



## **Association CASTEL-MAUBOUSSIN REGLEMENT INTERIEUR**

### **I. Formation aéronautique - Hangar 9**

#### **• APPLICATION**

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions des statuts de l'association, est applicable à tous les membres actifs 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 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, une telle méconnaissance étant présumée leur être imputable. Les différents tarifs (hors droit d'entrée et cotisation annuelle) sont fixés par le bureau directeur.

#### **• ESPRIT ASSOCIATIF**

L'association Castel-Mauboussin est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.

#### **• OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES**

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 non des obligations de résultats. Dès lors, la responsabilité de l'association Castel-Mauboussin 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. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres. Les membres de l'association Castel-Mauboussin, devront souscrire personnellement une assurance principale auprès de la F.N.A. 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. Les membres de l'association Castel-Mauboussin 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 de dix fois le tarif de l'heure de vol de cet aéronef. Par exception au précédant alinéa, les membres de l'association Castel-Mauboussin seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation,
- 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, 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.

#### • **LES INSTRUCTEURS**

Les instructeurs de l'association Castel-Mauboussin ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs. L'entraînement des pilotes, et la formation. Ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant. Ils rendent compte au Président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne. Ils sont fondés à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que notamment une restriction d'utilisation des aéronefs voire une interdiction de vol, prise à titre de mesure conservatoire. Dans ce cas ils doivent en référer au plus vite au Président. Cependant les pouvoirs qui leur sont ainsi conférés n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes brevetés, ceux-ci restant maîtres de leur décision de prendre ou non l'air. Dès lors qu'un pilote breveté, qualifié sur un avion, décide de voler à son bord, il en devient le seul et unique responsable.

#### • **LE RESPONSABLE TECHNIQUE (MECANIQUE)**

La responsabilité du suivi technique et de la maintenance-dépannage des aéronefs est ordinairement confiée à une U.E.A. en conformité avec la réglementation. Elle a qualité pour décider sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que de leurs éventuelles restrictions d'utilisation.

#### • **LE CHARGE D'EXPLOITATION (Administration)**

Le chargé d'exploitation est normalement l'un des membres du Bureau, assisté si possible, de secrétaire(s). Il a la charge du suivi administratif et comptable journalier de l'association.

#### • **DES PILOTES**

##### ✓ **PARTICIPANTS**

En dehors des pilotes qualifiés instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leurs cotisations. En application du paragraphes 2.2., l'association peut soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer préalablement 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, et il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation. Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques.

##### ✓ **ENTRAINEMENT DES PILOTES**

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement notamment pour l'emport de passagers Tout pilote doit avoir effectué au moins 12 heures de vols dans les 12 mois précédents pour être autorisé à continuer à voler en solo. Dans ce cas contraire il devra accomplir un vol de contrôle de savoir faire avec instructeur, d'une durée minimale de 30 minutes, dont le programme comportera au moins une révision des manœuvres de base et

d'urgence : tour de piste standard; tour de piste basse hauteur, décrochage ; encadrement. Si ce vol de contrôle ne s'avérait pas pleinement satisfaisant, le pilote concerné se verrait proposer un re-entraînement adapté qui conditionnera son autorisation de reprise des vols en qualité de commandant de bord.

De plus tout pilote breveté qui n'aurait pas volé depuis plus de deux mois en qualité de commandant de bord, devra se soumettre à la même obligation.

Il appartient aux instructeurs d'entretenir le tableau de suivi de l'entraînement des pilotes qui doit pouvoir être consultable par chacun.

#### ✓ **RESERVATIONS**

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association.

##### ▪ **MINIMUM D'HEURES**

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum, par jour de réservation, de deux heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés, et une heure les autres jours. Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées à 50% du tarif plein coque nue.

##### ▪ **ANNULATION DES RESERVATIONS.**

Le cas échéant, les réservations doivent être annulées avec un préavis d'au moins 48 heures. Cette disposition n'étant pas respectée sans motif valable, il sera appliqué au pilote un forfait annulation tardive (pour l'aéronef et éventuellement pour l'instructeur). Pour les réservations non honorées et non annulées avant le vol, ce forfait sera doublé.

##### ▪ **RETARDS AU DEPART ET A L'ARRIVEE.**

Lors d'une réservation non honorée, après 30 minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre. Dans le cas d'un retard d'arrivée de l'équipage après l'heure de réservation prévue, la durée du vol prévue sera amputée d'autant. Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, Il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt un des membres du bureau.

#### ✓ **FORMALITES AVANT ET APRES VOL**

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'association Castel-Mauboussin peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol. Le temps de vol à payer est décompté par la durée indiquée par le totalisateur du compte-tours moteur. Après chaque vol, tout pilote doit procéder à un avitaillement plein complet et abriter l'aéronef ou l'amarrer, si il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit.

Pour tout voyage, 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 (au besoin par correspondance), 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 il en supportera les frais.

#### • **ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES**

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols de découverte, 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. Il est notamment interdit d'effectuer des « BAPTEMES De L'AIR » pour le compte de l'Association sans y être autorisé par le Bureau Directeur.

## • SECURITE DES VOLS

### REGLES GENERALES

Les avions doivent être utilisés conformément au manuel de vol. Ce dernier doit se trouver en permanence à bord avec les documents réglementaires de l'avion.

Par ailleurs sont interdits :

- toute manœuvre de voltige et virage à plus de 60° d'inclinaison,
- tout passage volontaire en conditions IMC au cours d'un vol en régime VFR,
- tout virage après le décollage en dessous de 200 ft de hauteur,
- toute prise de terrain non terminée par une approche en ligne droite commençant à au moins 100 ft de hauteur,
- tout départ en vol local ou voyage avec moins de 1 heure d'autonomie,
- toute poursuite de vol avec moins de 30 minutes d'autonomie,
- d'effectuer des vols « d'initiation » pour le compte de l'Association sans y être autorisé par le Bureau directeur,
- de participer à des manifestations aériennes sans y être autorisé par le Bureau Directeur.

### • PROCEDURE D 'EXCLUSION

En application et de l'article 7 des statuts, Il est convenu que le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis à même avant que ladite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense. Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer à sa dernière adresse connue et, si elle est différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la FNA lors de sa dernière prise de licence fédérale. La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure. Le membre en instance d'exclusion est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoquées à son encontre.

La lettre de convocation visée devra :

- être expédiée au moins quinze jours 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 commission) 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.
- notifier l'existence éventuelle de pièces et documents.
- lui offrir la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours ci-dessus visée en un lieu qui devra lui être précisé.

**Les dispositions COVID** s'appliquent à l'ensemble des activités de formation.

Le présent règlement intérieur a été établi par le Bureau, pour valoir ce que de droit, le 24 mai 2021.

Le Président



Le Vice-Président

