



# PPBS

**ASSOCIATION : Planeurs Paray Bourgogne Sud**

**76 route de l'Aérodrome  
71600 PARAY LE MONIAL**

## RÈGLEMENT INTÉRIEUR & DISCIPLINAIRE

Le présent règlement intérieur a été élaboré en conformité avec les statuts et règlement intérieur de la Fédération Française de Vol en Planeur (F.F.V.P.) en vigueur au 1<sup>er</sup> octobre 2018.

Il permet de compléter les statuts et de préciser le fonctionnement de l'Association.

*Approuvé à l'Assemblée du Comité directeur du 11/12/2020*

### **Préambule**

Le droit associatif Français est basé sur « le droit du contrat » qui implique que, nul n'étant tenu de s'associer, aucune des deux parties ne peut s'imposer à l'autre sans son consentement explicite, et donc que le contrat entre les parties concernées est considéré comme satisfait lorsque les parties en ont accepté l'objet et les termes.

Dès lors, l'Association est libre de refuser tout adhérent qui ne s'engagerait pas à respecter, ou qui ne respecterait pas, les termes du contrat constitué par les statuts, le règlement intérieur et ses annexes.

### Article 1

Le fonctionnement du club PPBS, ci-après défini par le terme « l'Association » est régi par la législation propre aux associations sans but lucratif, par ses statuts, par la réglementation de la circulation aérienne et par les Statuts, Règlements et Recommandations de la Fédération Française de Vol en Planeur.

Indépendamment de cette réglementation, qui s'impose absolument, le respect des règles de sécurité, d'entraide et de courtoisie doit être le souci constant de tout membre du club.

De plus divers aspects de l'organisation et de la vie courante de l'Association sont fixés par le présent règlement intérieur et disciplinaire, et par ses annexes.

### Article 2

Dans le cadre de son objet principal l'Association dispose d'un parc de planeurs adapté à ses objectifs, ses effectifs et ses moyens financiers.

La mise en l'air est effectuée par un avion remorqueur

### Article 3

L'activité de PPBS peut se dérouler chaque jour de l'année. Il suffit pour cela de disposer d'un pilote remorqueur de l'association et du nombre suffisant de membres pour assurer la mise en piste dans de bonnes conditions.

### Article 4

Tout membre actif de l'Association doit être licencié annuel à la FFVP et avoir obligatoirement souscrit une assurance en RC.

Le candidat ne sera reconnu comme membre actif qu'après acceptation par le Comité Directeur (y compris les pilotes de passage) et acquittement des charges diverses (cotisation, licence assurance, ouverture d'un compte vols).

Tout membre actif s'engage à participer à la vie de l'Association en fonction de ses compétences. Cette activité obligatoire peut être liée à la mise en œuvre des moyens de lancement, à la gestion de la piste, à l'entretien et au nettoyage du matériel, des locaux, de l'infrastructure générale ou à la gestion de l'Association.

En cas de non-exécution de ce travail de bénévolat, le Comité directeur de l'Association pourra prendre toutes les dispositions qu'il jugera utiles.

### Article 5

Outre le règlement de sa cotisation annuelle et des frais de fonctionnement tout membre actif doit posséder un compte qui demeure créditeur à tout moment.

Concernant les adhésions et ré-adhésions le Comité directeur appliquera les règles suivantes :

1. Pour les demandeurs n'ayant jamais été précédemment membre d'un club de vol à voile, l'adhésion sera acquise dès présentation de la demande et engagement écrit à respecter les statuts, le règlement intérieur et ses annexes ; contresignée de celui du responsable légal pour les mineurs,

2. Pour les demandeurs ayant été précédemment membre d'un autre club de vol à voile, le Comité directeur, avant toute décision d'adhésion, prendra tout renseignement utile auprès de cette entité précédente, puis l'adhésion sera soumise à l'accord unanime du Comité directeur,
3. Pour les demandeurs ayant déjà été précédemment membre de l'Association mais n'en étant plus membre au cours de l'année précédente, pour quelque motif que ce soit, l'adhésion sera soumise à l'accord unanime du Comité directeur,
4. Pour les demandeurs membres directement sortants de l'Association, si besoin, l'adhésion sera soumise à l'accord unanime du Comité directeur.

Pour ses décisions, le Comité directeur tiendra notamment compte du respect par le membre considéré de ses engagements au regard des statuts, du règlement intérieur et de ses annexes, de la sécurité et des événements survenus dans ce cadre ; et, d'une façon plus générale, de la qualité de l'engagement associatif du membre.

Les adhésions relevant des cas 1 à 3 supra sont provisoires durant une année à l'issue de laquelle le Comité directeur se prononce définitivement.

Seuls les refus relevant du cas 4 supra sont susceptibles d'appel devant l'instance décisionnaire. Pour être recevable cet appel doit être présenté sous deux semaines à réception de l'avis de refus de ré-adhésion.

## **Article 6**

Le fait d'être reconnu comme membre actif implique l'acceptation et le respect dans sa totalité du présent règlement intérieur et de toutes ses éditions ultérieures ainsi que des statuts de l'association.

## **Article 7**

Les membres honoraires portent un titre honorifique sans exercer de fonction. Ils sont invités aux Assemblées Générales mais ne sont ni électeurs ni éligibles.

## **Article 9**

Par principe, pour l'ensemble de ses courriers relatifs au fonctionnement courant, à la gestion des comptes membres et aux convocations aux Assemblées générales (courantes et extraordinaires), l'Association utilisera préférentiellement la voie électronique ; chaque membre devant s'assurer par tout moyen efficace, à sa convenance, de la mise à jour régulière de ses coordonnées d'envoi.

Seules les correspondances relatives aux aspects contentieux ou disciplinaires, concernant un ou des membres en particulier, feront l'objet d'envoi par la poste, en courrier suivi ou en courrier recommandé avec accusé de réception.

## **Article 10**

Outre les engagements stipulés aux statuts, l'Association s'engage à appliquer les recommandations édictées par la FFVP, particulièrement celles relatives à la sécurité des vols.

## **Article 11**

Concernant les vols d'initiation ouverts aux non licenciés l'Association doit se conformer aux conditions fixées par la FFVP. Ces conditions sont disponibles sur le site de la FFVP dans la rubrique "assurances vols d'initiation".

Les pilotes effectuant ces vols d'initiation doivent être en conformité avec la réglementation aérienne et les exigences de l'Assureur fédéral. A ce titre c'est le Président de l'Association qui les

autorise annuellement à pratiquer cette activité et qui, obligatoirement, les déclare auprès de l'Assureur fédéral à l'aide du logiciel fédéral GESASSO. Le retrait de cette autorisation personnelle relève également de la seule compétence du Président.

## ACTIVITÉ - DEMISSION - RADIATION

### Article 12 Activité

#### 1 - Présence active

Conformément à nos statuts, tout membre actif doit participer activement à la vie du club en application des dispositions de l'article 4 précité.

#### 2 - Participation financière :

Outre le règlement de sa cotisation annuelle, tout membre de l'Association doit posséder un compte qui demeure créditeur à tout moment.

Le compte sera crédité de préférence par virement bancaire.

#### 3 - Avant chaque vol, tout pilote doit s'assurer :

- que son compte est suffisamment approvisionné,
  
- de la validation de sa licence (visite médicale à jour), aucun vol ne pouvant être entrepris sans cette condition,
  
- de la tenue à jour de son carnet de vol, ainsi que du carnet de route du planeur,
  
- que le logiciel GESASSO est bien à jour,
  
- pour un vol en double, que le commandant de bord a bien été désigné et qu'il a les qualifications adaptées au type de vol. Pour un vol, il n'y a qu'un seul commandant de bord, celui qui est inscrit comme tel sur la planche et désigné avant la réalisation du vol.
  
- que le vol projeté est réalisable par l'équipage et l'aéronef dans le respect de la réglementation. A cet effet il doit :
  - a) S'assurer que les conditions météorologiques permettent le vol envisagé,
  - b) Définir le type de vol,
  - c) Préparer le vol (cartes aéronautiques, cartes VAC, NOTAM, etc.),
  - d) Vérifier que l'appareil est en situation de vol et libre pour la durée du vol envisagé,
  - e) Consulter le manuel de vol de l'appareil et respecter les consignes qui y sont portées,
  - f) Contacter les différents organismes de contrôle avant de débiter le vol (applications des éventuels protocoles avec les gestionnaires des espaces aériens concernés).
  - g) Effectuer une visite pré-vol suivant les règles enseignées et spécificités de la machine, sans perdre de vue, en particulier, le centrage de l'appareil,  
**Les actions vitales CRIS pour les planeurs doivent évidemment être effectuées avec la plus grande rigueur.**
  
- h) Vérifier et ajuster avec soin son parachute, il est obligatoire pour voler sur les planeurs de l'association. Vérifier (cf. BS) la liberté de mouvement du câble d'ouverture du parachute.
  
- i) Etre convenablement équipé, à savoir :
  - pas de torse nu (la température diminue fortement avec l'altitude),
  - chaussures enveloppantes,
  - bob obligatoire (la casquette est tout à fait inadaptée),
  - lunettes de soleil (à noter, à ce sujet que l'emport d'une deuxième paire est obligatoire, en cas de port de verres correcteurs).
  
- de ne pas négliger son confort, la sécurité et l'agrément du vol étant aussi à ce prix :

- régler parfaitement dossiers et palonniers,
- mettre des coussins éventuellement,
- veiller à l'aisance de vos mouvements,
- pour un long vol, emporter boissons et aliments caloriques, voire système pipi-vol...

Prendre un très grand soin des verrières (c'est un élément très coûteux), ne pas les laisser ouvertes inutilement, les manipuler avec délicatesse (en particulier la fenêtre d'aération), les maintenir propres car un soleil rasant, en particulier, peut se révéler redoutable pour la visibilité.

j) Ne pas être sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiant.

k) Il est strictement interdit de piloter avec un casque (à *musique*) sur les oreilles, que ce soit le planeur ou la voiture de piste.

#### 4 - Pilotes titulaires de la licence SPL :

Il est fermement rappelé qu'aucun membre de l'Association ne peut, à ce titre, effectuer au sein de l'Association un travail aérien rémunéré.

#### 5 - Vol de contrôle :

Tout pilote doit au moment de sa première inscription, et ensuite chaque année en début de saison, effectuer un vol de contrôle avec un instructeur de l'Association. Cette condition est impérative afin de pouvoir utiliser tout aéronef et/ou moyen de lancement de l'Association. Elle s'applique aux membres actifs ainsi qu'aux pilotes de passage.

#### 6 - Autorisation de vol sur les différents types d'aéronefs de l'association :

Le Comité directeur, après consultation du Chef pilote, publie régulièrement la liste des qualifications et compétences glissantes requises pour piloter en qualité de commandant de bord les différents aéronefs de l'Association.

#### 7 - Machines privées :

PPBS autorise l'emploi et le stationnement de machines privées sous réserve de la signature d'une convention de vol et/ou de stationnement (voir barème tarifaire). Le propriétaire doit être licencié annuel à la FFVP et avoir obligatoirement souscrit une assurance en RC. Il doit être membre de PPBS.

Les planeurs devront être équipés d'un Flarm.

### **Article 13 Epreuves et circuits**

Les épreuves de distance sont tentées sur accord du Chef pilote ou du responsable pédagogique ou de l'instructeur présent, le pilote devant être titulaire de l'autorisation de vol sur la campagne. En cas d'entraînement insuffisant, les responsables nommés ci-dessus peuvent suspendre temporairement cette autorisation.

#### **13.1) Départs en circuits**

Ils sont conditionnés par :

- la présence à bord des documents définis par la réglementation en vigueur (licence du pilote, carnet de route à jour, des papiers du planeur, des cartes aéronautiques à jour).
- le fait de pouvoir disposer d'une remorque en état, adaptée au type de la machine, d'un véhicule équipé d'un attelage, prêt à partir, d'une équipe de dépannage en nombre suffisant par rapport à la machine utilisée,
- la connaissance des manœuvres de démontage de son appareil,
- le fait de disposer d'un dispositif pour valider le circuit, le Flarm est suffisant,

Il est fortement recommandé, également, d'emporter à boire, à manger, un vêtement chaud, un téléphone portable, etc...

### **13.2) Atterrissage en campagne**

L'atterrissage en campagne ne saurait être improvisé. Ceci implique qu'il aura été préparé, l'endroit ayant été choisi au plus tard à **500 mètres sol**.

Après l'atterrissage :

- respecter les cultures en particulier en évitant le piétinement,
- si nécessaire, établir un constat amiable avec le propriétaire du champ ( nous sommes assurés pour ce type de dommage ),
- éloigner les curieux,
- laisser le planeur sous garde si l'on doit s'en éloigner afin d'éviter les risques d'endommagement par des curieux ou des animaux,
- prévenir le Club en effectuant un compte-rendu succinct et en précisant avec rigueur la position d'atterrissage et les consignes d'accès. Si possible, laisser un numéro d'appel téléphonique, le téléphone portable étant le plus commode.

### **13.3) Dépannage**

- le dépannage fait partie de l'activité du vol à voile. Il ne saurait être question de laisser un pilote et son planeur dans un champ et aucun membre ne peut se soustraire à un dépannage.
- pour chaque dépannage, un responsable sera nommé. Il prendra en charge le matériel. Toute infraction au code de la route sera à la charge du conducteur. Veiller à l'équipement de la voiture et de la remorque en fonction de la réglementation (papiers, permis E dans certains cas, éclairage, assurances, immatriculation)
- ne pas oublier les accessoires spécifiques au planeur à convoier.
- effectuer un démontage méthodique suivant la fiche de démontage. Ne pas égarer axes, rondelles, goupilles... Attention à ne rien oublier sur les lieux.
- rouler doucement les premiers kilomètres. Vérifier la tenue du matériel (fixations, sanglage, battements de gouvernes...)
- ne pas oublier au retour de remettre en place les divers documents planeur, remorque, attestations diverses.

### **13.4) Remontage**

- Contrôler l'état du planeur
- nettoyer les ferrures, axes divers, les graisser,
- faire contrôler le bon remontage par une tierce personne.

## **Article 14 Infractions, Sanctions**

### **1 - Infractions :**

Tout pilote d'un planeur endommagé ou détruit pourra être tenu pour responsable pécuniairement du dommage au matériel concerné lorsque l'enquête relative à l'événement aura conclu à une infraction au présent règlement, aux règles de la navigation aérienne ou, d'une manière générale, à toute règle de niveau légal ou réglementaire (Code de la route par exemple).

Tout pilote utilisant un planeur sans y être autorisé (par un instructeur ou par le Bureau directeur, selon le cas) sera tenu totalement responsable pécuniairement en cas d'événement quelle que soit la cause de celui-ci.

Dans tous ces cas, il sera alors tenu de payer les frais afférents et pourra être poursuivi en justice à cette fin.

### **2 - Sanctions :**

Même en l'absence d'accident, toute infraction au présent règlement ou aux règles de la circulation aérienne peut (outre les sanctions prises par les autorités officielles) donner lieu aux sanctions suivantes :

Par un instructeur :

- Vol de contrôle par un instructeur.

Par le Comité directeur, sur proposition du Bureau directeur ou d'un instructeur :

- Avertissement,
- Interdiction temporaire de vol, générale ou sur un type d'aéronef,
- Radiation temporaire de la liste des pilotes autorisés à voler comme commandant de bord,
- Exclusion temporaire ou définitive du club.

Le Comité Directeur statue après avoir pris connaissance des explications que le Membre mis en cause est appelé à lui fournir par écrit. S'il le souhaite, le Membre mis en cause peut demander à être entendu par le Comité directeur, éventuellement assisté d'un membre actif de son choix.

## **Article 15**

Les tarifs sont définis pour une année mais restent révisables à tout moment par décision du Comité de Direction. Les pilotes verseront d'avance une provision pour couvrir les frais de vol.

Chaque compte devra impérativement rester créditeur. En cas de difficultés financières, en aviser les membres du bureau qui statueront (autorisation de découvert, suspension temporaire des vols, etc.

Les comptes vols doivent être couverts, même si des bourses sont attendues : celles-ci seront créditées au compte pilote lorsqu'elles seront versées.

Tout membre quittant l'Association pourra demander le remboursement de son compte vol, à l'exclusion de la cotisation d'inscription, des frais de fonctionnement, de la licence assurance et du forfait. Les subventions non utilisées pourront être affectées à d'autres membres de l'Association.

A l'inverse, dans le cas exceptionnel d'un compte débiteur, le remboursement des sommes dues à PPBS sera immédiat. Tout litige sera du domaine des tribunaux compétents.

Les temps pris en référence : durée de vol, durée du remorquage (temps moteur pour l'avion) sont ceux des planches de vol respectives. A chacun de s'assurer, le jour même, de la cohérence des durées transcrites, par exemple au moment du remplissage réglementaire du carnet de route ou du logiciel smart glide. Les temps de vol sont arrondis à 5 mn.

Chaque pilote devra enregistrer ses vols en fin de journée sur le carnet de route du planeur qu'il a utilisé. Le vol dit « en mutuel » ne recouvre que la facturation de ce type de vol. Pour chaque vol, il y a un seul commandant de bord, du début à la fin du vol, et il est identifié sur la planche comme tel. Il est donc le seul à inscrire le vol – en intégralité - sur son carnet de vol.

## **ADMINISTRATION ET FONCTIONNEMENT DE L'ASSOCIATION**

### **Article 19**

Tout membre peut renoncer au bénéfice du remboursement de ses frais de déplacement et obtenir alors de l'Association un "reçu fiscal de bénévolat" lui permettant d'en faire usage auprès de l'administration fiscale, et dans le respect de la réglementation afférente en vigueur.

Dans tous les cas (remboursement ou renonciation contre reçu) le membre en cause doit justifier des frais engagés par la production des pièces comptables nécessaires à la prise en compte.

## Article 20

L'équipe pédagogique, composée en respect des règles fixées dans le cadre réglementaire du DTO, est constituée sous la responsabilité du Président, après avis simple du Comité directeur.

Le Président possède toute compétence pour décider à tout moment du maintien de l'intégration de tout membre au sein de ladite équipe pédagogique. Dans ce cadre il peut notamment prendre toute décision justifiée dans le cadre de la sécurité, de la formation et des vols. En cas de désaccord du membre concerné par une décision du Président, l'appel non suspensif de ce membre ne peut être porté pour avis qu'auprès du Responsable pédagogique des formations (RPF) de la FFVP, du Président de la Commission fédérale Formation et sécurité, ou de l'Autorité aéronautique.

Le Président informe sans délai le Comité directeur des décisions qu'il prend à ce titre.

Sur proposition du Président, le Comité directeur nomme chaque année un Chef pilote à qui il donne des instructions et qui doit lui rendre compte.

Le Chef pilote est responsable de l'activité aérienne, de la discipline générale des vols, de l'utilisation des aéronefs, de l'entraînement des pilotes et de la formation.

Il organise la journée lors du briefing quotidien avec les instructeurs et tous les pilotes concernés, en particulier exposé-météo, possibilités de circuits, piste en service, heure et ordre de décollage. En l'absence du Chef pilote, c'est l'instructeur de service qui s'en charge.

La répartition des planeurs pour les vols de la journée est faite en accord avec l'instructeur et les vélivoles présents au briefing ou au moment de la sortie des machines en privilégiant ceux qui sont inscrits sur Click n'Glide. Pour ceux qui arriveraient plus tard, les appareils sont affectés en fonction de l'ordre d'arrivée, sauf accord entre les pilotes concernés, ou si l'instructeur a exposé en début de journée des contraintes à prendre en compte (cas des notamment des pilotes habitant loin).

En principe, pour les vols en biplace, la priorité est donnée à l'école sur les circuits et les VI.

Pour les vols en monoplace, la priorité est donnée aux circuits et épreuves.

Il s'assure que chaque pilote répond aux conditions d'utilisation des aéronefs affectés et en regard de sa situation de compétences glissantes, et que le vol projeté est réalisable par l'équipage de l'aéronef dans le respect de la réglementation.

A cet effet il dispose de l'outil GESASSO mis à disposition de tous les membres licenciés FFVP qui sont individuellement responsables de sa mise à jour.

En cas d'absence du Chef pilote, le rôle est tenu par l'instructeur du jour ou à défaut par le pilote remorqueur. Dans tous les cas le pilote remorqueur a tout pouvoir de refuser la mise en l'air de l'attelage si les conditions ne lui paraissent pas compatibles avec un vol en sécurité.

Tous les membres de l'équipe pédagogique sont tenus d'utiliser les outils fédéraux afférents aux déclarations, formations, qualifications, validations, etc. des formations et du suivi des pilotes de l'Association.

Si le Chef pilote n'est pas membre du Comité directeur, il peut être invité par le Président à participer en tant que de besoin à ses réunions.

Le Comité directeur nomme chaque année un Responsable technique qui assurera le suivi de navigabilité des aéronefs.



Celui-ci doit posséder les qualifications requises au regard des règles applicables ou des recommandations fédérales. Il organise et supervise l'entretien annuel des aéronefs. A cet effet il dispose des outils fédéraux afférents, qu'il est tenu d'utiliser.

Les pilotes sont tenus de lui faire remonter toute information ou anomalie et dysfonctionnement divers remarqués concernant l'aéronef dont ils ont eu l'usage.

## **Article 21**

Pour l'exercice de leurs droits en Assemblée générale les membres concernés disposent d'une voix calculée selon le barème fédéral en vigueur, et basée sur la catégorie de licence souscrite.

Ils doivent être à jour de leurs obligations fédérales et associatives définies par ailleurs.

Le vote par procuration des membres actifs est possible à l'Assemblée Générale ordinaire. Chaque membre présent-votant ne pouvant toutefois porter qu'une seule procuration.

Pour ce faire, un formulaire est envoyé avec la convocation. Il doit être rempli et signé par les deux membres concernés et sera annexé au compte-rendu de l'Assemblée générale.

Lorsque des circonstances ou des contraintes, notamment administratives ou sanitaires s'imposent nécessaires, l'Assemblée générale peut se tenir à distance sur décision explicite du Comité directeur. Cette organisation est alors assurée à l'aide de dispositifs électroniques :

- permettant la transmission continue et simultanée des exposés et des délibérations,
- garantissant l'intégrité et la qualité des débats,
- assurant l'identification des participants et des échanges,
- permettant des votes sécurisés et confidentiels

Tous les documents soumis à délibération devront avoir été transmis aux participants préalablement à l'Assemblée générale.

Toutes les autres dispositions prévues à l'article cité sont maintenues mais toutefois, celle relative au vote par procuration n'est pas applicable.

## **Article 22 Utilisation des installations**

PPBS met à la disposition de ses membres un certain nombre d'installations sur l'aérodrome, notamment:

- Des hangars abris pour les planeurs, avions, voitures de piste
- Une annexe pour le garage des remorques de planeurs.
- Un Club-house (bureau, salle de réunion et d'information, briefing, bar.)
- Un ensemble cuisine et sanitaires.
- Une chambre prévue pour deux personnes.
- Une aire de camping

Sachant que toute cette infrastructure doit permettre à chacun de disposer d'un maximum de bien-être, tout membre actif a le droit d'utiliser pleinement ces installations et équipements dans le cadre strict des activités de l'Association. Tout autre cas de figure sera soumis à l'approbation du CD.

En dehors des simples règles de savoir-vivre, certaines utilisations sont soumises aux règles suivantes:

- L'utilisation de la cuisine, des sanitaires, est libre sous réserve de maintenir les locaux propres et en ordre après utilisation.
- Le camping et la chambre sont utilisables dans la mesure des places disponibles.

- Le téléphone est à la disposition des membres, dans une limite raisonnable à la condition de paiement immédiat de la communication et d'inscription sur le cahier prévu à cet effet.
- Les outils utilisés dans l'atelier doivent revenir à leur place après utilisation.

Toute perte de clef doit être signalée pour changement éventuel de serrure.

## **Article 23 Consignes de piste**

Il arrive que des planeurs se trouvent immobilisés à la suite d'incidents divers dus principalement à des négligences (mauvaises utilisations, non-respect des consignes élémentaires.)

Ces arrêts, parfois prolongés, privent inmanquablement les pilotes de possibilités de vols et nécessitent parfois des réparations coûteuses ils perturbent également les autres utilisateurs de la piste. L'ensemble de l'Association se trouve ainsi pénalisée. Dans ces conditions, il est donc primordial que chacun prenne conscience de l'effort à apporter dans ce domaine en respectant et faisant respecter les consignes de piste.

### **23.1 Sortie et rentrée des planeurs**

La sortie, comme la rentrée des planeurs est une des phases critiques quant aux risques de détérioration qu'ils peuvent subir par suite de chocs ou maladresses diverses. Il convient donc d'effectuer ces manœuvres avec beaucoup de soin, d'attention et sans précipitation.

Une seule personne doit diriger la manœuvre, les autres exécutent en s'assurant du libre passage. Il ne faut pas hésiter à alerter à voix forte d'un éventuel accrochage. Les ordres « en avant » et « en arrière » font référence au planeur, et non au sens de marche des personnes.

Les housses doivent être rangées à leurs emplacements respectifs, la housse de verrière devant rester dans l'habitacle, car elle servira à protéger l'habitacle si le planeur doit rester exposé au soleil.

Chaque type de planeur dispose de trolley de queue adapté et identifié. Il est impératif d'utiliser ces dispositifs tels qu'ils ont été conçus.

Si malgré toutes ces précautions, un incident se produit, ou simplement si vous constatez une quelconque anomalie sur une machine, que vous en soyez responsable ou non, signalez-le impérativement, le manquement à ce principe pouvant avoir des conséquences graves au niveau de l'état de l'appareil et mettre ainsi en cause la sécurité des pilotes.

Les planeurs que l'on aura prévus de faire voler seront alignés devant les hangars dans l'attente de leur convoyage en piste selon les règles habituelles :

- l'aile haute du planeur doit être dirigée "au vent", les anciennes dispositions  $\frac{3}{4}$  arrière aile basse n'étant plus efficaces sur les planeurs modernes,
- aérofreins sortis,
- trolley de queue retiré,
- suffisamment espacés pour éviter tout risque de choc en cas de rafale de vent,
- ils devront être équipés de leurs parachutes, batteries, etc. .

**Après la totalité des départs, s'assurer qu'aucun objet n'a été oublié devant les hangars.**

### **23.2) Rentrée du matériel**

Les planeurs devront être systématiquement lavés, les parachutes rehoussés, les batteries retirées et mises en charge.

Les planeurs, remorqueur, véhicule de piste seront rangés suivant la disposition affichée en

prenant les mêmes précautions que pour la sortie, les trolleys retirés ou freinés, les housses mises en place. Les portes seront fermées à clé, les lumières éteintes.

### **23.3) Circulation des personnes et des véhicules**

Elle se fera conformément à la réglementation en vigueur (arrêté préfectoral, consignes spécifiques.), en particulier :

- seuls les véhicules de piste sont autorisés à circuler sur la zone d'aérodrome. Ils seront munis d'un gyrophare et équipés de radio VHF.
- aucun véhicule privé ne doit stationner sur la zone.

Pour les personnes extérieures à l'Association, il faudra dans la mesure du possible en assurer l'accompagnement, l'accès de la plate-forme étant en principe interdit au public.

### **23.4) Utilisation des voitures de piste**

Les voitures de piste servent uniquement à tracter les planeurs et à transporter des personnes. Elles ne doivent jamais circuler en dehors de l'aérodrome. La vitesse autorisée est de 30 km/h maximum.

Seuls les membres du Club sont autorisés à conduire ces véhicules. Ils doivent être titulaires du permis de conduire.

Avant le départ en piste, penser à vérifier les niveaux d'eau, d'huile et de carburant.

En aucun cas l'approche d'un planeur ne doit se faire de face, mais parallèlement aux ailes, afin de supprimer les manœuvres risquées.

Pour aller chercher un planeur posé, la circulation se fait d'abord par le taxiway, puis par pénétration de la piste à 90°, en ayant vérifié au préalable l'absence d'aéronef en finale ou en cours de décollage.

Pour remorquer les planeurs au sol, avant tout départ, s'assurer que les verrières sont bien verrouillées, que les trolleys de queue soient bien positionnés, verrouillés, et que la gouverne de profondeur est sécurisée (blocage du manche avant avec la ceinture sur les planeurs bois et toile).

Le convoi se fera à la vitesse d'un homme au pas (env. 5 Km/h), vitres avant ouvertes et pas de musique. Les virages seront effectués suivant de grands rayons, sans faire déraiper les patins de queue ou roues arrière.

Beaucoup de convois seront doubles. Dans ce cas, les ailiers devront tenir l'aile extérieure de leur planeur, et le planeur relié au câble long devra s'écarter d'avantage de l'axe que le câble court.

## **Article 24 Consignes de vol**

### **24.1) Vol avec passager**

Les pilotes qualifiés pour l'emport de passagers, devront, pour exercer cette faculté, avoir effectué au minimum trois vols comme commandant de bord en planeur dans les trois derniers mois et avoir effectué au moins 50h en tant que commandant de bord. Il devra en outre avoir l'accord du chef pilote ou du responsable pédagogique ou un accord collégial des autres instructeurs.

S'il s'agit d'un Vol d'Initiation, le pilote devra en outre être signalé à notre assureur (mini 100 h de vol dont 15 dans l'année précédente). La liste des pilotes habilités est affichée dans la salle des pilotes.

## **24.2) Pilote remorqueur**

Chaque jour volable, le pilote désigné devra assurer le service, au moins le début de l'activité. Après une dizaine de remorqués, il est recommandé d'effectuer le remplacement du pilote.

Le pilote est chargé particulièrement :

- de vérifier les pleins d'huile et d'essence,
- d'effectuer une visite pré-vol complète,
- de vérifier l'état du câble de remorquage en début de journée,
- de remplir la planche des vols remorqués,
- de signaler toute anomalie constatée, qu'il s'agisse du domaine des vols ou d'un aspect mécanique,
- de faire les pleins en fin de journée,
- de nettoyer l'avion avant de le rentrer,
- de remplir le carnet de route en fin de journée.

Sur un plan général, se reporter aux consignes du manuel " guide pratique du pilote remorqueur".

## **24.3) Utilisation générale des appareils**

Le lâcher sur les différents types de planeurs se fait bien entendu en fonction de la compétence acquise par le pilote, sous la responsabilité du chef pilote, consultation du responsable pédagogique, et après prise de connaissance du manuel de vol.

Rappelons qu'un pilote non breveté ne peut voler seul que si l'instructeur est présent et lui a délivré une autorisation de vol solo en local, sauf s'il dispose d'une autorisation de vol sans supervision (PASS) telle que définie dans la réglementation en vigueur.

## **Article 25 Le travail de piste**

Un certain nombre de tâches incombent aux membres présents, afin d'obtenir l'efficacité et surtout la sécurité. Il est donc fondamental que chacun se sente concerné.

### **25.1) Tenue de la planche des vols**

Cette planche des vols constitue un document fondamental pour la gestion du Club et doit donc être remplie avec le plus grand soin. En particulier, ne pas oublier de noter le nom du responsable de piste, les noms des pilotes, immatriculations des appareils, horaires et durées des vols, les acquittements des vols (membres, VI, convoyages, etc...)

Les encaissements doivent être reportés sur la colonne de droite.

Noter également les renseignements particuliers (lâchers, atterrissages hors aérodrome, épreuves, kilomètres sur la campagne, incidents, etc...)

Les temps de remorquage et de vol de l'avion sont enregistrés pour leur part sur des planches spécifiques emportées à bord, et reportés ensuite sur la planche par le remorqueur.

En fin de journée, ne pas omettre de rapporter au bureau les planches planeur et remorqueur. Elles serviront de base au remplissage du logiciel Smart'glide, des carnets de route, carnets de vol et registre des vols de PPBS et seront rangées dans le classeur prévu à cet effet.

Tant que les vols ne sont pas reportés sur ces documents, la planche des vols est le seul document faisant foi juridiquement en cas d'incident ou d'accident.

## **25.2) Aides au sol**

Bon nombre de tâches sont indispensables à la bonne marche de l'activité. Pour cela, il est nécessaire qu'un nombre suffisant de personnes, membres du Club, soit en mesure de répondre à ces obligations, en particulier :

- aide à la mise en piste pour un départ,
- aide à l'installation du pilote (réglage des ceintures, verrière...)
- accrochage du câble (qui n'aura lieu que lorsque l'équipage sera installé à bord)

On ne perdra jamais de vue que l'accrochage du câble n'est pas une manœuvre banale :

Avec les crochets TOST, seul le petit anneau peut être placé, donc, pas de confusion possible, mais il faut veiller à ce que le plan de l'anneau soit horizontal. Un anneau placé de travers peut être à demi coincé par le crochet et donner l'illusion que l'accrochage est correct. Une traction insuffisante pour essai peut donner aussi une fausse impression de sécurité. A la première secousse durant le vol remorqué, ce sera le largage imprévu avec toutes les circonstances graves qui en découleraient.

Pour ce qui est des crochets AERAZUR, prévus pour de gros anneaux, l'erreur consisterait à placer le petit anneau qui, compte tenu de son diamètre inférieur risquerait de rester coincé sur le crochet à la suite des efforts de traction, rendant ainsi le largage impossible.

On devra donc, dans l'ordre :

- vérifier qu'il n'y a pas de nœuds sur le câble et veillez à ce qu'il ne puisse pas s'en produire au moment de la tension,
- vérifier le bon état du câble et des anneaux (usure,...)
- présenter l'anneau au pilote et utiliser toujours les mêmes ordres : « Largué », « Verrouillé ».
- confirmer au pilote que l'accrochage est bon avec le pouce levé.

## **25.3) Tenue de l'aile au décollage**

On tiendra l'aile côté vent en cas de fort vent traversier. L'aile ne sera levée qu'après signal du pilote du planeur :

- si aucun autre aéronef, quel qu'il soit, ne se trouve en courte finale,
  - si le câble est parfaitement tendu,
  - si les aérofreins sont rentrés,
  - si la verrière est bien verrouillée,
  - si aucune anomalie n'est constatée (par exemple éclisse ou trolley non retirés).
- Les ailes seront tenues parfaitement horizontales.

## **25.4) Dégagement des planeurs après atterrissage**

L'atterrissage se fait de préférence sur un côté de la piste, si possible coté hangar pour ne pas avoir à couper la piste lors de l'évacuation.

Il est impératif de dégager immédiatement les planeurs qui viennent de se poser, soit à la main, soit avec un véhicule de piste. Attention à ne pas couper la piste à un autre appareil en configuration de décollage ou d'atterrissage.

La meilleure méthode est de démarrer le véhicule de piste dès que le planeur s'est annoncé en vent arrière. Ceci permettra de ne pas confondre rapidité et précipitation.

## **25.5) Consignes en cas d'arrivée rapide d'un orage**

Le responsable de piste pourra, bien évidemment, ordonner à tout moment l'interruption des vols et la rentrée du matériel en cas d'arrivée d'un orage.

Cependant, la situation peut se révéler très délicate, voire dangereuse si l'on est surpris en piste par une arrivée trop rapide du cumulonimbus et surtout du coup de vent qui lui est à coup sûr associé.

Les planeurs doivent alors être impérativement placés aérofreins ouverts, "aile haute au vent", et surtout amarrés (une caisse contenant des piquets, cordages, ....) Un pilote à bord peut même se révéler utile.

*Les planeurs, par définition voiliers, auraient toutes les chances de se heurter ou de s'envoler si ces consignes n'étaient pas suivies.*

## RESSOURCES

### Article 27

Les ressources de l'Association se composent de tout ce qui est autorisé par ses statuts, par la réglementation générale s'appliquant aux associations régies par la loi du 31 juillet 1901 et par la réglementation fiscale afférente.

## MODIFICATIONS DES STATUTS

### Article 29

Les statuts ne peuvent être modifiés que sur proposition du Comité directeur et après validation de la FFVP à laquelle l'Association est affiliée.

Les propositions de nouveaux statuts seront envoyées par courriel aux membres actifs, et affichées au sein du club, au moins 2 semaines avant l'Assemblée Générale Extraordinaire considérée.

## PROTECTION DES DONNÉES PERSONNELLES

### Article 33

L'Association utilise des données personnelles de ses membres aux fins de sa gestion.

Dans ce cadre elle s'engage à ne pas les communiquer à des tierces personnes ni à des fins commerciales et, dans toute la mesure de ses moyens adaptés, à en assurer la protection la plus rigoureuse possible.

Par ce Règlement intérieur les membres de l'Association sont clairement informés que leurs données nécessaires au suivi de leur activité aéronautique sont régulièrement transmises à la FFVP au moyen des logiciels et applications que celle-ci met à la disposition de ses membres licenciés et de ses entités affiliées, et que l'Association utilise en tant qu'applications fédérales ou tierces (pour sa gestion interne notamment).

Par sa libre adhésion à l'Association chaque membre donne ainsi explicitement son accord à ces transmissions de données qui n'ont d'autre but que de permettre un suivi réglementaire de son activité aéronautique (formation, qualifications, compétences glissantes, autorisations diverses, etc.) et un suivi administratif et comptable de son activité en tant que membre associé.

Le membre considéré ne peut s'y opposer et s'engage à en accepter les termes et transmissions dans les applications concernées, qu'elles soient fédérales ou tierces, dès lors qu'elles sont utilisées par l'Association et dûment portées à sa connaissance à ce titre.

## REGLEMENT INTERIEUR

### Article 34

Le règlement intérieur peut être modifié par le Comité directeur de l'Association. Il est ensuite porté à la connaissance de l'Assemblée Générale ou, en cas de nécessité, diffusé sans délai aux membres par tout moyen adapté.

## SURVEILLANCE

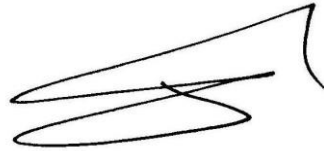
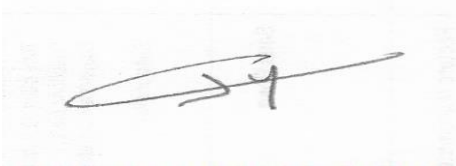
Le présent Règlement intérieur a été approuvé par le Comité directeur le : **11 décembre 2020**.....

**Le(a) Président(e),**

**Le(a) Secrétaire général(e),**

**NOM Prénom : COIFFARD Jean-Yves**

**NOM Prénom : BEAUD Gérard**



Entête de l'Association : **PPBS**

### ENGAGEMENT DU MEMBRE CONCERNÉ :

Je soussigné (NOM, Prénom) .....

Né le : ..... À : .....

#### Déclare explicitement :

- Avoir pris connaissance des Statuts, du Règlement intérieur et de ses annexes de l'Association,
- M'engager à les respecter,
- Donner mon accord sans réserve à toute transmission de mes données personnelles telles que décrites en leur sein,
- Solliciter dans ce cadre librement accepté mon adhésion à l'Association.
- 

Fait et signé à ..... le .....

*Lu et approuvé, Visa*

*Lu et approuvé, Visa du représentant légal pour les mineurs,  
Indiquer alors le Nom, Prénom, Qualité et date de naissance.*