

# Aéroclub Lucien BOSSOUTROT

Aérodrome CHELLES LE PIN

Fondé en 1936 - Affilié à la Fédération Française Aéronautique sous le n° 158 - Agrément DGAC et Ministère des Transports.  
Association régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901



## **REGLEMENT INTERIEUR**

**Validé lors de l'Assemblée Générale extraordinaire du 16 mars 2019**

### **Préambule**

#### **ARTICLE 1er**

Le présent Règlement Intérieur est disponible dans les locaux de l'Aéroclub Lucien Bossoutrot et est applicable à tous les membres.

Il appartient à ces derniers de prendre connaissance du contenu du présent Règlement Intérieur qui est mis à leur disposition lors de leur inscription et à le respecter sans réserve.

#### **ARTICLE 2**

L'Aéroclub est une association de bonnes volontés. Les membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe et la bonne entente dans le souci de servir l'aviation et de perfectionner le pilotage.

Chacun doit se sentir concerné par la vie de l'Aéroclub et participer au développement de son activité. Dans cet esprit, tous les membres de l'Aéroclub sont invités à apporter leur concours bénévole à l'accomplissement de tâches inhérentes au fonctionnement de l'association, à l'accueil des visiteurs, à la tenue de permanences et à toutes manifestations collectives.

Par contre, les initiatives personnelles, engageant l'Aéroclub, sont vivement déconseillées.

## **Organisation interne**

### **ARTICLE 3**

L'autorité est exercée en permanence par le Président et, en son absence, par les membres du Bureau de l'association, ayant reçu délégation à cet effet.

Le Président de l'Aéroclub est également le Représentant du DTO (Declared Training Organisation).

## **Utilisation du matériel**

### **ARTICLE 4**

L'utilisation des avions est exclusivement réservée aux membres actifs du Club. Un membre est considéré comme actif s'il est à jour de ses cotisations Club et Fédérale, avec son assurance réglementaire, titulaire d'un titre aéronautique (licence de pilote avion, d'une qualification) et d'un certificat médical en état de validité, ou d'une autorisation d'un instructeur du club.

Chaque pilote devra vérifier avant chaque vol la validité de sa licence et de son médical.

Dans le cas d'un pilote breveté, celui-ci devra avoir été lâché sur l'avion utilisé depuis moins de trois mois (chaque lâcher ne valant que pour l'avion concerné). De plus, il devra avoir effectué 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 jours précédents pour le cas où il souhaiterait emmener des passagers.

Dans le cas d'un élève en cours de formation, celui-ci n'utilisera les appareils du club qu'avec l'autorisation de l'instructeur.

### **ARTICLE 5**

Les cotisations annuelles (Club et FFA) et l'assurance FFA sont obligatoires pour tous et doivent être acquittées au plus tard au 31 janvier et, en tout état de cause, avant le premier vol de chaque année.

Tout ancien adhérent au club prenant sa cotisation en cours d'année ne fera l'objet d'aucun abattement à l'exception des nouveaux inscrits par rapport à la date d'adhésion à compter du 1<sup>er</sup> octobre de l'année en cours.

## **ARTICLE 6**

Tout pilote désirant effectuer un vol est tenu de réserver l'avion concerné par le biais du système dédié à cette tâche, en y précisant le nombre de personnes à bord et sa destination.

Toute réservation, les samedis, dimanches et jours fériés, implique, sauf cas de force majeure, un minimum de temps d'utilisation de l'appareil concerné selon les principes suivants :

- demi-journée = 2 heures
- une journée = 3 heures
- deux journées = 5 heures
- 2 heures par journée supplémentaire

Les temps de vol non réalisés dans les limites ci-dessus seront néanmoins facturés à l'utilisateur.

Toute annulation de réservation doit être indiquée le plus rapidement possible et est obligatoire dès lors que le pilote sait qu'il n'effectuera pas son vol.

Les mauvaises conditions météorologiques ne dispensent pas d'annuler une réservation.

En cas d'absence du pilote, avec une réservation en cours, l'avion sera réputé libre au bout de quinze minutes pour un vol local et de trente minutes pour une navigation.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, le pilote devra aussitôt prévenir l'Aéroclub et l'éventuel pilote suivant.

Par respect et courtoisie, un pilote empruntant un avion doit l'avoir restitué, et nettoyé si nécessaire, avant le début de la réservation suivante.

Les appareils étant à la disposition de tous les membres du Club, remplissant les conditions définies à l'article 4, le principe de la réservation ne doit pas conduire au monopole d'utilisation d'un appareil par un même pilote.

Les pilotes devront faire leur affaire personnelle des dispositions à convenir en cas de pluralité de réservation. A défaut d'accord, le litige sera réglé par le Président ou tout membre délégué par celui-ci.

## **ARTICLE 7**

Après son vol, le pilote devra nettoyer son avion. Il devra également le rentrer dans le hangar, sauf si un autre pilote souhaite utiliser cette même machine et est présent sur le terrain.

## **ARTICLE 8**

L'Aéroclub interdit l'utilisation de plateformes de co-avionage<sup>1</sup> en parallèle de son système de réservation.

## **ARTICLE 9**

Les vols de découverte sont organisés dans le respect de la section 3 de l'arrêté du 18 août 2016 et ne seront effectués que par des pilotes habilités par le Président de l'aéro-club.

## **ARTICLE 10**

Aucun compte ne doit être débiteur.

Aucun vol ne doit être entrepris si le solde présent sur le compte individuel du pilote ne couvre pas le temps de vol envisagé.

Les membres doivent s'assurer après chaque vol du solde de leur compte et doivent l'approvisionner en conséquence si nécessaire.

Pour tout paiement différé, seul le Président du Club, ou les membres du Bureau habilités, pourront accorder certaines dérogations.

Les membres à découvert pourront être interdits de vol jusqu'à la régularisation de leur situation.

Les membres utilisant un avion, tout en étant à découvert, se verront appliquer une amende d'un montant correspondant à une heure de vol sur l'avion utilisé et ils devront régulariser leur situation financière dans un délai de quinze jours. Dans la négative, une sanction d'exclusion pourra être prise à leur encontre.

Les membres devront payer directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs utilisés. Toute facture reçue par l'association, sera débitée sur le compte du pilote

---

<sup>1</sup> Le co-avionage consiste à proposer le partage des coûts du vol au grand public.

concerné avec une majoration, dont le montant est fixé par le Bureau Directeur de l'Aéroclub.

Les frais d'avitaillement sur un terrain extérieur seront remboursés sur facture, sous forme d'un crédit sur le compte du pilote concerné.

## **Responsabilités**

### **ARTICLE 11**

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 ne pourra être engagée que dans le seul cas où il serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

### **ARTICLE 12**

Chaque membre est responsable du suivi de la validité de ses titres aéronautiques (lorsque breveté) et visites médicales et doit en fournir une copie à jour, pour archivage dans son dossier individuel.

### **ARTICLE 13**

D'une manière générale, tout pilote qui occupe la place gauche, sauf vol d'instruction, est considéré comme commandant de bord et, en tant que tel, est responsable de l'appareil et de ses passagers.

### **ARTICLE 14**

Les membres s'engagent expressément à respecter les normes d'utilisation du matériel, mentionnées sur le manuel de vol de l'appareil, les consignes de l'autorité de l'association, le présent Règlement Intérieur et les règles de la navigation aérienne.

Les membres de l'Aéroclub sont responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec celui-ci, des conséquences de leurs fautes avérées. Ainsi, en cas de non-respect de la réglementation, du Règlement Intérieur et des consignes particulières de l'Aéroclub, les membres de l'Association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice qu'ils ont créés.

Tout pilote d'un avion endommagé ou détruit sera tenu pécuniairement responsable du matériel utilisé lorsque l'enquête concernant l'accident aura conclu à une infraction du commandant de bord vis-à-vis des règles de l'air. Le Conseil d'Administration de l'Aéroclub, après avoir entendu l'intéressé, pourra décider de la répartition des charges financières entre le pilote et l'Aéroclub.

## **Politique de Sécurité**

L'aéroclub Bossoutrot, en la personne de son Président, s'engage à développer une Culture positive de la sécurité afin de permettre la meilleure maîtrise des risques possible.

### **ARTICLE 15**

La Culture de Sécurité est l'ensemble des valeurs et des attitudes, partagées par l'ensemble des membres de l'aéroclub, en regard de la sécurité des vols. La Culture de Sécurité fait référence à la portée qui est accordée par chaque membre de l'aéroclub à la sécurité et se traduit entre autres par la volonté de :

- maintenir sa connaissance et sa conscience des risques et des dangers induits par l'activité du club
- adopter un comportement permanent pour préserver et améliorer la sécurité
- avoir la volonté et la capacité de s'adapter face à des problèmes de sécurité
- avoir la volonté de communiquer les problèmes de sécurité rencontrés
- valoriser les comportements favorables à la sécurité

### **ARTICLE 16**

Politique non punitive sur la production de Retours d'Expérience :

L'Aéroclub Bossoutrot appuie entièrement et encourage un esprit d'ouverture et de confiance parmi tous ses membres. Cela ne peut réussir si les membres ne se sentent pas

libres de signaler des événements ou des dangers sans crainte de représailles injustifiées. Signaler des événements ou des dangers doit devenir une priorité pour tous les membres. L'Aéroclub ne peut corriger les lacunes existantes en temps opportun que si elle en a pleinement connaissance. Tous les membres sont encouragés à cerner et à signaler toute situation dangereuse sans crainte de représailles. Le but principal de l'Aéroclub est de repérer toute situation dangereuse qui se présente ou qui pourrait exister dans son activité. Les personnes qui signalent un problème de sécurité ne seront pas soumises à des mesures disciplinaires, qu'elles soient personnellement concernées ou non par l'observation d'un problème touchant la sécurité.

Les seuls cas dans lesquels des mesures disciplinaires seront prises sont les suivants :

- négligence;
- infraction délibérée;
- intention criminelle; et
- usage de substances illicites.

Dans ce cadre, en cas de difficulté, d'erreur ou d'anomalie, engageant la sécurité des vols, le pilote concerné s'engage à faire un retour d'expérience rapide à l'Aéroclub (remontée d'information au CPS - Correspondant Prévention Sécurité – et via le REX FFA).

#### **ARTICLE 17**

L'Aéroclub Bossoutrot procédera tous les ans à une revue interne de sécurité, de façon à identifier les risques inhérents au fonctionnement de l'association. Cette revue interne de sécurité sera effectuée en utilisant l'outil Aérodiagnostic de la FFA.

#### **ARTICLE 18**

Pour être dans le cadre de la recherche d'une sécurité maximale l'autorisation d'effectuer des vols de découverte est soumise à un vol de vérification des compétences avec le chef-pilote selon un programme défini par celui-ci. Au cours de ce vol une reconnaissance du parcours sera effectuée.

D'autre part, les pilotes concernés s'engagent à respecter les dispositions de la section 3 du l'arrêté du 18 août 2016, encadrant la pratique des vols de découverte et l'expérience requise pour les pratiquer.

#### **ARTICLE 19**

Le pilote est tenu d'effectuer une visite prévol, dans le respect des réglementations en vigueur, des manuels de vol des avions et des check-lists définies par l'Aéroclub.

## **ARTICLE 20**

Le pilote est personnellement responsable de ses passagers éventuels. Il les oriente dans les locaux de l'Aéroclub, les accompagne dans le hangar et sur les aires de trafic, et les informe des risques présents et des bonnes pratiques associées. Il est responsable de l'embarquement et du débarquement des passagers, ainsi que des dégradations commises par eux aux appareils.

## **ARTICLE 21**

Les vols sont obligatoirement non-fumeurs. Il est expressément interdit de fumer dans les avions de l'Aéroclub, ou à leur proximité, en particulier lors des opérations d'avitaillement.

## **ARTICLE 22**

Le pilote devra, dès son retour, effectuer les vérifications d'usage, remplir correctement et lisiblement les documents réglementaires, noter correctement son temps de vol sur le support prévu pour la gestion du Club et signaler tout incident ou anomalie qu'il aurait constaté.

## **ARTICLE 23**

La sortie et la rentrée des avions dans le hangar devront se faire exclusivement à la main. L'utilisation du moteur pour ces actions est strictement interdite.

Lors de ces actions, en cas de choc même léger sur un avion, le pilote devra en informer obligatoirement un responsable de l'Aéroclub et/ou un mécanicien pour permettre une inspection par les personnes compétentes. Tout manquement à cette règle sera sévèrement sanctionné, en tant que mise en danger d'autrui.

## **ARTICLE 24**

Dans le cadre de sa Politique de Sécurité l'Aéroclub Lucien Bossoutrot a défini les éléments suivant pour maintenir le niveau de compétence de ses pilotes :



### **Article 24-1**

Chaque membre s'engage à tenir ses connaissances à jour et à s'entraîner régulièrement pour maintenir ses compétences au pilotage. Il lui appartient de demander aux instructeurs de lui apporter un complément de formation et d'entraînement s'ils s'avèrent nécessaires (par exemple, suite à des difficultés rencontrées en vol).

### **Article 24-2**

Chaque pilote breveté, membre de l'Aéroclub Lucien Bossoutrot, devra effectuer un vol de maintien des compétences chaque année, selon un programme défini par le Chef-Pilote et l'équipe pédagogique, à partir des besoins identifiés par eux et par le pilote lui-même.

### **Article 24-3**

En cas de détection de lacunes, pratiques ou théoriques, chez un pilote membre de l'Aéroclub Lucien Bossoutrot, un ré-entraînement pourra être prescrit.

### **Article 24-4**

Pour des raisons de sécurité, le Président peut mandater le Responsable Pédagogique à vérifier les compétences et capacités d'un pilote.

## **Sanctions**

### **ARTICLE 25**

Toute infraction aux dispositions du présent règlement peut entraîner des sanctions décidées par le Conseil d'Administration à l'encontre du contrevenant. Ces sanctions peuvent prendre différentes formes (obligation d'être supervisé par un instructeur ; interdiction d'emport passagers ; interdiction de vol pour une durée déterminée ; exclusion...).

## **Contestations**

### **ARTICLE 26**

La qualité de membre de l'Aéroclub Lucien Bossoutrot implique l'adhésion sans réserve au présent Règlement Intérieur.

Toutes contestations quant à son application ou à son interprétation sont soumises au Conseil d'Administration qui statue en dernier ressort.