

Aéroclub Manosque-Vinon

REGLEMENT INTERIEUR

1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1 APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 11 des statuts de l'association, est applicable à tous les membres actifs de l'association et leur est opposable.^[L] 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, une telle connaissance étant irréfragablement présumée leur être imputable.^[SEP] Les différents tarifs (hors droit d'entrée et cotisation annuelle) sont fixés par le bureau directeur.

1.2 ESPRIT ASSOCIATIF

L'aéroclub 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 les équipements mis à sa disposition, de les ménager et de participer à leur entretien.

1.3 OBLIGATIONS GENERALES 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 serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

1.3.1 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 consultées par les membres. ^[L]_[SEP] Il appartient aux membres de l'association de souscrire une licence assurance fédérale obligatoire auprès de la Fédération Française Aéronautique (F.F.A) et s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire. Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen 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.

1.3.2 Incidents / Accidents

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 de dix fois le tarif de l'heure de vol de cet aéronef. ^[L]_[SEP] Le montant du préjudice sera entériné après enquête par le Comité Directeur. Par exception au précédant alinéa, les membres de l'association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

1. Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou cause à leur instigation.
2. Dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, 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.
3. 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.

4. 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.

5. Dommage subi lorsque au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise d'un état alcoolique, de drogues ou de médicaments proscrits pour le vol, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

Tout pilote ayant eu un incident quel qu'il soit au cours d'un vol ou au sol, lors du roulage, du décollage ou de l'atterrissage, de par sa faute ou non, doit en faire le rapport oral ou écrit, à son arrivée à un membre du Comité Directeur de l'Aéroclub. L'objectif est avant tout d'assurer la sécurité.

1.3.3 Inscription / réinscription

En application des dispositions de l'article 10 des statuts de l'Aéroclub Manosque-Vinon, chaque personne désirant adhérer à l'association est tenue, préalablement à son inscription définitive, de compléter un questionnaire donnant tous renseignements estimés nécessaires le concernant.

La candidature ainsi présentée sera examinée dans le meilleur délai par le Conseil d'Administration qui prendra sa décision d'acceptation ou de rejet sans avoir à la justifier. Tous les membres de l'Aéroclub Manosque-Vinon doivent connaître et respecter le présent règlement intérieur.^[L]_[SEP] Pour pouvoir utiliser le matériel de l'Aéroclub, les membres doivent :

1. Etre à jour de leur cotisation et de la licence F.F.A de l'année en cours. (Chaque pilote a la responsabilité d'effectuer ces renouvellements avant le premier vol de l'année).
2. Avoir une licence ou une attestation de formation de pilote avion en état de validité. (Chaque pilote a la responsabilité de faire valider sa licence auprès de l'Administration et d'en informer le club pour mise à jour).
3. Avoir été lâché sur l'avion qu'ils utilisent par un instructeur compétent du club.

2. PERSONNEL

2.1 DISPOSITIONS GENERALES

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend :

1. Les instructeurs,^[1]_[SEP] 2. Le responsable technique (mécanique) et ses éventuels adjoints ou assistants (fonction pouvant être sous-traitée auprès d'une unité ou d'un atelier d'entretien agréé).

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

2.2 CHEF PILOTE

Le Chef Pilote est obligatoirement membre de l'association.

Le Chef Pilote, sur délégation du Président, prend les décisions relatives à l'activité aérienne. En particulier, il peut interdire expressément les pilotes membres du Club à utiliser et piloter les avions.

Le Chef Pilote veille en collaboration avec les Instructeurs au maintien des connaissances des pilotes brevetés en fonction des évolutions de la législation, contrôle en collaboration avec les Instructeurs le niveau d'entraînement des pilotes, a les mêmes prérogatives que les Instructeurs mentionnées au paragraphe 2.3.

2.3 INSTRUCTEURS

Les Instructeurs sont obligatoirement membre de l'association et leurs activités s'effectuent sous le contrôle du Chef Pilote.

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.

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, en tant que commandant de bord.

2.4 RESPONSABLE TECHNIQUE (MECANIQUE).

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.

2.5 CHARGE D'EXPLOITATION (SECRETARIAT).

Le chargé d'exploitation (secrétariat) a en charge la gestion administrative journalière de l'aéro-club. Une partie des tâches de secrétariat est assurée par les membres du Club de permanence comme précisé au paragraphe 2.6.

2.6 ADHERENTS

Les membres actifs sont tenus d'assurer au moins 2 journées de permanence dans l'année, afin d'entretenir les locaux et les avions. Ils devront lors de ces permanences :

1. Assurer l'accueil téléphonique
2. Assurer l'accueil des visiteurs pour leur donner les renseignements sur l'inscription et sur le fonctionnement du Club.
3. Veiller à ce que les membres conservent au Club son caractère d'accueil, de calme, et de propreté
4. Assurer une partie des tâches ménagères nécessaires au maintien de l'état de propreté du Club, Club House, espaces verts, etc.
5. Effectuer le lavage des avions
6. Solliciter les membres actifs présents au club à participer aux travaux d'intérêt général.

Les membres actifs devront participer aux journées exceptionnelles de

gros travaux de réfection. Une augmentation de la cotisation sera appliquée en cas de non-participation à la vie du club.

3. PILOTES

3.1 PARTICIPANTS

Seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leurs cotisations. [L] [SEP] 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. [L] [SEP] **Un vol d'entraînement pour maintien de compétences se fera en début d'année avec un instructeur ACMV avec une navigation.** Ces vols, inscrits dans une démarche prévention et sécurité des pilotes brevetés, intégreront un entraînement minimal au VSV, tel qu'il est prévu pour la nouvelle formation des pilotes.

Tout nouveau membre pilote doit se soumettre à un contrôle en vol avec un instructeur du club pour chaque modèle d'avion qu'il désire utiliser. Aucun pilote ne peut réserver et utiliser un avion sans avoir été lâché au préalable, après un vol en double commande. Tous les pilotes devront respecter les règles de la circulation aérienne et de l'utilisation des avions.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est demandé aux pilotes de faire un minimum de douze heures de vol par an. Le pilote qui ne possède pas le niveau d'entraînement précisé précédemment, doit faire un ou plusieurs vols d'entraînement en double commande avec un instructeur. **Aucun vol solo n'est admis tant que le pilote n'a pas obtenu l'accord préalable de l'instructeur ayant supervisé le ou les**

vols d'entraînement.

Tout pilote n'ayant pas volé depuis 2 mois, doit en informer le chef pilote qui décidera de l'opportunité d'une « reprise en main » de l'avion.

3.2.1 Conditions particulières

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 2500 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 le Conseil de Discipline.

Les vols à destination de la Corse ainsi que des terrains de montagne sont soumis à autorisation préalable du responsable des vols, indépendamment des autorisations et qualifications obligatoires.

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

3.2.2 Vol de nuit

Le vol de nuit se pratique dans des créneaux définis et suivant des règles établies en accord avec les collectivités locales et les instances aéronautiques, aucune dérogation ne sera admise à celles-ci en raison de la précarité de cette autorisation. [L] [SEP] Pour avoir lieu, chaque séance inscrite en réservation devra comporter les noms de :

1. Un instructeur responsable des vols.
2. Un pilote habilité responsable de piste.
3. Un responsable balisage (autonomie suffisante des batteries). Le cumul des deux derniers postes étant possible en fonction des compétences.

3.3 RESERVATIONS

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association, le compte pilote devra être créditeur d'un

minimum de 50€.

Les réservations sont effectuées via Internet sur OpenFlyers, application que l'Aéro-club utilise à ce jour.

Tous les mouvements des appareils et des intentions des pilotes doivent être enregistrés sur OpenFlyers, les éléments suivants devant être notés à la date et l'heure prévue, le temps d'immobilisation, le temps effectif de vol et la destination de l'avion.

Il est fortement conseillé d'arriver au moins une demi-heure avant l'heure de départ prévu. Vous devez respecter impérativement les heures de retour prévues lors des réservations.

3.4 MINIMUM D'HEURES

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition pour plusieurs journées, il devra sauf cas particulier, effectuer un minimum de 2 heures de vol par jour de réservation et 3 heures modulables suivant la saison. Les heures non faites pourront être facturées à 50%. A partir de 2 jours, pour un maximum 10 jours, la réservation sera soumise à l'approbation du Conseil d'Administration.

3.5 ANNULATION DES RESERVATIONS

En cas d'empêchement pour assurer votre vol vous devez l'annuler impérativement sur OpenFlyers et pour les vols en double commande, aviser personnellement votre instructeur.

3.6 RETARDS AU DEPART ET A L'ARRIVEE

Lors d'une réservation non honorée, après 15 minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre. Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dite, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt l'aéro-club.

3.7 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. 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 Bureau tout ce qui peut sembler suspect pour la sécurité des appareils mis à leur disposition, signaler toute anomalie constatée dans l'utilisation du matériel.

Les avions doivent être maintenus dans un état de propreté satisfaisant. En particulier, les verrières et les bords d'attaque doivent être nettoyés avant et après les vols. Tous les pilotes doivent effectuer très sérieusement et obligatoirement leur visite pré vol. Ils pourront être considérés responsables de tout incident ou accident dû à une cause qui aurait dû être décelée lors de la visite. Ils effectueront avec soin une visite **après vol** afin

de laisser un avion en parfait état de propreté et de fonctionnement (plein d'essence, casques, etc...) Ils signaleront toutes anomalies sur le cahier prévu à cet effet et aviseront si possible les responsables. Préalablement à tous les vols, chaque pilote doit s'assurer que :

1. Le vol est inscrit sur le tableau et comporte l'heure de départ, l'heure de retour, le nombre de passagers et la destination.
2. L'appareil est en parfait état de vol, (carnet de route, tous les documents annexes et la visite pré vol de l'avion est bien effectuée).
3. 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 NAV. Météo. Notams. Etc..).
4. En outre, pour les survols maritimes, le commandant de bord doit vérifier que chaque passager est muni d'un gilet de sauvetage en bon état de fonctionnement.

Le temps de vol à payer est décompté suivant les différences d'index relevés sur l'horamètre au départ et à l'arrivée de son vol. Le temps ainsi décompté sera porté sur la planche de vols et sur le carnet de route de l'avion concerné, sur lequel il notera aussi les compléments essence et huile et émargera.

Chaque vol est immédiatement payable soit par chèque soit par carte bancaire. Le prix de l'heure de vol peut être modifié par le Conseil d'Administration en fonction de l'augmentation des carburants, des

assurances ou de grosses réparations effectuées sur un appareil.

Après chaque vol, tout pilote doit :^[SEP]1. Procéder à un avitaillement s'il reste moins un demi du réservoir.

2. Abriter l'aéronef ou l'amarrer (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit).

3.7.1 VOYAGES

Pour tout voyage, il est demandé au pilote :^[SEP]1. D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais.

2. 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.

3. De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu.

Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même, il en supportera les frais.

Chaque pilote avant de se lancer dans l'organisation de son voyage étudiera avec minutie la durée d'immobilisation des avions, la période, l'assistance et le rapatriement des pilotes

et de l'avion en cas de panne, le nombre d'heures à effectuer. Il faut savoir que, en cas de panne, l'assurance du club prend en charge le rapatriement du pilote et de ses passagers jusqu'à concurrence de 300 € par personne, la réparation est aux frais du club, mais que le pilote sera tenu de ramener l'avion à ses frais.

Le Chef Pilote ou l'instructeur de permanence doit être informé de tous les mouvements des appareils et des intentions des pilotes.

Indemnité d'immobilisation des avions

Celle-ci est due en cas de non réalisation :

- de 2H de vol par jour pour la période du 1^{er} octobre au 30 avril
- de 3H de vol par jour pour la période du 1^{er} mai au 30 septembre

Pour le calcul se référer à la publication du Président en date du 20

juillet 2018.

3.8 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.

Seuls les pilotes désignés par le Conseil d'Administration seront susceptibles d'effectuer des vols d'initiation. (Minimum d'heures de vol demandé : 200 heures, assiduité des vols, 30 heures dans les 12 derniers mois à l'ACMV de date à date, plus visite médicale annuelle et avoir effectué dans les 90 jours qui précèdent : 3 atterrissages et 3 décollages sur l'appareil à piloter).

Pour la participation aux rallyes ou aux compétitions :

1. Les avions seront confiés coque nue au prix de l'heure moins le carburant.^[L]^[SEP] 2. Les avions seront inscrits au titre de l'aéroclub.^[L]^[SEP] 3. Les avions partent sous la responsabilité pleine et entière du commandant de bord.

Une cotisation partielle, valable 1 mois, sera demandée aux stagiaires et aux pilotes extérieurs titulaires de la licence F.F.A. Ils devront satisfaire à un test en vol et les réservations d'avions ne pourront excéder la journée.

Les élèves qui sont régis par les conventions Education Nationale en vue de l'obtention du BIA ne sont pas soumis à cotisation pour leur entraînement.

3.9 PROCEDURES D'EXCLUSION

Tout pilote qui n'aura pas respecté les consignes de piste, la réglementation aérienne, le présent règlement, pourra être traduit devant le Conseil de Discipline composé de 5 membres dont obligatoirement le

Président et le Chef Pilote. Celui-ci est habilité à prendre toute mesure conservatoire qu'il juge nécessaire pour assurer la sécurité, en attendant la réunion du Conseil de Discipline et la décision du C.A.

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 par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer à sa dernière adresse connue et, si elle est différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la F.F.A 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 :

1. Etre expédiée au moins 15 jours avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'exclusion.
2. Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de la comparution.^[SEP]3. Préciser devant quelle instance (comité directeur ou commission) elle aura lieu.
4. 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 avant la convocation.^[SEP] Devra également lui être, dans cette même convocation, formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours ci-dessus visée en un lieu qui devra lui être précisé.^[SEP] Le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense ou se faire assister par une personne de son choix.

3.10 REVISION DU REGLEMENT INTERIEUR

Le Conseil d'Administration se réserve le droit de modifier et de compléter

le présent règlement afin d'adapter en fonction des expériences et de la réglementation, pour la bonne marche de l'Aéro-club de MANOSQUE VINON.

Règlement intérieur établi par le comité directeur le 10 Février 2008 et modifié le 07 Novembre 2010 et modifié le 11 janvier 2019 par décision du CA à même date.

Le Président

Jacques TOMSIN