

Règlement Intérieur de l'Aéro-Club Du Comtat Venaissin

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1- APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 18 des statuts de l'association, est applicable au même titre que les dits statuts, à tous les membres de l'association et leur est opposable.

Il appartient aux membres de l'association de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui sera affiché dans les locaux, sur le site internet du club, mis à disposition sur simple demande et remis à chaque nouvel adhérent lors de son inscription.

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

1.2- ESPRIT ASSOCIATIF

L'Aéro-Club est une association loi 1901. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente.

Chacun doit avoir à coeur d'utiliser au mieux et de ménager les locaux et les équipements mis à sa disposition ainsi que d'en assurer la propreté.

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 oeuvre et le rangement des aéronefs.

Les membres de l'AC Du Comtat Venaissin se défendent de tout prosélytisme religieux, politique et philosophique.

1-3 COTISATIONS

Les membres adhérents doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle dont le montant est fixé annuellement par le Comité Directeur. La cotisation est due pour la totalité de l'exercice en cours et les membres doivent disposer de la licence FFA de l'année en cours.

Toute cotisation versée à l'aéroclub est définitivement acquise. Il ne saurait être exigé un remboursement de cotisation en cours d'année en cas de démission, d'exclusion, ou de décès d'un membre.

Si l'adhésion est refusée par le Comité Directeur, les montants éventuellement versés dans le cadre de la demande d'adhésion seront restitués.

Une cotisation réduite est prévue pour les moins de 25 ans.

Les membres d'honneur ne paient pas de cotisation.

1-4 COMITE DIRECTEUR

Dans les limites définies aux statuts à l'article 9, le nombre de membres du Comité Directeur est fixé à un maximum de 10. Les missions et obligations de chacun des responsables sont définies dans une note d'organisation.

1-5 COMMISSIONS

En fonction des circonstances, des commissions permanentes ou ponctuelles peuvent être nommées par le Comité Directeur. Ces commissions n'ont de statut que consultatif et leurs conclusions ne sauraient en aucun cas être opposable aux décisions que pourrait prendre le Comité Directeur.

Ces commissions comportent 5 membres au maximum, 1 membre au moins du Comité Directeur en est de plein droit membre. Ladite commission doit être présidée par un membre du Comité Directeur. Les commissions suivantes sont créées :

- Discipline
- Médiation / Conciliation
- Sécurité des Vols
- Animation / Communication

S'agissant de la Commission de Discipline, elle sera chargée d'examiner les cas d'infractions au Règlement Intérieur, de manquements graves à l'ordre public et d'une façon générale, de tout incident susceptible de porter préjudice au club et à ses membres, dirigeants ou non.

S'agissant de la Commission de Médiation / Conciliation, elle sera chargée d'examiner tous les cas de conflits entre membres et ce pour les seules raisons et causes y afférant et susceptibles d'affecter la bonne marche et sérénité du club.

Leurs constats, propositions et conclusions seront diligentées au Comité Directeur qui prendra en connaissance de cause toutes les décisions et dispositions qu'il jugera nécessaire.

1-6 OBLIGATIONS GÉNÉRALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES

L'AC Du Comtat Venaissin met à la disposition de ses membres plusieurs appareils dont les conditions d'utilisation sont définies par le présent règlement.

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.

Dés 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.

L'association souscrit diverses polices d'assurance 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 qui en feront la demande.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

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

Les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié seront tenus à la réparation du préjudice dans le cadre des conséquences de leur faute prouvée.

Par exemple au précédent alinéa, les membres de l'association sont tenus à la réparation du préjudice dans les cas suivants :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causée 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 en vigueur, sauf cas de force majeure.
- Dommage subi du fait du non respect des procédures et limitations d'utilisation de l'aéronef.
- Dommage subi du fait du non respect des procédures de la circulation aérienne.

- Dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au dessous des hauteurs minimales de survols prévus 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 et qualifications en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord.
- Dommage subi, lorsque il est établi qu'au moment du sinistre, le membre était sous l'emprise d'un état alcoolique ou de drogues.

Tout incident / accident de quelque nature que ce soit qui ne serait pas répertorié au présent règlement fera l'objet d'une analyse par le Comité Directeur qui statuera sur le degré de responsabilité du membre et partant de sa responsabilité financière.

Il est strictement interdit de fumer à bord et au sol aux abords des aéronefs, dans les hangars et aux abords des pompes.

FONCTIONNEMENT DE L'ASSOCIATION

2.1- DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Tous les membres de l'association sont bénévoles.

S'agissant des instructeurs, le Comité Directeur peut exceptionnellement convenir avec ceux d'entre eux qui le souhaiteraient (étant auto – entrepreneurs) de leur verser des honoraires pour solde d'un mandat dûment consigné dans une convention signée entre les deux parties.

En aucun cas, lesdits instructeurs ne sauraient se prévaloir du statut de salarié.

Les modalités du mandat et de la convention seront établies à titre individuel et soumis à l'approbation du Comité Directeur.

2.2- INSTRUCTEURS

Les instructeurs du club sont habilités à assurer la formation des élèves pilotes pour les préparer et les présenter à l'examen en vue de l'obtention des licences délivrées par les organismes de tutelles.

Un Chef Pilote / Coordonateur Pédagogique est nommé par le président après consultation du Comité Directeur. Il est en charge d'harmoniser les méthodes d'instruction et d'affecter les différents élèves aux instructeurs.

Les instructeurs, sur proposition du Chef Pilote / Coordonateur Pédagogique sont nommés par le Comité Directeur.

Les instructeurs rendent compte au Chef Pilote / Coordonateur Pédagogique de l'activité et sécurité aérienne.

Les instructeurs sont fondés de 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. Ceci en relation avec le président, le Responsable Pédagogique et le Comité Directeur.

Un instructeur peut suspendre de vol un pilote dont le comportement lui paraîtra mettre en cause la sécurité des vols. Il en rend compte immédiatement au président et au Comité Directeur.

Sous réserve du paragraphe précédent, les pouvoirs ainsi conférés aux instructeurs n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité des vols effectués par les membres pilotes,

ceux-ci restant maîtres de leur décision de prendre l'air ou non et devenant seuls gardiens de l'appareil qui leur a été confié.

2.3- RESPONSABLE TECHNIQUE (MÉCANIQUE)

Le ou les responsables techniques sont chargés du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation.

Il(s) décide(nt) sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

Il(s) assure(nt) le suivi du potentiel des aéronefs (cellule, moteur, hélice).

Il(s) déclenche(nt) les visites réglementaires et les interventions nécessaires auprès de l'Unité d'Entretien Agréée, en conformité avec les directives des sociétés de gestion de la navigabilité.

2.4- PERMANENCES

Dans le but d'assurer l'ouverture des locaux tout au long de l'année ainsi que d'accueillir le public et les pilotes, les membres actifs sont tenus d'assurer au moins 2 journées de permanence dans l'année.

Eventuellement leur concours sera requis lors de journées exceptionnelles telles que Dimanche Hors Lit, réfection des locaux, Journées Portes Ouvertes, etc.

Le Secrétaire Général sera chargé d'établir un tableau de permanence. Facilité étant donnée par AéroGest Résa à chaque pilote de s'inscrire par lui-même.

ÉLÈVES PILOTES – PILOTES

3.1- PARTICIPANTS

Seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leur cotisation.

En application du paragraphe 2.2, le Comité Directeur peut, soit refuser de confier un appareil, soit imposer un vol de contrôle au pilote.

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

Les pilotes sont seuls responsables de la validité et du suivi de la validité de leurs titres et qualifications aéronautiques. Ils doivent communiquer les nouvelles dates au secrétariat en cas de prorogation ou renouvellement.

Tout nouvel adhérent pilote à l'association doit effectuer un vol de contrôle avec un instructeur avant l'utilisation d'un quelconque aéronef.

Chaque type d'aéronef doit faire l'objet d'un lâché par un instructeur.

Chaque adhérent a accès aux clés des locaux et avions. Il est implicitement reconnu qu'il doit en faire usage dans le plus grand respect de la propriété des locaux et des avions. Il est strictement interdit de les prêter.

3.2- ENTRAINEMENT DES PILOTES

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

Tout pilote jugé, par un instructeur, insuffisamment entraîné peut se voir imposé par le Responsable Pédagogique ou le Président un vol en double commande.

Après une interruption de vol supérieure à 90 jours sur un modèle d'aéronef, un vol de reprise en double commande avec un instructeur est obligatoire afin de pouvoir voler à nouveau sur ce modèle.

Les vols pour la Corse ainsi que Montdauphin et Barcelonnette font l'objet d'une habilitation après au moins un vol en double commande avec un instructeur.

Les vols de prorogation et de renouvellement ainsi que les contrôles de plus de 60 (ou 90) jours et perfectionnement seront tarifés en double commande.

Les vols de prorogation et de renouvellement sont effectués par le Responsable Pédagogique ou exceptionnellement par un instructeur désigné par le Responsable Pédagogique.

Les exercices de décrochage ne doivent être effectués qu'au dessus d'une zone dégagée et, s'il n'y a pas d'instructeur à bord, à une hauteur minimale de 4000 pieds.

Les exercices de panne moteur en campagne et le VSV ne doivent être effectués qu'avec un instructeur à bord. Toute infraction grave commise délibérément entraînera la comparution du pilote devant la Commission de Discipline.

3.3- RESERVATIONS

Les réservations s'effectuent sur le site internet du club. Il convient de noter sur AeroGest Résa la date prévue, l'heure, le temps d'immobilisation, le temps moteur estimé et la destination de l'avion.

Pour effectuer une réservation tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association.

Les pilotes veilleront à la bonne utilisation des aéronefs en fonction des rendez-vous pris par les autres pilotes, de l'activité de l'école et des vols d'initiation.

Les réservations pour les tests pratiques PPL sont prioritaires.

3.3-1 Minimum d'heures

Lorsque, un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum de 2 heures de vol par jour de réservation.

Au cas où le minimum à régler au retour du voyage serait inférieur au nombre minimum d'heures prévu, le club se réserve le droit de lui demander une compensation, hors cas de force majeure.

3.3.2. Annulation des réservations.

En cas d'empêchement pour assurer son vol, le pilote doit impérativement l'annuler et pour les vols en double commande, aviser personnellement son instructeur.

3.3-3 Retards au départ et à l'arrivée

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

Il est souhaitable, pour le bon fonctionnement de l'école, que les élèves arrivent au moins quinze minutes avant l'heure de début de réservation.

Il est demandé au pilote de prévenir immédiatement l'aéroclub en cas de retard imprévu au retour.

3.4- FORMALITÉS AVANT ET APRÈS LE VOL

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'association peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol, sa licence et son certificat médical.

Avant chaque vol, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association.

Tous les pilotes et élèves pilotes sont responsables de la sécurité et de l'état du matériel.

Ils doivent signaler aux instructeurs ou aux membres du Comité Directeur tout ce qui peut sembler suspect pour la sécurité des appareils mis à leur disposition, signaler toute anomalie constatée dans l'utilisation du matériel.

Il est formellement interdit d'utiliser la carte de carburant d'un avion pour un autre, sauf après autorisation du Comité Directeur.

Avant chaque vol, tout pilote doit :

- Vérifier que le vol est inscrit sur Aerogest online et comporte l'heure de départ, l'heure de retour et la destination.
- S'assurer que l'appareil est en parfait état de vol (carnet de route, anomalies, visite pré vol).
- S'assurer que les documents indispensables sont présents à bord et en cours de validité. Il est responsable de la mise à jour de la documentation qu'il utilise, qu'elle soit personnelle ou empruntée au club (GPS, VAC, Cartes VAC, Météo, Notams. Sup AIP, etc.).
- Vérifier pour les survols maritimes, que chaque passager est muni d'un gilet de sauvetage en bon état de fonctionnement et éventuellement du canot.

Après chaque vol, tout pilote doit :

- Abriter l'aéronef dans le hangar ou l'amarrer (sauf si il est certain qu'un autre pilote l'utilise dans l'heure qui suit).
- Remettre impérativement les divers moyens de protection de l'aéronef (cache Pitot...)
- Nettoyer impérativement la verrière et les bords d'attaques avec les produits et papiers à disposition de tous.
- Remettre impérativement les clés de l'aéronef sur la boîte à clés et verrouiller. En aucun cas les laisser dans l'aéronef.
- Remplir et signer impérativement le carnet de route de l'avion correspondant.

Au retour à Carpentras, tout pilote doit :

- Renseigner obligatoirement le logiciel AéroGest online.
- Mettre la pochette à son emplacement d'origine (étagère du club dans l'armoire sécurisée).

Le temps de vol à régler est décompté de la manière suivante :

- Durée du vol enregistrée par l'horamètre.
- Essence remboursée, sur le compte pilote, en cas d'avitaillement sur un aérodrome extérieur, uniquement sur présentation de la facture et au tarif appliqué sur l'aérodrome de Carpentras.

Le démarrage des moteurs ne se fait qu'en dehors du hangar, l'avion suffisamment éloigné face au hangar.

Pour la survie des hélices, les avions ne doivent pas être mis en route sur le gravier. Le roulage s'effectue à vitesse modérée sur des trajectoires fixées en fonction de l'état des taxiways et du terrain.

Il est formellement interdit de rentrer les avions dans les hangars avec le moteur en marche. Le moteur doit être stoppé au parking.

Chaque soir les avions seront rentrés et rangés soigneusement dans les hangars par le dernier pilote du jour.

Les portes des hangars ainsi que les bureaux de l'aéroclub devront être impérativement fermés et verrouillés par le dernier pilote du jour.

Pour tout voyage, il est recommandé au pilote :

- D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais.
- De régler lui-même directement les redevances aéroportuaires (sur les aérodromes extérieurs) sous peine de supporter des frais supplémentaires.
- De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs.
- Dans le cas d'un voyage interrompu pour une cause personnelle, s'il ne peut rapatrier l'aéronef par lui-même, les frais de convoyage ou de rapatriement de celui-ci lui seront imputés.
- De vérifier ses qualifications de langue anglaise en cas de voyage à l'étranger.

ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (Vols découverte) les pilotes nominativement désignés par le Comité Directeur.
La liste de ces pilotes figure au club, pour information.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à cette activité.

Il est rappelé que les vols doivent s'effectuer en conformité avec les clauses de restrictions portées sur le contrat d'assurance de l'aéronef utilisé.

Dès lors que le pilote envisage un vol à l'étranger, il devra prendre contact avec le secrétariat afin de vérifier les limites et restrictions de la police d'assurance inhérentes au pays de survol ou de destination et sa qualification linguistique. Un avenant sera éventuellement souscrit à l'assurance.

Conditions de réalisation des vols découverte

Les vols de découverte sont effectués par un aéroclub créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir agréé à cet effet, à condition :

1. Que cet aéroclub exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat coque nue,
2. Que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'aéroclub,
3. Que les vols concernant des personnes non membres de l'aéroclub ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.

La réglementation concernant ces vols est affichée au panneau d'affichage spécifique.

Seuls les pilotes désignés par le Comité Directeur sur proposition du Président et du Responsable Pédagogique seront susceptibles d'effectuer des vols découverte.

Autres activités aériennes

En cas de participation à des rallyes, raids ou Tour de France, le pilote devra impérativement obtenir l'autorisation du Comité Directeur.

Concernant les convoyages, ceux ci sont réalisés par tout membre bénévole à la demande du Responsable Technique.

Le montant du vol sera pris en charge à hauteur de 50% par le pilote et 50% par le club.

Vols à 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**, et le nombre des personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser quatre.

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

Les coûts 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 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.

Vols en Partage de Frais Élargi

L'autorisation pour les pilotes intéressés est délivrée par le Président en accord avec le Comité Directeur et en tenant compte des risques identifiés.

PROCÉDURES D'EXCLUSION

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

Le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis à même, avant que ladite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense.

Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué devant la Commission de Discipline par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à lui-même 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 15 jours avant la date prévue pour la comparution de membre en instance d'exclusion
- Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution
- Comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée

Le membre en instance d'exclusion 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.

A cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation. Devra également lui être notifiée dans cette même convocation et formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours, ci-dessus visée, en un lieu qui devra lui être précisé.

Le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense ou se faire assister par un membre de son choix.

RÉVISION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR

Le présent règlement intérieur annule et remplace tout document similaire précédemment édité.

Le Comité Directeur se réserve le droit de modifier et de compléter le présent règlement afin de l'adapter en fonction des expériences et de la réglementation, pour la bonne marche de l'AC du Comtat Venaissin.

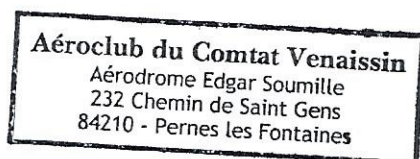
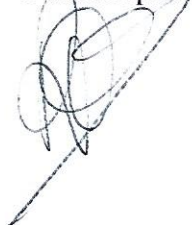
Ce Règlement Intérieur est mis à jour le 4 mars 2024, dûment approuvé par le Comité Directeur ayant statué le même jour.

Un exemplaire de ce règlement est remis à chaque nouvel adhérent, affiché au club et mis à disposition sur le site de l'association dans la zone « membres ».

NUL NE PEUT L'IGNORER OU EN INVOQUER L'IGNORANCE

Le 4 mars 2024

Le Président
Daniel Ripert



Le Vice-Président
Sotos Kalantzis

