



# AÉRONAUTIQUE-CLUB DE FRANCE

CENTRE D'INSTRUCTION AERONAUTIQUE FONDE EN 1897

**AÉRODROME DE MEAUX-ESBLY 77450 ILES-LES-VILLENNOY**

Email : [contact@acdf-meaux.fr](mailto:contact@acdf-meaux.fr)

Tél: +33 01 60 04 24 40

## Règlement intérieur de l'Aéronautique-Club de France (mise à jour juillet 2018)

### Article 1 – Obligation de tous à l'égard des statuts et règlement intérieur :

Tous les membres de l'association, à quelque titre qu'ils en fassent partie, doivent se conformer avec spontanéité et rigueur au strict respect des dispositions statutaires et du présent règlement intérieur. En cela, leur conduite personnelle doit être exemplaire. De plus, les membres se doivent à tout instant de contribuer, personnellement, comme par l'intermédiaire des parents ou amis qu'ils sont susceptibles d'inviter et dont ils sont personnellement responsables, au maintien des comportements associatifs, civiques, et de courtoisie mutuels les plus élémentaires et cela quelles que puissent être les circonstances du moment.

### Article 2 – Utilisation des aéronefs :

- 2.1 Seuls sont habilités à utiliser – en tant que pilotes – les aéronefs, matériels, engins, équipements, dont dispose l'association, les membres actifs (cf : article 4 des statuts) jouissant de leurs droits statutaires, possédant la ou les qualifications requises en cours de validité, ayant reçu l'accord préalable du chef pilote, ou de l'un des instructeurs de l'association, ayant par ailleurs régulièrement effectué la réservation préalable prévue à l'alinéa 2.3 du présent article et dont le compte courant personnel est régulièrement créditeur. (cf : article 3, alinéa 3.7)
- 2.2 La non utilisation d'un type d'aéronef de l'Aéronautique Club de France durant une période supérieure à 90 jours calendaires, entraîne pour le membre actif concerné l'obligation de se soumettre spontanément à un test en vol préalable à tout nouveau vol, sur le dit type d'aéronef. De plus, tout membre actif doit également se soumettre tous les ans à un vol de contrôle avec le chef pilote ou un instructeur du club. Ce vol peut être pris en compte dans le cadre de la prorogation de la qualification de classe SEP à condition que le pilote possède l'expérience nécessaire mentionnée dans le JAR-FCL. Pour tout membre lâché sur le Cirrus de l'association, cette durée est réduite à 6 mois.
- 2.3 Sauf disponibilité totale et non discutable, aucun vol ne peut être entrepris sans que l'aéronef utilisé n'ait été préalablement réservé pour toute la durée prévue du vol envisagé.
- 2.4 Tout membre de l'association utilisant un aéronef en qualité de pilote doit renseigner la destination et l'estimation du retour (dans la journée ou autre...). Cela peut se faire sur un support de type « tableau blanc » dans le club house ou sur le logiciel de réservation du club, dans la partie commentaire. En cas d'impossibilité de suivre le programme prévu (déroutement, vol interrompu, retard important...), il devra en informer le président ou le chef pilote le plus rapidement possible.

- 2.5 La réglementation aérienne en vigueur est applicable à tous, sans aucune restriction ni aucune tolérance. Toute infraction constatée entraînera – quand bien même elle n’aura fait l’objet d’aucune sanction officielle – un retour du pilote concerné à la double commande sous le contrôle du chef pilote ou de l’un de ses adjoints jusqu’à ce qu’il soit considéré par l’un de ces derniers que la remise à niveau du pilote concerné est suffisante pour lui permettre de reprendre les vols en solo.
- 2.6 Il est fait obligation aux pilotes de respecter scrupuleusement les consignes de sécurité, de vérification (notamment pré-vol et/ou check-list diverses et/ou procédures), et d’utilisation de l’aéronef et cela en conformité avec : d’une part le manuel de vol établi par le constructeur ; d’autre part, avec les consignes édictées par l’association pour chaque appareil en service.  
Il est interdit de fumer dans les aéronefs, qu’ils soient au sol ou en vol, comme dans les hangars et ateliers.  
Tout pilote, élève pilote et instructeur doit veiller à la propreté des avions de l’association. Le nettoyage intérieur et extérieur d’un avion contribue à la sécurité des vols et à la bonne image de l’association.
- 2.7 Tout pilote doit obligatoirement signaler toute anomalie qu’il pourrait constater avant l’envol. La non observation de cette règle équivaudra à un simple constat de sa part d’un état normal et satisfaisant de l’aéronef préalablement à son utilisation par lui-même.  
De même, tout pilote doit obligatoirement signaler dans le cahier prévu à cet effet, toute anomalie, même passagère, qu’il aurait pu constater par l’usage au sol et/ou en l’air de l’aéronef.
- 2.8 S’il s’avère impossible d’effectuer ou terminer un vol de retour à l’aérodrome servant de base à l’association, soit pour des raisons de santé du pilote, soit par suite de conditions météo incompatibles avec le vol en question, le pilote devra remiser l’aéronef sur un aérodrome de son choix, mais en un lieu sûr et aussi adapté que possible à sa bonne conservation en l’état. En cas de parcage à l’extérieur sur une aire d’aérodrome réservée à cet usage, l’aéronef devra être amarré solidement par les points d’ancrages prévus par le constructeur, et ce, quelle que soit la durée prévue de l’immobilisation et/ou de la saison.  
Dans tous les cas, les gouvernes seront bloquées, l’aéronef sera fermé à clé. Celles-ci, ainsi que le carnet de route et autres documents réglementaires seront déposés dans un lieu sûr, accessible et donc portés à la connaissance de toute personne qui sera missionnée par l’association pour rapatrier l’aéronef.  
Ce rapatriement s’effectuera dans les délais les plus brefs aux frais et charge du pilote qui aura utilisé l’aéronef initialement.  
En cas de vol entrepris par plusieurs pilotes, répondant aux critères précisés à l’article 2, chacun d’eux supportera sa quote part des frais et charges correspondants.
- 2.9 En cas de panne en campagne et/ou interruption volontaire du vol hors d’un terrain ayant statut d’aérodrome, le pilote doit d’une part respecter les règles de l’air, notamment procédures d’atterrissage, information des organismes de la circulation aérienne, alertes sur 121,5 et faire prévenir aussitôt l’association ; d’autre part prendre aussitôt toutes les mesures de sécurité des biens (intempéries, vent violent, déprédation) et des personnes (froid, pluie, soins éventuellement nécessaires). L’aéronef devra ensuite être positionné dans le lit du vent, bâché, les roues seront calées (pierres ou autres procédés), une garde sera assurée durant les absences du pilote. Ce dernier veillera à aviser normalement la gendarmerie la plus proche – à défaut le maire – et ne tentera en aucun cas un décollage de fortune.  
Le pilote aux commandes lors de l’atterrissage est responsable de l’appareil jusqu’à l’arrivée de l’équipe de dépannage.  
Si la panne en question est due à une négligence grave ou une action délibérée du pilote ou de l’un des passagers, une participation aux frais de dépannage, de réparation éventuelle et/ou

d'indemnisation diverse qui serait réclamée à l'association pourra être demandée au responsable. Cette participation sera fixée par le conseil d'administration.

- 2.10 Tout membre actif du club licencié Brevet de Base (BB) ne peut emporter un ou plusieurs passagers dans le cadre de cette licence que s'il remplit toutes les conditions suivantes :
- Il possède une autorisation obligatoirement mentionnée sur son carnet de vol par un instructeur habilité,
  - Il possède une expérience du vol seul à bord d'au moins 20 heures dont 5 heures dans les deux derniers mois,
  - Il a été autorisé avant chaque vol par le chef pilote.
- Tout membre actif du club titulaire du LAPL devra effectuer 10h00 solo avant d'accéder à l'emport passager.  
Tout nouvel adhérent breveté PPL ou LAPL, devra effectuer un vol de contrôle avec un instructeur.

### **Article 3 – Conditions générales :**

- 3.1 La participation demandée aux utilisateurs des aéronefs pour couvrir les frais de vol, est fixée par le conseil d'administration. Elle est affichée dans les locaux de l'association et est applicable à tous les membres sans aucune distinction.  
Pour tous les vols, la participation sera calculée selon les indications portées sur la planche par le pilote commandant de bord.  
Dans tous les cas, le commandant de bord est responsable du relevé des données, au départ et à l'arrivée.

Le vol dit « co-avionnage » sur un aéronef de l'association, est autorisés uniquement dans le cadre de la convention « FFA/Wingly vols à frais partagés ». Tout pilote désirant proposer un vol sur la plateforme Wingly, doit y être autorisé par le président de l'association, en accord avec le chef pilote, via le portail web de la FFA. Les conditions suivantes sont requises :

- 25h00 après le PPL
  - 15h00 minimum sur les 12 derniers mois avant le 1<sup>er</sup> vol Wingly
  - Consultation du carnet de vol, si nécessaire, par le chef pilote.
- 3.2 Sauf pour les aéronefs spécialement affectés aux « voyages » ou dans des cas spéciaux définis au coup par coup par le bureau, l'utilisation des aéronefs est réservée en priorité durant les samedis, dimanches et jours fériés :
- A la double commande
  - Aux vols d'initiation et de découverte
  - A l'entraînement en tour de piste.
- 3.3 Les membres de l'association sont personnellement responsables des personnes qu'ils invitent, et ce, quel que soit l'heure ou le lieu. Ils veilleront notamment à leur faire respecter les consignes de sécurité (approche des aéronefs, pénétration et interdiction de fumer dans les hangars, ateliers et aéronefs, interdiction de circuler et/ou de stationner sur les aires de manœuvres des aéronefs sans être accompagné d'un membre de l'association), mais aussi des conditions d'utilisation des installations de l'association (bureau, toilettes, bar, club house).
- 3.4 Les pilotes partant en voyage devront emporter dans l'avion la quantité d'huile nécessaire au vol envisagé. De même, il est exigé qu'arrivé à la destination prévue, il reste 1h00 de carburant minimum disponible.
- 3.5 Un site internet de réservations des aéronefs est à la disposition des membres pilotes. Aucun changement ne peut intervenir sans l'accord préalable du premier inscrit.

Les temps réservés doivent être scrupuleusement respectés. Seul un incident majeur ou de mauvaises conditions météo peuvent justifier un retour tardif des aéronefs utilisés.

Sauf cas de force majeure survenant en dernière minute, la non utilisation de l'aéronef par le réservataire durant la période réservée entraînera la perception par l'association d'une indemnité forfaitaire.

Cette indemnité sera égale à :

- Une demi-heure de vol pour toute réservation de durée inférieure à une demi-journée
- Une heure de vol, pour toute réservation de durée supérieure à une demi-journée.

Cette indemnité sera aussitôt imputée sur le compte individuel du réservataire défaillant.

Pour toute réservation d'un aéronef de l'association supérieure, par jour, à 4 heures, il sera demandé aux pilotes brevetés d'effectuer :

- En semaine, une heure de vol par jour
- Les samedis, dimanches et jours fériés, deux heures de vol par jour.

Ceci correspond au minimum qui leur sera facturé.

3.6 Les carburants et huiles pouvant être achetés à l'extérieur lors d'une étape devront être du type et caractéristiques employés sur l'aéronef considéré (cf : indications figurant sur la trappe d'accès au bouchon). Les niveaux (carburant, huile) ainsi que la pression de gonflage des pneumatiques seront particulièrement vérifiés par le pilote avant le premier vol de la journée, et/ou après une interruption prolongée de fonctionnement du moteur.

3.7 Un compte courant est ouvert dans les livres de l'association au nom de chaque membre actif. Ce compte doit être créditeur avant tout vol. Les sommes versées à titre d'arrhes sont affectées exclusivement aux imputations des frais de participation inhérents aux vols effectués par le membre actif titulaire et/ou la souscription des cotisations et licences annuelles, taxes d'atterrissages et autres frais ou dettes vis à vis de l'association.

Toute somme versée au crédit du compte, en dehors des cotisations et licences annuelles, sera remboursée, mais uniquement en cas de force majeure (décès, déménagement/mutation, perte de licence pour cause de maladie).

#### **Article 4 – Autorité – Discipline :**

Les instructeurs sont responsables de la discipline des vols. Pour ce faire, en accord avec le président ou le chef pilote, ils ont toute autorité et leurs décisions (suspension de vol y compris) sont exécutoires sur le champ.

En cas de contestation ultérieure et obligatoirement écrite de la décision prise, le conseil est seul habilité à statuer.

En cas d'infraction relevée par un instructeur, le chef pilote, le chef de la circulation aérienne, le chef pilote établit un rapport au conseil d'administration qui, après avoir entendu le pilote concerné, décide de la sanction interne à appliquer. Cette décision devient alors définitive, immédiatement exécutoire, et sans appel.

Le président, le chef pilote peuvent en cas de nécessité déléguer tout ou partie de leurs attributions et pouvoirs à l'un des membres du conseil d'administration.

Chacun des membres de l'association doit veiller à appliquer de bon gré les observations.

#### **Article 5 – Dispositions applicables à l'école de formation.**

5.1 Tout élève inscrit dans le cursus de formation PPL devra suivre obligatoirement et parallèlement à sa formation pratique les cours théoriques dispensés à l'ACDF. Après avoir vérifié son niveau de connaissance, l'instructeur sous la responsabilité du chef pilote de l'ACDF délivrera une attestation de formation théorique qui lui permettra de se présenter à la session d'examen de son choix.

- 5.2 Tout breveté PPL peut s'il le désire suivre une formation en vue de l'obtention de l'aptitude au vol de nuit. Cette formation sera dispensée par un instructeur habilité. En plus des minima d'heures prévus par la réglementation (FCL 1.125 c), elle inclura au moins deux heures de vol sans visibilité.
- 5.4 Le livret de progression de l'élève est rempli au fur et à mesure par l'instructeur responsable de la formation de cet élève. Il permet le suivi de l'élève et devra être présenté le jour de l'examen en vol, puis archivé au club sans limite de durée avec les comptes rendus d'examens PPL.
- 5.5 L'école est placée sous la responsabilité du chef pilote. Responsable pédagogique, il s'assurera de la bonne progression des élèves et de la bonne marche de l'école. Il fera le lien entre l'Administration et l'école plus particulièrement en ce qui concerne les demandes d'examen. Il s'assurera également que la formation dispensée est conforme à la réglementation en vigueur.

Je soussigné .....avoir pris connaissance du Règlement intérieur

Le.....

Signature

