

REGLEMENT D'ORDRE INTERIEUR Centre National de Vol à Voile a.s.b.l.

Version du 26 février 2020 – FINAL

Je suis pilote de planeur au Centre National de Vol à Voile, comme stagiaire, membre, instructeur, examinateur ou cadre.

Je reconnais que l'activité véliplane nécessite le respect de quelques règles communes faisant appel au simple bon sens ou au principe de solidarité. Il y va de la sécurité de notre activité, de l'ordre nécessaire au bon fonctionnement de notre association et de la bonne ambiance qui doit régner entre membres.

Je mettrai la sécurité des activités au-dessus de tout. Je participe activement à sa réalisation en montrant l'exemple et en faisant part à la direction du CNVV de tout commentaire constructif permettant d'améliorer les processus et procédures pour limiter les risques au maximum.

J'ai le devoir de signaler immédiatement tout incident de sécurité au chef de piste, au chef pilote ou à leur remplaçant. Si un danger est imminent, je prendrai moi-même la(les) mesure(s) que j'estime adéquate(s) pour en supprimer la cause ou en empêcher les conséquences, en évitant d'engager ma propre sécurité et celle d'autres personnes.

En signant ce document, je m'engage à respecter les règles ci-dessous, en plus des règles propres aux activités de vol et des dispositions des statuts et du règlement d'ordre intérieur de la Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile a.s.b.l..

Je suis informé qu'en cas d'infraction manifeste à ce règlement, je risque d'être interdit de vol ou d'être exclu temporairement ou définitivement du CNVV a.s.b.l.. L'interdiction de vol (mise à pied - grounding) peut être décidée par un instructeur ou par le chef pilote. L'exclusion est une décision du président ou de l'administrateur délégué du CNVV a.s.b.l..

MAINTIEN EN ETAT DE VALIDITE DES LICENCES

1. Disposant de ma licence LAPL(S) ou de ma SPL, je veille à tout moment :
 - a. à être toujours couvert par un Certificat médical valide de classe correspondant à ma licence ;
 - b. à avoir effectué deux vols en planeur avec instructeur ou un vol avec examinateur dans les 24 derniers mois ;
 - c. à avoir effectué trois vols comme PIC dans les 90 derniers jours pour pouvoir prendre un passager ;
 - d. à avoir effectué 5 hr de vol et 15 vols dont 5 par mode de lancement pour lequel je suis qualifié, dans les 24 derniers mois.

Si je suis pilote TMG, à avoir 12 hr de vol, 12 vols et un vol d'une heure au moins avec FI(S) TMG, sur TMG, dans les 24 derniers mois.

Si je suis pilote d'avion remorqueur, je veillerai à respecter les règles légales de maintien en état de validité de ma licence avion.

SECURITE AU SOL SUR LA PLAINE D'AERODROME

2. Lorsque j'utiliserai un véhicule sur la plaine, les 4 clignoteurs seront activés et je respecterai strictement les règles en vigueur pour la traversée des pistes. Je ne peux traverser les pistes en remorquant un planeur derrière une voiture que si j'en ai l'autorisation de la Tour (par radio ou par téléphone). Lorsqu'une voiture ne remorque rien, elle doit utiliser le ring matérialisé sur l'aérodrome par des balises jaunes. Je sais que je n'ai jamais priorité sur les aéronefs, quelle que soit leur manœuvre au sol ou en l'air (notamment approche, atterrissage et décollage).
3. Si je me déplace à pied sur la piste, j'emprunterai exclusivement le ring délimité par les balises jaunes. Je sais que je n'ai jamais priorité sur les aéronefs, quelle que soit leur manœuvre au sol ou en l'air (notamment approche, atterrissage et décollage).
4. Lorsque je remorque un planeur avec un véhicule, je veillerai à utiliser une corde d'une longueur de 10 mètres au moins. Deux personnes m'aideront à la mise en piste (une seule personne tolérée si le planeur est muni d'un patin de queue). La fenêtre de la voiture restera ouverte pour entendre d'éventuels avertissements. Le lecteur de CD ou le radiocassette sera éteint(e). La bonne vitesse sera celle qui n'oblige pas ceux qui tiennent le planeur à courir.
5. Je n'ai pas le droit de pénétrer dans l'atelier, ni utiliser la voiture de piste sans l'autorisation explicite du chef mécanicien, du chef de piste, du chef pilote ou de leur remplaçant. Pour utiliser la voiture de piste, je dois disposer de mon permis de conduire.
6. La sortie et la rentrée des planeurs aux hangars doit toujours se faire sous surveillance et directives d'un Instructeur. C'est dans ces opérations que la plupart des dégâts à un aéronef sont causés.

SECURITE EN VOL

7. Je veillerai à porter une paire de lunettes avec verres correcteurs si je dois en porter et je n'oublierai pas d'emporter une seconde paire comme m'y oblige la réglementation.
8. ***L'activation du FLARM est obligatoire si l'aéronef en est équipé. Il est interdit de désactiver un FLARM en l'air. Je suis informé que ma position en l'air est visible du sol lorsque mon FLARM est activé.***
9. ***L'usage de la radio est obligatoire, au minimum en écoute sur la fréquence de l'aérodrome. Un planeur volant en local n'est pas autorisé à éteindre sa radio, afin, notamment, de pouvoir entendre les alertes météo ou les changements dans l'espace aérien disponible ou pour pouvoir répondre aux demandes ou injonctions de l'instructeur qui me supervise si je suis stagiaire en vol solo.***
10. La voltige et les passages sont interdits sur les machines du CNVV, car non couverts auprès des assureurs en cas d'accident. Si je suis instructeur, examinateur ou cadre, je veillerai donc à rappeler régulièrement aux stagiaires et pilotes utilisateurs que nos machines ne sont pas couvertes pour ce risque et que les transgresseurs seront personnellement responsables en cas d'accident, ce qui inclut potentiellement une mise à pied, voire une exclusion du CNVV.

OPERATIONS VELIVOLLES

11. S'il est organisé, je participerai au briefing du matin (en principe avant la sortie du matériel). Ce briefing sert à s'informer de la météo, des restrictions d'espace aérien et de plafond local, pour annoncer ses intentions pour la journée, pour répartir les machines et pour recevoir toute autre information que le chef de piste, le chef pilote ou leur remplaçant estiment nécessaires
12. S'il n'y a pas de briefing, je collecterai moi-même l'information en consultant le chef pilote, le secrétariat, les valves d'affichage dans le hall CNVV, la voiture de piste en ce qui concerne le plafond local et espace autorisé ainsi que le service météo. Je ne m'attribuerai une machine qu'avec l'autorisation du chef de piste ou du chef pilote ou de leur remplaçant, et en accord avec les autres utilisateurs.
13. Si je suis stagiaire régulièrement inscrit au CNVV, sous dossier de formation, je ne volerai jamais sans être sous la supervision d'un instructeur. C'est à l'instructeur qui me supervise que je me référerai pour toute question. Je me conformerai strictement à ses directives.
14. Lorsque je souhaite voler, je m'arrange toujours pour participer activement à la sortie des planeurs et à leur rentrée à l'issue des activités. Les activités commencent en principe vers 08h30 ou 09h00 pour tous ceux qui sont inscrits pour un stage. Présence au briefing souhaitée pour les autres.
15. ***Si j'accepte le rôle de Chef de piste, je garderai un contact permanent avec l'agent de service à la Tour de Saint-Hubert et serai prêt à relayer ses injonctions en piste. Je ne suis pas habilité à ordonner un changement de piste, mais je peux conseiller les agents de la Tour à ce sujet. Globalement en charge de la bonne coordination, de la sécurité et de la sérénité en piste, je veillerai notamment au bon ordre pour les décollages, dans la mise en place des planeurs dans les lignes de décollage ou sur les zones de parcage, à la bonne tenue de la planche, à l'accueil et à la prise en charge de visiteurs à la piste. Je serai au courant de l'Emergency Response Plan (ERP – affiché sur la voiture de piste). Le rôle de chef de piste est un rôle d'information et de coordination au sol. Les pilotes et instructeurs restent responsables de la sécurité de leurs manœuvres et de la supervision de leurs élèves. En cas d'incident ou d'accident, je me référerai à la Tour de Saint-Hubert, qui doit coordonner les actions à prendre.***
16. ***En piste, je me conformerai strictement aux directives du Chef pilote et du Chef de piste ou de son remplaçant. Je respecterai leurs directives et veillerai à garder des rapports cordiaux avec eux à tout moment. Lorsque je suis disponible, je leur prêterai spontanément mon assistance pour la bonne marche des activités.***
17. Si, exceptionnellement, il m'arrivait de ne pas pouvoir sortir ou rentrer les planeurs, je ne volerai que si j'en ai reçu l'autorisation explicite du chef pilote ou du chef de piste. Je me présenterai à lui spontanément. Je suis conscient que cette autorisation est une faveur et non un droit que me confèreraient mes excellentes prestations en vol, mon ancienneté au CNVV ou mon nombre d'heures de vol.
18. Je sais que comme commandant de bord disposant de ma licence, je suis tenu de faire la visite pré-vol et de m'assurer que le planeur sur lequel je vole dispose de son certificat de navigabilité, de son assurance et de vérifier son « weight and balance » (poids du passager, ...).

19. Si je vole, je serai en possession, sur la plateforme d'aérodrome, de mon carnet de vol dûment complété, de mon médical en ordre de validité et de ma licence si j'en dispose.
20. Je veillerai à partager le temps d'utilisation de la machine sur laquelle je souhaite voler avec fairplay avec les autres pilotes intéressés. Je suis conscient que les activités d'instruction sont prioritaires et qu'un instructeur peut monopoliser une machine à cette fin, sauf le dimanche.
- 21. Je veillerai personnellement à ce que tous mes vols soient dûment renseignés sur la planche de vol avant de décoller et à ce que les tickets soient collés. A l'issue d'un vol, je signerai à côté de la ligne correspondant à mon vol après avoir vérifié que la ligne est correctement remplie. Cette signature permet aux responsables en piste de vérifier que tous les planeurs sont bien rentrés sur l'aérodrome en fin de journée et permet de valider les données reprises sur la planche de vol pour éviter tout souci à l'encodage qui suivra.**
22. Je suis parfaitement conscient que mon ancienneté et mon nombre d'heures de vol ne me donnent aucune prérogative ou priorité. Ce statut me confère le droit et le devoir de montrer l'exemple aux plus jeunes et aux moins expérimentés, dans le respect de l'autre et des convenances.
23. Si j'utilise un planeur pour un vol découverte, je me conformerai à la durée maximale prévue (entre 30 et 45 minutes). Toute prolongation de vol devra être explicitement autorisée par le chef de piste, le chef pilote ou leur remplaçant (par radio ou avant le vol). Si je n'ai pas de radio, j'atterrirai après 45min maximum sauf si convenu autrement au moment du départ.
24. Étant en attente en piste pour voler ou après avoir volé, je me rendrai utile d'initiative en aidant les autres pilotes à la manœuvre des planeurs lors des mises en piste, décollages et atterrissages ou en tenant la planche. Je me conformerai aux directives du Chef de piste et des instructeurs.
25. Lorsque j'ai utilisé un planeur ou un avion, je le nettoierai toujours à l'issue des vols avant de le rentrer au hangar et je veillerai à en retirer les parachutes, batteries, coussins et compléments de poids. Si le planeur est muni de housses, je les replacerai et les fixerai sur la machine. Je sais que les housses ont comme seule et unique destination de protéger les planeurs. Si j'ai la charge, comme instructeur, d'un groupe de stagiaires, je les formerai au sol également et veillerai à ce que leur travail soit exécuté correctement.

OCCUPATION DES LOCAUX DU CNVV

26. J'utilise une chambre au Chalet au Blériot après avoir réservé ma place et payé la quote-part prévue au secrétariat. Je libère ma chambre le jour suivant dans la matinée si je ne l'utilise plus. Les chambres du CNVV ne sont pas mixtes.
27. La cuisine est en principe réservée aux instructeurs et aux pilotes remorqueurs, sauf si une activité particulière y justifie la présence d'autres personnes.

BOISSONS ALCOOLISEES ET SUBSTANCES ILLICITES

28. Je suis informé qu'il est interdit aux stagiaires du CNVV de détenir des boissons alcoolisées, drogues ou autres produits illicites dans l'enceinte de l'aérodrome, y compris dans les véhicules stationnés dans cette enceinte. L'alcool et les drogues sont incompatibles avec les exigences en

matière de sport aérien. Des contrôles aléatoires (alcooltest notamment) seront pratiqués en cours de saison. En cas de contrôle positif, la sanction pourra aller jusqu'au renvoi définitif et immédiat, sans remboursement des frais d'inscription. Le taux d'alcoolémie zéro est exigé.

29. Je déclare avoir été informé que l'utilisation de substances et de moyens de dopage est strictement interdite. Je suis informé que je peux trouver les détails en matière de dopage dans les statuts de la Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile a.s.b.l. J'accepte d'en appliquer les modalités. J'accepte notamment de me soumettre aux contrôles antidopage organisés par la Communauté française. En application de la loi, il est interdit à tout sportif de se refuser et de s'opposer aux inspections ou à la prise d'échantillons lors d'un contrôle antidopage. Je suis informé que je suis prié d'appliquer le décret de la Communauté française du 20 octobre 2011, modifié par le décret du 19 mars 2015, relatif à la lutte contre le dopage. J'accepte le règlement de procédure de la Commission Interfédérale Disciplinaire en matière de Dopage (CIDD) a.s.b.l., instance disciplinaire en matière de violation des règles antidopage.

MINEURS D'AGE

30. Les mineurs d'âge ne peuvent pas quitter l'enceinte de l'aérodrome sans l'autorisation des parents ou du/de la secrétaire du CNVV. Les personnes majeures ont le devoir de respecter les mineurs, par leur comportement et leur exemple.

AMBIANCE

31. Je participe activement au maintien de la bonne ambiance sur le site. A ce titre, je m'abstiens de toute forme de critique déplacée en public. Si j'ai un souci, un reproche, une frustration à faire valoir, j'en ferai part, avec la réserve et la pondération qui s'imposent, au chef pilote, au chef de piste, à mon instructeur ou à tout membre de l'organisation.

32. Toute proposition d'amélioration est la bienvenue. Si j'ai des suggestions constructives à faire valoir, j'en ferai part directement au chef pilote ou au chef de piste ou au secrétariat. Je peux aussi envoyer une lettre au conseil d'administration du CNVV ou établir un rapport écrit anonyme (Voluntary Report Form) à déposer dans la boîte aux lettres située à l'entrée de la salle de briefing du CNVV.

33. Si par malheur, un conflit en piste devait toutefois survenir, il sera arbitré par le chef pilote ou le chef de piste. Le CNVV se fera un point d'honneur d'y donner suite.

34. Je m'engage à faire preuve de respect vis-à-vis de toute personne. A ce titre, je m'interdis tout commentaire ou toute remarque à caractère sexiste, racial ou xénophobe.

Pour tout point absent du présent règlement, il faudra tenir compte de l'avis des membres du Conseil d'administration et en particulier de celui de l'Administrateur-délégué. En cas de conflit, le Président ou l'Administrateur délégué sont compétents pour trancher.

Je certifie avoir pris connaissance de ce règlement d'ordre intérieur et y adhérer pleinement.

Nom :

Date :

Prénom :

Signature :