de propreté. Il devra notamment s'engager à fournir du travail bénévole en fonction de ses compétences et de sa disponibilité.

Article 2-4 Obligation de moyens

Les obligations de l'association, à l'égard de ses membres, sont de simples obligations de moyens. Dès lors, il appartient à chacun d'utiliser le matériel et les installations mis à sa disposition, dans le respect des règles contenues dans les statuts et le présent règlement ainsi que dans celui des consignes données. L'Aéro-Club peut par exemple mettre à disposition de ses membres des gilets de sauvetage si un vol le nécessite. Leur emprunt nécessite tout de même un émargement avant le départ et au retour du matériel ou toutes autres règles mises en place par les membres dirigeants. Un simulateur peut également être mis à disposition des élèves et pilotes. Une réservation avant l'utilisation et la saisie de son utilisation dans le logiciel correspondant est cependant nécessaire. Il est de la responsabilité de tous les membres de se renseigner sur les consignes propres à l'utilisation de chaque matériel de l'Aéro-Club. Chaque membre en est pleinement responsable lors de l'utilisation et doit veiller à le maintenir dans un état irréprochable.

Article 2-5 Cotisation annuelle

Elle est fixée par le Conseil d'Administration. Elle est exigible dès le 1er janvier. Nul membre ne sera autorisé à voler s'il n'a pas acquitté au préalable sa cotisation de l'année. Les adhésions nouvelles souscrites à partir du 1er octobre sont réputées valables pour l'année suivante. Il est cependant précisé qu'en cas de modification du montant de la cotisation annuelle décidée par le Conseil d'Administration en application du présent article, celle-ci aurait un effet rétroactif sur les cotisations déjà encaissées au titre de l'exercice suivant. Pour leur première inscription à l'Aéro-Club en qualité d'élève pilote, les nouveaux membres n'auront à s'acquitter, pour la seule première année de l'inscription, que d'une cotisation proportionnelle au nombre de trimestres restant à courir jusqu'à la fin de l'année civile y compris le trimestre en cours. Les inscriptions prises à partir du 1er octobre comptant pour l'exercice suivant seront dues au tarif plein. Est considéré comme élève pilote toute personne n'ayant aucun brevet, licence ou qualification en cours de validité au moment de l'inscription lui permettant de voler sur les appareils de l'aéroclub.

Article 2-6 Propriétaires d'appareils privés

Les propriétaires d'appareils privés hébergés par l'Aéro-Club sont obligatoirement membres de l'Aéro-Club et doivent acquitter leur cotisation au même tarif que les autres membres y compris l'adhésion à l'une des fédérations aéronautiques comme la Fédération Française d'Aéronautique ou la Fédération Française d'ULM.

Ils seront autorisés à stocker leurs appareils dans les hangars exploités par l'association en fonction des places disponibles et après agrément par le Bureau qui reste souverain dans sa décision. C'est le Conseil d'Administration qui fixe le montant de la participation aux frais ainsi que les conditions d'hébergement qui feront l'objet d'une convention bipartite signée entre l'Aéro-Club et le propriétaire de l'aéronef. Ils devront en outre être convenablement assurés en responsabilité civile notamment à l'égard de l'Aéro-Club et des tiers hébergés et justifier de cette obligation, chaque année, par la production d'un justificatif émanant de leur assureur.

Titre 3 Utilisation des appareils

Article 3-1 Réservation des avions

Tout pilote désirant effectuer un vol devra préalablement s'être assuré de la disponibilité de l'avion qu'il souhaite utiliser. Pour ce faire il est obligatoire de réserver les appareils en s'inscrivant sur le planning internet OpenFlyers de l'Aéro-Club et de spécifier la destination envisagée. Cette dernière disposition vise à orienter les recherches en cas d'incident ou d'accident. Passé ¼ d'heure après l'heure de début de réservation, l'avion sera considéré disponible et pourra être utilisé par un autre membre. Toute réservation effectuée mais non utilisée de façon répétitive peut faire l'objet d'une sanction décidée par la Commission de Discipline. Il sera fait exception des cas de force majeure telles que des raisons météo, de problème avion, de problème de plateforme, d'empêchement de dernière minute non prévisible et exceptionnel, … Il est demandé aux membres dans la mesure du possible de favoriser les vols d'instructions notamment sur les avions écoles. Le Président de l'Aéro-Club ou ses délégataires qualifiés peuvent donner priorité à un vol test sur toute réservation faite par un membre de l'Aéro-Club en dernier recours. Dans ce cas, le Président de l'Aéro-Club ou ses délégataires qualifiés prendront directement contact avec le membre concerné pour lui proposer un autre créneau de réservation ou un autre appareil.

Article 3-1 bis Annulation tardive et absence non justifiée

Afin de garantir la disponibilité des appareils et la bonne gestion du temps des instructeurs, toute réservation d'un créneau de vol qui serait annulée moins de 24 heures avant l'heure de début prévue, ainsi que toute absence non prévenue et/ou non justifiée à un créneau réservé, donnera lieu, pour un vol prévu avec instructeur, à la facturation au membre concerné du nombre d'heures réservées, au tarif de l'instructeur. Il sera fait exception des cas de force majeure tels que visés à l'Article 3-1 (raisons météorologiques, problème avion, problème de plateforme, empêchement de dernière minute non prévisible et exceptionnel, …), sous réserve que le membre en informe l'Aéro-Club dans les meilleurs délais. L'appréciation du caractère justifié de l'absence relève du Président de l'Aéro-Club ou de ses délégataires qualifiés. Les annulations tardives ou absences répétées pourront en outre faire l'objet d'une saisine de la Commission de Discipline, conformément à l'Article 1-2.

Article 3-2 Solde du compte pilote avant un vol et paiement des heures de vol

Les soldes des comptes pilotes doivent toujours être créditeurs. Un vol ne peut pas être effectué par un pilote dont le compte est débiteur. Les vols doivent donc se payer au comptant, aucune avance ne sera faite par l'Aéro-Club. Dans le cas des vols de voyages il est demandé que le compte pilote soit suffisamment créditeur pour couvrir les frais du voyage envisagé. Les heures de vol sont décomptées et payées « bloc à bloc », c'est-à-dire de l'heure du bloc départ (moment où l'avion se déplace par ses propres moyens) à l'heure du bloc arrivée (moment où l'avion s'immobilise au parking à la fin d'un vol). Les heures de vol sont décomptées à la minute, l'horamètre n'est qu'une source de vérification. Les heures de vols effectuées en élève solo sous la supervision d'un instructeur sont payées au tarif double commande.

Article 3-3 Conditions pour piloter les avions de l'Aéro-Club

— Être membre actif à jour des cotisations et assurances ;

— Être titulaire d'une licence fédérale ;

— Être titulaire d'une licence de pilote en cours de validité ;

— Être en possession d'un certificat médical en cours de validité. Les pilotes sont responsables de l'état de validité de ces 2 dernières obligations réglementaires. En cas d'infraction, ils ne pourront rechercher la responsabilité de l'Aéro-Club, ils deviendront pleinement responsables vis-à-vis de l'Aéro-Club et des tiers en cas d'accident ou d'avarie sur ou avec l'aéronef utilisé en violation de ces obligations. Les pilotes doivent justifier auprès de l'Aéro-Club de l'état de validité de ces obligations. Pour ce faire ils fourniront une photocopie de ces deux derniers documents à chaque renouvellement de la cotisation aéroclub ainsi qu'à chaque modification de ces documents. Tout pilote qui n'aura pas volé en qualité de commandant de bord au cours des 3 mois précédents sur un modèle d'avions et effectué au moins 3 décollages et atterrissages devra effectuer un vol de réentraînement avec un FI ou CRI sur ledit modèle. Sur dérogation exceptionnelle d'un FI de l'Aéroclub, confirmée par une trace écrite, cette règle pourra être assouplie. Tout nouveau membre, quelles que soient ses qualifications, devra avant d'utiliser un appareil propriété de l'aéroclub ou loué à son profit, effectuer un vol de contrôle avec un instructeur. En dehors des cas évoqués ci-dessus, à tout moment le Président de l'Aéro-Club ou ses délégataires qualifiés peuvent, s'ils considèrent un membre pilote comme insuffisamment entraîné, imposer à celui-ci un vol de contrôle avec un instructeur de l'Aéro-Club. Tout membre pilote qui le jugerait nécessaire se doit de demander à effectuer un vol d'entraînement avec un instructeur de l'Aéro-Club afin de ne pas mettre sa vie, la vie des tiers ou le patrimoine de l'association en danger. Pour les pilotes mineurs, une autorisation parentale devra être fournie pour pouvoir être membre de l'Aéro-Club et utiliser les aéronefs mis à disposition.

Article 3-4 Procédure d'accès aux avions

Cf. Charte de bonne conduite en annexe.

Article 3-5 Vols de courte durée

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord devra, outre les vérifications nécessaires : visite pré-vol, carburant, propreté de la verrière, niveau d'huile, … s'assurer auprès d'un dirigeant responsable que l'appareil ne comporte pas de restriction d'utilisation particulière. Pour les déplacements courts, les week-ends et jours fériés, il est demandé de ne pas immobiliser l'appareil sur un terrain voisin pendant plus de temps que la durée du vol effectué afin de permettre son utilisation par d'autres membres.

Article 3-6 Voyages

Les voyages ne pourront être effectués que par des pilotes justifiant d'un entraînement suffisant. L'utilisation des appareils du club pour des déplacements de plus d'une journée est soumise à accord du Président de l'Aéro-Club ou d'un de ses délégataires qualifiés. En outre, un minimum de facturation de 2 heures de vol par jour réservé ou de 3 heures de vol sur les week-ends et jours fériés de juin à septembre sera appliqué. Cette facturation sera imposée même si le voyage ne s'effectue pas, sauf les cas de force majeure limitatifs ci-après : dégradation imprévisible de la météo avant le départ en voyage ou incident mécanique. (L'immobilisation de l'appareil par suite d'une faute du pilote n'est pas un cas de force majeure retenu.) Tout pilote commandant de bord devra se conformer aux règles de la navigation aérienne et aux consignes techniques particulières. Avant d'entreprendre un vol il devra notamment (liste non exhaustive) :

— Effectuer une visite pré-vol rigoureuse, notamment niveau d'huile, d'essence et purge des réservoirs d'essence, état de propreté des verrières, … ;

— Effectuer le devis de masse et centrage ;

— Effectuer le devis carburant avec comme consigne particulière à l'Aéro-Club : réserve finale de 30 min pour un vol en VFR de jour, à la consommation de croisière, que ce soit en vol local ou de navigation ;

— S'informer auprès d'un responsable de l'Aéro-Club des éventuelles restrictions particulières de l'appareil (par exemple : délai à courir avant la prochaine visite d'entretien réglementaire, autres consignes techniques, …) même si sa responsabilité en tant que commandant de bord reste entière et qu'il lui appartient de confirmer cette information par une étude attentive des documents de l'aéronef. Il devra en outre :

— Préparer soigneusement sa navigation ;

— Relever les NOTAMs, les AIP, leurs suppléments et s'être assuré des consignes de pénétration et de navigation dans les espaces aériens empruntés ;

— Effectuer un examen approfondi de la météorologie ;

— S'assurer de la présence à bord de l'avion des documents, cartes et matériels obligatoires et à jour ;

— Indiquer sur le planning OpenFlyers la destination envisagée. Au cours d'un voyage, toutes les charges financières (communications téléphoniques, taxes d'atterrissages, de parking, …) restent à la charge du pilote commandant de bord. Les taxes d'atterrissages devront être réglées par le commandant de bord, sur place. Si tel n'est pas le cas, lorsque la facture parviendra à l'Aéro-Club (parfois plusieurs mois plus tard) celle-ci sera transmise au pilote commandant de bord, à charge pour lui d'en effectuer le règlement directement au gestionnaire de l'aérodrome concerné après s'être assuré auprès de l'équipe dirigeante qu'elle n'était pas déjà réglée. Si le pilote commandant de bord tarde à effectuer ce règlement et que l'Aéro-Club reçoive alors une relance, l'Aéro-Club se réserve le droit de procéder au règlement du montant de cette relance par débit du compte pilote, assorti d'une participation forfaitaire de 5 € par facture ainsi traitée. Si une intervention mécanique devait être entreprise hors de l'Aéro-Club, elle ne pourrait l'être qu'après l'accord téléphonique d'un responsable de l'Aéro-Club et après l'accord de notre atelier de maintenance. Si l'appareil utilisé est immobilisé sur un terrain extérieur pour plus d'une journée, il est demandé au commandant de bord de faire son maximum pour assurer la mise sous hangar de l'appareil et à défaut de l'amarrer, le bâcher et d'utiliser tous les moyens nécessaires et à sa disposition pour assurer la sécurité de l'appareil. Toute infraction à ces règles et à celles qui viendraient les compléter par voie réglementaire ou interne entraînerait la responsabilité juridique et financière du pilote concerné en cas d'incident.

Article 3-7 Immobilisation d'un appareil hors de son aérodrome d'attache

Tout incident (hormis un incident mécanique, interdisant la poursuite du vol) survenant en cours ou à l'occasion d'un vol, tel qu'immobilisation de l'appareil sur un aérodrome de destination ou de déroutement, panne essence, sortie de piste, détérioration des conditions météo interdisant la poursuite du vol, immobilisation de l'appareil par les autorités aériennes par suite d'une infraction à la réglementation ou autre, … entraînera pour le pilote commandant de bord la prise en charge des frais de déplacement des responsables de l'Aéro-Club et/ou du mécanicien si leur présence sur les lieux est requise, ainsi que les frais de rapatriement de l'appareil au tarif de l'heure de vol pratiqué par l'Aéro-Club. Dans tous les cas, le pilote commandant de bord reste responsable des éventuelles conséquences juridiques, financières et/ou pénales encourues.

Article 3-8 Avitaillement

Il est rappelé que tout avitaillement d'un avion doit être fait sans qu'aucune personne ne se trouve à bord de l'appareil et que le câble de masse doit être relié à l'appareil. Toutes les autres consignes du manuel de vol de l'appareil doivent être respectées. Avant son départ, tout pilote doit s'assurer que la quantité de carburant embarquée lui permet d'effectuer la totalité du vol envisagé dans le respect des obligations réglementaires par tous les moyens nécessaires. Réserve finale de 30 min pour un vol en VFR de jour, à la consommation de croisière, que ce soit en vol local ou de navigation. En cas d'avitaillement en route, le pilote recherchera de préférence à faire le plein sur une plateforme équipée d'une station du même pétrolier que l'Aéro-Club et utilisera obligatoirement pour le paiement, la carte accréditive de l'appareil. En cas d'impossibilité, le pilote devra payer le prix du carburant fourni et se faire remettre une facture de la part du fournisseur qui précisera la quantité délivrée et le prix payé. Cette facture sera remise à l'Aéro-Club qui remboursera le pilote de l'avance ainsi faite par crédit sur son compte membre. Le montant du remboursement sera plafonné au prix au litre pratiqué par notre fournisseur. L'avitaillement au retour de vol sera de préférence laissé à la discrétion du commandant de bord du vol suivant.

Article 3-9 Retour de vol

Au retour d'un vol tout pilote devra :

— Laisser aussi propre que possible l'appareil utilisé. Il s'assurera notamment du nettoyage de la verrière, du nettoyage des carénages de roues, de l'hélice, des bords d'attaque, … En particulier au printemps et en été, il enlèvera les moustiques fraîchement collés en respectant les consignes appropriées : utilisation des produits et du matériel nécessaires à ces opérations ;

— Stationner l'appareil sur l'aire de stationnement ou dans le hangar en fonction de la présence ou non d'autres membres sur la plateforme ;

— S'assurer que le contact batterie a bien été coupé ;

— Mettre les flammes de protection sur les orifices prévus à cet effet ;

— Remplir les différents documents (carnet de route, planches Club et carburant, relevé du tachymètre, planning OpenFlyers, …) ;

— Fermer la verrière ;

— Retirer les clés de l'appareil et les mettre à leur emplacement habituel ;

— Remettre les documents de bord dans le bureau de piste ;

— En été, par forte chaleur, les appareils devront être stationnés à l'ombre afin de protéger les instruments de bord ; la verrière sera laissée entrouverte.

Titre 4 Entretien des avions

Article 4-1 Nettoyage périodique

Chaque membre s'engage à participer, à tour de rôle, au nettoyage intégral des avions, cellule, intérieur, … Chaque membre s'engage également à nettoyer l'avion après chaque vol effectué, en fonction des vols prévus et de la charge du planning. Un minimum de nettoyage est requis dans tous les cas. Pour des raisons de sécurité il est demandé de privilégier la verrière afin d'assurer une bonne visibilité lors du vol suivant, et les bords d'attaque pour des raisons aérodynamiques. Un effort tout particulier sera demandé pendant les périodes estivales du fait de la grande concentration en insectes et de la qualité du terrain.

Article 4-2 Mécanique

Hormis la vérification du niveau d'huile contenue dans le moteur et l'éventuel complément nécessaire, il est fait interdiction à tout membre (quelles que soient par ailleurs ses compétences personnelles en la matière) de décapoter le moteur et de se livrer à quelque opération que ce soit sur le plan mécanique. L'Aéro-Club confie l'entretien de ses appareils à un atelier agréé qui est seul habilité à intervenir pour les opérations d'entretien ou de réparation mécanique.

Titre 5 Domaine de vol — Incidents, accidents

Article 5-1 Domaine de vol

Il est fait obligation à tout commandant de bord de respecter le domaine de vol de l'appareil tel qu'il est stipulé par le manuel de vol, par les consignes notifiées par le mécanicien ou par le Président du Conseil d'Administration de l'Aéro-Club ou ses délégataires qualifiés. Toute infraction à cette obligation, eu égard aux conséquences qu'elle peut avoir sur la résistance structurale de l'aéronef et sur la sécurité des vols futurs, peut entraîner l'exclusion de plein droit du membre fautif conformément aux dispositions du présent règlement et notamment de son article 1-2, sans pour autant que le membre fautif puisse réclamer le remboursement de la cotisation de l'année. Cette disposition n'exonère pas le membre fautif des conséquences financières et juridiques (y compris pénales) qu'entraînerait pour lui un tel comportement.

Article 5-2 Incidents, accidents

L'Aéro-Club est assuré pour ses appareils en responsabilité civile à l'égard des tiers, cette garantie ne se substituant pas aux responsabilités personnelles du commandant de bord en cas de faute avérée. De même

l'Aéro-Club a souscrit une « assurance corps » garantissant le remboursement des dégâts à l'appareil sous une franchise variable selon les machines. En cas d'incident ou d'accident entraînant des dommages à l'appareil, dont la faute serait imputable au commandant de bord (fautes de pilotage, prises de risques inconsidérés…), la franchise supportée par l'Aéro-Club sera à sa charge. Dans le cadre de l'école de pilotage, cette disposition sera appréciée avec discernement afin de prendre en compte le fait que le pilote en cours de formation n'a pas acquis toute la maîtrise de l'appareil. La Commission de discipline, après avis de la Commission de sécurité, aura compétence pour proposer au Conseil d'Administration les décisions à prendre en application du présent article. Le fait de ne pas signaler un incident ou un dégât, mis à part l'aspect sécuritaire évident, pourra être sanctionné par l'exclusion du membre concerné conformément aux procédures détaillées dans le Titre 1.

Article 5-3 Politique sécurité et REX

L'aéronautique est une activité à risques qui met en œuvre des systèmes complexes où la sécurité est un facteur déterminant. Afin de faire progresser cette sécurité, la transparence et le partage des informations sont essentiels. L'Aéro-Club reconnaît qu'il est inévitable que les pilotes, qui sont des êtres humains, fassent des erreurs. L'Aéro-Club, à travers sa politique sécurité et dans l'objectif de réduire à zéro les incidents et accidents, a décidé de suivre le modèle « gestion de la menace et de l'erreur » (TEM) et adhère pleinement à la « culture juste ». La « culture juste » est une culture dans laquelle les personnes ne sont pas sanctionnées pour leurs actions, omissions ou décisions lorsqu'elles sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés. L'objectif de cette « culture juste » est de favoriser les dépôts de retour d'expérience, de déclaration d'incident/accident, … Les comptes rendus, les analyses et les suivis d'événements dans l'aviation civile représentent la base essentielle pour que cette culture sécurité soit la plus active possible et permette ainsi une amélioration en continu de notre niveau de sécurité. Afin d'atteindre ces objectifs de sécurité, l'aéroclub utilise l'outil REX FFA. Il est de la responsabilité de chaque membre et il en va de la sécurité de tous d'utiliser cet outil dès que nécessaire (se référer au guide de ce dernier pour savoir si un REX est nécessaire). Pour rappel le retour d'expérience est anonyme et n'est pas nécessairement publié. Dans le doute il est donc toujours préférable d'effectuer une déclaration. Le retour d'événement est indispensable pour permettre aux responsables sécurité d'identifier correctement les menaces afin de définir des plans d'actions. Il est du rôle de la Commission sécurité et prévention d'étudier ces retours d'expériences afin de définir des plans d'actions et des mesures de prévention en adéquation avec les dangers et les risques identifiés. La Commission doit agir dans le cadre d'un processus proactif et réactif, elle se doit de faire la promotion de la sécurité et de tous ses plans d'actions et autres publications. Chaque membre a accès à cet outil afin d'anticiper des situations qu'il pourrait connaître et ainsi de parfaire sa culture générale aéronautique. L'étude du retour d'expérience joue un rôle majeur dans la prévention d'incidents ou d'accidents en aéronautique. L'on peut rappeler que tous les membres sont à la base de ce système sécurité et qu'ils ont donc le devoir d'y participer de façon proactive en effectuant lesdites déclarations, en faisant la promotion de cette sécurité et en étudiant/appliquant toutes les consignes de la Commission sécurité et prévention. Pour plus de détails sur la politique sécurité, les publications, les plans d'actions ou le fonctionnement des moyens pour la sécurité tel que REX FFA, les membres de l'Aéro-Club peuvent se renseigner auprès des responsables et instructeurs. Chaque membre doit savoir utiliser ces moyens et doit y participer de façon active. Tous les ans la Commission de sécurité et de prévention définira « Les Catégories de Risques Principales de notre Activité » (CRPA) qui représentent les risques d'incidents les plus élevés pour en faire une prévention toute particulière.

Titre 6 Vols particuliers

Article 6-1 Vols découvertes

Les vols découvertes sont effectués dans le respect de la réglementation applicable à ce type d'activité et des tarifs arrêtés par le Conseil d'Administration. Les pilotes habilités à réaliser ces vols découvertes sont :

— Les instructeurs désignés par le Président de l'Aéro-Club ;

— Les pilotes possesseurs d'une licence professionnelle et dûment habilités par le Président de l'Aéro-Club et le Chef pilote ;

— Les pilotes répondant aux conditions réglementaires et dûment habilités par le Président de l'Aéro-Club et le Chef pilote.

Article 6-2 Vols d'initiation

Un vol d'initiation est un vol supervisé par un instructeur qui occupe dans l'appareil la fonction de commandant de bord. Le passager est en place pilote. Le tarif appliqué est celui arrêté par le Conseil d'Administration.

Article 6-3 « Coavionnage Wingly »

Le règlement du partenariat entre la FFA et Wingly s'applique pour le coavionnage avec les avions de l'Aéro-Club. Il est rappelé à tous les membres qu'il est interdit de toucher la moindre rémunération au cours d'un vol. Il est donc obligatoire pour tous les membres qui souhaitent faire du coavionnage de se déclarer sur la plateforme Wingly ainsi que les passagers participant au coavionnage. En plus d'éviter tout malentendu en cas d'incidents, Wingly apporte une garantie assurantielle.

Article 6-4 Vols de nuit

Les frais associés aux vols de nuit sont à la charge du pilote. Il est aussi responsable de la gestion de la logistique associée à ces vols. En conséquence, le pilote effectuant le vol de nuit, même s'il s'agit d'un vol d'instruction, est responsable d'emmener et de ramener l'appareil sur l'aérodrome de Châteauroux Villers ou de s'en arranger avec d'autres pilotes.

Article 6-5 Convoyage

Dans le cadre de son activité, l'Aéro-Club doit parfois effectuer des vols dits de convoyage pour déplacer l'un des appareils du club d'un point A à un point B pour des raisons opérationnelles (la plupart du temps liées à la maintenance). Ce type de vol peut être proposé à un pilote s'il n'a pas été possible de l'intégrer dans le planning des vols prévus (comme les vols d'instructions par exemple) afin de limiter les frais liés à ces vols. Si ce vol est effectué par un pilote et que le but du vol est uniquement le convoyage, alors une réduction sur le prix de l'heure de vol est possible et est à l'unique discrétion du Président ou de ses délégataires qualifiés.

Titre 7 Consignes particulières — Aéro-Club de Châteauroux

(Exploitation des avions de l'Aéro-Club)

— La réserve finale pour un vol en VFR de jour correspond à la consommation de croisière de 30 min de vol, que ce soit en vol local ou de navigation.

— Aucun vol ne devra être effectué sans le carburant nécessaire pour au minimum 1 heure de vol au régime de croisière.

— La fin des vols est fixée à coucher du soleil + 15 min (CS + 15 min) pour des raisons de sécurité. En dérogation à cette règle, seuls les vols avec instructeur ou les vols dont le commandant de bord est détenteur d'une qualification au vol de nuit, si cela devait être nécessaire, peuvent se poursuivre de nuit dans le respect de la réglementation.

— Les pilotes doivent rendre l'avion dans un état de propreté convenable et sont responsables des dégâts causés à l'avion par eux ou par leurs passagers.

— Il est interdit de fumer dans les locaux de l'Aéro-Club, dans les hangars ou à proximité, dans les avions ou à proximité ainsi qu'aux abords des zones d'avitaillement.

— Tous les pilotes sont tenus de respecter les consignes particulières, la charte de bonne conduite ainsi que les check-lists de l'Aéro-Club des avions. Article final Toutes les consignes « Vigipirate » qui pourraient être données par les autorités habilitées prévaudront sur le présent règlement intérieur. Le présent règlement intérieur, approuvé par le Conseil d'Administration dans sa séance du 02 octobre 2019 et mis à

jour en version 4, sera affiché dans les locaux de l'Aéro-Club.

Le Président du Conseil d'Administration

Bruno BARRAUD

Je soussigné(e) : ……

déclare avoir pris connaissance du règlement intérieur de l'Aéro-Club de Châteauroux Villers et m'y conformer (parapher chaque page).

À ……, le ……

Signature du membre :

Annexe 1 Charte de bonne conduite

La charte de bonne conduite, qui détaille notamment la procédure d'accès aux avions (cf. Article 3-4), est annexée au présent règlement et fait partie intégrante de celui-ci.