



Un club, une association, une famille

RÈGLEMENT INTERIEUR

DE

L'**A**ERO-**C**LUB **R**OSSI-**L**EVALLOIS

DE

SALON-EYGUIERES ET SA REGION

Déclaration Préfecture N°976 du 24/10/1935 / Affilié FFA N°12 013 10031

VERSION 3.61

23 JUILLET 2025

Inspiré de la version 2023 du canevas-type de la



ENREGISTREMENT DES MODIFICATIFS

Version	Date	Modificatifs	Entériné par
V 2.37	21/11/2015	Refonte globale selon canevas FFA	AG du 21/11/2015
V 2.38	07/02/2016	Modification §3.2 (amendement expérience récente)	CA du 06/02/2016
V 2.39	19/03/2016	Modification §3.2 (amendement expérience récente) Ajout de l'annexe F – Conditions d'expérience récente	AG du 05/03/2016 (achat DA40 faisant suite au vote en séance)
		Modification annexes E et F (ajout du DA40 F-HABO)	
V 2.40	26/09/2016	Mise en conformité avec RUE 965/2012 et arrêté du 18/08/2016 Modification §3.2 (emport passagers) Modification §3.4.1 (devis carburant) Modification §3.4.2 (utilisation aéronefs) Modification §4 (survol étendue d'eau) Modification Ann. A (traversée maritime) Modification Ann. E (consignes d'avitaillement)	CA du 20/10/2016
	07/10/2017	Ajout §6.5 (vols de convoyages) Modification annexes E et F (ajout de l'APM-20 F-GRRK)	CA du 07/10/2017
	16/12/2017	Modification §5.2 (sanctions) Modification §6.6 Co-avionnage en §6.6 Vol à partage de frais élargi (PFE)	CA du 16/12/2017
V 2.50	31/03/2018	§1.1, 2.2, 3.2, 3.3, 3.4.2 et 6.4 Ajustements §1.2 Compensation permanence de 40€ au lieu de 30 §2.3 Précision attributions du correspondant technique §2.6 Ajout pouvoirs du Bureau pour VD et PFE §3.4.3 Ajout dispositions relatives au forfait 0,20 h §6.4.1 Comité Prévention/Sécurité (CPS) Annexe F Précision expérience récente	CA du 31/03/2018
V 2.60	16/11/2018	§1.3-3 Forfait DC pour les pilotes BB ou LAPL-Restreint Création §4.1 (mise en page) Création §4.2 Dispositions spécifiques train classique Modification annexes E et F (F-HYYY à la place de F-HANS)	CA du 16/11/2018
V 3.0	26/09/2020	Mise à jour selon nouveau canevas-type de la FFA et §1.4.2 Dispositions spécifiques dommage sur aéronef §7.6 Cellule Traditions Modification annexe D (dotation FI) Modification annexe E et F (ajout APM2 F-GRCL) Nouvelle annexe G (cotisations) Intégration du Responsable Pédagogique	CA du 26/09/2020
V3.1	23/01/2021	Modification des dispositions relatives aux FI (Ann.D)	CA du 23/01/2021
	05/03/2021	Correction erreur pied de page (23/01/2020 remplacé par 23/01/2021)	Pdt et SG
V3.2	27/04/2021	Modification §7.5 (convoyages) Modification annexe G (tarifs avion)	CA du 24/04/2021
V3.3	13/11/2021	Mise à jour selon nouveau canevas-type de la FFA et Modif. §4.2 Dispositions spécifiques train classique Modif. §7.5 Vols de convoyage	CA du 13/11/2021
V3.4	23/04/2022	Modification annexe G (tarifs avions, ajout tarifs VD)	CA du 23/04/2022

V3.5	20/12/2023	Modif. §1.3 (cotisation) Modif. §3.4.3 (forfait nettoyage/fermeture) Modif. §4.1 (dispositions générales) Modif. §5.2 (dispositions Wingly) Modif. §7.5 (convoyage mono-avion) Modif. annexe A (dispositions, terrains privés) Modif. annexe C (Jodel et annexe F ajoutés dans formulaire) Modif. annexe G (modalités, tarifs VD, nouveau forfait)	CA du 20/12/2023
V3.6	22/07/2025	Nouveau §1.3.5 (destination solde compte pilote) Modif. §4.2 (dispositions train classique) Modif. ann. C (fiche maintien compétence => Manuel DTO) Modif. annexe G (tarifs avions et VD)	CA du 26/04/2025 CA du 27/06/2025 Réunion FI du 09/04/2025
V3.61	23/07/2025	Correction d'une erreur sur les tarifs Jodel et MCR4.	CA du 27/06/2025

SOMMAIRE

Table des matières

TITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES	5
1.1 – APPLICATION	5
1.2 – ESPRIT ASSOCIATIF.....	6
1.3 – COTISATIONS	6
1) DROIT D'ENTREE.....	6
2) COTISATION ANNUELLE	6
3) PARTICIPATION ANNUELLE AUX FRAIS ET FORMULES DE PAIEMENT	7
4) FORFAITS DOUBLE COMMANDE	7
5) DESTINATION DU SOLDE D'UN COMPTE PILOTE EN CAS DE NON-RENOUVELLEMENT DE LA COTISATION.....	7
1.4 – OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES.....	7
1.4.1. OBLIGATIONS DE L'ASSOCIATION	7
1.4.2. OBLIGATIONS DES MEMBRES	8
1.5 – DONNEES PERSONNELLES	8
TITRE 2 – PERSONNEL	10
2.1 – DISPOSITIONS GENERALES	10
2.2 – DISPOSITIONS PARTICULIERES.....	10
2.2.1. LES INSTRUCTEURS DE VOL (FI).....	10
2.2.2. LE CORRESPONDANT TECHNIQUE (MECANIQUE)	11
2.2.3. LE CHARGE D'EXPLOITATION (SECRETARIAT)	11
2.3 - POUVOIRS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	11
2.4 - POUVOIRS DU BUREAU DIRECTEUR.....	11
TITRE 3 – PILOTES	12
3.1 – PARTICIPANTS	12
3.2 – ENTRAINEMENT DES PILOTES	12
3.3 – RESERVATIONS	13
3.3.1. MINIMUM D'HEURES.....	13
3.3.2. ANNULATION	13
3.3.3. RETARDS AU DEPART OU A L'ARRIVEE.....	13
3.4 – FORMALITES AVANT ET APRES VOL, UTILISATION DES AERONEFS	14
3.4.1. AVANT LE VOL	14
3.4.2. UTILISATION DES AERONEFS	14
3.4.3. APRES LE VOL	15
TITRE 4 – ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES	17
4.1. DISPOSITIONS GENERALES	17
4.2. DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX AERONEFS A TRAIN CLASSIQUE.....	18
TITRE 5	19
5.1 DISPOSITION COMMUNES	19
5.2 DISPOSITIONS RELATIVES A WINGLY	19

TITRE 6 – VOLS À PARTAGE DE FRAIS ÉLARGI OU NON	21
6.1. COMPOSITION DE LA COMMISSION DE DISCIPLINE	21
6.2. SANCTIONS	22
1) SANCTION DU 1° DEGRE	22
2) SANCTION DU 2° DEGRE	22
3) SANCTION DU 3° DEGRE	22
TITRE 7 – DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES.....	23
7.1 – CONSIGNES.....	23
7.2 – AFFICHAGE	23
7.3 – APPLICATION DU REGLEMENT INTERIEUR.....	23
7.4 – SECURITE DES VOLS.....	23
7.4.1. BUREAU DE PREVENTION/SECURITE.....	24
7.5 – VOLS DE CONVOYAGE	24
7.6 – CELLULE « TRADITIONS ».....	24
ANNEXES	25
ANNEXE A	26
ANNEXE B	27
ANNEXE C	28
ANNEXE D.....	29
ANNEXE E	30
ANNEXE F	31
ANNEXE G	32

TITRE 1

DISPOSITIONS GENERALES

1.1 – APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts de l'association et conformément à la loi du 1er juillet 1901, est applicable à tous les membres de l'association 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, mis en ligne dans la Zone Membres d'OpenFlyers et mis à leur disposition sur simple demande.

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

Ce règlement interne est dicté par trois impératifs :

- LE RESPECT DE LA REGLEMENTATION,
- LE SOIN A ACCORDER AU MATERIEL,
- LA SECURITE DES VOLS.

Tout pilote en tout temps ainsi que les employés se conforment :

- à la réglementation de l'aviation civile,
- aux règles de l'air,
- au présent règlement,
- aux procédures des manuels de vol,
- aux consignes du Responsable Pédagogique, du Chef Pilote ou de leurs adjoints.

Chaque membre admet lors de son adhésion ou lors du renouvellement de sa cotisation :

- avoir pris connaissance du présent règlement intérieur et l'approuver sans réserve,
- connaître et respecter la réglementation en vigueur.

Les annexes au règlement intérieur sont évolutives. Leur mise à jour est assurée par le Conseil d'Administration et diffusée à l'ensemble des membres par les voies de communications habituelles : mail, affichage au club, zone membres du site Internet OpenFlyers.

1.2 – ESPRIT ASSOCIATIF

L'aéro-club est une association de bonnes volontés. Soucieux de la bonne marche de la vie associative, ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie ou encore la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition et de coopérer au bon fonctionnement de l'activité y compris la mise en œuvre et la rentrée des aéronefs.

A l'exception des membres du Conseil d'Administration, du Bureau Prévention Sécurité et des instructeurs dont l'engagement pour le club est inhérent à leurs fonctions, tout membre doit à l'aéro-club une journée de présence par an dans le cadre des permanences en binôme le samedi de 09h00 à 17h00 afin de participer à la vie associative (nettoyage des hangars, des avions, accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire, diverses tâches d'entretien des locaux...). Le planning de ces permanences est défini par le secrétariat de manière aléatoire parmi les membres ou selon les propositions de ceux-ci.

En cas d'indisponibilité, le membre désigné a la possibilité de décaler son jour de présence ou de l'intervertir avec un autre membre, après en avoir averti le secrétariat.

En cas de refus ou de manquement, une compensation définie par le CA¹ (voir **annexe G**) est due par le pilote afin de participer aux frais généraux du club.

Le cas échéant, la participation active d'un membre à une manifestation organisée par le club ou à des travaux sur les infrastructures ou sur les aéronefs dispensera ce membre de son tour de permanence sans contrepartie financière.

Un « Manuel du Permanent » est mis à la disposition du binôme de permanence.

1.3 – COTISATIONS

Les tarifs sont fixés par le Conseil d'Administration (**annexe G**) et affichés dans les locaux de l'aéro-club.

1) Droit d'entrée

Le droit d'entrée donne le droit d'être membre actif à vie ou de le redevenir après interruption d'activité. En cas d'exclusion, ce droit est perdu.

2) Cotisation annuelle

La cotisation annuelle est payable en totalité au moment de l'inscription. Le renouvellement annuel est dû avant le 1^{er} mars pour la totalité de l'exercice en cours.

A l'instar de la pratique en vigueur pour la licence fédérale, une cotisation payée à compter du 1^{er} octobre de l'année N est valable de la date d'inscription au 31/12 de l'année N+1.

Toute cotisation versée à l'aéro-club 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.

- a. Les membres actifs et honoraires paient la cotisation en vigueur.
- b. Les membres bienfaiteurs et d'honneur ne paient pas de cotisation.

¹ A compter de la saison 2018, un chèque est demandé à cet effet aux membres concernés lors de l'inscription ou du renouvellement de la cotisation annuelle. Ce chèque est restitué à l'intéressé lorsqu'il effectue une permanence ou contribue activement à un évènement du club.

3) Participation annuelle aux frais et formules de paiement

La participation est payable en totalité ou partiellement selon les modalités définies en **annexe G**.

Toute participation aux frais versée à l'aéro-club est définitivement acquise. Il ne saurait être exigé un remboursement de participation en cours d'année en cas de démission, d'exclusion ou de décès d'un membre.

- a. Les membres actifs paient la participation selon la formule choisie.
- b. Les membres honoraires, bienfaiteurs et d'honneur ne paient pas de participation.

4) Forfaits double commande

Les forfaits double commande sont semestriels et payables intégralement lorsqu'ils sont requis. Deux tarifs sont applicables ; leur montant est défini par le Conseil d'Administration (**annexe G**) :

- forfait élève ;
- forfait pilote breveté.

Les pilotes titulaires d'une ABL ou d'un LAPL restreint se voient appliquer le tarif « pilote breveté » sous réserve qu'ils ne poursuivent pas leur progression vers une licence LAPL ou PPL. Dans le cas contraire, le tarif « élève » est appliqué jusqu'à l'obtention de la licence visée.

5) Destination du solde d'un compte pilote en cas de non-renouvellement de la cotisation

Il appartient au pilote de demander la restitution du solde positif de son compte lorsqu'il quitte l'association. En cas de non-renouvellement de la cotisation pendant 3 années consécutives et en l'absence de toute demande de restitution pendant ce délai, le solde restant de son compte est versé au profit de l'ACRL.

1.4 – OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES**1.4.1. Obligations de l'association**

Les obligations de l'association 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'association 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'association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier :

- des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite ;
- des polices d'assurance "corps" garantissant les dommages pouvant survenir à l'aéronef.

Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire. L'attention est attirée sur leur intérêt à étudier les contrats d'assurance dont ils bénéficient dans leur vie privée et professionnelle, afin de prendre connaissance des dispositions spécifiques induites par la pratique de l'aviation légère et sportive et les exclusions afférentes.

1.4.2. Obligations des membres

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont des obligations de moyens et de diligences.

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

Sur décision du Conseil d'Administration, les membres de l'association **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 du montant de la franchise laissée à la charge de l'aéro-club par le contrat d'assurance "corps" de l'aéronef.

Par exception au précédent alinéa, les membres de l'association seront tenus à la **réparation de la totalité du préjudice** laissé à la charge de l'aéro-club dans les cas énumérés ci-après. Le Conseil d'Administration est souverain pour décider de l'application des dispositions :

- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive² ou causé à leur instigation, notamment en cas de non-respect :
 - des conditions d'emploi d'un aéronef telles que définies dans le manuel de vol ;
 - des consignes diffusées par le club, en particulier en ce qui concerne les manœuvres au sol avec ou sans barre de tractage.
- 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, ou par le présent règlement, 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,
- 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.

1.5 – DONNEES PERSONNELLES

La collecte des données personnelles contenues dans le bulletin d'adhésion (ou de son renouvellement) est réalisée conformément au règlement n°2016/679 dit Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Les données recueillies sont conservées pendant la durée de la licence fédérale du membre et pendant une période minimale de dix ans à compter du terme de cette dernière, outre des fins statistiques, pour garder son historique notamment de prise de licence et être en mesure de lui apporter des réponses rapides sur cette dernière, ou encore son assurance.

L'aéro-club ne fournit pas les données personnelles des membres à des tiers, à moins qu'il ne soit nécessaire de compléter le service qu'ils ont contracté, notamment auprès des éventuels sous-traitants techniques de l'aéroclub.

Même une fois collectées, les membres de l'aéroclub bénéficient d'un droit d'accès, de rectification, à la limitation du traitement, ou encore à la portabilité de leurs données. Ces derniers peuvent également, pour

² Faute pour laquelle le membre se soustrait frauduleusement à ses obligations



RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'AÉRO-CLUB ROSSI-LEVALLOIS



des motifs légitimes, s'opposer au traitement des données les concernant. Toute demande devra alors être effectuée auprès de l'aéro-club, en qualité de responsable du traitement de ces données, à l'adresse électronique suivante : contact@aeroclubrossilevallois.fr.

TITRE 2 PERSONNEL

2.1 – DISPOSITIONS GENERALES

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend :

- les instructeurs,
- le responsable pédagogique,
- le correspondant prévention/sécurité,
- le correspondant technique (mécanique) et ses éventuels adjoints ou assistants (fonction pouvant être sous-traitée auprès d'une unité ou d'un atelier d'entretien agréé),
- le chargé d'exploitation (secrétariat) et ses éventuels adjoints ou assistants,
- un agent d'entretien,
- les membres du Conseil d'Administration,
- le Président, qui fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels.

Le personnel salarié est recruté et licencié (plus généralement, dont la rupture du contrat est à l'initiative de l'employeur) selon les lois en vigueur par le Président après avis dûment motivé du Bureau Directeur.

2.2 – DISPOSITIONS PARTICULIERES

2.2.1. Les instructeurs de vol (FI)

Les instructeurs de vol ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes et la formation. Dans le cadre du DTO, leurs prérogatives sont définies dans le Manuel DTO de l'ACRL. L'un d'entre eux est désigné par le représentant du DTO (le président de l'ACRL) en tant que Responsable Pédagogique ; il peut être assisté d'adjoints.

Les pouvoirs qui sont conférés aux instructeurs de vol n'ont cependant pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant en qualité de commandant de bord 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.

Est considéré comme instructeur de vol bénévole tout instructeur à jour des impositions réglementaires de cette qualification et agréé par le Conseil d'Administration à condition de s'engager à faire respecter le règlement du club.

Les instructeurs de vol :

- doivent être membres actifs du club et donc à jour de leur cotisation annuelle et participation ;
- sont remboursés du montant de leur assurance FI/FE.

Au titre de l'entraînement et du maintien de leurs compétences d'instructeurs de vol, un crédit d'heures de vol défini par le Bureau Directeur leur est alloué (**annexe D**).

En plus du responsable pédagogique, le club peut disposer d'un chef pilote choisi parmi les membres par le Conseil d'Administration.

Il participe à la politique d'instruction avec le responsable pédagogique et ses adjoints et a prérogative sur les instructeurs de vol s'il est lui-même instructeur de vol. Il peut être suppléé par un adjoint.

Tout membre est tenu de faciliter le travail des instructeurs de vol en observant leurs consignes, écoutant leurs conseils et en les aidant dans la mesure de ses capacités et compétences.

2.2.2. Le correspondant technique (mécanique)

Le correspondant technique est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation et en collaboration avec les organismes en charge de la maintenance et du maintien de la navigabilité des aéronefs du club.

S'il dispose des prérogatives du pilote-propriétaire conformément à la réglementation en vigueur et qu'il est inscrit sur le programme d'entretien d'un ou plusieurs aéronefs, il peut exécuter sur ce(s) aéronef(s) les opérations mécaniques pour lesquelles il est formé et habilité.

Le cas échéant, il conseille les membres sur le plan technique ainsi que sur les restrictions éventuelles d'utilisation. Néanmoins il ne se substitue en aucun cas au commandant de bord dans ses prérogatives relatives à l'appréciation de l'état technique d'un aéronef, aux mentions inscrites dans le carnet de route et à la décision d'effectuer ou non le vol prévu.

2.2.3. Le chargé d'exploitation (secrétariat)

Le chargé d'exploitation (secrétariat) a en charge la gestion administrative journalière de l'aéro-club.

2.3 - POUVOIRS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans le cadre de ses pouvoirs statutaires, le Conseil d'Administration est habilité à :

- 1) fixer le montant du droit d'entrée, des cotisations, des heures de vol et autres prix ;
- 2) décider du parc aérien et autre matériel ;
- 3) décider de la manière d'utilisation, de réparation ou de changement de l'infrastructure du club ;
- 4) changer le présent règlement ;
- 5) agréer les instructeurs de vol ;
- 6) radier des membres du club en cas d'indiscipline selon les modalités définies par le présent règlement.

2.4 - POUVOIRS DU BUREAU DIRECTEUR

Dans le cadre de ses pouvoirs statutaires, le Bureau Directeur est habilité à :

- 1) accepter ou rejeter les demandes d'adhésion ;
- 2) fixer les horaires d'ouverture du club ainsi que les horaires de travail des employés du club ;
- 3) désigner et convoquer la commission de discipline ;
- 4) attribuer, refuser ou retirer les agréments aux vols découverte ;
- 5) attribuer, refuser ou retirer les agréments au partage de frais élargi (PFE) ;
- 6) définir le crédit d'heures de vol de maintien de compétences.

TITRE 3 PILOTES

3.1 – PARTICIPANTS

En dehors des pilotes qualifiés instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leurs cotisation et participation avec un solde trésorerie positif et titulaires des titres aéronautiques requis, en cours de validité.

En application des articles 2.2 et 6 du présent Règlement Intérieur, l'association peut soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par l'association, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite ; il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation.

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

3.2 – ENTRAÎNEMENT DES PILOTES

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'expérience récente notamment pour :

- l'emport de passagers (3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 jours précédents) ;
- l'emploi des aéronefs du club selon le cadre de suivi des compétences ci-dessous qui est propre à l'ACRL et qui vient compléter les dispositions réglementaires en vigueur :

- 1) Tout pilote, breveté ou non, doit être lâché par un instructeur du club sur le type de machine qu'il désire utiliser. La liste des types est arrêtée par le Conseil d'Administration en concertation avec le responsable pédagogique ou le chef pilote (**annexe E**) ;
- 2) Chaque pilote doit se soumettre une fois par an à un vol de contrôle de ses compétences avec un FI.
- 3) Suivi de membres brevetés depuis moins d'un an : le pilote doit dans la première année suivant son PPL réaliser avec un instructeur deux sessions de contrôle des compétences, à 6 et 12 mois.
- 4) L'expérience récente sur les aéronefs de l'ACRL est définie dans l'**annexe F**.

Le contrôle en vol réalisé dans le cadre des alinéas 1 à 3 donne lieu à une série d'exercices dont la liste est définie par le Conseil d'Administration en concertation avec le responsable pédagogique ou le chef pilote (**annexe C**).

La feuille de contrôle remplie à l'issue du vol par l'instructeur doit mentionner les exercices réalisés, l'aptitude du pilote, comporter la durée du vol et la signature du FI. Elle est archivée par l'aéro-club.

L'absence de ce document entraîne l'inaptitude du pilote.

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

3.3 – RESERVATIONS

Chaque membre actif dispose d'un compte OpenFlyers accessible sur Internet duquel sera débité le prix des heures de vol effectuées (un identifiant et un mot de passe sont fournis aux nouveaux adhérents lors de leur inscription). Tout vol doit faire l'objet d'une réservation sur OpenFlyers.

Pour effectuer une réservation, le pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association. Tout membre actif a l'obligation d'approvisionner son compte de sorte qu'il soit toujours créditeur d'au moins 100 €. En deçà de ce solde, le membre est interdit de vol.

Le créneau horaire porté lors de la réservation doit correspondre à l'utilisation et à l'occupation effective de l'aéronef, **PPV et éventuel avitaillement compris** (concrètement du moment où le pilote prend les clés de l'appareil au moment où il rend celles-ci). Le temps consacré à la préparation du vol (hors PPV), à l'instruction au sol, aux phases de briefing et débriefing réalisées au sol en est exclu.

3.3.1. Minimum d'heures

Un pilote retenant un aéronef pour une journée complète sera facturé au minimum 2 heures de vol le premier jour, 1 heure les jours suivants en semaine et 2 heures les samedi, dimanche et jours fériés.

La réservation d'un aéronef le samedi en demi-journée (matin, après-midi) sera facturée au minimum 1.5 heure.

Par courtoisie vis-à-vis des autres membres et afin de ne pas saturer inutilement le planning des réservations, le nombre de réservations d'avance effectuées par un même pilote ou pour le compte d'un même pilote (à l'exception des instructeurs) ne peut excéder deux créneaux de vol dans les 30 jours suivant le dernier vol effectué sur un aéronef du club.

3.3.2. Annulation

Le cas échéant, **et plus particulièrement pour les réservations longue durée** (demi-journée ou plus), les réservations doivent être annulées au plus tard au début du créneau réservé. Cette disposition n'étant pas respectée sans motif valable, en cas de gêne répétée pour les autres utilisateurs, le club se réserve le droit de prélever un forfait annulation sur le compte du pilote responsable (voir **Annexe G**).

3.3.3. Retards au départ ou à l'arrivée

En l'absence du membre ayant procédé à la réservation, un aéronef retenu et non utilisé à l'heure prévue + 15 minutes se trouve disponible pour un autre vol.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt l'aéro-club et/ou le pilote suivant s'il est connu.

3.4 – FORMALITES AVANT ET APRES VOL, UTILISATION DES AERONEFS

3.4.1. Avant le vol

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'association peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol, sa licence et son certificat médical.

Pour la sortie du hangar, **toutes les portes** (intérieures et extérieures) doivent être au préalable ouvertes **en grand**. Manipulez les avions avec précaution. Tirez-les par la barre ou l'hélice et faites-les pousser par les bords d'attaque si vous êtes aidés. **Ne touchez pas les casseroles d'hélices qui sont fragiles.**

Le pilote commandant de bord est responsable du contrôle du niveau d'huile et de l'avitaillement de l'aéronef conformément aux consignes aéro-club en vigueur (**annexe E**). En particulier, **la visite prévol est systématique** quels que soient la qualité ou les déclarations du pilote qui précède. Certains défauts ont pu lui échapper ou être négligés ; l'avion a pu être endommagé après qu'il l'ait quitté.

DEVIS CARBURANT : en l'absence d'un instructeur à bord, la réserve d'essence à l'arrivée doit permettre à minima le déroutement sur un aérodrome accessible (Avignon, Carpentras, Aix...). En conséquence à Eyguières au sein de l'ACRL, ce minima est porté à **45 minutes de jour** (au lieu des 30 minutes réglementaires) et 1 heure de nuit (au lieu de 45 minutes).

3.4.2. Utilisation des aéronefs

**IL EST STRICTEMENT INTERDIT DE FUMER A BORD DES AERONEFS
ET SUR LES AIRES AERONAUTIQUES**

MISE EN ROUTE : Placer les avions de manière à :

- ne pas souffler d'autres avions ni les hangars ;
- ne pas souffler le Club House du CVVC³ ;
- ne pas endommager la verrière avec le vent.

Aucune mise en route ne doit être effectuée pour déplacer un avion d'un point à un autre au sol afin de préserver le démarreur et les couronnes de démarreur.

ROULAGE : Rouler lentement, si possible avec le moteur au ralenti. Ne pas freiner si le moteur n'est pas au ralenti ; dans l'herbe, éviter les endroits caillouteux.

POINT FIXE : Systématiquement sur une aire goudronnée (taxiway pour les pistes 15/33 ou plateforme appropriée aux points d'arrêt de la piste 09/27). Si la place n'est pas libre, attendre qu'elle se libère.

PHARES ET FEUX DE NAVIGATION DE JOUR : Afin de les préserver, sauf pour raisons de sécurité, ne pas les utiliser.

DECOLLAGE : Utiliser de préférence la piste 15/33 dure si le vent le permet. Sur piste en herbe, mettre les gaz progressivement afin d'éviter le plein régime au départ avec un avion quasiment immobile.

ATTERRISSAGE : Utiliser de préférence la piste 15/33 dure si le vent le permet. Sur train tricycle (APM2, DA40, MCR4), effectuer un poser 2 points et garder le manche en arrière jusqu'à ce que le nez descende de lui-même afin de soulager la roulette de nez.

ARRET DU MOTEUR : Respecter les consignes d'exploitation des aéronefs notamment celles relatives à l'essai coupure (DR 1050) et au

**temps d'attente avant l'arrêt du moteur :
2 minutes sur DA40, 1 minute sur MCR4.**

³ CVVC : Club de Vol à Voile de la Crau

3.4.3. Après le vol

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

Les temps de vol sont définis par les horamètres anémométriques installés dans chaque appareil et calculés en heures et centièmes. Ces horamètres étant configurés pour n'indiquer que le temps de vol en l'air (du décollage à l'atterrissage), un forfait de 0,20 h est ajouté au temps de l'horamètre pour couvrir la partie du vol effectuée au sol (roulage départ et arrivée).

Ce temps majoré de 0,20 h est noté dans la colonne « Heures de vol » du carnet de route et dans OpenFlyers.

Repartir d'un terrain, y compris Eyguières, après une coupure moteur constitue un nouveau vol pour lequel le forfait est applicable (génère donc une nouvelle ligne dans le carnet de route). Néanmoins, conformément à l'AMC 1 FCL.050 f) du règlement AIRCREW, « *lorsqu'un aéronef effectue un certain nombre de vols le même jour en retournant à chaque occasion au même lieu du départ et que l'intervalle entre les vols successifs ne dépasse pas 30 minutes, une telle série de vols peut être inscrite comme un seul vol* ».

Les vols à l'extérieur seront systématiquement décomptés au tarif habituel (la quantité d'essence achetée sur un terrain extérieur sera remboursée au tarif pratiqué à LFNE sur présentation des factures correspondantes).

Le pilote commandant de bord est responsable de l'avitaillement de l'aéronef conformément aux consignes aéro-club en vigueur (**annexe E**) et doit veiller à replacer les protections (flammes) sur le tube Pitot et les prises statiques.

Vérifier s'il n'y a pas de traces d'impacts ou de défauts constatés ; le cas échéant, les signaler. **En cas de doute, contacter un instructeur.**

En l'absence physique du pilote ayant réservé l'aéronef à la suite, le pilote commandant de bord doit parquer l'aéronef dans le hangar. S'il est temporairement garé sur le tarmac, notamment en face du club, le pilote doit veiller à positionner le train d'atterrissage sur les marquages au sol ou orienter l'aéronef selon le sens du vent, notamment afin de protéger la verrière et/ou les portes lors de l'ouverture.

En l'absence physique du pilote ayant réservé l'aéronef à la suite ou de tout autre pilote au club, le commandant de bord doit fermer le hangar ainsi que le Club House.

Le pilote commandant de bord est également responsable du nettoyage de l'aéronef, à l'intérieur comme à l'extérieur. Une attention particulière doit être portée :

- à la verrière (avec les produits et chiffons réservés à cet usage – NE PAS UTILISER LES EPONGES) ;
- aux bords d'attaque.

En cas de défaut de nettoyage ou de fermeture des installations, le pilote pourra se voir imposé le forfait nettoyage/fermeture (**annexe G**).

A l'issue du vol, le commandant de bord doit saisir les paramètres relatifs au vol, notamment la durée forfait compris tel que défini précédemment, sur l'outil de saisie des vols en vigueur ; il doit veiller à remplir le carnet de route de l'aéronef (une ligne par vol sauf application de l'AMC 1 FCL.050 f) rappelé supra) et le restituer ainsi que les clés.

Les casques audio, gilets de sauvetage ou autres matériels empruntés par le pilote et/ou ses invités doivent être rangés à l'emplacement affecté à cet usage. Le casque doit être nettoyé avec le matériel affecté à cet usage. Tout dysfonctionnement doit être signalé.

Pour tout vol amenant l'appareil à quitter l'aérodrome de rattachement, 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 (le préciser dans OpenFlyers et conserver les justificatifs), 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, les frais engagés seront pris en charge selon les modalités « assistance en cas d'interruption du vol » du contrat FFA souscrit par le pilote commandant de bord.

TITRE 4

ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

4.1. DISPOSITIONS GENERALES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols découverte, vols d'initiation, vols en relation avec la protection des personnes et des biens, vols dans le cadre d'une convention signée par l'association, ...etc.), les pilotes nominativement désignés.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

Activités imposant des conditions restrictives :

Vols d'initiation ou vols découverte : en sus des exigences règlementaires, les pilotes réalisant des vols d'initiation pour l'aéro-club devront figurer sur une liste validée par le Président.

Terrains à conditions particulières : le premier vol à destination des terrains concernés fait l'objet des dispositions de l'annexe A. L'utilisation de ces aérodromes peut en effet être rendue difficile selon les conditions de chargement et la météo du fait des reliefs voisins. Le manque de puissance peut être notable particulièrement en montée initiale. Cette liste de terrains est établie par le Bureau Directeur avec l'avis des instructeurs. Elle est affichée dans les locaux de l'aéro-club et est modifiable à tout moment.

Traversée maritime dont notamment la Corse : la première traversée de ce type fait l'objet des dispositions de l'annexe A. Les pilotes titulaires d'une qualification de vol aux instruments en cours de validité sont réputés aptes.

Survol d'une étendue d'eau : l'emport du gilet de sauvetage est obligatoire dès lors que l'éloignement de la terre ferme est supérieur à la distance de plané ou que le décollage/atterrissage présente un risque d'amerrissage en cas de panne moteur.

Vols Montagne :

Tout pilote désireux de pratiquer l'activité Montagne sur un aéronef de l'aéro-club doit avoir satisfait à un test d'aptitude avec un instructeur disposant de la qualification adéquate. Il en va de même après une absence de pratique de deux mois au sein du club.

Certains terrains (altiports et altisurfaces, AD privés) considérés comme dangereux font l'objet d'une interdiction (**annexe B**). La liste est arrêtée par le Conseil d'Administration après concertation avec le responsable pédagogique ou le chef pilote.

Les aéronefs autorisés pour le vol en montagne sont listés en annexe E.

Il appartient au pilote de s'assurer de son aptitude à exécuter les activités aériennes particulières mentionnées ci-dessus et en annexe A.

La consultation d'un instructeur pour avis sur le projet de vol envisagé est fortement recommandée.

4.2. DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX AERONEFS A TRAIN CLASSIQUE

Compte tenu de la spécificité des aéronefs à train classique :

- L'utilisation de pistes non revêtues est soumise à la présence de dispositifs de protection de la cellule contre les projections (garde-boue, carénage, déflecteur) ;
- Le lâcher d'un pilote (FI ou pas) sans expérience conséquente ou récente sur ce type d'appareil est effectué sur piste revêtue ;
- Dans le cadre de ce lâcher, quelques « touchés-décollés » sur piste non revêtue compléteront la formation en évitant certains aérodromes dont les pistes sont en mauvais état (notre plateforme d'attache, Nîmes-Courbessac, Valréas, Uzès...).

La mention de l'autorisation et de la variante TW, si non détenue, est inscrite sur le carnet de vol du pilote et communiquée à l'assistante pour mise à jour de la fiche informatique du pilote dans OpenFlyers.

TITRE 5

VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI OU NON

5.1 DISPOSITION COMMUNES

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.

Les coûts directs sont 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 aux vols entrepris.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice et par conséquent, partager de manière équitable les coûts directs du vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires (personnel navigant) inhérentes.

Par ailleurs, le non-respect du cadre possible des vols à partage de frais précité expose directement le pilote à une procédure disciplinaire interne à l'aéroclub.

En tout état de cause, le pilote décide seul du go / no go du vol et peut le retarder ou l'annuler s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.

5.1.1. VOLS A PARTAGE DE FRAIS

Les vols à partage de frais sont des vols réalisés dans le cadre du **cercle de connaissances, d'affinité ou de rattachement du pilote** licencié fédéral, à savoir : le cercle de famille, des amis, des pilotes de son aéroclub ou des autres licenciés de sa fédération agréée.

5.1.2. VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI (PFE)

Le vol à partage de frais élargi (PFE) consiste à élargir la pratique du coavionnage à **des passagers qui ne font pas partie du cercle de connaissance** du pilote et qui sont mis en contact avec ce dernier **par l'intermédiaire d'une plateforme Internet**. Cette pratique est désormais cadrée par la FFA.

Le cadre possible en aéro-club des vols à partage de frais élargi est précisé comme suit :

- le pilote est préalablement identifié / listé par l'aéroclub via l'outil en ligne ad hoc de la Fédération agréée dont il est licencié,
- après avoir été identifié, le pilote peut réaliser des vols dont le partage de frais se réalise par l'intermédiaire ou au moyen de site(s) Internet(s) partenaire(s) de la fédération agréée dont il est licencié.

5.2 DISPOSITIONS RELATIVES A WINGLY

En accord avec les législations européenne et nationale et dans les conditions recommandées pour les aéroclubs par la FFA, les vols PFE sont autorisés au sein de l'ACRL avec les aéronefs du club par l'intermédiaire de la plateforme Wingly, celle-ci étant la seule à ce jour à disposer d'un partenariat avec la FFA.

Les présentes dispositions ne sont donc applicables qu'avec cette plateforme à l'exclusion de toute autre. Le cas échéant, elles pourront être étendues à de nouveaux partenaires « PFE » de la FFA.

L'expérience minimale requise pour effectuer des vols PFE est la suivante :

- **30 heures de vol** en tant que commandant de bord depuis l'obtention de la licence PPL ou LAPL ;
- **12 heures de vol** dans les 12 derniers mois.

Le processus Wingly est le suivant :

- Le pilote :
 - ✓ s'inscrit sur le site Internet <https://fr.wingly.io/fr>, déclare l'ACRL comme aéro-club d'appartenance et les avions envisagés (possible avec n'importe quel aéronef du club) ;
 - ✓ adresse au club (president@aeroclubrossilevallois.fr) une copie des 12 derniers mois de son carnet de vol.
- Le Bureau Directeur [BD] étudie la demande en concertation avec le(s) Responsable(s) Pédagogique(s) [RP] et, s'il existe, le chef pilote [CP] ;
- En cas d'approbation, le pilote est invité à contacter le CPS pour un briefing EMPORT PAX et FH (IMSAFE) qui fera l'objet d'une attestation signée par le pilote (voir note « PFE ») ;
- A réception de la fiche signée, le président inscrit le pilote sur la note « PFE » ;
- Le secrétariat valide la demande dans l'espace dédié sur le site de la FFA ;
- Le pilote et Wingly reçoivent la confirmation de l'inscription sur la liste PFE du club ;
- Wingly n'autorise le PFE sur les avions de l'ACRL que lorsque le pilote est validé par le club ;
- Le pilote peut dès lors proposer des vols PFE via la plateforme Wingly.

Les droits et devoirs du pilote et des passagers sont disponibles sur le site de Wingly. Les pilotes reçoivent également par mail la charte du pilote Wingly après leur inscription.

Le président édite la liste des pilotes autorisés dans une note « PFE », mise à jour au moins annuellement en décembre.

Dans le cadre de la surveillance de sa flotte, le club assure un suivi des vols PFE et se réserve le droit de retirer temporairement voire définitivement à un pilote son agrément PFE :

- en cas d'avis négatifs répétés du ou des passagers ;
- en cas de manquement aux conditions d'exécution des vols PFE telles qu'elles sont définies dans le présent règlement intérieur et dans le code de bonne conduite « pilote » de Wingly ;
- en cas d'évènement de sécurité lié à la gestion des passagers Wingly.

Selon le cas, le litige fera l'objet de la procédure disciplinaire définie au Titre 6.

TITRE 6

PROCEDURE DISCIPLINAIRE

En application des articles 5 et 18 des statuts, 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 tant devant une commission de discipline dit « organe instructeur », que devant le Conseil d'Administration dit « organe de jugement ».

La commission de discipline est désignée par le Bureau Directeur pour instruire un dossier en cas d'indiscipline, de négligence ou de manquement au règlement d'un des membres du club.

Même en l'absence d'incident ou d'accident, toute infraction au présent règlement peut donner lieu à l'application de sanctions. En cas de préjudice, le membre responsable peut être amené à assumer financièrement sa responsabilité.

La commission devra se réunir dans un délai de 30 jours maximum après les faits reprochés, en tenant compte des disponibilités de l'intéressé.

Suivant les circonstances, le Bureau Directeur pourra prolonger ce délai.

6.1. COMPOSITION DE LA COMMISSION DE DISCIPLINE

A titre délibératif :

- le Président ou un vice-président du club,
- 3 membres minimum du Conseil d'Administration,
- 1 membre actif désigné par le membre concerné (facultatif).
-

A titre consultatif :

- le responsable pédagogique ou le chef pilote,
- 2 témoins au plus désignés par le membre impliqué.

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 FFA lors de sa dernière prise de licence fédérale.

La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.

La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

- être expédiée au moins 15 jours calendaires 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 précis qui lui sont reprochés et celle de la sanction envisagée (choix parmi ces sanctions : avertissement, interdiction de vol provisoire, exclusion temporaire ou définitive) ;
- préciser qu'il peut se faire assister par tout membre de son choix dans la limite de deux témoins au plus.

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 et devant le Conseil d'Administration. A défaut la commission de discipline et le Conseil d'Administration pourront statuer sans procédure contradictoire. Le défendeur pourra présenter lui-même sa défense, et/ou se faire assister par une personne de son choix lors de la comparution devant la commission de discipline (le cas échéant, le défendeur est tenu de faire savoir à l'association et ce, dans les meilleurs délais l'identité de la personne chargée de l'assister).

Si le pilote refuse de se présenter sans motif valable, la commission instruira en son absence.

Après audition de l'intéressé et des témoins éventuels, la commission statuera à huis clos et fera part de sa décision au membre dans un délai de 8 jours. Elle est notifiée par écrit (par lettre recommandée avec accusé de réception) au défendeur. Il pourra être fait appel une fois contre les sanctions des 2° et 3° degré (cette disposition devra être rappelée dans la lettre de notification de la sanction disciplinaire), ce qui aura pour effet de provoquer une nouvelle réunion de la commission de discipline mais ne sera pas suspensif de l'effet de la sanction prononcée. À partir du 2° degré, les sanctions pourront être affichées et/ou transmises aux autorités officielles.

La commission d'appel sera composée de 3 à 5 membres, tous appartenant à l'aéro-club dont 2 au plus au Conseil d'Administration mais aucun n'appartenant à la commission de discipline de première instance.

6.2. SANCTIONS

1) Sanction du 1° degré

- Interdiction de vol provisoire mais immédiate prononcée par le responsable pédagogique ou le chef pilote ou un instructeur.

Cette interdiction ne peut être infligée qu'en vue de l'étude de sanctions éventuelles du 2° ou du 3° degré.

2) Sanction du 2° degré

Décidée conjointement par le responsable pédagogique ou le chef pilote et le Président (ou leur représentant désigné) ou par la commission de discipline qui fixent les limites, la durée et les modalités de sortie de la sanction.

- Avertissement ;
- Interdiction temporaire de voler comme commandant de bord ;
- Retrait temporaire de l'agrément « vol découverte » ou « partage de frais élargi ».

3) Sanction du 3° degré

Après instruction de la commission de discipline et décision du Conseil d'Administration :

- Interdiction définitive de voler comme commandant de bord ;
- Retrait définitif de l'agrément « vol découverte » ou « partage de frais élargi » ;
- Exclusion temporaire du club ;
- Exclusion définitive du club.

TITRE 7

DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES

7.1 – CONSIGNES

Le responsable pédagogique ou le chef pilote peut émettre des consignes/procédures supplémentaires qui, entérinées par le Bureau Directeur, auront valeur d'annexes au règlement intérieur.

7.2 – AFFICHAGE

Toutes les consignes, le règlement, ses annexes et les statuts sont affichés dans l'aéro-club et mis à disposition en ligne dans la zone membres d'OpenFlyers.

Le règlement intérieur est remis pour lecture et approbation à tout nouvel inscrit.

7.3 – APPLICATION DU REGLEMENT INTERIEUR

L'application du présent règlement est confiée au responsable pédagogique, au chef pilote, aux instructeurs, à la secrétaire, aux membres du Bureau Directeur et à toute personne désignée par ce dernier.

Il entre en vigueur avec son affichage et sa mise en ligne.

Il abroge l'ancien règlement et annule toute consigne, procédure ou disposition non conforme ou contraire à ce règlement.

Il est mis à la disposition de chaque membre qui doit déclarer l'avoir lu et y adhérer sans restriction.

7.4 – SECURITE DES VOLS

Il est strictement interdit de descendre ou monter à bord d'un aéronef moteur tournant, y compris pour un lâcher solo ou pour une personne occupant la place passager. Un accident survenant lors d'un manquement à cette consigne impliquerait la totale responsabilité du commandant de bord.

Toute dégradation ou tout dysfonctionnement survenu en vol, au roulage ou lors du parage doit être signalé par écrit dans le carnet de route. L'absence de signalement est susceptible de mettre en danger la vie des équipages (et des passagers) utilisant ultérieurement l'aéronef.

Une participation aux frais de remise en état pourra être demandée au pilote responsable d'une dégradation. La dissimulation d'une dégradation expose automatiquement le pilote à une participation financière à la remise en état, assortie d'une sanction selon la gravité de la dégradation.

Toute anomalie détectée lors de la visite pré-vol doit être inscrite dans le carnet de route et, selon la gravité, rapportée au plus vite au correspondant technique, à défaut à la secrétaire ou au Président. Un REX (accessible via la page de saisie des vols dans OpenFlyers) pourra être établi à l'intention du Bureau de Prévention/Sécurité (BPS).

En l'absence de « supplemental type certification » (STC) appropriée, l'usage de caméra ou tout autre matériel équivalent, fixé à l'extérieur de l'aéronef, est interdit.

7.4.1. Bureau de Prévention/Sécurité

Le Bureau de Prévention/Sécurité est chargé d'analyser les événements liés à la sécurité aérienne ou les retours d'expérience (REX) signalés à l'aéro-club soit par l'outil de déclaration d'un REX en ligne sur OpenFlyers (page de saisie d'un vol), soit par écrit ou oralement auprès du secrétariat, d'un membre du BPS ou du Conseil d'Administration.

Le fonctionnement du BPS est défini dans le Manuel DTO de l'ACRL.

7.5 – Vols de convoyage

Les vols de convoyage à destination des ateliers de maintenance ou réalisés dans le cadre d'une demande de l'aéro-club sont facturés selon les dispositions suivantes, applicables **en cochant « Convoyage »** dans OpenFlyers :

APPAREIL CONVOYÉ (celui concerné par une intervention technique)

- Vol de mise en place ou de récupération :
 - Temps de vol : horamètre majoré du forfait 0,2h comme d'habitude.
 - Facturation : **50%** du tarif en vigueur **par le trajet le plus direct**.
 - Taxe d'atterrissage sur le terrain de convoyage : à la charge du club.
- Si possible, une attente sur place sera privilégiée afin d'éviter le recours à un avion accompagnant.

APPAREIL ACCOMPAGNANT (pour déposer ou récupérer le pilote de l'appareil convoyé)

- Vols aller et retour :
 - Temps de vol : horamètre majoré du forfait 0,2h comme d'habitude.
 - Facturation de chaque vol (pour LFMA ou LFMV) :
 - **Jusqu'à 0.5h à 50%** du tarif en vigueur.
 - **Le reste au tarif normal** (permet de coupler convoyage et trajet à convenance pilote) ;
 - Facturation de chaque vol (pour d'autres destinations) :
 - 50% du tarif en vigueur par le trajet le plus direct.
 - Taxe d'atterrissage sur le terrain de convoyage : à la charge du club.

CAS PARTICULIER (aller/retour avec un seul aéronef)

Lorsqu'un pilote convoie un avion puis :

- attend sur place pour rentrer avec le même avion ;
- rentre avec un autre avion sorti de l'atelier ;

les convoyages ainsi effectués sont à la charge de l'ACRL.

Ces dispositions sont particulièrement intéressantes pour les pilotes en phase de mûrissement, lesquels disposent ainsi d'une opportunité d'effectuer des heures de vols à moitié prix, généralement vers Aix ou Avignon mais ce peut aussi être vers Issoire ou Pontarlier.

Elles permettent aussi au pilote accompagnant de ne pas rester cantonné au seul trajet aller-retour direct entre LFNE et LFMV ou LFMA.

Les pilotes désireux de profiter de cette opportunité peuvent se faire connaître sur cortech@aeroclubrossilevallois.fr afin d'être inscrits sur le groupe WhatsApp dédié aux convoyages.

7.6 – Cellule « Traditions »

L'ACRL dispose d'une cellule « Traditions » dont le but et le fonctionnement sont décrits dans un document dédié consultable à l'affichage dans le Club House ou en ligne dans l'espace Membres/Association.

ANNEXES

Les annexes peuvent être amendées ou ajoutées par le CA indépendamment des titres du règlement intérieur. La date d'application est la date de mise à jour mentionnée sur chaque annexe.

- A/ Liste des terrains à conditions particulières ;
- B/ Liste des altiports/altisurfaces non autorisés avec les avions du club ;
- C/ Grille d'évaluation utilisée pour le maintien des compétences des pilotes ;
- D/ Maintien des compétences des instructeurs de vol ;
- E/ Types d'aéronefs et consignes d'avitaillement après vol.
- F/ Conditions d'expérience récente
- G/ Dispositions financières

Règlement Intérieur établi par le Conseil d'Administration du 12 novembre 2015, présenté à l'Assemblée Générale le 21 novembre 2015.

Amendé par le Conseil d'Administration le 23 juillet 2025.

Le Président,
M. Marc LAUER

Le Secrétaire Général,
M. Pierre SEPTIER



ANNEXE A

(mise à jour par le CA en coordination avec le responsable pédagogique
ou le chef pilote en cas d'évolution de la liste)

LISTE DE TERRAINS A CONDITIONS PARTICULIERES

Mis à jour par le CA-12/23 du 20/12/2023

Terrain	Raison / dispositions
BARCELONNETTE St Pons (LFMR)	AD situé dans une vallée. Piste bombée. Risque de forts rabattants en courte finale par vent du 270°. Entraînement préalable avec un instructeur *.
GAP Tallard (LFNA)	Présence de reliefs à proximité au nord de l'AD, circuit de piste et itinéraire publiés. Remettre les gaz si pas touché avant la bretelle mi-piste. Entraînement préalable avec un instructeur *.
LA GRAND'COMBE (LFTN)	Risque de rabattants importants en cas de vent. Piste courte située sur un plateau (relief plongeant au-delà des extrémités de piste). Entraînement préalable avec un instructeur *.
LANGOGNE Lesperon (LFHE)	Piste en herbe montante vers le nord, longueur 900 mètres. Présence de sapins au nord de la piste. Entraînement préalable avec un instructeur *.
MENDE Brenoux (LFNB)	Piste 31 : violents rabattants par vent de secteur Nord. Profil de piste en cuvette. Entraînement préalable avec un instructeur *.
MONT-DAUPHIN St Crépin (LFNC)	Risque de fortes turbulences. AD situé dans une vallée. Précautions à prendre pour les demi-tours dans la vallée. Entraînement préalable avec un instructeur *.
TERRAINS PRIVÉS	Accord préalable du propriétaire. A minima, étude de faisabilité avec un instructeur selon avion, masse, centrage, conditions de piste et conditions météo. Le cas échéant, entraînement préalable avec un instructeur**.



CORSE (ou autre traversée maritime)

Survol maritime avec risque de perte des références visuelles extérieures.
L'horizon devient invisible même avec une météo CAVOK.

Vol interdit si l'horizon artificiel ne fonctionne pas correctement.

> 50 NM des côtes : gilets de sauvetage et canot obligatoires (fournis par le club).

< 50 NM (ou 30 min de vol) des côtes, le canot n'est pas requis mais reste recommandé.

Entraînement préalable avec instructeur dont 30' d'entraînement VSV ***.



Les entraînements effectués sont mentionnés par le FI dans le carnet de vol du pilote bénéficiaire.

Vérifiez la météo et consultez les cartes VAC, NOTAM et SUP AIP avant chaque vol.

* Sauf pour pilotes justifiant d'une expérience sur le terrain considéré vérifiable dans leur carnet de vol. L'opportunité de l'entraînement est laissée à l'initiative de l'instructeur contacté (selon date du dernier vol sur le terrain, type d'avion...).

** Recommandé pour les terrains privés situés dans l'environnement de LFNE.

*** Sauf pour les pilotes justifiant d'un IR en cours de validité.

ANNEXE B

(mise à jour par le CA en coordination avec le responsable pédagogique
ou le chef pilote en cas d'évolution de la liste)

LISTE DES ALTIPORTS/ALTISURFACES NON AUTORISES AVEC LES AVIONS DU CLUB

Mis à jour par le CA-11/15 du 21/11/2015

**Tous les altiports/altisurfaces sont interdits
jusqu'à nouvel avis.**

ANNEXE C

GRILLE D'EVALUATION UTILISEE POUR LE MAINTIEN DES COMPETENCES DES PILOTES
(cette grille peut être téléchargée dans la zone membres d'OpenFlyers)

Insérée dans le Manuel DTO et mise à jour par les responsables pédagogiques

ANNEXE D

(mise à jour par le CA)

MAINTIEN DES COMPETENCES DES INSTRUCTEURS DE VOL

Mis à jour par le CA-01/21 du 23/01/2021

Selon les dispositions applicables dans le cadre du bénévolat des instructeurs de vol telles que mentionnées dans le GUIDE DU DIRIGEANT – GUIDE DE L'INSTRUCTEUR édité par la FFA, « *un certain nombre d'heures de vol, déterminées à l'avance et en aucun cas liées au nombre d'heures de formation effectuées, peuvent être allouées au bénévole pour le maintien de ses compétences* ».

Ce crédit d'heures de vol (HDV) pour maintien de compétences est alloué aux instructeurs de vol (FI) selon les principes suivants :

- Le crédit HDV de l'année N :
 - est défini à l'avance par le Bureau Directeur, au plus tard en janvier de l'année N, pour tout FI inscrit sur la liste des instructeurs de vol du DTO au 1^{er} janvier de l'année considérée ;
 - est utilisable au cours des années N et N+1 sur tout aéronef de l'ACRL ;
 - est suivi par la secrétaire du DTO ;
 - est plafonné à 10 HDV/an ;
 - peut être amendé par le Bureau Directeur en fonction de l'engagement réellement constaté dans la mission de formation.
- Un vol de maintien de compétences sera déclaré comme tel dans d'OpenFlyers en précisant l'objet du maintien de compétences dans le champ « commentaires ».
- Si la durée d'un tel vol dépasse le crédit disponible (suivi par la secrétaire du DTO), la différence est prélevée sur le compte OpenFlyers du FI concerné.

Nombre d'atterrissages : 8

Commentaires : Entraînement Barcelonnette, St Crépin et Gap

Type de vol :

- ☐ Vol Local
- ☒ Navigation
- ☐ Instruction
- ☒ Maintien de compétence (réservé FI)
- ☐ Vol mécanique
- ☐ Vol découverte
- ☐ B. I. A.
- ☐ Convoyage
- ☐ Wingly
- ☐ Vol d'initiation

RAPPEL : les heures de maintien de compétences servent aux lâchers machines, aux lâchers terrains ou à des séances de travail stipulant la nature des évolutions liées au maintien des compétences ; elles ne constituent pas un crédit d'heures accordée aux instructeurs pour des vols personnels (vols de loisirs).

En conséquence, les heures de vol pour maintien de compétences peuvent être effectuées :

- En double commande, pour un travail lié au maintien de compétences, à l'acquisition de compétences nouvelles nécessaires au sein de l'ACRL ou à un lâcher machine parmi celles de l'ACRL (**Annexe E**) ;
- En tant que commandant de bord **et aux commandes** d'un aéronef de l'ACRL en entraînement local à LFNE ou à destination exclusive des terrains à compétences particulières (**Annexe A**), dont ceux de l'ensemble du territoire Corse dans le cadre du maintien de compétence à la traversée maritime.

ANNEXE E

(mise à jour par le CA en coordination avec le responsable pédagogique
ou le chef pilote en fonction de l'évolution de la flotte)

TYPE D'AERONEFS ET CONSIGNES D'AVITAILLEMENT APRES LE VOL

Mis à jour par le CA-09/20 du 26/09/2020

Sauf accord avec le pilote suivant, un complément doit être effectué systématiquement dans chaque avion conformément au tableau ci-dessous :

Aéronef	Immat.	Type	Consigne avitaillement	Autorisé montagne ⁴
DR-1050 SICILE	F-BLMO	Monomoteur 100 ch quadriplace Train classique (mention TW)	50 litres mini	NON
APM 20 LIONCEAU	F-GRCL F-GRRH F-GRRK F-GRRN	Monomoteur 80 ch biplace Train tricycle	plein complet	NON
DA 40D DIAMOND STAR	F-HYYY F-HABO	Monomoteur 135 ch quadriplace Train tricycle Mono-manette (mention SLPC)	20 gallons maximum (autant que possible répartis en 2 x 10 gal)	NON
MCR 4S	F-PDOE	Monomoteur 115 ch quadriplace Train tricycle Pas variable (mention VP)	100 litres maximum (autant que possible répartis en 2 x 50 L)	NON

Quel que soit le type de carburant, le commandant de bord s'assurera :

- qu'aucun passager n'est à bord pendant l'opération d'avitaillement ;
- que les téléphones portables sont éteints ou en mode « avion » ;
- que personne ne fume autour de l'aéronef et de la pompe.

TW : Tail Wheel (roulette de queue)

SLPC : Single Lever Power Control (mono-manette de puissance)

VP : Variable Pitch (pas variable)

⁴ Sous réserve que le pilote commandant de bord soit qualifié pour atterrir sur les aérodromes de montagne.

ANNEXE F

(mise à jour par le CA en coordination avec le chef pilote
ou le responsable pédagogique en fonction de l'évolution de la flotte)

CONDITIONS D'EXPERIENCE RECENTE

Mis à jour par le CA-09/20 du 26/09/2020

Aéronef	Immat.	Conditions d'expérience récente
DR-1050 SICILE	F-BLMO	Avoir fait un vol sur F-BLMO dans les 2 derniers mois
APM 20 LIONCEAU	F-GRCL F-GRRH F-GRRK F-GRRN	Avoir fait un vol sur un aéronef de l'ACRL dans les 2 derniers mois <u>ET</u> Avoir fait un vol sur F-GRCL, RH, RK ou RN dans les 4 derniers mois
DA 40D DIAMOND STAR	F-HYYY F-HABO	Avoir fait un vol sur un avion de l'ACRL dans les 2 derniers mois <u>ET</u> Avoir fait un vol sur F-HYYY ou F-HABO dans les 4 derniers mois
MCR 4S	F-PDOE	Avoir fait un vol sur un avion de l'ACRL dans les 2 derniers mois <u>ET</u> Avoir fait un vol sur F-PDOE dans les 4 derniers mois

Tout pilote ne remplissant pas les conditions d'expérience récente ci-dessus devra solliciter un instructeur afin :

- 1) **d'effectuer** ensemble un vol de renouvellement type lâché sur l'aéronef concerné ;

OU

- 2) **d'obtenir**, en fonction de l'expérience globale du pilote demandeur, une autorisation de vol solo qui sera validée selon les 3 étapes suivantes :
 - a. Demande par mail ou par SMS ou, si de visu, mentionnée dans le carnet de vol comme ci-dessous :
« Accord pour vol solo sur F-XXXX le JJ/MM/AAAA ».
 - b. Réservation OpenFlyers de l'avion en double commande en choisissant comme instructeur **« dérogation expérience récente »** ;
 - c. Indication dans le champ de commentaires du nom de l'instructeur ayant délivré l'autorisation.

Nota : la dérogation étant par principe exceptionnelle, il n'existe dans OpenFlyers qu'un seul « instructeur virtuel » nommé « dérogation expérience récente » ; par suite il ne peut pas y avoir deux réservations de ce type sur des plages horaires concomitantes.

Les pilotes bénéficiant d'une expérience significative en dehors de l'ACRL devront la présenter aux responsables du club pour avis.

ANNEXE G

(mise à jour par le CA)

DISPOSITIONS FINANCIERES mises à jour lors du **CA-06/25 du 27/06/2025**

APPLICABLES A COMPTER DU

01 AOUT 2025

Prestation		Montant	
DROIT D'ENTREE	< 25 ans	7,50 €	
	25 ans et plus	30,00 €	
COTISATION ANNUELLE*	< 25 ans	40,00 €	
	25 ans et plus	50,00 €	
PARTICIPATION AUX FRAIS*	< 25 ans	110,00 € /an ou 12,00 € / mois	
	25 ans et plus	180,00 € / an ou 18,00 € / mois	
FORFAIT DC	Breveté	40,00 € / semestre	
	Non breveté	70,00 € / semestre	
APM 20		135,00 € / h	
DA 40		190,00 € / h	
MCR 4S		165,00 € / h	
DR 1050 SICILE		155,00 € / h	
VOL DECOUVERTE	APM 20	120,00 €	
	DA 40	< 15 pers./opération	170,00 €
		15 à 200 pers./opération	160,00 €
		> 200 pers./opération	145,00 €
FORFAIT DECOUVERTE		800,00 €	
PARTICIPATION ESPRIT ASSOCIATIF **		200,00 € / an	
Forfait annulation		100,00 €	
Forfait nettoyage/fermeture		50,00 €	

* **COTISATION ET PARTICIPATION AUX FRAIS** sont payables comme suit :

	QUAND	A PAYER	VALIDITÉ
Nouvelle inscription	Entre 01/10 et 31/12 année N	Cotisation + n⁵ x participation mensuelle année N + participation annuelle N+1	31/12/N+1
	Entre 01/01 et 30/09 année N	Cotisation + n⁵ x participation mensuelle année N	31/12/N
Réinscription	Ouverte à/c du 01/10 année N	Cotisation + participation annuelle N+1	31/12/N+1

** La **PARTICIPATION « ESPRIT ASSOCIATIF »** est versée par chèque à l'ordre de l'ACRL daté au 1^{er} janvier de l'année considérée qui est restitué lors de la première prise de permanence de l'année (un samedi ou pour un évènement spécifique). Si aucune permanence n'est prise au cours de l'année, le chèque est encaissé en fin d'année.

⁵ n étant le nombre de mois restant dans l'année, mois d'inscription compris