



RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Le présent règlement intérieur, adopté par le Comité de Direction du 06 janvier 2012 complète les statuts de l'association conformément à son article 16, annule et remplace le précédent règlement en date du 7 juillet 2006.

Article 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

L'association s'étant donné pour but de faciliter et de rendre accessible au plus grand nombre la pratique des sports aériens en appliquant des tarifs attractifs, il importe que chaque membre actif coopère dans un esprit d'équipe au bon fonctionnement du club, cela en fonction de ses capacités professionnelles, intellectuelles ou manuelles.

Il s'agit de faire appel à l'esprit d'équipe, de coopération et de responsabilité, dans l'esprit de la loi du 01/07/1901 sur le contrat d'association.

Le présent règlement intérieur est applicable à tous les membres actifs de l'association et leur est opposable. Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui leur est distribué au moment de leur inscription, qui peut être consulté en ligne sur le site de l'aéro club et mis à leur disposition sur simple demande. Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit.

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 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.

Article 2 : LES MEMBRES

2-1 : Membres actifs

Pour être membre actif de l'association il faut en avoir fait la demande sur imprimé spécifique et

- s'acquitter d'une cotisation annuelle dont le montant est fixé en assemblée générale,
- adhérer à la Fédération Française Aéronautique et en acquitter annuellement les droits d'adhésion.

S'il s'agit d'un mineur, il doit présenter dès la demande d'adhésion une autorisation parentale.

Chaque membre actif doit assister aux réunions pour lesquelles il a été convoqué. S'il se trouve dans l'impossibilité d'y assister, il se fera représenter en donnant un pouvoir spécial écrit à un autre membre de son choix.

Tout membre actif se doit de participer à la propreté et à l'ordre des locaux et du matériel de l'association.

Tout membre actif peut participer au bon fonctionnement du club en assumant une responsabilité et/ou un travail définis selon les besoins exprimés par l'association.

2-2 : Membres sympathisants

Les membres sympathisants s'acquittent d'une cotisation spécifique leur permettant l'accès au club, leur participation aux activités organisées par le club et de voler en tant que passagers avec un pilote du club. Non éligibles ils peuvent être mandatés pour assurer une fonction particulière.

2-3 : Cotisations

Les cotisations club et FFA sont payables en début d'année et dues pour l'année civile entière. En cas d'inscription après le 1^{er} octobre, les cotisations sont valables pour l'année civile qui suit.

Le montant de la cotisation club est fixé par l'assemblée générale ordinaire. Le montant de la cotisation fédérale est fixé par la FFA.

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, d'exclusion, ou de décès d'un membre.

Article 3 : LE PERSONNEL

Le personnel à statut salarié ou bénévole prenant part au fonctionnement de l'aéro-club comprend :

- le président et les membres du bureau
- le chef pilote
- les instructeurs
- le responsable technique
- le chargé d'exploitation
- les adhérents mandatés pour assurer une fonction particulière

Leurs attributions sont définies par le présent règlement intérieur complété par un organigramme fonctionnel et des fiches d'attributions personnalisées établies par le président si nécessaire.

Si l'un des trois postes ci-dessus (chef-pilote, responsable technique, chargé d'exploitation) n'est pas pourvu, le président décidera de la répartition des attributions correspondantes entre les membres du bureau ou entre les autres membres de l'association.

3-1 : le président et les membres du bureau

Leurs attributions générales sont définies par les statuts. Le président peut leur adjoindre des attributions particulières nécessaires au bon fonctionnement du club.

Outre les dispositions statutaires le président

- recrute et licencie le personnel salarié après avis du comité directeur,
- établit les contrats de travail,
- fixe les traitements et indemnités,
- fixe les horaires,

et dans un cadre plus général organise la vie et le fonctionnement du club.

3-2 : le chef pilote

En cas de pluralité de pilotes instructeurs, un chef pilote est désigné dont le titre et les prérogatives sont définies de façons contractuelles. La désignation du Chef pilote est de la responsabilité du Président.

Le chef pilote est le responsable pédagogique et à ce titre responsable de l'école de formation. Il a pour mission principale la formation des pilotes stagiaires en cours d'instruction ainsi que le perfectionnement des pilotes brevetés qui le demandent. Il peut se voir attribuer des missions annexes liées au fonctionnement et à la vie du club.

Il a une totale autonomie, dans le cadre de la réglementation applicable, dans l'élaboration des méthodes pédagogiques et des programmes d'instruction.

Il coordonne au sein de l'association l'activité instruction avec tout autre pilote instructeur, cela dans un esprit de collaboration réciproque.

Il a autorité sur les élèves pilotes et les pilotes pour ce qui concerne leur pratique du pilotage au sein du club et peut prendre à leur égard les mesures conservatoires relatives à leur activité aéronautique qui devront être validées par le président.

Il rend compte au président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.

Il est fondé 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 qui devront être validées par le président.

Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés au chef pilote et 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 prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

3-3 : les instructeurs

Pour exercer au sein du club un instructeur doit y avoir été préalablement habilité par le Président.

Ils sont placés sous l'autorité du chef pilote dont ils reçoivent les consignes techniques pour l'assister dans ses fonctions

3-4 : le responsable technique

Le responsable technique est chargé du suivi de la navigabilité des aéronefs. Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

3-5 : le chargé d'exploitation

Le chargé d'exploitation a en charge la gestion administrative journalière de l'aéro-club.

3-6 : les adhérents mandatés pour assumer une fonction particulière

Ils sont désignés par le président

Article 4 : CONSIGNES

Ces consignes ont pour but de rappeler les règles essentielles de sécurité, individuelles et collectives, ainsi que les responsabilités des pilotes utilisant les avions de l'aéroclub.

4-1 : Consignes générales

Les membres de l'association sont responsables des dommages qu'ils peuvent causer aux tiers et aux matériels et installations de l'association, par suite d'une faute personnelle et exclusive dans l'utilisation des moyens que le club met à leur disposition. En cas de manquement, ils en supporteront les conséquences disciplinaires et financières prévues à l'article 9/5.

Les membres de l'association sont responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié. Ils pourront être tenus de participer pour partie ou en totalité à la réparation du préjudice de ce fait dans la limite du montant de la franchise laissée à la charge de l'aéroclub par le contrat d'assurance "corps" de l'aéronef, dans les cas énoncés ci-dessous, le Comité de Direction étant souverain pour décider de l'application de ces dispositions :

- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou causé à leur instigation,
- dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage ou l'atterrissage d'un terrain qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure,
- dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure,
- dommage subi lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord,
- dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise d'un état alcoolique ou de drogues, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

Tout pilote breveté est responsable de la validité de sa licence et de son aptitude médicale et doit lui-même en assurer la prorogation ou le renouvellement en temps utile et en justifier.

A cette fin, il doit fournir au club copie des documents réglementaires attestant de leur validité et ne pourra utiliser les avions de l'association que dans la limite des privilèges et restrictions associés à ces documents.

Il devra en outre être titulaire de la carte de membre actif pour l'année considérée, ainsi que de la licence de la Fédération Française Aéronautique.

Les premiers pilotes arrivant pour voler sont responsables de l'ouverture des locaux et des hangars ; les derniers à quitter le site devront rentrer les avions dans les hangars, s'assurer de l'état du matériel et fermer les installations.

Les pilotes sont tenus de conserver un niveau de connaissances théoriques, et une pratique des vols, au moins comparables à ce qui est exigé pour l'obtention de la licence de pilote privé. Il leur appartient par ailleurs de s'assurer qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent notamment pour l'export de passagers.

Dans un souci de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire au minimum un vol par mois et douze heures de vol par an. S'ils ne se considèrent pas en état de maîtriser le pilotage de l'avion qui leur est confié, ils doivent par eux-mêmes solliciter un vol de contrôle afin de ne pas mettre le patrimoine de l'association et la vie de tiers en danger. Dans ce but, l'instructeur peut, à leur demande, assurer un programme de perfectionnement.

Tout pilote désireux d'utiliser un avion de l'association s'assurera qu'il est bien disponible et en état de vol.

Pour tout vol, chaque pilote doit avant son départ :

- s'assurer de sa disponibilité tant technique qu'administrative
- vérifier sur le carnet de route l'état de l'avion afin de s'assurer que celui-ci peut voler, sachant que toute anomalie signalée risquant d'influer sur le vol doit faire l'objet d'une Autorisation Pour Remise en Service (APRS) délivrée par le responsable technique ou le chef pilote, l'attention des pilotes devant être portée sur les butées calendaires et les potentiels des visites techniques figurant sur les fiches annexées à chaque carnet,
- s'assurer qu'il détient les documents de vol réglementaires de l'appareil,
- s'assurer qu'il détient ses documents de vol personnels,
- détenir toutes les informations aéronautiques nécessaires à l'accomplissement du vol envisagé : météo, NOTAM, SUPAIP, liste non limitative,
- détenir la documentation aéronautique nécessaire au vol : cartes NAV, cartes VAC, liste non limitative,
- s'assurer que le vol envisagé répond bien aux exigences réglementaires de chargement et d'emport de carburant,
- s'assurer qu'il a bien enregistré sa réservation sur le logiciel de réservation et mentionné son lieu de destination pour tout vol autre que local.

En vol comme au sol,

Il effectuera toutes les manœuvres nécessaires pour assurer la sécurité du vol, des passagers, du personnel au sol, conformément aux règles de la circulation aérienne et au manuel de l'appareil.

A son retour, il doit :

- enregistrer son vol dans le logiciel de gestion et veiller à la saisie des terrains d'escale en cas de « touchés » ou « complets » et à la saisie des compléments en carburant et ingrédients.
- remplir le carnet de route de l'avion conformément aux indications fournies par le logiciel après validation de la saisie.
- enregistrer son paiement et s'assurer que son compte n'est pas déficitaire.

Il est responsable de la tenue de son carnet de vol personnel.

Si une anomalie est constatée, en vol comme au sol, ou s'il se produit un incident quelle qu'en soit la nature (atterrissage dur, sortie de piste, accrochage, etc...), il devra le signaler au président et/ou au chef pilote, à défaut à tout autre pilote instructeur ou à l'un des membres du bureau,

Tout pilote est fondé à prendre temporairement les mesures conservatoires qu'il estime nécessaires à la sauvegarde des biens et des personnes en particulier par la mise en indisponibilité d'un appareil en attendant qu'il soit statué sur cette décision provisoire par une personne compétente.

4-2 : Consignes particulières

Lâché avion

Tout pilote devra être préalablement lâché sur le type d'avion qu'il veut utiliser au sein du club par le chef pilote ou un instructeur habilité à exercer au sein du club.

Reprise après interruption d'activité aéronautique

En cas d'interruption d'activité aéronautique pendant une durée d'au moins trois mois consécutifs, les pilotes doivent en informer le chef pilote ou un instructeur habilité à exercer au sein du club qui décidera de la nécessité ou non d'un vol de contrôle sur l'avion concerné.

Vols en direction des îles

Les vols en direction d'une île nécessiteront pour chaque pilote du club une expérience préalable de vol au-dessus de la mer avec le chef pilote ou un instructeur habilité à exercer au sein du club; ces derniers peuvent toutefois dispenser un pilote de cette disposition si la pratique de l'intéressé présente des garanties suffisantes.

Nouveaux membres

Tout nouveau membre déjà titulaire d'une licence de pilote privé, lors de sa première inscription, devra satisfaire à un test (vol local et/ou vol de navigation) organisé par le Chef pilote ou par un instructeur habilité à exercer au sein du club.

Utilisation des avions

Avant toute utilisation un avion devra faire l'objet d'une réservation sur le logiciel de réservation avec mention du lieu de destination et du temps de vol prévisible.

S'il leur est impossible d'utiliser l'avion au jour et à l'heure retenus, le pilote ou l'instructeur devront le faire savoir en temps utile.

Si un avion n'est toujours pas utilisé une demi-heure après l'heure de réservation, il sera considéré comme à nouveau disponible sauf si l'intéressé a averti de son retard.

Les mises en route à la main d'un appareil feront l'objet d'une attention et d'une vigilance particulière, et ne seront effectuées que par un pilote volontaire.

Afin de minimiser d'éventuelles nuisances possibles, le survol des lieux habités sera évité dans la mesure du possible ; à cet effet, il est impératif que dans le circuit d'aérodrome, le pilote respecte la procédure figurant sur la carte VAC (sens des tours de piste, manœuvres d'entrée et de sortie).

Tout pilote, avant d'utiliser un terrain privé, devra avoir reçu l'autorisation du propriétaire et en justifier si nécessaire.

Lors des escales, le pilote assurera la sécurité au sol de son appareil (arrimage, garage) ; s'il survient un incident mécanique ou toute autre anomalie, il fera en sorte par tout moyen approprié de sécuriser l'avion ainsi que ses passagers.

Si une immobilisation prolongée est à envisager pour réparation, il en informera dans les meilleurs délais, soit le président de l'aéroclub, soit tout autre membre du bureau.

Pour partir en navigation, la préparation du vol doit obligatoirement prendre en compte une réserve minimale d'essence à l'atterrissage de 45 minutes.

Si pour une raison impérieuse (panne, conditions météo, raison personnelle, etc.), l'avion ne peut être ramené à Ancenis dans le délai prévu, le pilote devra en informer le club. Sauf dans le cas de panne technique, il lui appartiendra de récupérer ou faire récupérer l'appareil à ses frais au plus tôt et dès que la situation le permettra.

Il est rappelé que tous les membres actifs licenciés FFA bénéficient dans l'assurance individuelle accident de base de « l'assistance interruption du vol » qui comporte le rapatriement des personnes en cas de mauvaise météo, de panne, de maladie, d'accident ou de décès du pilote, la récupération de l'appareil et le mécanicien spécialisé à disposition. Il est vivement conseillé à chacun de se référer au document de base consultable sur le site de la FFA - guide du pilote – votre licence FFA – assurances.

4-3 : Vols locaux à titre onéreux

Sont désignés sous ce vocable les vols plus communément appelés baptêmes de l'air, vols d'initiation, effectués par des pilotes du club au profit de personnes étrangères à l'association, à titre payant par dérogation au code de l'aviation civile.

Rappel de la réglementation (décret 98-884 du 28/09/1998 extraits) : le vol local à titre onéreux est un vol de moins de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissage, n'impliquant pas de transport entre deux aérodromes et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ. Le pilote est autorisé par le président de l'aéro-club. Il doit être majeur, titulaire d'une licence de pilote professionnel ou d'une licence de pilote privé et dans ce cas totaliser 200 heures de vol au titre de la licence détenue dont 30 heures dans les 12 derniers mois, détenteur d'une visite médicale délivrée depuis moins d'un an, y compris s'agissant des pilotes de moins de 40 ans.

Pilotes autorisés à effectuer des vols locaux à titre onéreux

Les vols locaux à titre onéreux ne pourront être effectués que par des pilotes remplissant les conditions ci-dessus, nommément désignés par le président et figurant sur une liste mise à jour autant de fois que nécessaire.

Baptêmes de l'air

Le baptême de l'air est une promenade aérienne répondant aux critères des vols locaux à titre onéreux et destiné à faire découvrir la troisième dimension et « donner envie de voler ». Il fait l'objet d'un tarif spécifique fonction du nombre de personnes transportées

Vols d'initiation – Vol découverte

Le vol d'initiation ou Vol découverte est un vol répondant aux critères des vols locaux à titre onéreux et destiné à faire découvrir l'avion, ses caractéristiques, son fonctionnement, au sol et en vol et donner envie « de devenir pilote ». Compte tenu de son caractère technique et pédagogique il est en principe effectué par un instructeur répondant aux conditions des pilotes autorisés. S'adressant à une personne il fait l'objet d'un tarif spécifique

Article 5 : EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT

Le pilote de l'appareil devra dans les plus courts délais en informer le président, à défaut une des personnes figurant sur une liste annexée à chaque carnet de route avec les documents règlementaires.

Article 6 : RÈGLEMENT DES HEURES DE VOL

L'association reconnaît le commandant de bord seul responsable du paiement des heures de vol, obligatoirement fait à l'issue de chaque vol ou par une avance provisionnant le « compte pilote ». Les règlements seront effectués de préférence par chèque établi à l'ordre de l'ACPA et mis dans la caisse prévue à cet effet après enregistrement dans le logiciel de gestion par le pilote. Les règlements en espèces (déconseillés) seront obligatoirement remis au président ou au trésorier, en leur absence au chef pilote.

En règle générale et sauf sur dérogation spéciale du Président, dans la mesure où seules les heures de vol sont payantes, si la réservation est faite pour un ou plusieurs jours, l'avion devra effectuer au moins une heure de vol par jour en semaine et deux heures de vol par jour en week-end et jour férié.

Si ce minimum n'est pas atteint, et sauf cas de force majeure (météo, panne ...), les heures de vol manquantes lui seront décomptées à 30 % du tarif horaire.

Les frais d'essence et de réparation réglés par le pilote lors de son voyage seront sur justificatif remboursés par le club; l'huile nécessaire au vol sera emportée au départ d'Ancenis.

Les taxes aéroportuaires sont à la charge du pilote qui s'en acquittera chaque fois que possible à chaque escale. Dans le cas contraire, elles seront portées au débit du compte du pilote dès réception par le club.

Dispositions concernant les vols locaux à titre onéreux

Les vols locaux à titre onéreux ne font pas l'objet de paiement par les pilotes.

Dispositions concernant les vols de convoyage

Les vols de convoyage nécessaires aux besoins de l'aéro-club (maintenance extérieure, achats ou locations, etc.) sont payables par les pilotes à 50 % de leur tarif usuel, sauf décision particulière justifiée du Président.

Article 7 : ASSURANCES

L'aéroclub peut être amené à souscrire pour lui-même et ses membres diverses polices d'assurance dont la consultation est permise à tout moment.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qu'il leur paraîtrait nécessaire pour garantir leur responsabilité, ou encore pour que soient réparés les dommages subis par eux-mêmes ou leurs ayant droits.

Article 8 : PERMANENCE

Les week-ends et jours fériés, pour assurer l'accueil et la permanence téléphonique et remplir certaines tâches nécessaires à la bonne marche du club, il pourra être organisé une permanence dont la composition et la mission seront définies par une note d'organisation particulière. Il sera alors établi un « tour de service » et chaque adhérent sera tenu d'y participer

Article 9 : INFRACTIONS, DISCIPLINE

Tout fait, tout comportement considéré comme fautif par les instances dirigeantes du club, pourra donner lieu contre l'adhérent concerné au prononcé d'une sanction disciplinaire, cela à l'issue d'une procédure spécifique.

Dans cette perspective, l'intéressé sera convoqué à comparaître devant une commission de discipline.

9-1 : Commission de discipline

Celle-ci est composée des six membres du bureau, le président en exercice de l'association conduisant les débats.

Si la procédure engagée concerne un ou plusieurs membres du bureau, le président désigne en remplacement un ou plusieurs membres de l'association pour siéger au sein de la commission de discipline ainsi constituée.

9-2 : Convocation

L'intéressé est convoqué au minimum huit jours avant la date retenue pour sa comparution en commission de discipline, par lettre recommandée avec accusé de réception rappelant la possibilité qu'il a de se faire assister par tout membre actif de l'association, de son choix.

9-3 : Comparution & Débats

Les débats sont publics, ouverts à tout membre actif, sauf huis clos demandé par l'intéressé.

Le président rappelle l'objet de la procédure, ainsi que les faits ayant motivé cette comparution.

L'adhérent concerné est entendu contradictoirement sur les faits lui étant reprochés, de même que le membre actif choisi par lui pour l'assister.

Il est pris note des débats par le secrétaire titulaire, ou par tout autre membre du bureau désigné par le président de l'association, sur un registre spécial.

9-4 : Délibération & Décision

A l'issue des débats, la commission se retire pour délibérer sans délai.

Après le délibéré, l'audience est immédiatement reprise pour qu'il soit donné publiquement lecture de la décision.

9-5 : Sanctions

Toute décision de sanction doit être prise à la majorité absolue des membres composant la commission de discipline, au scrutin secret.

Les sanctions possibles sont : l'avertissement avec ou sans interdiction de vol pour une durée maximale d'un mois, le blâme avec ou sans interdiction de vol pour une durée maximale de trois mois, l'exclusion temporaire de l'association pour une durée maximale de six mois, l'exclusion définitive emportant radiation, la participation financière pour le remboursement de tout ou partie des frais non pris en charge par l'assurance.

9-6 : Notification

Toute sanction prononcée s'accompagne d'une notification à l'intéressé envoyée dans un délai maximum de trois jours suivant sa comparution, par lettre recommandée avec accusé de réception lui rappelant le ou les griefs retenus à son encontre.

9-7 : Voie de recours

Le membre de l'association concerné peut exercer un droit d'appel dans les dix jours suivant la réception de l'avis de sanction, devant l'assemblée générale ordinaire convoquée spécialement à cette fin, dans les meilleurs délais, à l'initiative du président.

L'assemblée générale ordinaire se prononce immédiatement à l'issue de débats publics et contradictoires actés par le secrétaire de l'association, avec les mêmes garanties procédurales pour l'appelant, au scrutin secret et à la majorité absolue des membres présents ou régulièrement représentés (mandat écrit spécial), sans condition particulière de quorum.

L'assemblée générale ordinaire notifie sa décision motivée à l'adhérent par lettre recommandée avec accusé de réception dans les trois jours suivant l'instance d'appel.

Ce règlement intérieur pourra être révisé ultérieurement, suivant les besoins du moment, par décision du comité de direction et faire l'objet de notes d'organisation spécifiques qui seront diffusées selon la procédure prévue article 1 alinéa 3.

Le secrétaire

Le Président

François POUBLANC

Christian BOUYNE