



REGLEMENT INTERIEUR

ARTICLE 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Le CLUB AERONAUTIQUE DE SAINT ANDRE DE L'EURE (CASA), affilié à la FEDERATION FRANCAISE AERONAUTIQUE (FFA), reconnu d'utilité publique et agréé par l'Etat, met à la disposition de ses membres des aéronefs, des locaux et des équipements pour piloter ou apprendre à piloter des avions.

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts, est applicable à tous les membres de l'association et leur est opposable.

Il a pour but :

- de faciliter l'emploi, en commun, des avions par les membres du club,
- d'assurer la plus grande sécurité possible des activités aéronautiques de l'association,
- de définir les actions auxquelles chaque membre participera pour contribuer à la bonne vie du club.

Tout membre est tenu de respecter et d'agir conformément :

- à la réglementation en vigueur,
- aux statuts de l'association,
- au présent règlement intérieur,
- à toutes autres recommandations, consignes, interdictions, autorisations émises par le président, les instructeurs, le chef pilote ou leur représentant.

ARTICLE 2 - AUTORISATIONS DE VOL

Pour être autorisé à piloter les avions du club, il faut, y compris pour les vols locaux :

1. Etre membre actif du CASA, à jour de sa cotisation,

Les pilotes de passage, titulaires d'une carte de membre d'un club affilié à la FFA, auront à payer une cotisation mensuelle au CASA dont le montant est défini par le conseil d'administration. Ils sont soumis aux mêmes conditions d'autorisation de vol que les membres «plein temps» après un ou plusieurs vols en double commande avec un instructeur.

Le Bureau se réserve le droit de refuser, d'accepter une adhésion sans qu'il lui soit nécessaire de motiver sa décision.



Club Aéronautique de Saint André de l'Eure

Association loi 1901 créée
le 7 février 1960
Agréée par le Ministère des
Travaux Publics et des
Transports
le 22 mars 1963

Le montant de la cotisation est décidé par le conseil d'administration. Elle est valable du 1^{er} janvier au 31 décembre inclus de l'année en cours. A titre dérogatoire, les nouveaux membres sollicitant leur inscription après le 30 septembre de chaque année paieront, lors de l'inscription, la cotisation prévue pour l'année civile suivante dont la validité sera exceptionnellement étendue de sa date de paiement au 31 décembre de l'année suivante.

2. Avoir un compte « pilote » créditeur.

3. Etre titulaire :

- de la licence de Pilote Professionnel Avion, CPL-A, de la licence de Pilote Privé Avion PPL-A ou de la licence de base,
- d'un certificat médical,
- de la licence FFA, intégrant une assurance individuelle,
- pour les élèves, d'une autorisation d'un instructeur du club,
- pour les mineurs, d'une autorisation parentale.

La licence employée, le certificat médical, voire les différentes qualifications doivent être en état de validité, les pilotes étant responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques.

4. Avoir reçu l'autorisation de voler de l'un des responsables* du club habilités à le faire (président ou instructeurs) et avoir pris connaissance des consignes locales du jour (club, Notam, Sup-Aip, météo ...).

En l'absence de responsable, cette autorisation pourra être accordée aux pilotes satisfaisant aux conditions suivantes :

- membre du club depuis plus d'un an et 100 heures totales en qualité de commandant de bord (CdB) ;
- au moins 10 heures de vol en qualité de CdB dans les 6 derniers mois,
- connaissance parfaite des procédures de fonctionnement du club.

* Les pouvoirs qui sont ainsi conférés à ces responsables 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 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,
- de limiter en quoi que ce soit la responsabilité absolue de tout pilote commandant de bord.



Club Aéronautique de Saint André de l'Eure

Association loi 1901 créée
le 7 février 1960
Agréée par le Ministère des
Travaux Publics et des
Transports
le 22 mars 1963

Le chef-pilote a le droit, s'il le juge nécessaire, et à tout moment, de tester tout pilote, en vol de contrôle. Il appréciera la capacité de chaque pilote à voler sur un appareil considéré et en conséquence pourra interdire à un pilote, même breveté et titulaire des licences et qualifications afférentes, l'utilisation d'un avion quel qu'il soit. En pareil cas, il en sera rendu compte au conseil d'administration.

- 5. Avoir volé, depuis moins de deux mois sur la classe d'avion que l'on veut utiliser sauf autorisation d'un instructeur. Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent notamment pour l'emport de passagers.**

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire un minimum d'entraînement en double commande avec un instructeur chaque année.

- 6. Avoir accepté le présent règlement et les statuts.**

Il est interdit aux membres du CASA d'emmener des passagers contre rémunération.

Il est interdit à tout membre du CASA non titulaire d'une qualification d'instructeur de se substituer à un instructeur.

Le non-respect par quiconque des dispositions du présent règlement impliquera :

- la suspension immédiate, à titre conservatoire, du contrevenant,
- la comparution devant une commission désignée par le conseil d'administration qui peut décider, le cas échéant, d'une sanction disciplinaire (exclusion temporaire ou radiation définitive).

Les « vols locaux » au profit de personnes extérieures à l'association seront effectués conformément aux dispositions du décret n° 98-884 du 28 septembre 1998 qui mentionne notamment que le pilote sera professionnel majeur ou pilote privé majeur titulaire de 200 heures en qualité de commandant de bord et 30 heures dans les douze derniers mois avec certificat médical délivré depuis moins d'un an.



ARTICLE 3 - CONDITIONS D'UTILISATION DES AVIONS

La plus grande prudence est recommandée aux membres. Notamment, tout membre, pilote ou non, est tenu d'agir :

- dans le plus strict respect de la réglementation aérienne,
- avec la plus élémentaire prudence durant toute activité aérienne, au sol comme en vol,
- dans la plus stricte limite de son expérience et de son niveau de connaissance technique et aérologique.

SONT NOTAMMENT INTERDITS A TOUS ET PARTOUT :

- Toute utilisation de l'avion en dehors des normes prévues par le constructeur.
- TOUT VOL A BASSE HAUTEUR.
- Tout décollage avec virage à moins de 200 pieds sol, sauf injonction du contrôle.
- Toute inobservation du règlement en vigueur sur le terrain.
- Tout vol en dehors des conditions VMC.
- Toute infraction aux règles de l'air.
- Tout vol sous l'emprise d'un état alcoolique, de drogues ou médicaments incompatibles.
- Tout vol avec des animaux en liberté dans la cabine.

Toute faute grossière ou inobservation du présent règlement par un pilote amènera celui-ci à comparaître devant le conseil d'administration qui pourra décider de l'interdiction temporaire ou définitive de vol au sein du CASA (radiation prévue à l'article 5 des statuts).

Le matériel étant très onéreux, les pilotes devront s'appliquer, par une bonne utilisation des avions, à en réduire l'usure le plus possible.

En particulier, ils devront :

- respecter les consignes générales données par les manuels de vol,
- respecter les consignes données par les instructeurs ou le responsable du club,
- prendre connaissance, avant le vol, des informations météorologiques et des NOTAMs, Sup-AIP....
- **effectuer la visite pré-vol, en portant une attention particulière à tout ce qui a trait à la sécurité, y compris le niveau d'huile moteur, la purge « essence ».**

Les appareils avec un démarreur en panne, ne pourront être mis en route à la main que par une personne compétente et membre du CASA.

Les pilotes effectueront les essais-moteurs prescrits et n'engageront en aucun cas la procédure de décollage si une anomalie quelconque a été constatée.



Club Aéronautique de Saint André de l'Eure

Association loi 1901 créée
le 7 février 1960
Agréée par le Ministère des
Travaux Publics et des
Transports
le 22 mars 1963

Toute anomalie constatée pendant un vol ou tout incident survenu pendant la manipulation des avions au sol, même s'il paraît insignifiant (raté moteur, comportement anormal d'un équipement, atterrissage dur ...), sera obligatoirement signalé à un instructeur ou au responsable technique et sera consignée par écrit.

Pour un respect partagé des membres du club les uns vis à vis des autres, le pilote s'engage, après les vols à :

- refaire le plein d'essence, sauf demande spécifique. Les avitaillements seront faits avec la prise de terre branchée sur l'échappement, téléphone portable éteint (s'il y a lieu) et sans personne à bord,
- nettoyer les traces d'insectes ou d'autres provenances, sur la verrière, le fuselage et les carénages de roue, en prenant soin d'utiliser un objet ne rayant pas la verrière (attention au gravier dans les éponges),
- laver l'avion pour retirer les amas de boue, de terre,
- retirer du cockpit les objets personnels (bouteille vide, papier usagé ...),
- nettoyer le cockpit s'il s'avérait avoir été souillé par un passager malade,
- réapprovisionner en sac vomitoire, si nécessaire,
- ranger avec précaution l'avion dans le hangar s'il est le dernier à l'utiliser de la journée (à vérifier par rapport aux réservations),
- procéder à la saisie de ses vols pour la facturation (via l'ordinateur ou à défaut la feuille prévue à cet effet),
- renseigner le carnet de route en respectant la réglementation en vigueur. A cette occasion, en cas de réapprovisionnement, il se sera noté la quantité d'essence embarquée, avec la mention « Plein », si le plein a été fait et les appoints d'huile,
- si nécessaire, remettre dans le porte-document attribué à l'avion, la balise de détresse correspondante,
- remettre la clé de l'avion à l'endroit prévu au secrétariat.

TOUS LES CONTACTS doivent être coupés et la clé magnéto retirée dès l'arrêt du moteur de l'avion (SECURITE). Tout pilote ayant laissé un contact, sera pécuniairement responsable des dégâts causés.

Tout vol, même local doit être effectué en assurant les procédures radio conformément à la réglementation en vigueur et aux consignes des instructeurs.



ARTICLE 4 - RESERVATIONS ET VOYAGE

Tout membre qui désire effectuer un voyage sur un des avions du CASA devra justifier d'un entraînement régulier au voyage qui sera apprécié par un instructeur.

Lorsqu'un pilote réserve un appareil un ou plusieurs jours, il doit effectuer au moins :

- 1 H 00 par jour du lundi au vendredi,
- 2 H 00 par jour les samedis, les dimanches et jours fériés (1 H 00 si l'avion revient avant 14 H 00 et 1 H 00 l'après-midi).

Au dessous de ces minimas, le pilote paiera le complément entre son temps de vol réel et le minium exigé, à 50% du tarif horaire.

Un même pilote ne peut réserver un appareil plus d'une semaine consécutive sans un accord du bureau.

Une annulation faite moins de 48 heures avant le départ entraîne la facturation minimale prévue ci-dessus, sauf pour des raisons médicales, d'indisponibilité de l'avion ou météorologique ou si l'avion a pu finalement être utilisé par d'autres membres pendant une durée équivalente aux durées minimales prévues ci-dessus (à défaut, le membre réglera la différence comme indiqué ci-dessus).

Avant tout vol, autre que local, les pilotes devront laisser en commentaire de leur réservation Openflyer, leur itinéraire, la durée envisagée. Pour tout éloignement supérieur à 100 nautiques ou de plus de huit heures, la fiche de voyage prévue à cet effet, devra être complétée, signée et remise au club avant le départ.

Lors d'une réservation non honorée après quinze minutes de retard, et sauf confirmation par téléphone pour une heure retardée, l'avion retenu sera considéré comme disponible.

Le retour à Saint André devra intervenir au plus tard à l'heure du coucher du soleil (C/S). Il revient au pilote de s'enquérir de la présence à son retour d'un permanent qui pourra fermer le club à moins qu'il ne lui ait été remis préalablement les moyens de le faire.



ARTICLE 5 – PAIEMENTS

Le temps de vol est décompté à la minute près suivant les indications de l'horamètre équipant chaque appareil, ou à défaut à la montre. Le temps est décompté de la mise en route à l'arrêt moteur. Il convient de prendre en compte la minute supérieure indiquée par l'aiguille.

Chaque pilote paie ses heures au plus tard après chaque vol et le jour même de celui-ci.

Les taxes d'atterrissage, de contrôles aériens, frais de stationnement, d'handling ou de toutes autres natures sont à la charge des pilotes qui s'efforceront de les régler directement auprès du service adéquat.

Dans le cas d'une facture qui parviendrait au CASA, le compte « pilote » du membre concerné sera débité de la valeur correspondante.

ARTICLE 6 – RESPONSABILITÉ

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.

Tout pilote élève ou breveté ayant occasionné des dommages à l'avion qui lui a été confié, notamment à la suite d'une faute de pilotage caractérisée, d'une manœuvre incorrecte au sol, d'une infraction à la réglementation de la circulation aérienne ou d'un non respect du règlement intérieur sera tenu pour responsable financièrement des réparations, non couvertes par les assurances, nécessaires à la remise en état de vol de l'avion considéré.

Les membres ne seront tenus à la réparation du préjudice que dans la limite de vingt fois le tarif de l'heure de vol de cet aéronef.

Par exception au précédent alinéa, les membres seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou cause à leur instigation,
- dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage ou l'atterrissage, d'un terrain 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,



Club Aéronautique de Saint André de l'Eure

Association loi 1901 créée
le 7 février 1960
Agréée par le Ministère des
Travaux Publics et des
Transports
le 22 mars 1963

- 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.

C'est une commission nommée par le conseil d'administration et composée au moins du chef pilote et de quatre pilotes ayant plus d'un an d'ancienneté dans le club qui mènera l'enquête destinée à statuer sur la responsabilité du membre ayant occasionné les dommages.

ARTICLE 7 – PARTICIPATION A LA VIE DU CLUB

Le CASA est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente et à s'impliquer dans la vie du club.

Les membres doivent respecter les aéronefs, les bâtiments et le matériel, et en assurer la propreté.

Chaque membre du CASA, majeure lors de son inscription annuelle, assurera au moins 2 demi-journées de permanence d'accueil au bénéfice du club.

Ces demi-journées peuvent être repartis sur toute l'année civile et concernent les samedis 9H-13H, samedis 13H-17H, dimanches 9H-13H, dimanches 13H-17H.

En contrepartie de ces 2 demi-journées, il sera rétrocedé sur le compte « pilote » du membre la somme de 50€, somme préalablement payé par celui-ci au CASA lors de l'inscription annuelle. A défaut, la somme sera conservée au bénéfice du CASA.

Règlement intérieur approuvé par le conseil d'administration du CASA, le 19 septembre 2009, puis approuvé en AG le 13 mars 2010.