

AERO-CLUB DE COMPIEGNE MARGNY

École de Pilotage “ Georges Guynemer ”
2085, Avenue Octave Butin
Aérodrome
60280 - MARGNY LES COMPIEGNE

Tél : 03 44 83 32 12

<http://www.accm60.com>
acoise @ wanadoo.fr



REGIME JURIDIQUE ET FONCTIONNEMENT DE L'AERO-CLUB adopté le 11 décembre 2021

REGLEMENT INTERIEUR

Article 1 : CONDITIONS D'APPLICATION du présent Règlement

Le présent Règlement Intérieur, établi par le Conseil d'Administration, est applicable, au même titre que les statuts à tous les membres de l'association et leur est opposable dès l'instant où ils ont été agréés en cette qualité.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent Règlement Intérieur qui sera affiché dans les locaux de l'aéro-club et disponible sur le site internet de l'aéroclub.

Article 2 : OBLIGATIONS de l'Aéroclub

Les obligations de l'aéro-club à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent Règlement Intérieur comme étant de simples obligations de moyen et diligence et non des obligations de résultat.

Dès lors la responsabilité de l'aéro-club 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.

Article 3 : POUVOIRS du Président et du Chef Pilote

Le Président du club et le Chef-Pilote ou l'instructeur délégué par lui, peuvent, dans le cadre des pouvoirs qui leur sont conférés par le présent Règlement Intérieur, et nonobstant les dispositions de l'article L 421-6 du Code de l'Aviation Civile, interdire, pour des raisons administratives ou techniques - dont ils restent seuls juges - à tout membre pilote, l'utilisation des avions de l'aéro-club ou encore limiter ou réglementer à leur gré ladite utilisation.

Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux Président et Chef-Pilote n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant, conformément aux dispositions du Code de l'Aviation Civile, aux règles de l'air, et à la réglementation applicable, maître de leur décision de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un avion, seuls gardiens de celui-ci, responsables dans les conditions et limites prévues par la législation en vigueur, des dommages éventuellement causés aux passagers et tiers.

Les Président et Chef-Pilote peuvent, s'ils considèrent un membre-pilote insuffisamment entraîné, surtout en début de saison, imposer à celui-ci un vol de contrôle avec un instructeur de l'aéro-club.

Les membres-pilotes, s'ils ne se considèrent pas en état de maîtriser le pilotage de l'avion qui leur est confié, doivent par eux-mêmes solliciter ce vol de contrôle afin de ne pas mettre le patrimoine de l'association et la vie de tiers en danger.

À cet effet, chaque membre détenteur d'une licence de vol en état de validité peut demander à un instructeur de l'accompagner pour un vol de confirmation de compétence. Ce vol est facturé au prix du solo et il ne peut pas être compté comme vol de formation / instruction pour quelque objectif que ce soit, en particulier il ne peut pas être pris en compte pour l'heure de prorogation biennale de la S.E.P. ou de la L.A.P.L.

Article 4 : ASSURANCES

L'aéro-club peut être amené à souscrire pour son profit et celui de ses membres diverses polices d'assurances qui peuvent être, à tout instant, consultées par ces derniers.

Les membres de l'association, par le seul fait de leur adhésion au club, renoncent à invoquer à quelque titre et pour quelque motif que ce soit, à l'encontre de l'association, un grief concernant une quelconque absence ou insuffisance d'assurance ou encore une exclusion de garantie.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire pour garantir leur responsabilité ou encore pour que soit réparé le dommage supporté par eux-mêmes ou leurs ayant-droits.

Article 5 : OBLIGATIONS des membres

Les obligations des membres du club à l'égard de ce dernier sont de simples obligations de moyen et diligence.

Dès lors, les membres du club ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec ce dernier, que des conséquences de leur faute prouvée.

Par exception aux dispositions ci-dessus, les membres de l'aéro-club ne seront responsables des avaries et dommages supportés par les avions qui leur auront été confiés par l'aéro-club et ne seront ainsi tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans les cas suivants :

- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation,
- dommage subi du fait de la présence à bord de l'aéronef d'une matière explosive, incendiaire, et d'une manière générale dangereuse, en infraction à une réglementation nationale ou internationale, sauf si cette infraction a été commise à l'insu du membre de l'aéro-club concerné,
- 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 serait ni ouvert à la circulation aérienne publique, ni autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation en vigueur, sauf cas de force majeure,
- dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des limites d'altitude de sécurité prévues par la réglementation en vigueur et, en particulier, du fait du vol dit en rase-mottes, sauf cas de force majeure,
- dommage subi lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévue au certificat de navigabilité ou sur le laisser-passer et spécialement dans le cas où l'aéronef ne reste pas dans les limites de poids et de centrage exigées,
- dommage subi lorsque le personnel prenant part à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des brevets, licences et qualifications 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 tout autre état de dépendance à une substance médicalement prescrite ou non entraînant une altération de la vigilance, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

Article 6 : ADMISSION

L'admission d'un sociétaire ne devient effective qu'après acceptation de la candidature par le Bureau-Directeur ou une Commission déléguée à cet effet.

Pour des raisons de qualité de la communication autant que d'efficacité et d'économie, tout sociétaire doit communiquer au secrétariat de l'association avec ses coordonnées officielles une adresse de courriel en état de validité, sur laquelle il recevra toute information utile émanant des instances dirigeantes de l'aéroclub.

Il appartient au sociétaire de communiquer tout changement le concernant.

Article 7 : DEMISSION - EXCLUSION

La qualité du sociétaire du club se perd par :

- démission
- décès
- exclusion

Article 8 : EXCLUSION

1°) L'exclusion d'un membre de l'association pourra être prononcée dans les cas suivants :

- a) non-paiement des cotisations échues dans le délai de quinze jours à compter de leur réclamation par l'association au moyen d'une lettre recommandée avec accusé de réception adressée au membre défaillant dans les formes prévues aux alinéas b et c du paragraphe 3 du présent article
- b) faute grave
- c) non-respect, intentionnel ou non, des dispositions des statuts ou de celles du Règlement Intérieur de l'association

Il est formellement spécifié et convenu que la simple constatation objective de l'existence et de l'un quelconque des motifs ci-dessus visés suffit à elle seule à justifier l'exclusion éventuellement prononcée.

2°) Le Comité Directeur de l'association ou encore l'assemblée générale de celle-ci (sur proposition du Président et convoquée en la forme ordinaire spécialement par lui à cet effet) ont pouvoir de prononcer ladite exclusion.

- a) Le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis à même, avant que ladite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense.
- b) Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer à sa dernière adresse connue et en copie recommandée avec accusé de réception à celle par lui indiquée lors de son inscription au club.
- c) La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure dans la mesure où il appartient aux membres, par les moyens qu'ils jugeront appropriés, de faire connaître à l'association l'adresse de leur domicile ou de leur résidence et en temps opportun la modification éventuelle de cette adresse.
- d) La lettre de convocation ci-dessus visée devra :
 - être expédiée au moins dix jours francs avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'exclusion,
 - indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
 - préciser devant quelle instance (comité directeur ou assemblée générale) elle aura lieu,
 - comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.
- e) Il est également d'ores et déjà convenu et spécifié que les membres de l'association, par le fait même de leur inscription, renoncent expressément à solliciter l'indemnisation de tout préjudice de quelque nature qu'il soit qu'ils pourraient éventuellement supporter et qui serait la conséquence directe ou indirecte de leur exclusion

Article 9 : CONDITIONS DE PILOTAGE

- a) Pour être autorisé à piloter les appareils du club il faut :
- o être membre actif à jour des cotisations et assurances,
 - o être titulaire d'une licence de pilote en état de validité ou élève régulièrement inscrit à l'école de pilotage de l'aéroclub. Les pilotes sont responsables de la validité de leur licence,
 - o s'être inscrit sur l'agenda informatique (actuellement le site internet « accm60.openflyers.fr ») de vol avec mention de l'heure de départ, du but du vol et du trajet envisagé s'il y a lieu,
 - o ne pas avoir d'interdiction de vol du chef-pilote ou de l'instructeur délégué par lui, compte tenu de l'article 3 du présent règlement intérieur,
 - o se soumettre spontanément à un vol de contrôle dans le cas où il aurait le moindre doute sur la maîtrise de la machine à piloter (voir dernier alinéa de l'article 3 ci-dessus),
 - o être créancier sur les fiches comptables de l'association pour au moins une heure de vol, ou être détenteur de tickets de vol pour la même durée minimum,
 - o être médicalement en règle.
- *Si le sociétaire est mineur, présenter dès la demande d'admission une autorisation parentale*
- *Si le sociétaire est militaire en activité, présenter une autorisation écrite de son chef de corps dès la demande d'admission*
- b) Tout pilote qui n'a pas volé dans les 60 jours ne pourra pas réserver un avion de l'aéroclub et devra s'adresser à un instructeur pour ré entraînement. Néanmoins cette obligation peut être levée par le chef pilote ou l'instructeur correspondant sécurité qui tiendra compte de l'expérience globale ou récente sur d'autres aéronefs.
- c) Les pilotes des vols d'initiation ou de baptême doivent être en règle avec les exigences de la législation et celles de la compagnie d'assurance couvrant ce risque.
- d) Tous les pilotes doivent se conformer aux prescriptions de la réglementation aérienne et aux consignes techniques particulières. Ils font leur affaire personnelle de consulter tous documents nécessaires et du maintien de leur compétence.

Article 10 : UTILISATION DES APPAREILS

- a) Toute réservation inscrite au planning est acquise à l'Association, sauf annulation au moins 24 heures avant la date du vol prévu. Cette règle s'applique également aux rendez-vous pris avec les instructeurs.
- b) L'ouverture, la fermeture des portes, la manipulation des appareils s'effectuent sous la responsabilité personnelle des membres, qui sont tenus de prendre toute initiative propre à assurer la sécurité du matériel et des installations de l'Association.
- c) Les pilotes commandants de bord volent sous leur propre responsabilité.
- d) Au retour du vol, le pilote devra :
- servir le carnet de route de l'avion et son propre carnet de vol. En particulier, il inscrira les quantités de fluides remises (carburant, huile) dans la bonne colonne du carnet de route : tout manquement à cette règle pouvant entraîner une amende en cas de contrôle par les autorités, cette amende sera portée au débit du compte du pilote responsable.
 - signaler tout incident mécanique ou autre,
 - remettre les clés dans la boîte dédiée,
 - effectuer si besoin le versement nécessaire pour rester créancier à son compte

Article 11 : Voyage, Co-avionnage, Vol de nuit :

Voyage :

Indiquer sur le planning la destination de l'avion propriété de l'Association, ainsi que la durée souhaitée de la mise à disposition et le nom du (ou des) pilote(s) commandant de bord.

Réservation

- de 4 H
+ de 4 H
+ de 4 H
+ de 4 H
de 11 H à 16 H

Jours

tous les jours
mardi-mercredi-jeudi
lundi et vendredi
samedi et dimanche
samedi et dimanche

Conditions de paiement

Temps de vol réel
1 H 30 MINIMUM
2 H 00 MINIMUM
3 H 00 MINIMUM
2 H 00 MINIMUM

En cas d'absence constatée du pilote à l'heure prévue pour le décollage, l'avion retenu sera remis à la disposition de l'Association et le pilote paiera une compensation d'1 H (solo ou double-commande). Le délai de retour prévu ne peut être reporté qu'en cas d'empêchement prouvé, de nature aéronautique.

Vol de nuit :

Respect des "Consignes VFR de nuit" faisant partie intégrante de ce règlement et annexées à sa suite à la demande de la DSAC/Nord.

Co-avionnage public :

Il est strictement interdit d'utiliser les matériels et infrastructures de l'aéroclub pour tout passager payant, en dehors des baptêmes de l'air, vols "découverte" et vols d'initiation tels que prévus par la réglementation et organisés par le secrétariat de l'aéroclub.

Article 12 : Observations générales

- Nul sociétaire n'est censé ignorer le contenu du présent Règlement Intérieur en application de l'article 1. Ce règlement intérieur pourra être précisé ou complété selon les besoins du moment, par décision du Comité de Direction.
- Ces précisions et compléments éventuels feront l'objet d'une nouvelle rédaction avec diffusion électronique à tous les membres de l'aéroclub.
- Les sociétaires présents sur l'aérodrome doivent coopérer à l'accueil des visiteurs et du bon fonctionnement de l'activité y compris la mise en œuvre et la rentrée des avions.
- Les sociétaires doivent assurer la propreté du matériel volant, des salles de cours, bureaux et hangar, faire le lavage des avions après chaque vol (en particulier en hiver pour la boue et en été pour les insectes) avec les précautions nécessaires (par exemple pour les avions en bois et toile : pas de jet d'eau direct, lavage à l'éponge ou à la brosse).
- Dans un but de sécurité au sol et dans le hangar, l'anticollision doit rester sur "ON" en permanence.
- Dans le but d'alléger le coût de fonctionnement de l'aéro-club et celui de la maintenance du matériel et également dans le but de maintenir une bonne ambiance associative, le Comité-Directeur pourra demander aux sociétaires un certain nombre d'heures de travail et moduler éventuellement le montant de la cotisation annuelle.
- Le montant de la cotisation annuelle est fixé par le Comité de Direction.
- La cotisation annuelle est exigible dès le 1er janvier et valable pour une année civile. En cas d'adhésion après le 1er octobre, cette cotisation sera valable également pour l'année suivante.
- Le prix de l'heure de vol des divers avions appartenant à l'aéro-club ou loués par lui, sera fixé annuellement par le Comité Directeur.
- Le choix du renouvellement et de toute modification du parc des aéronefs appartient au Comité de Direction, après avoir provoqué éventuellement une réunion d'information.
- Les propriétaires d'avions particuliers, sociétaires de l'aéro-club, sont autorisés à héberger leur machine dans les hangars exploités par l'association en fonction des places libres.
- Le Comité de Direction fixera les conditions de cet hébergement.

- Les véhicules doivent obligatoirement être stationnés aux endroits réservés à cet effet. Aucun véhicule ne doit pénétrer à l'intérieur des hangars même dans l'aire d'activité de l'aéro-club. Le véhicule de service de l'aéro-club fera exception à cette règle mais ne devra en aucun cas stationner à proximité des portes de hangars.
- L'adhésion à l'aéro-club implique l'acceptation du présent Règlement Intérieur et l'obligation de s'y conformer ainsi qu'aux circulaires et additifs qui pourront ultérieurement le compléter.

Pour tous les points non traités dans le présent Règlement Intérieur, il y a lieu de se reporter aux statuts de l'association.

Il est précisé que "Comité de Direction" et "Comité Directeur" cités dans le présent règlement sont la même entité et exercent les fonctions du "Conseil d'Administration" cité dans les statuts.

Annexe Vol de nuit : page suivante

Règlement adopté après délibération du Conseil d'Administration, le 11 décembre 2021

Consignes pour le “Vol de Nuit” – Aéroclub de Compiègne-Margny

Version 3 – 12 décembre 2015

Préambule

Le “vol de nuit” sur le terrain de Compiègne LFAD est organisé par l’Aéroclub de Compiègne-Margny, concepteur, réalisateur et seul propriétaire de l’équipement nécessaire.

L’utilisation de l’équipement est strictement réservée aux seuls membres de l’Aéroclub et à ses invités, et tout pilote autorisé par l’Aviation Civile.

L’utilisation du dispositif est soumise à l’accord préalable de l’Aéroclub, et dans le respect strict de ces consignes.

Équipement

Balisateur basse intensité de piste, conforme à la réglementation, en particulier avec identification du seuil 23 décalé, et avec les couleurs appropriées rouge vert et blanc et balisage en bleu et vert de la circulation.

Source d’énergie électrique par le réseau EDF, secouru par groupe électrogène, en commutation instantanée en cas de coupure EDF

Fonctionnement

1°) Préparation de l’équipement

- a) avant la nuit aéronautique, test de la piste sous alimentation EDF
- b) vérification de la qualité du balisage
- c) test du groupe électrogène (contrôle des niveaux huile et essence avant démarrage)
- d) simulation de coupure EDF

2°) Avant le début des vols de nuit

- a) mise en route du groupe électrogène pour toute la durée de la séance de vol de nuit
- b) allumage du balisage sur le secteur EDF

3°) Pendant la séance

- a) présence en permanence d’une personne sur place, habilitée à faire fonctionner l’ensemble du dispositif. Tout membre du club titulaire d’une licence de pilote est habilité à être ce permanencier.
- b) Obligation pour tous les Commandants de bord de signaler toute anomalie constatée sur le dispositif (exemple : ampoule grillée dans une balise)
- c) Obligation pour tout aéronef volant dans la zone de « vol local » de LFAD (rayon de 6,5 MN autour du terrain et altitude jusqu’à 1200ft – hauteur 900ft) de veiller la fréquence du terrain 122,3

4°) *en cas de coupure EDF*

- a) *le permanencier informe sur la fréquence de LFAD 122.3 que l’alimentation du dispositif est assurée par le secours et de la nécessité d’un posé rapide ou d’un déroutement vers l’aérodrome de dégagement,*
- b) *Chaque CDB sur la fréquence doit accuser réception de cette information et donner ses intentions qui seront collationnées par le permanencier.*

5°) Après la séance

- a) le Commandant de bord du dernier posé est chargé d’éteindre le dispositif ou d’en surveiller l’exécution (éteindre la piste, arrêt du groupe électrogène, fermeture des locaux, etc.)
- b) Inscription des remarques et constats sur le dispositif et son fonctionnement, de tous les pilotes ayant volé, si nécessaire, sur le cahier dédié “Vol de nuit – Maintenance”

Maintenance

Le dispositif est régulièrement surveillé en dehors de toute activité “vol de nuit” et le balisage inspecté, en particulier dans les jours précédents les vols de nuits programmés.

En cas de besoin, toute activité de nuit peut être interdite ou suspendue, sur simple décision de l’Aéroclub, pour assurer un niveau optimal de la sécurité des vols.

Ces consignes sont partie intégrante du Règlement intérieur de l’aéroclub et s’imposent à tout utilisateur du dispositif (membre du club, invité ou autorisé par AVA)