

REGLEMENT INTERIEUR de L'AEROCUB de LENS

Ce règlement a été établi par le Conseil d'Administration et approuvé par l'Assemblée Générale du 20 Mars 2016

1. DISPOSITIONS GENERALES	Page 2
1.1. APPLICATION	Page 2
1.2. ESPRIT ASSOCIATIF	Page 2
1.3. COTISATIONS BADGES d'ACCÈS	Page 2
1.4. OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES	Page 3
2. PERSONNEL	Page 4
2.1. DISPOSITIONS GENERALES	Page 4
2.2. INSTRUCTEURS	Page 4
2.3. RESPONSABLE MECANIQUE	Page 5
2.4. SECRETARIAT	Page 5
3. GESTION DES VOLS	Page 5
3.1. CONDITIONS DE PILOTAGE	Page 5
3.2. ENTRAINEMENT DES PILOTES	Page 5
3.3. RESERVATIONS	Page 6
3.4. FORMALITES AVANT ET APRES VOL	Page 6
3.5. SECURITE DES VOLS	Page 7
3.6. GESTION INCIDENTS ET ACCIDENTS	Page 8
4. ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES	Page 8
4.1. CONVOYAGES	Page 8
4.2. VOLS D'INITIATION	Page 8
4.3. ECOLE DE PILOTAGE	Page 8
5. VOLS A FRAIS PARTAGÉS	Page 9
6. COMMISSION SGS	Page 9
7. PROCEDURE DISCIPLINAIRE	Page 10

1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1. APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 17 des statuts de l'association, 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 est affiché dans les locaux de l'association, consultable sur le site web et remis à chaque membre lors de son inscription.

Dès lors, les dits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit.

1.2. ESPRIT ASSOCIATIF

L'aéro-club est une association 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 doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité y compris la mise en œuvre et la rentrée des aéronefs.

Toutes discussions d'ordre politique ou religieux sont formellement interdites sous peine de radiation.

1.3. COTISATIONS et BADGES d'ACCES

Les membres d'honneur ne paient pas de cotisation.

Les membres adhérents doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle.

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par le Comité Directeur à la même date que la cotisation Fédérale généralement fixée le 1^{er} Octobre.

La cotisation annuelle est due pour la totalité de l'exercice en cours et peut être acquittée au cours du dernier trimestre de l'année précédente à compter de la date de parution du montant des Cotisations Club et Fédérale.

Toute cotisation versée à l'aéroclub est définitivement acquise. Il ne saurait être exigé un remboursement de cotisation en cours d'année quelqu'en soit la raison (démission, exclusion, radiation, décès ...)

L'accès du hangar et du Club House est assujéti à un Badge acquis et activé à l'adhésion contre une caution de 30 € restituée lors du départ du Club après restitution du dit Badge. Le Badge sera en outre désactivé en fin d'année jusqu'au renouvellement de cotisation.

1.4. OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES

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 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.

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

- des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite.
- des polices d'assurance "corps" garantissant les dommages pouvant survenir à l'aéronef.

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. 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 les exclusions y afférentes.

Obligation des membres

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen et de diligence.

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 précédant 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 Comité Directeur 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.

2. PERSONNEL

2.1. DISPOSITIONS GENERALES

Le personnel peut comprendre des salariés.

Après avis du Comité Directeur, sur délégation du Bureau Directeur et selon les lois en vigueur, le Président :

- recrute, établit les contrats de travail éventuels et licencie

- fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications

Le reste du « personnel » est constitué de bénévoles membres du club.

2.2. INSTRUCTEURS

Le club dispose d'un Chef Pilote dont les prérogatives et les fonctions sont définies dans le contrat qui le lie au Club et consignées dans le manuel ATO du Club quand il aura été certifié.

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, 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.

Le chef pilote ainsi que les instructeurs agissent dans le cadre des dispositions réglementaires fédérales et ministérielles (décrites dans le manuel ATO après certification) ; ils s'y conforment strictement et ont en charge de le faire appliquer par les élèves en formation et de le promouvoir auprès des pilotes brevetés.

Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés 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.

2.3. RESPONSABLE MECANIQUE

Le responsable mécanique assure le lien avec le responsable de navigabilité et l'unité de maintenance choisis par l'Aéroclub

En coordination avec le Président il est l'interlocuteur privilégié de l'unité de maintenance agréée avec laquelle l'Aéroclub a contracté un accord pour l'entretien de ses avions.

En coordination avec le Président il décide sur le plan technique en liaison avec l'unité de maintenance, de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

2.4. SECRETARIAT

Le secrétaire en liaison avec le Président a en charge la gestion administrative journalière de l'aéro-club.

3. GESTION DES VOLS

3.1. CONDITIONS DE PILOTAGE

En dehors des pilotes qualifiés instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs titulaires des titres aéronautiques requis, en cours de validité, à jour de leurs Cotisations et de leur Compte Pilote. Les autorisations de piloter un appareil sont délivrées par les instructeurs sous la responsabilité du Chef Pilote.

En application du 2.2. l'association peut soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par l'association, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite, et il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation.

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

3.2. ENTRAÎNEMENT DES PILOTES

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent notamment pour l'emport de passagers.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire un minimum d'un vol par trimestre et dix heures de vol par an.

En l'absence de vol durant un trimestre (de date à date) les pilotes devront effectuer un vol de contrôle avec un instructeur du Club.

En l'absence de vol sur un type d'aéronef – ex : Ambassadeur – APM 30 – DR 400 etc ... durant un trimestre (de date à date) les pilotes devront obtenir l'accord d'un instructeur du Club .Cet avis sera fondé sur un éventuel vol de contrôle ou en fonction de l'expérience du pilote sur ce type d'aéronef.

3.3. RESERVATIONS

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association ; clause pouvant être garantie par un logiciel de réservation (type Aerogest actuellement en fonction)

3.3.1. Minimum d'heures

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition au delà de 24 h, il devra effectuer un minimum, par jour de réservation, de quatre heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés, et deux heures les autres jours.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées au tarif plein.

3.3.2. Annulation des réservations.

Le cas échéant, les réservations doivent être annulées avec un préavis d'au moins 24 heures. Cette disposition n'étant pas respectée sans motif valable, il sera appliqué au pilote un forfait annulation tardive (pour l'aéronef et éventuellement pour l'instructeur). Pour les réservations non honorées et non annulées avant le vol, ce forfait sera doublé.

3.3.3. 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 l'aéro-club.

3.4. FORMALITES AVANT ET APRES VOL

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'association peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol. Le temps de vol à payer est décompté de la manière suivante : horamètre ou Bloc-Bloc selon les instructions du responsable mécanique

Le pilote est tenu de remettre l'aéronef à disposition de l'aéroclub à la date et heure prévues au moment de la réservation.

Après chaque vol, tout pilote doit:

- procéder à un avitaillement s'il reste moins du quart des réservoirs,
- abriter l'aéronef ou l'amarrer (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit).
- Remettre la clef de l'aéronef sur la boîte à clefs, toute transmission de clefs de la main à la main est interdite.
- Renseigner le Logiciel de gestion: durée et type de vol, atterrissage intermédiaire, nombre d'atterrissages , avitaillement en carburant et huile ++++

Pour tout vol amenant l'appareil à stationner hors de l'aérodrome de rattachement, 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 (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais supplémentaires lui seront décomptés,
- de s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu après avoir engagé les démarches auprès de la FFA pour l'assurance de ce risque. Dans l'impossibilité d'effectuer le vol retour lui-même, il en supportera les frais.

3.5. SECURITE DES VOLS

• La plus grande prudence est recommandée aux pilotes.

• Les pilotes ne doivent entreprendre un vol qu'en pleine possession de leurs moyens physiques et psychiques. Aucune consommation d'alcool ou de substance psychotrope n'est tolérée avant d'entreprendre un vol. En cas d'incident ou d'accident, la découverte d'une alcoolémie positive imposera une procédure de radiation associée à un règlement de la franchise due à la société d'assurance ou à la mise en œuvre d'une procédure judiciaire envers le Pilote pour le règlement des dégâts humains et matériels dans l'éventualité d'une absence de prise en charge du sinistre par la société d'assurance.

- Il est formellement interdit de fumer dans les hangars, dans les avions et à proximité des avions et des pompes à essence.
- Aucun vol ne doit être entrepris si une anomalie importante dans le fonctionnement de l'appareil a été décelée.
- Sont interdits à tous et partout:
 - Toute manœuvre de voltige aérienne
 - Tout vol à basse altitude sauf dans le cadre de l'instruction
 - Toute rupture de vol à vue
 - Les avions sont prévus par les constructeurs dans des limites d'utilisation bien précises (poids maximum, centrage, performances maximum...) : ces facteurs doivent être connus et respectés de tous les pilotes utilisant un appareil.
- La réglementation aérienne qui doit être connue de tout pilote étant le critère fondamental qui régit les conditions générales de vol sera scrupuleusement respecté.
- De plus, en cas d'accident, lorsque l'enquête aura conclu à une infraction au présent règlement ou aux règles de la navigation aérienne, le Conseil d'Administration, après avoir entendu le fautif, se réserve le droit de lui faire supporter tout ou partie du coût des réparations.

3.6. GESTION INCIDENTS ET ACCIDENTS

En cas d'incident ou d'accident , le Pilote doit impérativement se référer à la « Fiche Gestion Accident » affichée dans le Club House et associée à chaque Carnet de Route.

En dehors des autorités compétentes , il devra prévenir au plus vite le Président, son adjoint désigné en cas d'absence, le Chef Pilote et le responsable SGS

4. ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (baptêmes de l'air, vols d'initiation, 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.

4.1. CONVOYAGES

Les vols effectués à la demande et pour les besoins du Club seront facturés à demi-tarif au pilote

Des exceptions à cette règle peuvent être validées par le Bureau Directeur.

4.2. VOLS D'INITIATION

Définition: Vols locaux réalisés à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association et aux conditions fixées par le décret n° 98-884 du 28 septembre 1998.

Les baptêmes de l'air peuvent être réalisés par les pilotes de l'association remplissant les conditions minimales imposées par ce décret et agréés par le Président.

Tout autre membre effectuant un vol à titre onéreux en l'absence d'habilitation le fera sous son entière responsabilité. Il faut insister tout particulièrement sur le fait qu'il n'est en aucun cas couvert par l'assurance accident et responsabilité civile de l'Aéroclub et que l'association se retournera contre lui ou ses ayants droit en cas de sinistre.

La liste des pilotes agréés baptêmes sera affichée dans le bureau de piste et régulièrement tenue à jour.

Un membre du CA sera élu responsable de cette activité et organisera le planning des permanences avec les différents pilotes agréés.

4.3. ECOLE DE PILOTAGE

Il est interdit à quiconque n'ayant pas la qualification d'instructeur de donner des leçons de pilotage et d'accepter un élève en place pilote.

Les élèves pilotes doivent impérativement porter la mention E.P. et le nom de l'instructeur responsable sur le carnet de route.

Pour pratiquer l'instruction, il faut être titulaire de

la qualification instructeur en état de validité, être membre du Club, en possession de la licence fédérale et agréée par le Comité Directeur.

5. VOLS A FRAIS PARTAGÉS

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissance ou d'affinité du pilote, à savoir : le cercle de la famille, des amis, de son aéroclub ou des licenciés de sa fédération agréée par l'Etat.

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote.

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 et partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol.

La décision d'effectuer un vol à frais partagés 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 réglementaires ne sont pas réunies.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice dans le cadre de ce vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.

Coavionnage : en revanche, ne sont pas autorisés les vols à frais partagés réalisés par l'intermédiaire ou aux moyens de sites Internet ouverts au grand public.

6. COMMISSION SGS

En application de l'article 11 des statuts, il est constituée une Commission SGS.

Elle a pour but d'identifier et de corriger tout manquement à la Sécurité au Sol et en Vol au sein de l'association.

Elle est composée :

- d'un responsable élu pour un an parmi les membres du Comité Directeur
- du Président
- de membres volontaires cooptés

Elle pourra à sa demande être assistée du Chef Pilote ou d'un autre instructeur du Club pour avis consultatif.

Elle se réunira au moins deux fois par an.

En cas d'incident ou d'accident, elle auditionnera le ou les pilotes. A la suite de l'entretien et selon les circonstances , elle pourra proposer au Comité Directeur la mise en œuvre d'une procédure disciplinaire.

7. PROCEDURE DISCIPLINAIRE

En application de l'article 5 des statuts, il est convenu que :

Le membre passible d'une sanction, ou "défendeur", doit être mis à même avant que ladite sanction soit prononcée, de présenter sa défense devant le comité directeur.

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 prévue pour la comparution du défendeur,
- indiquer clairement 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 : avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive).

Dans l'attente de la décision finale du Comité Directeur, le Président a le pouvoir de prendre une mesure disciplinaire temporaire à visée conservatoire.

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 le comité directeur. Le comité directeur pourra 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 le Comité Directeur (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 Comité Directeur après avoir entendu le défendeur.

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

Le présent Règlement intérieur est établi par le Comité Directeur du 4 mars 2016, approuvé par l'assemblée générale ordinaire du 20 mars 2016

Le président,

Le secrétaire général