



## Règlement intérieur de Aéro Formation Ventoux (AFV) Février 2025

### ARTICLE 1. DISPOSITIONS GENERALES

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions statutaires de l'association et conformément à la loi du 1er juillet 1901, est applicable à tous les membres de l'association et leur est opposable.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux de l'association 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.

### ARTICLE 2. QUALITE DE MEMBRE

La composition des membres est stipulée dans l'article 5 des statuts de l'association.

#### 2.1 OBLIGATIONS DE L'ASSOCIATION

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens et non des obligations de résultat. Dès lors, la responsabilité de l'association, de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où il serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe, de cause à effet, avec le dommage allégué.

L'association souscrit diverses polices d'assurances et, en particulier, des polices « responsabilité civile aéronef » pour chacun des aéronefs qu'elle exploite ainsi que des polices d'assurance "corps" garantissant les dommages pouvant survenir à l'aéronef.

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

#### 2.2 OBLIGATIONS DES MEMBRES

Par son adhésion, chaque membre de l'association dispose d'un important capital en installations, matériels et aéronefs et doit donc avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les installations et équipements mis à sa disposition. Ceux-ci appartiennent à tous et sont placés sous la responsabilité de chacun. Les règles auxquelles tout membre doit se soumettre sont dictées par trois impératifs : la sécurité, le soin à accorder au matériel et le respect des droits des autres.

Tous les membres doivent donc s'efforcer de constituer une équipe où chacun contribue, dans la mesure de ses capacités, à obtenir le meilleur fonctionnement possible de l'association et à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente. Chaque membre se doit de soigner l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, d'aller au-devant d'eux pour les recevoir avec courtoisie. Il doit coopérer au bon fonctionnement de l'activité y compris la sortie, la mise en œuvre et la rentrée des aéronefs ou le nettoyage des hangars.

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont des obligations de moyens et de diligences.

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 supportés par l'aéronef qui leur est confié ne seront tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans la limite du montant de la franchise laissée à la charge de l'aéroclub par le contrat d'assurance "corps" de l'aéronef.

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

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation,
- Dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissage ou l'amerrissage, d'un terrain ou d'un plan d'eau qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure,
- 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.

### **ARTICLE 3. DONNEES PERSONNELLES**

La collecte des données personnelles contenues dans le bulletin d'adhésion (ou de son renouvellement) est réalisée conformément au règlement n° 2016/679 du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Les données recueillies sont conservées pendant la durée de la licence fédérale du membre et pendant une période minimale de 2 ans à compter du terme de cette dernière, outre des fins statistiques, pour garder son historique notamment de prise de licence et être en mesure de lui apporter des réponses rapides sur cette dernière, ou encore son assurance.

L'aéroclub ne fournit pas les données personnelles des membres à des tiers, à moins qu'il ne soit nécessaire de compléter le service qu'ils ont contracté, notamment auprès des éventuels sous-traitants techniques de l'aéroclub.

Même une fois collectées, les membres de l'aéroclub bénéficient d'un droit d'accès, de rectification, à la limitation du traitement, ou encore à la portabilité de leurs données. Ces derniers peuvent également, pour des motifs légitimes, s'opposer au traitement des données les concernant. Toute demande devra alors être effectuée auprès de l'Aéroclub, en qualité de Responsable du traitement de ces données, à l'adresse électronique et/ou postale de l'aéroclub.

### **ARTICLE 4. AGREMENT DES NOUVEAUX MEMBRES.**

Les personnes désirant adhérer doivent remplir un bulletin d'adhésion et se conformer à l'article 5 des statuts de l'association.

Le conseil d'administration s'assurera que le candidat à l'adhésion s'affilie simultanément à la F.F.A. en prenant une licence décrite dans l'article 8 des statuts de la F.F.A. Le bulletin d'adhésion à la F.F.A. est accessible sur le site internet de la Fédération.



#### **ARTICLE 5. DEMISSION – RADIATION – DECES D’UN MEMBRE**

1. La démission doit être adressée au président du conseil par lettre simple. Elle n’a pas à être motivée par le membre démissionnaire.
2. Comme indiqué à l’article 6 des statuts, la radiation d’un membre peut être prononcée par le conseil, pour motif grave. Sont notamment réputés constituer des motifs graves :
  - une condamnation pénale pour crime et délit ;
  - toute action de nature à porter préjudice, directement ou indirectement, aux activités de l’association ou à sa réputation.

La décision d’exclusion est adoptée par le conseil statuant à la majorité des deux tiers des membres présents après que le membre ait pu prononcer sa défense.

3. En cas de décès d’un membre, les héritiers ou les légataires ne peuvent prétendre à un quelconque maintien dans l’association.

La cotisation versée à l’association est définitivement acquise, même cas en cas de démission, d’exclusion, ou de décès d’un membre en cours d’année.

#### **ARTICLE 6. POUVOIRS ET DECISIONS DU CONSEIL D’ADMINISTRATION**

Dans le cadre de ses pouvoirs statutaires, le conseil d’administration est habilité à : Fixer le montant du droit d’entrée, du fonds de « Prévoyance Casse » et du prix de l’heure de vol des différents appareils du club.

- Engager les frais d’entretien et de réparations du parc d’aéronefs et de façon plus large des actifs du club.
- Décider de réunir une assemblée générale extraordinaire, en cas d’urgence, pour le choix du renouvellement et de toute modification notable du parc aérien et des infrastructures.
- Apporter, si nécessaire, des modifications au présent règlement intérieur qui seront applicables immédiatement, tout en demeurant provisoires jusqu’à la prochaine assemblée générale ordinaire à laquelle elles doivent être soumises pour ratification.
- Prendre les décisions nécessaires pour assurer la sécurité, la pérennité, et la bonne gestion de l’association.
- Assurer la mise en œuvre du budget dans la ligne votée en assemblée générale.

Les décisions du conseil d’administration sont prises à la majorité des présents et représentés.

#### **ARTICLE 7. POUVOIR DU BUREAU DIRECTEUR**

La composition du bureau directeur est stipulée dans l’article 11 des statuts de l’association.

Par délégation du conseil d’administration, le bureau est habilité à prendre en compte les demandes d’adhésion et, en cas de litige, les soumettre au conseil d’administration.

Le bureau assure la gestion courante du club et la mise en œuvre de la politique générale de l’association, politique préconisée par le conseil d’administration.



## ARTICLE 8. ENCADREMENT

L'équipe de l'aéroclub comprend notamment :

- Le représentant du DTO
- le chef-pilote
- le responsable pédagogique
- les instructeurs,
- le correspondant sécurité (si autre que le président)
- le responsable technique (mécanique)

le président fixant les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établissant les contrats de travail éventuels.

Le personnel salarié est recruté et est licencié (plus généralement, dont la rupture du contrat est à l'initiative de l'employeur), selon les lois en vigueur, par le président après avis dûment motivé du bureau directeur.

### 8.1 LE REPRESENTANT DU DTO

Le Représentant du DTO est le Président de l'Aéro-club.

De par son positionnement dans l'association tel que défini par les statuts de l'aéro-club, il est à même d'engager le club vis-à-vis de l'autorité.

Tel que demandé par la réglementation, il sera chargé de :

- Veiller à ce que le DTO et ses activités satisfassent aux exigences applicables, et respectent la déclaration DTO ;
- Élaborer et mettre en œuvre une politique de sécurité garantissant que les activités du DTO sont réalisées en toute sécurité, et veiller à ce que le DTO adhère à cette politique de sécurité et prendre les mesures pour atteindre les objectifs de cette politique de sécurité
- Promouvoir la sécurité au sein du DTO
- Veiller à la disponibilité de ressources suffisantes au sein du DTO afin que les activités visées aux points précédents puissent être réalisées de manière efficace.

### 8.2 LE CHEF-PILOTE

Le chef-pilote est nommé par le CA. Il est le responsable de l'activité aérienne de l'association. En particulier il est responsable de la discipline générale, de l'utilisation réglementaire du matériel aérien, de l'entraînement des pilotes et de leur formation. Il tient à jour un fichier des membres actifs avec leur qualification et leur aptitude au vol.

Il rend compte au président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne, des incidents et des accidents.

Le chef pilote ou les instructeurs sont fondés à prendre toute mesure technique ou disciplinaire (interdiction de vol notamment) propres à préserver la sécurité des vols et du matériel aérien du club. Toutefois les sanctions graves (interdiction de vol prolongée, radiation) ne sont prononcées que par le Conseil d'Administration.

Le chef pilote est au moins titulaire de la licence de pilote privé d'avion (PPL), de la qualification instructeur, et de toutes les qualifications de type et variantes afférentes aux formations qu'il assure. Sans responsable pédagogique, il en assure les fonctions .



### 8.3 RESPONSABLE PEDAGOGIQUE

Le Responsable Pédagogique est nommé par le Conseil d'Administration (CA) pour assurer les missions ci-après :

- Veiller à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences figurant à l'annexe I (partie FCL) et aux programmes de formation du DTO
- Veiller à une bonne intégration de la formation au vol sur un aéronef ou un simulateur et de l'instruction théorique
- Superviser les progrès de chaque stagiaire

Le Responsable Pédagogique est rattaché directement au Représentant du DTO avec lequel il collabore pour le meilleur fonctionnement de la structure. Ses missions :

- Veiller à l'adéquation de la réalisation des formations avec les dispositions définies au sein du DTO
- Veiller à la mise à jour des programmes du DTO
- Veiller à la réalisation satisfaisante des formations en concordance avec les programmes utilisés par le DTO
- Veiller à ce que les formations réalisées par chacun des instructeurs soient conformes aux engagements de la structure DTO
- Veiller à l'harmonisation des pratiques d'instruction entre les différents instructeurs
- Participer à la concertation entre les instructeurs et le CA au sujet de l'admission des élèves pilotes et de leurs répartitions entre les différents instructeurs.
- Planifier, organiser et coordonner les instructeurs et d'encadrer les instructeurs FI restreints
- Contribuer à l'archivage des données tel que prévu par le DTO

Le Responsable Pédagogique alertera le représentant du DTO s'il estime ne pas avoir les moyens de respecter ces engagements.

Le responsable pédagogique peut remplacer le chef pilote si ce dernier n'a pas été nommé par le CA et à ce titre il est au moins titulaire de la licence de pilote privé d'avion (PPL), de la qualification instructeur, et de toutes les qualifications de type et variantes afférentes aux avions de la flotte.

### 8.4 LES INSTRUCTEURS

Les instructeurs sont obligatoirement membres actifs de l'association. Leur activité s'effectue sous le contrôle et sous l'autorité du chef pilote en lien avec le responsable pédagogique.

Les instructeurs sont bénévoles ou exceptionnellement salariés. Ils sont assurés selon les règles fixées par le CA.

Ils dispensent l'enseignement suivant les consignes réglementaires de l'administration, des aménagements propres à l'aéroclub et aux consignes en vigueur sur les aérodromes de Carpentras (LFNH) et d'Avignon Provence (LFMV).

Les instructeurs ont en charge l'entraînement des pilotes, et la formation. Ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.



Ils rendent compte au président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.

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

Cependant les pouvoirs qui leur sont ainsi conférés 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.

## 8.5 CORRESPONDANT PREVENTION ET SECURITE

Le correspondant Prévention sécurité des vols (CPS) peut être un instructeur. Il assume les responsabilités suivantes :

- Gestion des évènements SV (recueil, analyse, tableau de synthèse),
- Animation des actions de sensibilisation et de formation SV,
- Gestion de la documentation SV
- Veille documentaire SV.

Il s'entoure d'une équipe compétente qui constitue, avec le chef pilote et (ou) le responsable pédagogique et un représentant du CA, la commission « sécurité des vols » qu'il anime. Il rend compte directement au président et informe le chef pilote de tout ce qui concerne la sécurité des vols. Il assiste le chef pilote et (ou) le responsable pédagogique pour toutes les décisions relatives à la sécurité des vols : formation, actions correctives, etc... Il assure les relations avec le correspondant SV du Centre Régional Aéronautique (CRA) PACA.

## 8.6 RESPONSABLE TECHNIQUE

Le responsable technique est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation. Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation. Il pourra être aidé par un adjoint.

## 8.7 RESPONSABLE VOLS DECOUVERTE

Il assume la responsabilité et la sécurité des Vols Découverte et vols «PFE» à Partage de Frais Elargi en relation avec le CPS.

Il organise la répartition des vols entre les pilotes.

## ARTICLE 9. CONDITIONS REQUISES POUR UTILISER LES AERONEFS DU CLUB

En application de l'article 8.3, l'association peut soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle.

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

En dehors des instructeurs désignés par le Conseil d'Administration, pour être autorisé à piloter les aéronefs du club, il faut :

- Être membre actif du club et à jour de sa cotisation club et fédérale selon le cas.
- Être titulaire du brevet de pilote valide ou, pour les élèves pilotes, posséder les documents exigés par la législation en vigueur. Si la validité médicale est vivement souhaitable pour les élèves, elle est impérative pour les pilotes ainsi que pour les élèves pour leur lâcher.



- Être en conformité avec les exigences réglementaires de l'autorité de tutelle.
- Avoir piloté en tant que commandant de bord le même type d'aéronef ou de type similaire appartenant au club ou pas, dans les 6 derniers mois.

Pour les instructeurs, seule la réglementation FCL.060 s'applique, sans restriction supplémentaire.

- Avoir l'autorisation du chef pilote ou d'un instructeur de l'aéroclub, accordée aux pilotes entraînés et reconnus aptes, après un vol de contrôle avec le chef pilote ou l'instructeur.

Les mineurs devront présenter l'autorisation écrite de la ou des personnes disposant de l'autorité parentale, avec signature légalisée.

Les pilotes doivent se conformer, en toute circonstance, strictement à la réglementation en vigueur.

#### **ARTICLE 10. SECURITE ET EXECUTION DES VOLS**

La plus grande prudence est recommandée aux pilotes. Sont notamment interdits à tous et partout, avec les aéronefs du club, toute manœuvre de voltige aérienne et tout écart par rapport au strict respect des règles de la circulation aérienne.

En aucun cas la participation des aéronefs de l'association à des rallyes ou épreuves à caractère sportif ne pourra être envisagée sans l'avis du chef pilote et l'accord du conseil d'administration.

Le strict respect du manuel de vol est impératif.

Le matériel étant très onéreux, les pilotes s'appliquent à en réduire l'usure au maximum ; ils respectent les consignes données par le chef pilote ou l'instructeur sur les vitesses de rotation du moteur ; ils se conforment également, du décollage à l'atterrissage, aux prescriptions du chef pilote et du manuel de vol. Ils n'engageront pas la procédure de décollage si une anomalie quelconque est constatée. Il est du devoir de chacun de se conformer aux consignes locales de piste et de vol affichées au club.

Pour des raisons de sécurité, le chef pilote peut décider d'interdire un vol jugé dangereux.

Son jugement est souverain et sans appel.

Après chaque vol, le commandant de bord est tenu de remplir avec la plus grande rigueur et lisibilité le carnet de route de l'aéronef ainsi que d'enregistrer le vol sur le logiciel de réservation, sur la fiche de vol et sur son carnet de vol personnel sur la base des indications de l'horamètre ou du GPS de l'aéronef concerné

#### **ARTICLE 11. RESERVATION DES AERONEFS – VOYAGES**

Les membres utilisent les moyens de réservation mis à leur disposition, en particulier la plateforme de gestion et réservation en ligne si elle est utilisée.

Pour un vol local, tout pilote peut réserver un avion, dès l'instant où celui-ci est disponible.

Il convient de respecter les consignes suivantes :

- Respect des horaires de réservation.
- Avertir et annuler la réservation dès que possible en cas d'empêchement.
- Tout aéronef réservé, dont le pilote ne s'est pas présenté au plus tard un quart d'heure après l'heure de réservation, est à nouveau disponible.
- Les sorties du club sont prioritaires sur tous les vols à caractère privé.



- Dans le cas d'une réservation égale ou supérieure à la journée, en particulier dans le cas d'un voyage, une autorisation du chef pilote ou du président est nécessaire.

Les pilotes qui effectuent un voyage (tout vol éloignant l'appareil de sa base de plus de 150 nautiques ou pour une journée entière ou plus) avec un des aéronefs de l'association rendent compte à l'association, dans les plus brefs délais, de tout incident ou accident, ainsi que de toute modification majeure à leur programme, en particulier si cette modification a pour effet de retarder le retour. S'ils sont amenés à laisser l'aéronef sur un terrain extérieur, ils prennent toutes les mesures nécessaires pour en assurer la sécurité, le gardiennage et le rapatriement dans les délais les plus brefs.

Le commandant de bord est responsable de l'appareil utilisé jusqu'au rapatriement de ce dernier à sa base. Il en est, de plus, financièrement responsable même s'il ne ramène pas lui-même l'aéronef au club.

Il est rappelé que, dans le cadre de son « programme sécurité », la FFA offre une assurance rapatriement gratuite qui impose aux pilotes de faire montre de prudence, en particulier, lorsque la météo est incertaine.

## **ARTICLE 12. VOLS A FRAIS PARTAGES ET CO-AVIONNAGE (PARTAGE DE FRAIS ELARGIS)**

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre de la réglementation en vigueur au moment de son exécution. Les frais supplémentaires tels que taxe aéroportuaire... sont à la charge du commandant de bord responsable de la réservation.

Toute infraction au cadre réglementaire en vigueur expose le pilote commandant de bord aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.

Les vols PFE dits à « partage de frais élargis » ou co-avionnage, au moyen des aéronefs du club, sont autorisés sous certaines conditions :

- Le pilote est préalablement identifié/listé par l'aéroclub via la plateforme SMILE de la Fédération Française Aéronautique dont il est licencié,
- Être majeur et membre de d'Aéro Formation Ventoux depuis au moins un an,
- Remplir les conditions d'expérience pour le transport passagers,
- Posséder un certificat médical valide,
- Être titulaire d'une licence LAPL(A), PPL(A), CPL(A) ou ATPL(A) et justifier d'une expérience totale de 100 heures de vol, dont 20 heures depuis l'obtention de la licence.
- Avoir effectué un vol de contrôle avec un instructeur du club (cela peut être le vol de prorogation),
- Avoir été sensibilisé à l'emport de passagers par un instructeur du club,
- Dans ce cadre, le pilote identifié pourra réaliser les types de vol définis comme suit, sans limitation de durée ni de distance, mais en respectant en toute circonstance la réglementation en vigueur ainsi que les articles 9 à 11 ci-dessus et les conditions particulières associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies :
  - Vols locaux de A à A
  - Excursions de A vers B puis retour vers A
  - Voyages de A vers B





- Les vols distants d'un rayon de plus de 90Nm nécessitent l'approbation d'un instructeur du club,
- 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.
- La liste des aéronefs autorisés est la même que pour les vols découverte.

### ARTICLE 13. ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols de découverte, 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.

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

Le principe de base du Règlement Européen 965/2012 est que tout vol contre rémunération doit être effectué par une entreprise de transport aérien, détenant un certificat de transporteur aérien, avec toutes les contraintes que cela suppose.

Le règlement européen Air-OPS introduit une *dérogation* à cette règle, dans son Article 6 et laisse aux autorités nationales le soin d'en fixer les limites.

L'arrêté interministériel daté du 18 août 2016 en fixe les règles d'application en France.

Il s'agit de vols locaux effectués uniquement :

- En VFR de jour
- De 30 minutes de vol maximum du décollage à l'atterrissage.
- De moins de 40 Km d'éloignement.
- Départ et retour au même endroit sans escale.

Les vols se déroulent sur les sites d'exploitation sur lesquels l'organisme dispense des formations et dispose de moyens humains et matériels en vue de dispenser une formation

Cette activité ne doit pas être prépondérante par rapport aux autres activités de l'A/C, aussi est-elle limitée à **8% du total des Heures de vol** effectuées dans l'année civile (les vols de découverte effectués lors de manifestations aériennes ou de journées portes ouvertes n'étant pas inclus dans ce %).

Les pilotes « vols de découvertes » doivent être autorisés par le conseil d'administration représenté par le Président en exercice et :

- Etre majeurs et membres actif d'Aéro Formation Ventoux
- Etre titulaire d'une licence PPL(A), LAPL(A), CPL(A) ou ATPL(A), ayant une classe SEP en court de validité.
- Pour les titulaires d'une licence de privé (PPL) avion ou d'une licence de pilote d'aéronef léger (LAPL) pour avion justifier d'au moins **200 heures de vol** ( CdB + DC) depuis l'obtention de la licence sur la catégorie d'aéronef sur lequel est effectuée l'opération concernée.

Et

Avoir effectué **25 heures de vol** au cours des 12 mois qui précèdent sur la classe d'aéronef sur lequel est effectué l'opération concernée.



- Doivent avoir effectué 3 décollages et atterrissages dans les 90 jours sur la même classe d'appareil.
- Etre détenteurs d'un certificat d'aptitude médicale en état de validité pour la licence considérée.

La liste des pilotes et des aéronefs, consultable sur Aérogest, sera maintenue à jour et à la disposition de l'autorité.

#### **ARTICLE 14. FONCTIONNEMENT DE L'ECOLE**

Le Responsable Pédagogique a délégué du bureau directeur pour assurer le fonctionnement de l'école. À ce titre, il est chargé d'assurer, pour chaque élève pilote, un déroulement de l'enseignement des diverses disciplines aéronautiques le plus complet possible. Cet enseignement est assuré en coordination avec les autres instructeurs.

Les rendez-vous pédagogiques sont pris conjointement par les élèves et l'instructeur. En cas d'empêchement, l'élève pilote doit avertir le club et l'instructeur impliqué.

Les carnets de vol des élèves sont mis à jour par l'élève sous la supervision de l'instructeur.

Le suivi pédagogique de l'élève est assuré par l'instructeur. Ce dernier se charge de la formalisation du suivi de progression de l'élève.

#### **ARTICLE 15. MANIPULATION ET ENTRETIEN DES AERONEFS CLUB**

Toute manœuvre d'aéronefs dans les hangars doit se faire en respectant toutes les règles d'usage afin de ne provoquer aucun dégât aux bâtiments et aux appareils.

Tous les contacts sont coupés dès le retour au parking, la clé retirée, les aéronefs mis hors service et en mode sécurité.

Les pilotes apportent un soin particulier aux appareils du club dès la prise en charge jusqu'au retour au parking. En fin de vol, le pilote est chargé de signaler toute anomalie constatée et de faire un complément de carburant si nécessaire. Il est souligné l'importance de cet apport en carburant lors du dernier vol de la journée.

Sur l'Océanair ou le DR400 le complément se fera lorsqu'il y aura moins de la moitié des réservoirs avant. D'une manière générale, il ne sera pas mis plus de la moitié du réservoir arrière si cela n'est pas nécessaire pour le vol envisagé.

Les aéronefs sont nettoyés aussi souvent que nécessaire en particulier lors du retour de l'avion dans son hangar. Les pilotes doivent consacrer le temps nécessaire au maintien de la propreté des machines, en particulier, pour l'hélice, les ailes, la verrière et l'intérieur de l'habitacle.

Cette propreté participe activement à la sécurité des vols des appareils.

Seuls les mécaniciens agréés sont autorisés, avec l'accord du président et, pour les avions en CDN sous couvert de l'atelier agréé choisi par le conseil d'administration, à effectuer des travaux d'entretien et de réparation sur les aéronefs du club.



Les avions en CNRA seront également entretenus dans un cadre agréé. Cependant des travaux et actions d'entretiens pourront être réalisées par les personnes autorisées par le conseil d'administration.

#### **ARTICLE 16. GESTION DES PRESTATIONS CLUB**

Par prestations, on entend : heures de vol sur avions du club, heures de double commande en instruction.

Lors du départ du pilote, démission, renvoi disciplinaire ou non renouvellement de cotisation en année N, le membre a jusqu'à la fin de l'année N+1 pour réclamer son solde de tout compte qui lui sera versé. Il est informé qu'au-delà de cette échéance, les sommes seront passées en pertes et profits sur les comptes du club.

#### **PAIEMENT DES PRESTATIONS**

Les tarifs des heures de vol et de l'essence sont affichés par le bureau ou sur le site internet du club.

Le carnet de route est disponible dans les sacs des avions. Il est renseigné après chaque vol sur la base des indications de l'horaire ou du GPS en heure locale et en « Flight Time » (le temps de roulage n'est pas pris en compte).

Aucun vol ne pourra être imputé au « compte club » sans autorisation du bureau.

Le paiement des heures de vol est exigible à minima mensuellement, sans que le solde du compte pilote ne puisse être en deçà d'un montant négatif de 200€.

Dès lors que le compte pilote d'un membre atteint une valeur négative de 100€, une alerte automatique est générée. Si le compte pilote est débiteur d'une somme supérieure ou égale à 200€, l'activité est bloquée jusqu'à régularisation. Les droits d'usage, réservation d'aéronef et ou livraison d'essence, seront réactivés dès que la caution aura été intégralement reconstituée et que le compte pilote redeviendra créditeur.

#### **ARTICLE 17. RESPONSABILITE PECUNIAIRE**

Tout pilote d'un aéronef du club, endommagé ou détruit, sera tenu pécuniairement responsable du matériel endommagé dès lors que l'enquête concernant l'accident conclut à une faute avérée du commandant de bord, à une infraction au présent règlement ou aux règles de la circulation aérienne. Le conseil d'administration, après avoir entendu le commandant de bord responsable, décidera de la répartition éventuelle des charges financières entre le club et le pilote responsable.

Les membres du conseil d'administration ne seront pas tenus pour responsables des accidents qui pourraient survenir aux membres.

Par le fait même de leur adhésion, les membres, pilotes ou non, renoncent à tout recours contre l'association, le chef pilote et les instructeurs, pour les accidents dont ils seraient victimes en tant qu'utilisateurs des appareils.

Il est rappelé qu'en cas d'accident la franchise est à la charge du pilote dans la limite de 1500€ (sauf élèves/pilotes en double commande).

Il est possible de souscrire au club un rachat de franchise dont le montant est fixé à 50€ (les élèves et instructeurs sont dispensés) qui dispense le pilote de payer la franchise en cas d'accident. Le montant de ce rachat sera réévalué annuellement.

#### **ARTICLE 18. PROCEDURES DISCIPLINAIRES**

Une procédure disciplinaire sera engagée à la suite d'un manquement à la sécurité même en l'absence d'accident ou d'incident. Toute infraction (dont celles liées aux articles précédents) au présent règlement



ou aux règles de la circulation aérienne, donnera lieu à l'application de sanctions.

Une interdiction immédiate de vol peut être décidée par le chef pilote, un instructeur, le président ou un membre du bureau directeur. Cette interdiction ne peut être que de courte durée, ou conservatoire, en vue de l'étude de sanctions éventuelles par la commission de discipline qui est composée :

- De deux membres du conseil d'administration, dont un remplira les fonctions de président.
- De deux membres actifs pris dans la liste établie pour l'assemblée générale.
- D'un membre actif désigné par le pilote incriminé.
- Du chef pilote.

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

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

La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

- être expédiée au moins quinze jours calendaires avant la date de comparution du défendeur,
- indiquer explicitement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- comporter la mention des faits précis qui lui sont reprochés et celle de la sanction envisagée (choix parmi ces sanctions par exemple : avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive),
- préciser qu'il peut se faire assister par tout membre de son choix.

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

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

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

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

La décision, conformément à l'article 5 des statuts est sans appel.

Par ailleurs l'exclusion pourra être prononcée pour des motifs graves tels que, notamment :

- Ne pas payer sa cotisation.
- Ne pas payer ses heures de vol.
- Agir de façon notoire contre les intérêts de l'aéroclub.
- Mettre de l'obstruction ou causer un préjudice grave aux intérêts de l'association.



- Tenir des propos diffamatoires en public ou dans des lettres ouvertes visant les membres du club.
- Tenter de semer le désordre et la discorde par des impertinences épistolaires.

Ces sanctions pourront être affichées et/ou transmises aux autorités de tutelle après avis du chef pilote.

#### **ARTICLE 19. INFORMATION, AFFICHAGE, SUGGESTIONS OU RECLAMATIONS**

Les membres sont tenus de consulter les moyens de communication où sont portées à leur connaissance des instructions générales ou particulières ainsi que des nouvelles intéressant la vie du club, que ce soit sur le site web du club, par mailing ou par affichage au club-house.

Nul ne peut se prévaloir du fait qu'il n'a pas été avisé personnellement de toute nouvelle consigne ou instruction, dès l'instant où celle-ci est disponible.

Toute réclamation ou suggestion doit être faite par écrit au président. Elle est examinée lors de la réunion suivante du conseil d'administration, au besoin en présence de l'intéressé. Les comptes rendus sont à la disposition des membres.

#### **ARTICLE 20. MISE EN SERVICE ET APPLICATION DU REGLEMENT INTERIEUR**

L'application du règlement est confiée à toute personne désignée par le bureau.

Son entrée en vigueur est immédiate.

Aucune décision, mesure ou disposition antérieure ne pourra lui être opposée.

Le règlement intérieur est disponible de façon dématérialisée dans l'espace membre du site du club. Il est disponible à la consultation sur le panneau d'affichage du club.

Le présent Règlement intérieur est établi par le conseil d'Administration le 17 février 2025 et approuvé par l'assemblée générale extraordinaire du 05 avril 2025.

*Patrice LAPIERRE*  
(Président)

*Alexis MAYER*  
(Secrétaire)

*Sylvie HATAT*  
(Trésorier)