



---

# **AÉRO-CLUB D'ORLÉANS LOIRET**

## **Colonel Jean Demozay**

### **(ACOL)**

Siège social Maison des Associations – 46 ter rue Ste Catherine – 45000 ORLÉANS

Terrain  
ORLÉANS – SAINT DENIS DE L'HÔTEL  
Tél : 02.38.59.18.34  
e-mail : [acol@aeroclub-orleans.fr](mailto:acol@aeroclub-orleans.fr)  
Internet : [www.aeroclub-orleans.fr](http://www.aeroclub-orleans.fr)

Affiliation FFA : N°129 / 0404507009  
Affiliation FFPLUM : N°45/13  
DTO : 0130

Adresse postale  
ACOL  
Aéroport  
45550 SAINT DENIS DE L'HÔTEL

# **RÈGLEMENT**

# **INTÉRIEUR**



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

### Table des matières

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	3
1.1 APPLICATION.....	3
1.2 ESPRIT ASSOCIATIF.....	3
1.3 OBLIGATIONS GÉNÉRALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES.....	3
2. DU PERSONNEL.....	4
2.1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	4
2.2 DES RESPONSABLES D'ACTIVITÉ.....	5
2.3 DU RESPONSABLE PÉDAGOGIQUE.....	5
2.4 DES INSTRUCTEURS.....	5
2.5 RESPONSABLE ET ÉQUIPE MAINTENANCE.....	5
2.6 LE SECRÉTARIAT ET ACCUEIL.....	6
3. DES PILOTES.....	6
3.1 PARTICIPANTS.....	6
3.2 ENTRAÎNEMENT DES PILOTES.....	6
3.3 RÉSERVATIONS.....	7
3.3.1 MINIMUM D'HEURES.....	7
3.3.2 ANNULATION DES RÉSERVATIONS.....	8
3.3.3 RETARD AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE.....	8
3.4 FORMALITÉS AVANT ET APRÈS LE VOL.....	8
4. LES ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES.....	9
5. VOLS À PARTAGE DE FRAIS ÉLARGI OU NON.....	9
5.1 DISPOSITIONS COMMUNES.....	9
5.2 VOLS À PARTAGE DE FRAIS.....	9
5.3 VOLS À PARTAGE DE FRAIS ÉLARGI.....	9
6. PROCÉDURES DISCIPLINAIRES.....	10
7. RGPD – Règlement Général sur la Protection des Données.....	10
8. COMMISSIONS.....	11
8.1 COMMISSION « Formation et école de pilotage ».....	11
8.2 COMMISSION « BIA » (Brevet d'Initiation Aéronautique).....	11
8.3 COMMISSION « Sécurité-Prévention » (CoSP).....	11
8.4 COMMISSION « Voyages ».....	11
8.5 COMMISSION « Vol de Nuit ».....	12
8.6 COMMISSION « Communication ».....	12
8.7 COMMISSION « Animation ».....	12
8.8 COMMISSION « Entretien des infrastructures ».....	12



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

---

# 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

## 1.1 APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions 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, disponible au secrétariat, consultable sur le site de l'aéro-club ([www.aeroclub-orleans.fr](http://www.aeroclub-orleans.fr)) et mis à leur disposition sur simple demande.

Dès lors, les dits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit, une telle méconnaissance étant irréfragablement présumée leur être imputable.

Les différents tarifs sont fixés par le Conseil d'Administration et sont affichés dans l'aéro-club.

## 1.2 ESPRIT ASSOCIATIF

Le club 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.

Chacun doit se sentir concerné par la vie du Club, participer au développement et à la réussite de son activité.

Chaque adhérent devra donner au moins l'équivalent d'une journée par an de son temps pour participer aux tâches collectives.

Son adhésion permet à chaque membre de l'Aéro-Club de disposer d'un très important capital en installations, en moyens et en matériel volant. Il se doit de contribuer au meilleur fonctionnement de l'association, d'utiliser au mieux et de ménager au maximum le matériel.

Chaque membre du Club, à jour de sa cotisation, peut exprimer son avis. En cours d'exercice, il peut saisir le Président de toute question, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un membre du Conseil d'Administration. Après examen, le Conseil d'Administration pourra demander à l'entendre au cours d'une de ses réunions.

En contrepartie, chacun est tenu de se conformer aux décisions prises.

## 1.3 OBLIGATIONS GÉNÉRALES 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 diligence et non des obligations de résultats.

Dès lors, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants, préposés ou responsables 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.



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

---

Chaque membre s'engage à ne pas porter préjudice à l'association et à ses membres par un comportement inapproprié (diffusion d'allégations mensongères, actions de diffamation, ou autres) en utilisant les réseaux sociaux ou tout autre moyen.

L'association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices de responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen et diligence.

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 responsables des dommages commis sur l'aéronef qui leur est confié seront tenus à la réparation du préjudice dans la limite maximale de dix fois le tarif de l'heure de vol pour cet aéronef.

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

- 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 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 alors que le commandant de bord n'a pas respecté les obligations réglementaires,
- dommages subis alors que le commandant de bord n'a pas respecté les conditions d'entraînement prévues à l'Article 3.2,
- dommages subis 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,
- 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.

## 2. DU PERSONNEL

### 2.1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les salariés et les membres bénévoles sont présents pour contribuer au bon fonctionnement du club.



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

---

### 2.2 DES RESPONSABLES D'ACTIVITÉ

L'exploitation opérationnelle de l'ACOL repose sur l'encadrement de référents à un ensemble de fonction. Ces référents sont désignés sur proposition du Conseil d'Administration en séance du Conseil d'Administration (Cf. Statuts de l'ACOL).

### 2.3 DU RESPONSABLE PÉDAGOGIQUE

Sur proposition du Conseil d'Administration, le Président désigne un Responsable Pédagogique (Cf. Statuts et Politique DTO de l'ACOL).

Au quotidien le RP vous renseigne dans le domaine de l'instruction aéronautique, des bonnes pratiques et de la sécurité des vols.

Le Responsable Pédagogique organise le déroulement et assure la sécurité des activités dont il a la charge. Il a autorité sur tous les instructeurs et membres du Club pratiquant cette activité.

### 2.4 DES INSTRUCTEURS

Dans tous les domaines en lien avec les vols, le Responsable Pédagogique encadre et anime l'équipe des instructeurs (Cf. Statuts et Politique DTO de l'ACOL).

Ils sont fondés à prendre toutes mesures temporaires en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que notamment une restriction d'utilisation des aéronefs ou une interdiction de vol.

Pour votre entraînement, votre contrôle périodique et vos compléments de formation, il vous appartient de solliciter l'équipe instructeurs qui se tient à votre disposition pour vous accompagner en toutes circonstances.

Les consignes techniques d'utilisation du matériel volant, les restrictions d'utilisation et plus largement le « manuel des opérations » sont élaborés par l'équipe instructeur. Tous les adhérents doivent s'y conformer.

L'ACOL attire votre attention cependant sur le fait qu'en votre qualité de Commandant de Bord, vous restez responsables des actions que vous entreprenez et que vous gardez toute latitude d'appréciation pour juger de l'opportunité des actions menées.

**Les membres pilotes restent maîtres de leur décision de prendre ou non l'air, à la condition de respecter les restrictions d'utilisation prises par le responsable compétent, de respecter le Règlement Intérieur du Club et la réglementation aérienne en vigueur. Ils deviennent, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.**

**Les pilotes adhèrent à la politique de sécurité de l'ACOL déclinée dans le cadre du DTO.**

### 2.5 RESPONSABLE ET ÉQUIPE MAINTENANCE

L'équipe maintenance est encadrée par son responsable (Cf. Statuts de l'ACOL).

Cette équipe est chargée d'assurer la Gestion de la Navigabilité de la flotte. Elle s'interface entre les pilotes et l'atelier mécanique. Elle est la garante du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation.



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

---

Pour se faire les pilotes doivent se reporter et appliquer les consignes du manuel des opérations.

### 2.6 LE SECRÉTARIAT ET ACCUEIL

Le secrétaire ou le permanent du jour est en charge de la gestion administrative journalière de l'aéro-club, de l'accueil du public ainsi que les travaux spécifiques à l'activité dont il a la responsabilité.

## 3. DES PILOTES

### 3.1 PARTICIPANTS

Seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leurs cotisations.

En application de l'Article 2.4, un Responsable désigné de l'association ou un instructeur peut refuser de confier un appareil à un pilote, il peut lui imposer des conditions restrictives de vol ou 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 et au manuel de vol. Il doit aussi s'assurer que les documents de l'appareil sont à jour.

Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques.

### 3.2 ENTRAÎNEMENT DES PILOTES

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

Les membres du club doivent effectuer périodiquement les vols d'instruction et de contrôle conformément à la réglementation en vigueur.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire au minimum un vol par trimestre et dix heures de vol par an.

Tout pilote n'ayant pas volé depuis plus de 90 jours devra effectuer un vol de contrôle avec un instructeur avant d'entreprendre un nouveau vol.

Tout pilote dispose de la possibilité d'effectuer 10 heures de vol par an en Double-Commande pour du perfectionnement au tarif de l'heure de vol Solo, donc à l'exclusion d'un « lâché machine », de l'heure nécessaire avec un FI dans le cadre de la prorogation et du vol de contrôle évoqué au paragraphe précédent.

#### NOTE AUX PILOTES :

Les pilotes ne simulent pas, sans la présence à bord d'un FI de l'ACOL, de situations nécessitant l'application de procédures anormales ou d'urgence telles que :

- exercice de panne au décollage,



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

---

- exercice de panne en campagne,
- exercice de décrochage,
- prise de terrain en encadrement ou prise de terrain en « U ».

Des autorisations exceptionnelles et explicites pourront être accordées à certains pilotes par un FI de l'ACOL de manière ponctuelle. Dans ce cas, conformément au NCO.OP.180 (règlement européen « AirOps »), la présence de passagers ou d'un chargement à bord est strictement proscrite.

### 3.3 RÉSERVATIONS

Préambule à toute réservation, le compte pilote ne doit pas être débiteur.

Les réservations sont obligatoirement nominatives et enregistrées sur le logiciel de réservation en usage à l'aéroclub.

Le pilote doit impérativement indiquer la destination de son vol et se préoccuper de réserver une plage horaire en correspondance avec son projet et au plus proche des réalités opérationnelles de sorte à libérer au plus tôt l'avion pour les autres membres.

Le pilote doit vérifier si le potentiel restant sur l'avion est compatible avec la durée du vol envisagé.

Afin de faciliter la gestion et le suivi du potentiel des avions, le pilote doit indiquer dans sa réservation le temps de vol estimé.

Le planning de réservation de la flotte est ouvert sur une période glissante limitée à 6 semaines.

Par exception à cette règle, et dans un souci d'afficher par avance ses projets collectifs (sortie voyage, rallye, manifestation interne...), le Conseil d'Administration fera en sorte d'annoncer par avance le blocage d'une ou de machines en amont à cette période de 6 semaines.

#### 3.3.1 MINIMUM D'HEURES

Pour une réservation d'un aéronef à moteur d'une journée et plus, le pilote devra effectuer au minimum trois heures de vol si cette journée est un samedi, un dimanche ou un jour férié et deux heures de vol si cette journée est un autre jour de la semaine. La réservation est de trois jours consécutifs au maximum (hors manifestations sportives ou accord du Conseil d'Administration).

**Si le minimum d'heure défini précédemment n'est pas atteint pendant la durée de la réservation, les heures manquantes seront décomptées au pilote à 50 % du tarif plein de l'heure de l'avion utilisé.**

Réservation sur plusieurs jours : La participation minimum n'est pas applicable le jour du départ, pour les départs après 16 heures et le jour de l'arrivée, pour les retours avant midi.

Réservation d'une journée : Un avion est considéré comme réservé une journée dès lors qu'il est réservé au moins 6 heures consécutives.

Aucune dérogation de quelque nature que ce soit ne sera accordée, la même règle s'appliquant à tous. Seul le cas d'une mauvaise météo justifiée ou d'une panne mécanique pourront justifier l'étude d'une dérogation.



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

---

### 3.3.2 ANNULATION DES RÉSERVATIONS

**Pour toutes réservations (avec ou sans instructeur) non annulées avant le vol, il sera appliqué un forfait de non annulation de 20 % de la valeur du vol réservé.**

**Dans le cas particulier d'une annulation d'un vol avec un instructeur moins de 24 h avant le vol prévu, il sera, en plus, appliqué un forfait d'annulation équivalent au montant de la double-commande pour 1 h de vol.**

### 3.3.3 RETARD AU DÉPART ET À L'ARRIVÉE

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

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, il est demandé au pilote de prévenir aussitôt l'aéro-club et/ou le pilote suivant.

## 3.4 FORMALITÉS AVANT ET APRÈS LE VOL

**Avant chaque vol tout pilote doit :**

- Vérifier l'horamètre avec la valeur indiquée dans le carnet de route. Tout écart devra être signalé, avant la mise en route moteur à un membre du CA ou à un instructeur. À défaut une note manuscrite sera glissée dans la boîte réservée aux paiements. Aucune réclamation ne sera retenue après le vol.

Le temps de vol des aéronefs à moteur est décompté de la manière suivante :

- Durée indiquée par le système informatique sur la base des horamètres de départ et d'arrivée.

**Après chaque vol tout pilote doit :**

- Nettoyer l'avion, extérieurement et intérieurement ainsi que la verrière,
- Abriter l'aéronef dans les hangars (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va l'utiliser dans l'heure qui suit et que l'aéronef ne risque rien pendant ce délai),
- Enregistrer son vol dans le logiciel de réservation utilisé conformément à l'enregistrement manuscrit sur le carnet de route. Chaque arrêt du moteur correspond à un vol enregistré dans le carnet de route et doit être enregistré à l'identique dans le logiciel de réservation utilisé.

**Pour tout voyage il est demandé au pilote :**

- D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais,
- De s'efforcer de payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs,
- De contacter l'aéroclub et l'assistance rapatriement FFA lors d'un voyage interrompu.





## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

### 4. LES ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols de 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, etc.), les pilotes nominativement désignés par le Conseil d'Administration en accord avec les textes réglementaires.

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

### 5. VOLS À PARTAGE DE FRAIS ÉLARGI OU NON

#### 5.1 DISPOSITIONS COMMUNES

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser six. Les coûts directs sont les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes aux vols entrepris.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice et par conséquent, partager de manière équitable les coûts directs du vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires (personnel navigant) inhérentes. Par ailleurs, le non-respect du cadre des vols à partage de frais précité expose directement le pilote à une procédure disciplinaire interne à l'aéroclub. En tout état de cause, le pilote décide seul du Go / No Go du vol et peut le retarder ou l'annuler s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex : météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.

#### 5.2 VOLS À PARTAGE DE FRAIS

Les vols à partage de frais sont des vols réalisés dans le cadre du cercle de connaissances, d'affinité ou de rattachement du pilote licencié fédéral, à savoir : le cercle de famille, des amis, des pilotes de son aéroclub ou des autres licenciés de sa fédération agréée.

#### 5.3 VOLS À PARTAGE DE FRAIS ÉLARGI

Le vol à partage de frais élargi est un vol à partage de frais qui s'étend au-delà du cercle familial, amical. Pour en encadrer le fonctionnement, l'association peut faire appel à un organisme de partage de vol en ligne.

Le cadre possible en aéroclub des vols à partage de frais élargi est précisé comme suit :

- Le pilote est préalablement identifié / listé par l'aéroclub via l'outil en ligne ad hoc de la Fédération agréée dont il est licencié,
- Les conditions à remplir par le pilote pour être autorisé sont les mêmes que celles définies pour les vols de type « vol de découverte »,



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

- Après avoir été identifié, le pilote peut réaliser des vols dont le partage de frais se réalise par l'intermédiaire ou au moyen de site(s) Internet(s) partenaire(s) de la fédération agréée dont il est licencié,
- Dans ce cadre, le pilote identifié pourra réaliser les types de vol définis comme suit : vols touristiques au départ et retour sur LFOZ (sans escale).

## 6. PROCÉDURES DISCIPLINAIRES

En application des statuts, il est convenu que :

Le membre pour lequel une procédure disciplinaire est envisagée doit être mis à même, avant qu'une sanction éventuelle ne 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 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 avant la date prévue pour la comparution du membre,
- Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- Préciser devant quelle instance (Conseil d'Administration ou commission de discipline désignée par le Conseil) elle aura lieu,
- Comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction envisagée.

Le membre à l'encontre duquel la procédure disciplinaire est engagée, est en droit de connaître au moins cinq jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre.

À cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation.

Dans cette même convocation, devra également lui être formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de cinq jours ci-dessus visée en un lieu qui devra lui être précisé.

Le membre à l'encontre duquel la procédure disciplinaire est engagée pourra présenter lui-même sa défense ou se faire assister par une personne de son choix.

Le défendeur devra se présenter personnellement devant le conseil de discipline. À défaut, le conseil de discipline pourra statuer sans procédure contradictoire.

## 7. RGPD – Règlement Général sur la Protection des Données

Conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables, chaque membre bénéficie d'un droit d'accès, de rectification et de suppression de ses données personnelles ou encore de



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

---

limitation de leurs traitements. Cette démarche s'effectue auprès du secrétaire général de l'association, Délégué à la Protection des Données (DPO) à l'adresse de l'aéroclub : [acol@aeroclub-orleans.fr](mailto:acol@aeroclub-orleans.fr).

### 8. COMMISSIONS

Sur proposition du Conseil d'Administration, le Président met en place diverses commissions au sein desquelles il désigne un responsable.

Le responsable de ladite commission rapporte au Président et au Conseil d'Administration.

Les commissions peuvent être permanentes ou provisoires.

Le rôle des commissions permanentes est décrit ci-dessous. Les commissions provisoires traitent de problèmes ponctuels.

#### 8.1 COMMISSION « Formation et école de pilotage »

Le Responsable Pédagogique est responsable de la commission « Formation et école de pilotage ». Il assure les missions qui lui sont dévolues dans le cadre du DTO.

Le RP assure son activité dans le cadre des règles du DTO (Cf. Politique DTO de l'ACOL).

#### 8.2 COMMISSION « BIA » (Brevet d'Initiation Aéronautique)

Dans le cadre de ses activités de formation, l'aéroclub dispense les cours en vue de l'obtention du BIA, en convention avec les établissements scolaires et réalise les vols.

Cette formation est assurée par un ou plusieurs membres encadré(s) par un instructeur ou un pilote titulaire du CAEA (Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique).

Durant leur formation, les élèves sont sous le régime de l'Éducation Nationale et assurés en tant que tels.

Des cours étant dispensés dans les locaux de l'aéroclub en dehors du temps scolaire, il sera demandé aux élèves de prendre la licence/assurance fédérale « Jeunes Ailes » leur assurant ainsi qu'à l'aéroclub, la couverture nécessaire en matière d'assurance.

#### 8.3 COMMISSION « Sécurité-Prévention » (CoSP)

Par son expertise, la Commission Sécurité-Prévention est en charge de promouvoir la sécurité des vols au sein de l'aéroclub (Cf. Politique de sécurité du DTO).

#### 8.4 COMMISSION « Voyages »

La commission « Voyages » a pour mission de promouvoir la pratique des voyages au sein de l'aéroclub. À cette fin, la commission communique à partir des supports disponibles en interne et élabore un calendrier des « sorties club » qu'elle soumet au Conseil d'Administration pour approbation.



ACOL colonel Jean Demozay

## RÈGLEMENT INTÉRIEUR

---

Afin de concilier disponibilité des avions le week-end et participation aux voyages, la semaine sera privilégiée pour l'organisation de ces sorties de plus d'une journée.

### **8.5 COMMISSION « Vol de Nuit »**

Cette commission est chargée de la promotion et de l'organisation des vols de nuit pour les adhérents qui veulent étendre leur qualification ou découvrir le vol nocturne.

### **8.6 COMMISSION « Communication »**

Cette commission, placée sous la responsabilité du Président, est chargée de promouvoir les activités de l'Aéroclub.

Dans ses attributions, elle assure les relations avec les médias, assure la rédaction de la lettre d'information aux adhérents et assure la mise à jour du site internet de l'Aéroclub.

### **8.7 COMMISSION « Animation »**

Cette commission est chargée de l'organisation des événements festifs du club afin de promouvoir et perpétuer l'esprit de convivialité au sein de l'association.

### **8.8 COMMISSION « Entretien des infrastructures »**

La commission « Entretien des infrastructures » est chargée, par délégation du propriétaire des installations, de l'organisation des travaux d'entretien du patrimoine de l'association suivant les besoins recensés par le Conseil d'Administration.

Son responsable fait appel aux volontaires parmi les membres de l'association pour la réalisation des travaux.

L'un des membres de cette commission est chargé de la gestion de la station d'avitaillement (approvisionnement et contrôle).

Règlement établi par le Conseil d'Administration du 3 mars 2007 modifié le 8/04/2012, 28/09/2012, 28/06/2013, 26/04/2014, 16/12/2020 et approuvé par l'Assemblée Générale du 03/07/2021 et modifié le 15/09/2021.

**Dominique CATON**  
Président

**Frédéric PERRIN**  
Secrétaire général