

# RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'AÉROCLUB

## « MARCILLAC-ESTUAIRE »



## 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### 1.1. APPLICATION

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

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est à disposition dans les locaux de l'association et consultable à tout moment sur le site **acme-web.fr**

Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit.

En adhérant au club, chaque membre accepte de se soumettre aux règles fondamentales de l'air décrites dans la loi, aux règlements officiels d'aérodrome, aux statuts et au présent règlement intérieur de l'association.

Les différents tarifs (hors droit d'entrée et cotisation annuelle) sont fixés par le Conseil d'Administration (cf. annexe 1 et 2).

### 1.2. FONCTIONNEMENT ET VIE DE L'ASSOCIATION

#### 1.2.1 ESPRIT ASSOCIATIF

L'aéro-club est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Le prosélytisme politique ou religieux est à proscrire ainsi que des propos ou actes de divisions.

Chacun doit remplir avec sérieux et application les registres des vols et de paiement, avoir à cœur d'utiliser au mieux, d'entretenir, ranger les équipements, matériels et locaux mis à sa disposition. (Exemple : vaisselle, café, matériels de nettoyage, casques, sacs, clefs et carnets avions., etc.)

Chaque membre présent sur l'aérodrome doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité y compris la mise en œuvre, la sécurité, le nettoyage, la rentrée des aéronefs, dans un bon esprit d'entraide.

#### 1.2.2 OUVERTURE ET PERMANENCES

Les permanences sont assurées principalement par les membres actifs de l'aéroclub, ainsi que par ceux désireux de s'investir dans la vie du club. Toute personne s'engageant à tenir une permanence doit s'y tenir ou faire le nécessaire en cas d'empêchement.

Le responsable de la permanence devra suivre les consignes inscrites dans le cahier prévu à cet effet : **"Guide de fonctionnement pour les permanences"**

### **1.3. COTISATIONS**

Les membres d'honneur peuvent être dispensés de cotisation.

Les membres adhérents doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle (voir tarifs annexe 1)

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par l'Assemblée Générale sur proposition du Conseil d'Administration.

Pour les anciens membres, la cotisation annuelle est exigible dès le mois de janvier, pour les nouveaux membres, elle est perçue au moment de l'adhésion. Elle est due pour la totalité de l'exercice en cours. Dans le cas d'une nouvelle adhésion en cours d'année, une réduction pourra être accordée sur la première heure de vol.

Toute cotisation versée à l'aéroclub est définitivement acquise. Il ne saurait être exigé un remboursement de cotisation en cours d'année en cas de démission, de mutation, d'exclusion, de visite médicale non obtenue ou de décès d'un membre.

### **1.4. OBLIGATIONS GÉNÉRALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES**

#### 1.4.1. OBLIGATIONS DE L'ASSOCIATION

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 d'actions et non des obligations de résultats.

Dès lors, la responsabilité de l'association 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 :

- Responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite.
- Assurance "corps" garantissant les dommages pouvant survenir à l'aéronef et aux passagers
- RC exploitant d'aérodrome et dirigeants d'associations
- RC pour couvrir les bénévoles

Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres sur demande.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire. L'attention est attirée sur leur intérêt à étudier les contrats d'assurance dont ils bénéficient dans leur vie privée et professionnelle, afin de prendre connaissance des dispositions spécifiques induites par la pratique de l'aviation légère ou toute actes bénévoles et les exclusions afférentes.

#### 1.4.2 OBLIGATION DES MEMBRES

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont :

- Respect des différentes dispositions prévues aux statuts de l'aéroclub ainsi que celles du présent règlement
- Utilisation responsable et avisée des moyens et des actions engagés par l'association

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 reconnus responsables de dommages causés à l'aéronef qui leur est confié ne seront tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans la limite du montant de la franchise laissée à la charge de l'aéroclub par les contrats d'assurances.

Par exception au précédant alinéa, les membres de l'association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice laissé à la charge de l'aéroclub dans les cas énumérés ci-après. **Le Conseil d'Administration est souverain pour décider de l'application des dispositions :**

- Dommages résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causés à leur instigation,
- Dommages subis 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,
- Dommages subis du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure,
- Dommages subis lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques et certificats médicaux en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord,
- Dommages subis 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 ou médicamenteux, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

## 2. PERSONNEL

### 2.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend :

- Le ou les instructeurs,
- Le responsable technique (mécanique) et ses éventuels assistants-intervenants techniques (fonction pouvant être sous-traitée auprès d'une unité ou d'un atelier d'entretien agréé),
- Le chargé d'exploitation (secrétariat) et ses éventuels adjoints ou assistants.
- Le Conseil d'Administration fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et le Président établit les contrats de travail éventuels pour les personnels salariés, et ce dans le respect des droits du travail spécifiques à chacun des contrats.

Le personnel salarié est recruté, rémunéré et est licencié (plus généralement, dans le cas où la rupture du contrat est à l'initiative de l'employeur), selon les lois en vigueur, par le président après avis du Conseil d'Administration.

### 2.2. INSTRUCTEURS

Le président recrute un ou plusieurs instructeurs après examen et validation des candidatures par le Conseil d'Administration (cf. annexe 3).

Dans le cadre réglementaire défini dans les conditions de fonctionnement du DTO (Déclared Training Organisation), les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes, la formation pratique et théorique, Ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant conformément aux manuels de vol et aux spécificités des installations.

Ils rendent compte au Dirigeant Responsable (Président) de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne et de l'activité de l'Unité de Formation Agréée (DTO) en général.

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 ou une interdiction de vol.

Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux instructeurs 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 réaliser ou le vol prévu et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

### **2.3. RESPONSABLE ET INTERVENANT TECHNIQUES (MECANIQUE)**

Après avis du Conseil d'Administration, le Président (DR) désigne un responsable technique pris parmi les membres de l'aéroclub : pilotes, instructeurs, simples membres, selon ses compétences avérées (cf. annexe 4)

Le responsable technique est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation en vigueur. Le Président, sur mandat du Conseil d'Administration, peut confier tout ou partie des travaux ou tâches à effectuer à :

- Un intervenant technique habilité et placé sous sa responsabilité.
- Un atelier agréé choisi par le Conseil d'Administration

Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

Une bonne communication est souhaitable entre les mécaniciens, les pilotes et les instructeurs.

### **2.4. CHARGÉ D'EXPLOITATION (SECRETARIAT)**

Le chargé d'exploitation (secrétariat), et ses adjoints ont en charge la gestion administrative journalière de l'aéro-club, la mise à jour des renseignements des membres, etc...

### **2.5. MISE EN PLACE ET FONCTIONNEMENT DU BIA**

Mission du responsable BIA :

Contacteur les établissements scolaires, faire signer les conventions, collecter, enregistrer les dossiers d'inscription, les paiements, renseigner les élèves sur la fiche smile FFA, licences "jeunes ailes".

Mise en place des cours au CFM, les révisions et le stage à l'Aéroclub. La réservation des salles et signer les conventions.

Suivre les inscriptions et convocations à l'examen auprès des académies.

Suivre les résultats et organiser la cérémonie de la réussite.

Voir sur le site [acme-web.fr](http://acme-web.fr)

## **3. ÉCOLE DE PILOTAGE D.T.O. et PILOTES**

### **3.1. FORMATION INITIALE ET CONTINUE DES PILOTES**

La formation des élèves-pilotes et des pilotes se fait dans le cadre de l'école de pilotage interne à l'aéroclub fonctionnant sous statut D.T.O. (Declared Training Organisation) conformément au Règlement Aéronautique de Base Européen. L'école de pilotage de l'aéroclub a été déclarée auprès de la DGAC qui lui a donné son agrément.

#### **3.1.1. FONCTIONNEMENT DE L'ÉCOLE DE PILOTAGE**

L'école de pilotage de l'Aéroclub Marcillac-Estuaire est placée sous la responsabilité directe et suprême du Président de l'association (Dirigeant Responsable). Celui-ci devra être informé afin de s'assurer de la conformité des livrets de progression des élèves ainsi que de tous autres documents pédagogiques.

#### **3.1.2. ORGANISATION DU DTO**

Le Président de l'association peut déléguer une partie de ses responsabilités de l'école de pilotage en nommant :

- ◆ Un correspondant sécurité prévention (CSP)
- ◆ Un responsable pédagogique (RP)

(Voir Annexe 7)

En accord avec le Responsable Pédagogique, il peut également valider l'accès à des documents en E-learning pour les besoins de la formation théorique des élèves.

### **3.2. ACCÈS AUX AÉRONEFS DU CLUB**

En dehors des pilotes qualifiés instructeurs, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leurs cotisations et titulaires des titres aéronautiques et certificats médicaux requis, en cours de validité.

En application du 2.2., l'association peut soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer 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 et de leurs certificats médicaux.

### **3.3. ENTRAÎNEMENT DES PILOTES**

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent notamment pour l'empport de passagers.

Les pilotes doivent demander à subir périodiquement un vol de contrôle. Ce vol de contrôle devra dater de moins de 24 mois (12 mois si le pilote a effectué moins de dix heures depuis le dernier vol de contrôle).

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire un minimum de dix heures de vol par an. Par ailleurs, avant de prendre un appareil, chaque pilote doit pouvoir justifier qu'il a volé au moins une fois dans les 90 derniers jours sur un avion du

club. Dans le cas contraire, il pourra lui être demandé d'effectuer un vol de contrôle avec un FI qui consistera en un minimum de trois tours de piste, à discrétion du FI.

### **3.4. RÉSERVATIONS**

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association : être à jour de sa cotisation annuelle carte de membre et avoir déjà réglé tous les vols antérieurs. Il devra également avoir une licence FFA pour l'année en cours. Pour ce qui concerne le paiement des heures de vol, des délais pourront être accordés si le/la pilote est en attente de réception d'une bourse, ou avec une évaluation de confiance par le bureau s'il s'agit d'une demande expresse d'aménagement pour faire face à une difficulté passagère.

#### **3.4.1. MINIMUM D'HEURES**

Dans le cas d'un projet de voyage où un pilote envisage de conserver un aéronef à sa disposition, il devra s'engager à effectuer un minimum de temps de vol : deux heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés, et une heure de vol les autres jours. Dans ce cas-là, la réservation devra être validée par le président ou du chargé d'exploitation.

En deçà de ces minimum, la mise à disposition d'un aéronef sera à l'appréciation du président auprès duquel le pilote devra faire sa demande.

#### **3.4.2. MODALITÉS DE RÉSERVATION ET D'ANNULATION.**

La réservation des vols se fait uniquement par le biais du site Internet choisi par l'aéroclub (NetAirClub). Le cas échéant, les réservations doivent être annulées au plus tôt. Une réservation non annulée suivie d'un vol non effectué sans motif valable entraînera le paiement d'un forfait fixé par le CA (cf. annexe 5). Le site de réservation est paramétré pour bloquer les réservations de pilotes qui ne sont pas à jour de l'une des conditions suivantes : cotisation payée pour l'année en cours, licence FFA valide, certificat médical valide.

#### **3.4.3. RETARDS AU DÉPART ET A L'ARRIVÉE.**

Lors d'une réservation non honorée, après trente minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre.

Il est préférable de préparer sa navigation avant l'heure de réservation. La durée de réservation ne doit pas intégrer le temps de préparation du vol.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt l'aéro-club par tout moyen à sa disposition.

### **3.5. FORMALITÉS AVANT ET APRÈS VOL**

Avant de se voir confier un aéronef, il peut être exigé d'un pilote qu'il présente son carnet de vol et les documents réglementaires.

Le temps de vol à payer est décompté de la manière suivante :

- La durée du vol est comptabilisée du départ parking à l'arrivée au parking. Il est souhaitable de bien se préparer avant de démarrer le moteur, afin d'éviter de le faire tourner au sol trop longtemps ce qui est un vecteur d'usure prématurée de celui-ci. (Surchauffe, aspiration de poussière, projection de cailloux).
- Les essais moteurs s'effectuent aux points d'attente sur les aires bétonnées.

Les vols à l'étranger seront systématiquement décomptés au tarif heure de vol commun carburant compris (En cas d'avitaillement en escale, l'essence sera déduite du montant dû au tarif pratiqué sur l'aérodrome d'escale et sur présentation d'une pièce justificative).

Le pilote est tenu de remettre l'aéronef à disposition de l'aéroclub à la date et heure prévues au moment de la réservation, sauf cas de force majeure (problèmes météo, santé, défaillance mécanique...).

Après chaque vol, tout pilote doit :

- Procéder à un avitaillement s'il reste moins du quart des réservoirs,
- **Abriter l'aéronef ou l'amarrer sauf s'il s'est assuré qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit.**
- Procéder au nettoyage de l'aéronef (intérieur et extérieur) à l'aide du Kit de nettoyage et de l'aspirateur mis à disposition dans le hangar.
- Signaler tout incident matériel, panne ou anomalie selon la procédure dite de « CRM » décrite à l'annexe 6.

Pour tout vol amenant l'appareil à quitter l'aérodrome de rattachement, et à séjourner sur une autre plate-forme, 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 après réception des factures correspondantes,
- 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.

## 4. ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols découverte, vols d'initiation, vols en relation avec la protection des personnes et des biens, vols dans le cadre d'une convention signée par l'association, vols « BIA », etc.), les pilotes nominativement désignés par le président après vérification de la pleine possession des qualités, entraînement et qualifications requises.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

Les « vols partagés » peuvent être pratiqués sous la seule responsabilité des pilotes qui devront prendre la précaution de délivrer une carte « amis de l'aéroclub » à leurs passagers qui devront signer le document indiquant les modalités du vol partagé.

La pratique du coavionnage (type Wingly) ne pourra se faire sans l'autorisation du président.

## 5. PILOTES BASÉS

Les pilotes avion et ULM basés dans des hangars dépendant de l'aérodrome Marcillac-Estuaire ont vocation à utiliser les installations dans le respect des règles établies par l'aéroclub qui gère la plate-forme par délégation de la commune de Val de Livenne.

Une participation financière leur sera demandée sous la forme d'une prise de carte annuelle de membre bienfaiteur qui leur permettra de faire partie de l'association dans les conditions prévues par les statuts.

## 6. PROCÉDURE DISCIPLINAIRE

En application de l'article 5 des statuts, il est convenu que :

Le membre passible d'une sanction, ou "défendeur", doit être mis à même avant que ladite sanction soit prononcée, de présenter sa défense tant devant une commission de discipline dit « organe instructeur », que devant le Conseil d'Administration dit « organe de jugement ».

La commission de discipline de l'aéroclub Marcillac Estuaire est composée de 5 membres, tous appartenant à l'aéroclub mais n'appartenant pas au Conseil d'Administration. Ils sont nommés chaque année par l'Assemblée Générale Ordinaire, pour la période allant jusqu'à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire.

Cette commission ne peut être saisie que pour les problèmes de discipline interne de l'Aéroclub.

Dans cette perspective, ledit défendeur sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à sa dernière adresse connue et, si elle est différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la FFA lors de sa dernière prise de licence fédérale.

La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.

La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

- Être expédiée au moins quinze jours calendaires avant la date prévue pour la comparution du défendeur,
- Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- Comporter la mention des faits précis qui lui sont reprochés et celle de la sanction envisagée (choix parmi ces sanctions : avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive).

Le défendeur est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre. L'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation. Il devra pouvoir en prendre connaissance en un lieu qui lui sera précisé dans ladite convocation.

Le défendeur devra se présenter personnellement devant la commission de discipline et devant le Conseil d'Administration. A défaut la commission de discipline et le Conseil d'Administration pourront statuer sans procédure contradictoire. Le défendeur pourra présenter lui-même sa défense, et se faire assister par une personne de son choix lors de la comparution devant la commission de discipline (le cas échéant, le défendeur est tenu de faire savoir à l'association et ce, dans les meilleurs délais l'identité de la personne chargée de l'assister).

La sanction est prononcée par décision motivée du Conseil d'Administration sur avis de la commission de discipline après avoir entendu le défendeur.

Elle est notifiée par écrit (par lettre en recommandée avec accusé de réception) au défendeur. Elle est sans appel.

Le président,

Christian PERRET

Aéroclub MARCILLAC-ESTUAIRE

Aérodrome

33860 MARCILLAC

Tél : 05 57 32 40 50

# ANNEXES AU RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'AÉROCLUB « MARCILLAC-ESTUAIRE »

-0-0-0-0-0-0-0-0-

## **ANNEXE 1 : Tarif des cotisations**

La cotisation annuelle de membre de l'aéroclub est fixée à :

- 180 € pour les pilotes ou élèves pilotes membres actifs de plus de 21 ans
- 60 € pour les pilotes ou élèves pilotes membres actifs de moins de 21 ans ou étudiants et les BIA.
- 120 € pour les membres actifs non pilotes
- 120 € pour les membres bienfaiteurs
- Conformément au rescrit fiscal établi par les services fiscaux, pour tous les membres il est possible **de faire un don à l'association** qui sera défiscalisé à hauteur de 66% de la somme versée.

## **ANNEXE 2 : Tarif des heures de vol pour les pilotes membres actifs.**

Les heures de vol décomptées à la minute près sont facturées au prix de :

- 125 € de l'heure SOLO sur CESSNA 152 « RA » pour les pilotes de moins de 21 ans
- 135 € de l'heure SOLO sur CESSNA 152 « RA » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 145 € de l'heure D.C sur CESSNA 152 « RA » pour les pilotes de moins de 21 ans
- 155 € de l'heure D.C sur CESSNA 152 « RA » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 150 € de l'heure SOLO sur PIPER PA 28 « EG » pour les pilotes de moins de 21 ans
- 160 € de l'heure SOLO sur PIPER PA 28 « EG » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 170 € de l'heure D.C sur PIPER PA 28 « EG » pour les pilotes de moins de 21 ans
- 180 € de l'heure D.C sur PIPER PA 28 « EG » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 140 € de l'heure SOLO sur WASSMER 52 « DB » pour les pilotes de moins de 21 ans
- 150 € de l'heure SOLO sur WASSMER 52 « DB » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 160 € de l'heure D.C sur WASSMER 52 « DB » pour les pilotes de moins de 21 ans
- 170 € de l'heure D.C sur WASSMER 52 « DB » pour les pilotes de plus de 21 ans
- Les Vols découvertes, vols partagés ou vols de coavionnage seront effectués au tarif de 180 € l'heure de vol, sur "EG ou DB" quel que soit le nombre de passagers.

## **ANNEXE 3 : Liste des instructeurs**

Après consultation du Conseil d'Administration, ont été recrutés comme pilotes instructeurs par le président :

- Monsieur Hervé CLARINVAL (FI-FE) → Responsable pédagogique DTO
- Monsieur Jean-Philippe GÉRARD (FI)
- Monsieur Philippe ESTOURNET (FI)
- Monsieur Jacques CALVAIRAC (FI)
- Monsieur Tristan FARBOS (FI restreint)

#### **ANNEXE 4 : Responsables et intervenants techniques**

Après consultation du Conseil d'Administration, a été engagé comme responsable technique et chargé de la maintenance des aéronefs du club :

- Messieurs Pierre-Emmanuel BAUDRY et Michel GARGOULAUD mécaniciens aéronautiques indépendants agréés part 66, qui interviennent sous la responsabilité du Président de l'aéroclub et sous le contrôle des experts de la société AIGNAV (responsable Mr Samuel D'EU) à qui le suivi de navigabilité des aéronefs de l'aéroclub a été confié.

#### **ANNEXE 5 : Forfait applicable en cas de pénalité**

En application de l'article 3.3.2 du règlement intérieur, un forfait correspondant à 30 minutes de vol sera facturé en cas de vol réservé, non annulé et non effectué sans cause valable.

#### **ANNEXE 6 : Comptes Rendus Matériels (incidents, pannes ou anomalies)**

Tout incident, panne ou anomalie de fonctionnement constatés sur un avion et mettant en jeu la sécurité doit faire l'objet d'un « CRM » (compte rendu matériel) dans le classeur prévu à cet effet et disponible au club dans la "salle opérations". Le numéro de CRM est reporté sur le carnet de route de l'avion.

#### **ANNEXE 7 : Organigramme des différents responsables dans l'école de pilotage sous statut D.T.O.**

- DR (Dirigeant Responsable) → Christian PERRET
- RP (Responsable Pédagogique) → Hervé CLARINVAL
- Responsable BIA (intégré à l'école) → Marie Christine ROY-CONTANCIN
- CSP (Correspondant sécurité prévention) → Hugo RAMBEAU