



REGLEMENT INTERIEUR

TITRE 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Application

Le présent règlement intérieur, disponible dans les locaux de l'aéroclub, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts de l'association, est applicable à tous les membres, pilote avion et ULM, 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 lors de l'inscription.

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

Les différents tarifs hors cotisation annuelle sont fixés par le bureau directeur.

Dans ce document le terme aéronef désigne les avions, les ULM, ainsi que toute autre machine volante.

Article 2 : Esprit associatif, droits et devoirs des membres de l'association

L'association est une réunion de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.

Chaque membre présent sur l'aérodrome se doit de coopérer à l'accueil des visiteurs et des personnes désirant s'inscrire comme nouveaux membres.

Chacun doit également veiller au bon fonctionnement de l'activité de club y compris à la mise en œuvre et à la rentrée des aéronefs dans le hangar.

Article 3 : Obligations générales de l'association et de ses membres

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens et diligence et non des obligations de résultats.

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

Les membres de l'association seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec celle-ci, des conséquences de leur faute avérée résultant du non-respect du présent règlement. Ainsi en cas de non-respect de la réglementation et des consignes particulières de l'association, les membres de l'association seront tenus responsables notamment dans les cas suivants :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou causé à leur instigation.
- Dommage causé 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 causé 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 causé lorsque le commandant de bord pilotant l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques (qualification, habilitation, visite médicale etc) en état de validité, exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord.
- Dommage causé lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévu au certificat de navigabilité (CEN), dans le manuel de vol ou sur le laissez passer, ainsi que dans les cas résultant du non-respect du présent règlement intérieur ou de la réglementation aérienne en vigueur.
- Dommage causé lorsque, au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise de l'alcool, de drogues, ou de médicaments incompatibles avec la pratique du pilotage.
- Non-respect des règles obligatoires d'expérience récente.

Assurances:

L'association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices :

- Responsabilité Civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.
- Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire pour la pratique d'activité aérienne privée.
- Pour les aéronefs privés entreposés dans un hangar de l'Aéroclub :
 - Assurance obligatoire en stationnement dans un hangar : RC – incendie – dégâts des eaux.
 - En option : casse au sol (vol cellule ou moteur)

TITRE 2 - GESTION

Article 4 : Cotisation

Il est rappelé que le paiement de la cotisation annuelle est une condition indispensable pour obtenir la qualité de membre de l'association.

Le montant de la cotisation annuelle est fixé chaque année par le Comité Directeur, sur proposition du Bureau Directeur, au plus tard le 31 décembre pour l'année civile suivante.

La cotisation est valable pour la durée de l'année civile, du 1er janvier au 31 décembre inclus. A titre dérogatoire, les nouveaux membres sollicitant leur première adhésion à l'aéroclub paieront leur cotisation prorata temporis du nombre de mois entier restant jusqu'au 31 décembre de l'année considérée. Pour les membres de moins de 25 ans la cotisation annuelle sera minorée de 20%. Pour les adhérents de moins de 21 ans, titulaires du BIA, la cotisation annuelle sera minorée de 90%. Les instructeurs bénévoles sont exempts de leurs frais de renouvellement de leur qualification ainsi que de la cotisation et/ou de l'assurance FFA, FFPLUM. Les présidents honoraires sont exempts de cotisation.

Le non-paiement de la cotisation entraîne de facto la radiation de l'association. De ce fait nul ne pourra utiliser le matériel de l'association s'il n'a pas au préalable réglé le montant de sa cotisation. Le trésorier et ou le secrétaire sont chargés de l'application de cette règle, la liste des membres à jour de leur cotisation est pour ce faire, en permanence à leur disposition.

Article 5 : Approvisionnement des comptes

Nul membre de l'association ne peut utiliser les matériels et structures mis à sa disposition (aéronefs et équipements au sol) si son compte est débiteur.

La norme est que tout adhérent doit avoir vis à vis de l'association un compte créditeur. Toute personne ne remplissant pas cette condition se verra refuser toute prestation jusqu'à ce qu'elle y ait satisfait. Le trésorier et le président sont chargés de l'application de cette règle. Le secrétariat met en permanence à leur disposition la liste des comptes débiteurs ou insuffisamment approvisionnés.

Article 6 : Gestion de la trésorerie

-6.1 Par délégation du président et du comité directeur, la gestion de la trésorerie de l'association est confiée au trésorier qui l'organise au mieux des intérêts de l'association.

-6.2 Banques :

Afin de faciliter la gestion de l'association, le président peut donner des délégations de signature auprès des banques à tout membre du bureau de son choix ainsi qu'à un des responsables mécaniques ULM.

-6.3 Cautions, aval, garantie d'emprunts :

Les engagements souscrits par l'association en matière de caution, aval et garantie doivent être préalablement autorisés par le comité directeur. Il en est de même des emprunts contractés par l'association.

-6.4 Gestion courante des fonds :

Comme indiqué au paragraphe 6.2 ci-dessus, seuls les membres du bureau et un des responsables mécaniques des ULM peuvent avoir délégation pour signer les chèques ou ordres de virements, utiliser une des cartes de crédits ou accepter des traites sur les comptes de l'association.

Les mouvements de caisse, en espèces, peuvent-être gérés par le président, le trésorier ou à défaut par un membre désigné par le président.

-6.5 Informatique :

L'ordinateur du club est utilisable uniquement par les membres actifs de l'association pour consulter la météo, les NOTAMs, réserver des aéronefs, et rentrer leurs temps de vol. En conséquence, un mot de passe pourra être utilisé pour accéder aux saisies.

TITRE 3 - LE PERSONNEL

Article 7 : Dispositions générales

Le président, en concertation avec le secrétaire et le trésorier, fixe les horaires, les congés, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels.

Le personnel est recruté et licencié selon les lois en vigueur, par le président.

Article 8 : Du Chef pilote et des instructeurs

Le président est le Dirigeant Responsable du FR.ATO.0217 et le Dirigeant Responsable de l'activité des ULM au sens de l'arrêté du 17 février 2025. Le chef pilote est nommé par le président, après consultation des membres du bureau. Il rend compte au président.

Le chef pilote ou le président fixe les consignes techniques et opérationnelles d'utilisation du matériel volant et des installations aéroportuaires, ainsi que les règles particulières d'entraînement et de formation des pilotes.

Les instructeurs, sous son autorité, ont la charge du suivi de l'utilisation des aéronefs, des installations aéroportuaires, de l'entraînement des pilotes et de la formation.

Les instructeurs rendent compte au président (et au chef pilote) de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne de l'association. Les instructeurs sont fondés à prendre toute mesure conservatoire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que, notamment, une restriction d'utilisation des aéronefs ou des pistes ou une interdiction de vol d'un pilote ou d'un aéronef.

Les pouvoirs qui sont conférés au chef pilote et aux instructeurs n'ont pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ni de dégager les pilotes de leur responsabilité de commandant de bord, ceux-ci restant responsables de leur décision de prendre l'air ou non et devenant dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

Article 9 : Du responsable technique

Les responsables techniques des aéronefs (ou, en cas d'empêchement, leurs suppléants) sont chargés de la mécanique et du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation.

Ils décident sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

Article 10 : Du secrétariat

Le secrétaire ou à défaut tout autre membre du bureau assurent la gestion administrative journalière de l'association.

TITRE 4 - LES PILOTES

Article 11 : Participants

En dehors des vols effectués avec ou sous la responsabilité d'un instructeur, seuls sont autorisés à piloter les aéronefs du club les membres licenciés à jour de leur cotisation, de leur assurance fédérale ou autre et ayant leur licence de pilote, ainsi que leur visite médicale en état de validité. L'association peut, soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle, en application de l'article 8 du présent règlement intérieur. Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par le club, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite et il s'engage à l'utiliser conformément à la réglementation aérienne en vigueur, au manuel de vol, et au présent règlement intérieur.

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

Article 12 : Entraînement des pilotes

Les pilotes des aéronefs du club devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent suivant la réglementation en vigueur, notamment pour l'emport de passagers, les pilotes doivent avoir effectué un entraînement minimal de trois décollages et de trois atterrissages sur un avion de même catégorie ou un des ULM au cours des trois derniers mois en qualité de pilote commandant de bord.

Un ré-entraînement peut être prescrit. Dans ce cas, le président (ou le chef pilote), doit être averti par l'instructeur désigné. Pendant cette période, et jusqu'à autorisation effective, aucun vol solo n'est autorisé.

Dans le but d'assurer un minimum de sécurité, il est nécessaire aux pilotes de faire au moins un vol par mois, un minimum de douze heures de vol par an et un entraînement avec un instructeur du club tous les ans.

Article 13 : Réservations

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être financièrement à jour vis-à-vis de l'association. Aucun membre de l'association ne peut réserver un avion s'il ne satisfait pas aux conditions de contrôle définies à l'article 12 ci-dessus.

13.1 Minimum d'heures, indemnités d'immobilisation

Lorsqu'un pilote souhaite conserver un aéronef à sa disposition, il doit effectuer un minimum, par jour de réservation, de deux heures de vol les samedis et dimanches et d'une heure les autres jours. (Par « jour » on entend une durée de réservation supérieure à 6 heures consécutives). Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées à la moitié du tarif horaire plein, à titre d'indemnité d'immobilisation. Les conditions météorologiques et les cas de force majeure empêchant d'atteindre le minimum d'heures de vol exonèrent le pilote du paiement de l'indemnité d'immobilisation.

13.2 Priorité pour les voyages et l'instruction

Le président (ou le chef pilote) se réserve le droit, dans l'intérêt de l'association, d'aménager le planning des réservations. Les personnes concernées par ces aménagements devront en être informées dès que possible.

13.3 Annulation des réservations

Les réservations doivent être annulées dès que possible, et dans tous les cas avec un préavis d'au moins quarante-huit heures. Si cette disposition n'est pas respectée, il pourra être appliqué au pilote un dédommagement « annulation tardive » équivalent à 50% du tarif des heures réservées.

Exception : Les cas de météorologie défavorable ou de force majeure justifiés seront pris en compte. Les mauvaises conditions météorologiques ne dispensent pas d'annuler les réservations.

13.4 Retards au départ et à l'arrivée

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

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt le président ou à défaut un membre du bureau.

Article 14 : Formalités avant et après le vol

14.1 Départ

*Depuis le premier janvier 2019 et au moyen du logiciel de gestion « AEROGEST », le pilote doit obligatoirement :

- Inscrire son vol au départ sur le « Récapitulatif d'activité journalière » prévu à cet effet, et bloquer l'avion sur le système informatique de réservation, si cela n'a pas déjà été fait, indiquer la destination.
- Vérifier que son compte n'est pas débiteur, sinon le mettre à jour.
- S'assurer de la validité de sa licence, de ses qualifications, de son certificat médical et de l'aptitude au vol de l'avion.
- Remplir dans les champs prévus la durée de vol envisagée et la (ou les) destination(s) s'il s'agit de voyage.
- Prendre les papiers de l'avion et vérifier leur validité pour le vol concerné, en particulier que l'assurance est conforme aux règles des pays survolés pour les vols vers l'étranger.
- Respecter les devis de masse maxi au décollage.

*Pour chaque vol en solo, les élèves doivent préalablement avoir l'accord (oral et écrit) de leur instructeur. Il en est de même pour les pilotes titulaires d'un Brevet de Base, pour les destinations non prévues par la réglementation aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique (CAP) par exemple.

*Les instructeurs doivent signifier leur accord, sur les autorisations de vols solo qu'ils remettent à leurs élèves, pour qu'un autre instructeur de l'association en leur absence puisse accorder ces autorisations. Ils devront préciser la période et éventuellement les conditions.

*Aucun pilote ne doit prendre l'air s'il a auparavant consommé des boissons alcoolisées ou des drogues, ou absorbé des médicaments incompatibles avec la pratique du pilotage. Les instructeurs ou les permanents du club sont habilités à empêcher un vol s'ils ont connaissance de tels abus.

*Avant de confier un avion à un pilote, le club peut être amené à lui demander de présenter son carnet de vol.

Carburant :

Au départ, avant chaque vol, chaque pilote doit calculer la quantité de carburant restante dans les réservoirs de son avion. Cela pour déterminer et effectuer sur cette base le complément de carburant nécessaire au vol projeté en tenant compte des nécessités liées au chargement et au centrage de l'avion, et des réserves réglementaires en fonction de la nature du vol projeté. En tout état de cause, tout vol doit prévoir une réserve minimale conforme à la réglementation une fois à destination.

Au retour d'un vol, afin de préserver la liberté du pilote suivant en matière de chargement et centrage, ne pas effectuer de complément de plein de carburant dans le réservoir supplémentaire.

14.2 : Retour

Dans tous les cas, l'aéronef doit être parké à sa place (parkings extérieurs dans la journée, rentré au hangar s'il n'est pas repris, après avoir refait le plein d'essence dans le réservoir principal), les commandes bloquées, frein de parc serré en parking extérieur et desserré à l'intérieur du hangar. La responsabilité du commandant de bord sera engagée en cas de dommages subis par l'aéronef à la suite du non-respect de cette règle.

Il est « poli » de ne pas laisser l'aéronef vide ou presque vide de carburant.

Dans le cas d'emprunt de gilets de sauvetage ou de kits d'amarrage, il pourra être demandé au pilote une caution, restituée au retour du vol si le matériel est rendu en bon état.

Le cache-pitot, les épingles de prises statiques et les casques doivent être remis en place, l'intérieur et l'extérieur de l'aéronef laissé propre, ceintures attachées. Les pilotes emportant un animal dans l'aéronef doivent prévoir de le transporter dans un sac adapté pour des raisons de sécurité, et prévoir également une toile pour préserver les sièges et les moquettes.

Le registre informatisé des vols (ordinateur club) doit être complété.

Il est de la responsabilité de chaque pilote de communiquer systématiquement et sans délais tout événement ou situation rencontrée, permettant d'améliorer la gestion de la sécurité.

Les pannes ou incidents éventuels doivent être immédiatement signalés oralement au mécanicien et au président et notés soit sur le carnet de route ou sur la feuille de vol et sur Aerogest.

Tout défaut d'inscription écrite ne facilite pas la prise en compte des incidents par la chaîne technique et peut entraîner la responsabilité pénale du pilote en cas d'évènement ultérieur.

Il convient donc de laisser une trace écrite claire, synthétique et exhaustive de tout incident survenu en vol ou au sol. C'est la responsabilité du Commandant de Bord.

Le carnet de route de l'aéronef, dont seul le commandant de bord est responsable, doit être rempli (avec le détail des ravitaillements carburant en mentionnant « plein » si tel est le cas, et des incidents techniques graves) et signé par ce dernier, même lorsque ce dernier n'a effectué qu'un « posé décollé » sur un terrain extérieur. Enfin, l'ensemble des documents de l'aéronef et les clés doivent être restitués avant de quitter l'association.

Le paiement du vol doit impérativement être effectué immédiatement en vérifiant son compte qui doit être créditeur ou en effectuant le paiement.

14.3 En voyage

Il est demandé au pilote :

- D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais.
- De payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs chaque fois que possible. Toute facture reçue à l'association sera débitée sur le compte du pilote concerné.
- De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu.

14.4: Paiement

Pour l'ensemble de la flotte, le temps de vol est indiqué par l'horaire. Un temps de chauffe adapté en fonction de la température extérieure sera défacturé pour le paiement et sur le carnet de l'avion. Avitaillement sur terrains extérieurs : les frais d'avitaillement seront remboursés sur facture à défaut de paiement par la carte carburant du club.

14.5 : Modalités de règlement

* Chèque bancaire : en le glissant dans la boîte prévue en ayant pris soin d'indiquer au dos la date du vol, l'immatriculation de l'avion, le nom du pilote.

* Espèces : les espèces doivent être remises dans la boîte prévue à cet effet, après avoir été glissées dans une enveloppe sur laquelle figure la date du vol, l'immatriculation de l'avion, le nom du pilote.

*Virement : Les virements sur le compte de l'aéroclub pourront être effectués d'après les coordonnées bancaires fournies par le trésorier. Dans ce cas l'information écrite devra être remise dans la boîte prévue à cet effet.

Article 15 : Vol découverte.

Avions et ULM : Les vols de découverte sont des vols circulaires de moins de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissage durant lesquels l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ. Les touch-and-go et les vols en patrouille sont interdits.

Seuls sont autorisés à effectuer des vols découvertes les instructeurs de l'aéroclub et les pilotes nominativement désignés par le président et dont la liste figure sur les panneaux d'affichage de l'association.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à cette activité quand de telles conditions ont été définies. Ils doivent, en outre, totaliser plus de 200 heures de vols en avion ou 150 heures de vol en ULM depuis l'obtention du brevet, dont 25 au moins dans les douze derniers mois, avoir fait trois vols dans les derniers 90 jours dont un vol dans les quatre dernières semaines, et – hormis les instructeurs - se présenter à un test en vol annuel avec un instructeur désigné par le président (ou le chef pilote). Ils doivent en outre détenir un certificat médical valide de moins d'un an.

TITRE 5 - ENVIRONNEMENT - SOIN DU MATERIEL-

Article 16 : Respect du voisinage

Les pilotes instructeurs, les pilotes brevetés et les élèves en solo doivent se préoccuper du respect de la tranquillité des riverains de l'aérodrome, notamment le non survol du hameau de « La Bretagne » et de « la Croix Blanche ». Les vols basse altitude sont interdits (réglementation aérienne) et les tours de piste basse altitude uniquement effectués avec un instructeur.

Toute la conduite d'un vol doit être réalisée dans cet esprit, en privilégiant naturellement la sécurité.

Article 17 : Soins du matériel – Discipline

Les aéronefs de l'association étant le bien commun de tous les membres, il est demandé à chacun de ses adhérents d'apporter le plus grand soin quant à leur utilisation, s'agissant en particulier, du chauffage moteur, de l'arrimage, du parking, de la propreté (laisser la cabine propre, nettoyage de l'aéronef après atterrissage piste en herbe, nettoyage pare - brise, bords d'attaque des ailes, jambes de train, carénages de roues)

Pour l'entrée et la sortie des aéronefs du hangar, il est vivement conseillé, chaque fois que cela est possible, de se faire aider afin d'éviter les télescopages. En cas de choc et quelque-soit son importance, il est impératif de déclarer l'événement sans délai au chef pilote, au président et aux mécaniciens.

Les membres de l'aéroclub répondront également de leur négligence ainsi que de la dégradation volontaire ou involontaire des aéronefs ou des installations mises à leur disposition. Le non-respect de ces règles peut entraîner le remboursement des frais occasionnés, l'interdiction temporaire, voire définitive, de vol au sein de l'association ou, sur décision du président (du Chef pilote), un quota d'entraînement obligatoire en double commande, avant de pouvoir réutiliser les aéronefs de l'association.

Pour votre sécurité, il est impératif de laisser chauffer les moteurs après les démarrages à froid. En revanche, par temps chaud, il faut éviter de laisser tourner longtemps les moteurs à l'arrêt, compte tenu du mauvais refroidissement au sol. Il convient également de vérifier que la barre de remorquage n'a pas été laissée sur la jambe de train.

Article 18 : Règles de vie commune

Permanences à l'aéroclub (réservation sur AÉROGEST, accès membres).

Une permanence dans les locaux de l'association est assurée les samedis, dimanches et jours fériés par un membre licencié de l'association. Un calendrier des permanences sera affiché dans les locaux de l'association, il est demandé d'assurer une permanence d'une journée par trimestre au minimum.

En cas d'empêchement pour assurer une permanence, le pilote ou élève pilote devra demander à un autre licencié de le remplacer. Tout empêchement doit être signalé au moins 8 jours à l'avance au secrétariat de l'association.

Il est interdit de fumer dans les hangars, auprès des aéronefs et de la station d'essence. Le clubhouse de l'association est réservé à ses membres et à leurs invités exclusivement.

TITRE 6 - COMMISSION DE DISCIPLINE

Indemnisation applicable en cas de dommages causés aux aéronefs de l'aéroclub.

- Afin d'éviter tout litige avec les membres de l'aéroclub en cas d'incident ou accident, il est prévu une indemnisation applicable en cas de dommages causés à l'aéronef. Le pilote responsable d'un dommage peut être amené à rembourser les frais occasionnés, selon la responsabilité du Commandant de bord, jusqu'à un montant évalué par la commission de discipline.

- S'il y a faute avérée du Commandant de bord, il pourra être exigé le remboursement de la partie du préjudice non prise en charge par l'assurance.

Le non-respect du présent règlement intérieur peut entraîner l'application de sanctions décidées par la commission de discipline.

Le membre passible d'une sanction, ou « défendeur », doit être mis à même, avant que ladite sanction ne soit prononcée, de présenter sa défense devant la commission de discipline.

Article 19 : Désignation et composition de la commission

La commission de discipline comprend au minimum le président, ainsi que trois membres de l'association du comité directeur. Les membres de la commission sont nommés chaque année par le plus proche comité directeur qui suit l'assemblée générale ordinaire, pour la période allant jusqu'au comité directeur le plus proche qui suit l'assemblée générale ordinaire de l'année suivante. Pour pallier la défaillance éventuelle d'un membre de la commission, un suppléant doit être désigné.

Toute plainte ou réclamation doit être adressée au président qui décide des suites à y donner, c'est-à-dire s'il y a lieu de réunir la commission de discipline ou non.

La commission statue sur le non-respect par les membres de l'association de l'esprit et de la lettre du présent règlement intérieur.

Elle est présidée par le président de l'association. La commission peut inviter, en qualité d'expert, toute personne susceptible de l'éclairer, cette dernière n'ayant pas de voix délibérative.

Article 20 : Fonctionnement de la Commission de Discipline

La commission reconnaît à chacun le droit à l'erreur et garantit une décision juste et équitable (ni injustement punitive, ni laxiste). Elle procède à une analyse équitable des responsabilités individuelles dans le cadre des situations en rapport avec la sécurité des vols.

Le défendeur est 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 Fédération Française Aéronautique ou à la Ffplum 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 :

- Etre expédiée au moins quinze jours avant la date prévue pour la comparution du défendeur.
- Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de la dite comparution,
- Comporter la mention des faits qui lui sont reprochés.

Dès réception de la convocation, le défendeur est en droit de consulter 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 la dite convocation.

Le défendeur devra se présenter personnellement devant la commission de discipline. A défaut la commission de discipline pourra statuer sans procédure contradictoire. Le défendeur pourra présenter lui-même sa défense, ou se faire assister par une personne de son choix lors de la comparution devant la commission de discipline.

Dès que le cas a été soumis à la commission, cette dernière est convoquée à la diligence du président qui fait établir un dossier pour chaque membre et le leur fait parvenir avant la séance. Ce dossier contient entre autres, le compte-rendu de l'incident rédigé par son auteur et, si on en dispose, du compte-rendu officiel établi par une autorité compétente.

Après avoir questionné et entendu le défendeur, et les éventuelles personnes qui l'assistent, la commission délibère à huis clos. Cette délibération reste confidentielle et les membres de la commission doivent se considérer comme tenus au secret. La décision est prise à la majorité des membres présents et, s'il y a égalité des voix, celle du président est prépondérante. La commission peut présenter des sanctions telles qu'avertissement, ré-entraînement, suspension provisoire de vol assortie de ré-entraînement, l'exclusion temporaire ou définitive de l'association.

De même, en cas de non-respect de la réglementation par un pilote ayant entraîné un préjudice financier au détriment de l'association, le pilote pourra être tenu de dédommager l'aéroclub du montant du préjudice subi.

La sanction est notifiée au défendeur par courrier recommandé avec avis de réception. Elle est sans appel au niveau de l'association.

Article 21: Des activités aériennes particulières

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vol découverte, etc.), les pilotes nominativement désignés par le président. La liste des pilotes autorisés est affichée dans les locaux de l'aéroclub.

Vols à frais partagés:

Le club encourage les vols à frais partagés, dans le respect de la législation, afin de favoriser l'utilisation des avions, l'expérience des pilotes et la notoriété de l'aéroclub.

Seuls deux types de vol à frais partagés sont acceptés :

- 1 Les vols réalisés dans le cadre du cercle de connaissances d'affinité du pilote, à savoir : Le cercle de la famille, des amis, du travail, de son aéroclub ou des licenciés de sa fédération.
- 2 Les vols pour tous les passagers n'entrant pas dans la catégorie précédente

*Pour les vols de la catégorie 1, conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés. Le pilote ne doit faire aucun bénéfice dans cette opération, il répartit intégralement le prix du vol entre tous les occupants de l'appareil, y compris lui-même.

Doivent donc être inclus dans le partage des frais uniquement : les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes au vol entrepris.

Les coûts directs du vol sont déterminés à la fin du vol partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol.

- le pilote fait son affaire de la collecte directe des remboursements de frais auprès des passagers, ceux-ci n'apparaissant pas dans la comptabilité du club.

La décision d'effectuer un vol à frais partagé appartient au pilote et à lui seul.

Le pilote décide seul de retarder ou d'annuler le vol s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et/ou réglementaire ne sont pas réunies.

Dans le cas où il dérogerait à ces règles, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.

*Pour les vols de la catégorie 2 : Seuls les pilotes AVION habilités par le président – après avis du chef pilote et de leur instructeur - et reconnus par Wingly peuvent effectuer ces vols.

La liste de ces pilotes sera affichée en salle pilote

Ces vols devront faire au minimum 50 minutes.

Les pilotes y participant doivent :

- Avoir fait un vol de contrôle avec un instructeur dans les 12 derniers mois.
- Avoir fait un minimum de 15 h dans les 12 derniers mois
- Avoir un minimum de 50 heures depuis l'obtention de leur PPL
- Avoir effectué un entraînement minimal de trois décollages et de trois atterrissages sur un avion de même catégorie au cours des trois derniers mois en qualité de pilote commandant de bord, dont au moins un sur un terrain différent de celui de Saint Junien.
- Avoir pris connaissances du règlement de la plateforme Wingly, en particulier ce qui concerne la sécurité des vols et le report en cas de temps incertain.

Toute dérogation à cette règle fera l'objet d'un rappel au règlement avant sanction.

Terrains privés:

- Sauf urgence, avant d'utiliser un terrain privé avec un appareil de l'aéroclub, les pilotes doivent impérativement obtenir l'accord du président qui pourra solliciter le chef pilote ou l'instructeur considéré. En outre, ils devront veiller à respecter la réglementation en vigueur : autorisation du propriétaire, information du maire de la commune concernée, ...

Article 22 : Gestion des aéronefs privés dans les hangars de l'aéroclub.

Tout membre pilote utilisant un emplacement dans un hangar, devra :

- S'acquitter d'une cotisation auprès de l'aéroclub. Cette somme sera prélevée trimestriellement directement sur le compte du locataire d'un emplacement à compter du 5 janvier de chaque année.
- S'acquitter d'une somme compensatoire comprenant l'assurance obligatoire du hangar « Responsabilité Civile et incendie dégâts des eaux », des frais d'entretien de l'aérodrome et du matériel utilisé pour cet entretien, des frais d'entretien de la station d'essence ainsi que des provisions pour la mise aux normes

Européennes, des remboursements d'emprunts, des frais de structure de l'aéroclub. Le montant de cette somme compensatoire est revu chaque année par le comité directeur. Il sera réglé trimestriellement par prélèvement bancaire.

- S'acquitter d'une assurance pour son appareil couvrant sa responsabilité civile occasionnée par son appareil sur le hangar ou les autres appareils (l'assurance vol et « casse au sol » de l'appareil lui-même étant en option) et fournir un exemplaire du contrat d'assurance valide de l'aéronef avec mention de la clause « RC stationnement »
- Mentionner lors de la prise de licence F.F.A ou Ffplum, l'appartenance à l'aéroclub de St Junien.
- Fournir un exemplaire de la licence assurance FFA / Ffplum (exemplaire jaune destiné au club) indiquer le n° du Club 12019 (FFA) ou 08708 (FFPLUM) ainsi que le nom du propriétaire de l'appareil et son n° d'immatriculation/d'identification (le premier jour de l'année au plus tard).
- Informer le bureau directeur de l'aéroclub par courrier, 2 mois à l'avance, lors de l'abandon d'un emplacement dans le hangar. Lors de la vente d'un aéronef, le nouvel acquéreur de cet aéronef, ne pourra prétendre à l'ancien emplacement dans le hangar sans l'accord du comité directeur.

Le non-respect de ces six points entrainera la sortie de l'aéronef du hangar dans un délai de 1 mois.

Par ailleurs, un emplacement dans un hangar ne peut rester inoccupé plus de 3 mois (sauf cas de force majeure).

-Tout propriétaire devra respecter la réglementation aéronautique en vigueur sur la plateforme et devra déclarer tout mouvement et heures de vol concernant son activité en fin d'année à la demande du responsable de l'aéroclub.

-Seul l'aéronef immatriculé et inscrit sur la « fiche d'utilisation d'un emplacement dans un hangar » est accepté sur une place désignée par le bureau directeur.

-L'accès aux hangars est réservé uniquement aux propriétaires d'aéronefs, aux adhérents de l'aéroclub et aux visiteurs accompagnés par un membre du club.

Dans les hangars les propriétaires d'aéronefs ne peuvent être que des privés. Les associations, clubs ou comités régionaux seront acceptés – exceptionnellement - sur autorisation du comité directeur

- La clé confiée pour l'accès dans un hangar est strictement personnelle. Il est interdit de la prêter et d'en faire un double.

La mise à disposition occasionnelle d'un emplacement peut être acceptée par le bureau directeur en fonction des disponibilités, si l'aéronef garé est assuré et moyennant indemnisation. (5€ par nuit en 2019)

- Le non-respect de ce règlement intérieur peut entrainer une exclusion de l'aéroclub de St Junien.

Modification du règlement Intérieur approuvée lors de l'Assemblée Générale du 8 mars 2026. Annule et remplace le précédent règlement intérieur datant du 24 mars 2019.

Le Président

Le Secrétaire