

# RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'AÉROCLUB

## « MARCILLAC-ESTUAIRE »



## 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### 1.1. APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 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 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.

En adhérant au club, chaque membre accepte de se soumettre aux règles fondamentales de l'air décrites dans la loi, aux règlements officiels d'aérodrome, aux statuts et au présent règlement intérieur de l'association.

Les différents tarifs (hors droit d'entrée et cotisation annuelle) sont fixés par le Conseil d'Administration (cf. annexe 1 et 2).

### 1.2. FONCTIONNEMENT ET VIE DE L'ASSOCIATION

#### 1.2.1 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, la sécurité et la rentrée des aéronefs.

#### 1.2.2 OUVERTURE ET PERMANENCES

Les permanences des dimanches, des lundis, mercredis, vendredis, samedis et jours fériés, en l'absence de pilote instructeur, sont assurées par les membres du Conseil d'Administration et prévues semestriellement (affichage au club).

Du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> novembre, le club est ouvert tous les jours sauf les mardis. Du 2 novembre au 31 mars le club est fermé les lundis, mardis et jeudis.

Le responsable de la permanence devra :

- ouvrir et fermer le club et les hangars
- accueillir et guider le public sur la plateforme, (visiteurs en avions ou en voiture)
- vérifier les réservations sur Internet pour organiser les vols
- vérifier si la piste est praticable et noter ses conclusions sur le cahier ad hoc.
- s'assurer que le pilote a bien acquitté sa cotisation annuelle de membre du club et a un entraînement suffisant en consultant la liste affichée (A cet effet il peut demander à consulter les documents du pilote : carnet de vol, certificat médical, qualifications)

- noter la durée des vols et assurer l'encaissement
- aider si besoin à l'avitaillement des avions, noter les livraisons de carburant sur le cahier prévu à cet effet et éventuellement procéder à l'encaissement des sommes dues dans le cas des avions de passage. (faire renseigner le cahier de passage.)
- attirer l'attention des pilotes en cas de conditions météo particulières : état de la piste, mauvaise visibilité, température élevée (limiter le chargement)...

### **1.3. COTISATIONS**

Les membres d'honneur peuvent être dispensés de cotisation.

Les membres adhérents doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle (voir tarifs annexe 1)

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par l'assemblée générale sur proposition du Conseil d'Administration.

Pour les anciens membres, la cotisation annuelle est exigible dès le mois de janvier, pour les nouveaux membres, elle est perçue au moment de l'adhésion. Elle est due pour la totalité de l'exercice en cours. Dans le cas d'une nouvelle adhésion en cours d'année, une réduction pourra être accordée sur la première heure de vol.

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.

### **1.4. OBLIGATIONS GÉNÉRALES DE L' ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES**

#### 1.4.1. OBLIGATIONS DE L' ASSOCIATION

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens et d'actions 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 et aux passagers
- des polices RC exploitant d'aérodrome et dirigeants d'associations

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 afférentes.

#### 1.4.2 OBLIGATION DES MEMBRES

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont :

- respect des différentes dispositions du présent règlement
- utilisation responsable et avisée des moyens et des actions engagés par l'association

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 les contrats d'assurances.

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 Conseil d'Administration est souverain pour décider de l'application des dispositions :

- dommages résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causés à leur instigation,
- dommages subis 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,
- dommages subis du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure,
- dommages subis lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques et certificats médicaux en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord,
- dommages subis 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 ou médicamenteux, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

## **2. PERSONNEL**

### **2.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend :

- le ou les instructeurs,
- le responsable technique (mécanique) et ses éventuels assistants-intervenants techniques (fonction pouvant être sous-traitée auprès d'une unité ou d'un atelier d'entretien agréé),
- le chargé d'exploitation (secrétariat) et ses éventuels adjoints ou assistants.
- Le Conseil d'Administration fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et le Président établit les contrats de travail éventuels pour les personnels salariés, et ce dans le respect des droits du travail spécifiques à chacun des contrats.

Le personnel salarié est recruté, rémunéré et est licencié (plus généralement, dans le cas où la rupture du contrat est à l'initiative de l'employeur), selon les lois en vigueur, par le président après avis du Conseil d'Administration.

### **2.2. INSTRUCTEURS**

Le président recrute un ou plusieurs instructeurs après examen et validation des candidatures par le Conseil d'Administration (cf. annexe 3).

Dans le cadre réglementaire défini dans le manuel d'exploitation du DTO, 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 conformément aux manuels de vol et aux spécificités des installations.

Ils rendent compte au Dirigeant Responsable (Président) de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne et de l'activité de l'Unité de Formation Agréée (DTO) en général.

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 réaliser ou le vol prévu et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

### **2.3. RESPONSABLE ET INTERVENANT TECHNIQUES (MECANIQUE)**

Après avis du Conseil d'Administration, le Président (DR) désigne un responsable technique pris parmi les membres de l'aéroclub : pilotes, instructeurs, simples membres, selon ses compétences avérées (cf annexe 4)

Le responsable technique est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation en vigueur. Le Président, sur mandat du Conseil d'Administration, peut confier tout ou partie des travaux ou tâches à effectuer à :

- un intervenant technique habilité et placé sous sa responsabilité.
- un atelier agréé choisi par le Conseil d'Administration

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

### **2.4. CHARGÉ D'EXPLOITATION (SECRETARIAT)**

Le chargé d'exploitation (secrétariat) a en charge la gestion administrative journalière de l'aéro-club.

## **3. ÉCOLE DE PILOTAGE D.T.O. et PILOTES**

### **3.1. FORMATION INITIALE ET CONTINUE DES PILOTES**

La formation des élèves- pilotes et des pilotes se fait dans le cadre de l'école de pilotage interne à l'aéroclub fonctionnant sous statut D.T.O. (Declared Training Organisation) conformément au Règlement Aéronautique de Base Européen. L'école de pilotage de l'aéroclub a été déclarée auprès de la DGAC qui lui a donné son agrément.

#### **3.1.1. FONCTIONNEMENT DE L' ÉCOLE DE PILOTAGE**

L'école de pilotage de l'aéroclub Marcillac-Estuaire est placé sous la responsabilité directe et suprême du Président de l'association (Dirigeant Responsable). Celui-ci devra s'assurer de la conformité des livrets de progression des élèves ainsi que de tous autres documents pédagogiques.

### **3.1.2. ORGANISATION DU DTO**

Le Président de l'association peut déléguer une partie de ses responsabilités de l'école de pilotage en nommant :

- ◆ un correspondant sécurité prévention(CSP)
- ◆ un responsable pédagogique (RP)

(Voir Annexe 7)

En accord avec le Responsable Pédagogique, il peut également valider l'accès à des documents en E-learning pour les besoins de la formation théorique des élèves.

### **3.2. ACCÈS AUX AÉRONEFS DU CLUB**

En dehors des pilotes qualifiés instructeurs, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leurs cotisations et titulaires des titres aéronautiques et certificats médicaux requis, en cours de validité.

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 et de leurs certificats médicaux.

### **3.3. ENTRAÎNEMENT DES PILOTES**

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

Les pilotes doivent demander à subir périodiquement un vol de contrôle. Ce vol de contrôle devra dater de moins de 24 mois (12 mois si le pilote a effectué moins de dix heures depuis le dernier vol de contrôle).

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire un minimum de dix heures de vol par an. Par ailleurs, avant de prendre un appareil, chaque pilote doit pouvoir justifier qu'il a volé au moins une fois dans les 90 derniers jours sur un avion du club. Dans le cas contraire, il pourra lui être demandé d'effectuer un vol de contrôle avec un FI qui consistera en un minimum de trois tours de piste, à discrétion du FI.

### **3.4. RÉSERVATIONS**

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association : être à jour de sa cotisation annuelle de membre et avoir déjà réglé tous les vols antérieurs.

### 3.4.1. MINIMUM D' HEURES

Dans le cas d'un voyage, lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum de réservation par jour, de deux heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés, et de une heure les autres jours.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes pourront lui être facturées à 50% du tarif plein en vigueur à l'aéroclub.

### 3.4.2. MODALITÉS DE RÉSERVATION ET D'ANNULATION.

La réservation des vols se fait uniquement par le biais du site Internet choisi par l'aéroclub. Le cas échéant, les réservations doivent être annulées au plus tôt. Une réservation non annulée suivie d'un vol non effectué sans motif valable entraînera le paiement d'un forfait fixé par le CA (cf. annexe 5).

### 3.4.3. RETARDS AU DÉPART ET A 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 par tout moyen à sa disposition.

## 3.5. FORMALITÉS AVANT ET APRÈS VOL

Avant de se voir confier un aéronef, il peut être exigé d'un pilote qu'il présente son carnet de vol et les documents réglementaires.

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

- durée du vol du départ parking à l'arrivée au parking. Ajouter 3 min pour essais moteur sur la bande bétonnée.

Les vols à l'étranger seront systématiquement décomptés au tarif heure de vol commun carburant compris (En cas d'avitaillement en escale, l'essence sera déduite du montant dû au tarif pratiqué sur l'aérodrome d'escale et sur présentation d'une pièce justificative).

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).
- procéder au nettoyage de l'aéronef (intérieur et extérieur) à l'aide du Kit de nettoyage mis à disposition dans le hangar
- signaler tout incident matériel, panne ou anomalie selon la procédure dite de « CRM » décrite à l'annexe 6

Pour tout vol amenant l'appareil à quitter l'aérodrome de rattachement, et à séjourner sur une autre plate-forme, 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. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même il en supportera les frais.

## **4. ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES**

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 par le président après vérification de la pleine possession des qualités, entraînement et qualifications requises.

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

## **5. PROCÉDURE 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 tant devant une commission de discipline dit « organe instructeur », que devant le Conseil d'Administration dit « organe de jugement ».

La commission de discipline est composée de 5 membres, tous appartenant à l'aéroclub mais n'appartenant pas au Conseil d'Administration. Ils sont nommés chaque année par l'Assemblée Générale Ordinaire, pour la période allant jusqu'à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire.

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).

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

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

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

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

-O-O-O-O-O-O-O-O-

Le président,

Christian PERRET

**Aéroclub MARCILLAC-ESTUAIRE**

Aérodrome

33860 MARCILLAC

Tél : 05 57 32 40 50

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the printed contact information of the Aéroclub Marcillac-Estuaire. The signature is cursive and appears to read 'Perret'.

# ANNEXES AU RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'AÉROCLUB « MARCILLAC-ESTUAIRE »

-0-0-0-0-0-0-0-0-

## **ANNEXE 1 : Tarif des cotisations**

La cotisation annuelle de membre de l'aéroclub est fixée à :

- 180 € pour les pilotes ou élèves pilotes de plus de 21 ans
- 60 € pour les pilotes ou élèves pilotes de moins de 21 ans
- 120 € pour les personnes non pilotes, dits membres bienfaiteurs

## **ANNEXE 2 : Tarif des heures de vol**

Les heures de vol décomptées à la minute près sont facturées au prix de :

- 105 € de l'heure SOLO sur CESSNA 152 « RA » pour les pilotes de moins de 21 ans
- 115 € de l'heure SOLO sur CESSNA 152 « RA » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 120 € de l'heure D.C sur CESSNA 152 « RA » pour les pilotes de moins de 21 ans
- 130 € de l'heure D.C sur CESSNA 152 « RA » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 130 € de l'heure SOLO sur PIPER PA 28 « EG » pour les pilotes de moins de 21 ans
- 140 € de l'heure SOLO sur PIPER PA 28 « EG » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 145 € de l'heure D.C sur PIPER PA 28 « EG » pour les pilotes de moins de 21 ans
- 155 € de l'heure D.C sur PIPER PA 28 « EG » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 130 € de l'heure SOLO sur WASSMER 52 « DB » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 145 € de l'heure D.C sur WASSMAR 52 « DB » pour les pilotes de plus de 21 ans
- 90 € de l'heure SOLO sur SAVANNAH S « OJ » pour tous les pilotes
- 100 € de l'heure D.C sur SAVANNAH S « OJ » pour tous les pilotes

## **ANNEXE 3 : Liste des instructeurs**

Après consultation du Conseil d'Administration, ont été recrutés comme pilotes instructeurs par le président :

- Monsieur Hervé CLARINVAL (FI-FE) → Responsable pédagogique DTO
- Monsieur Jean-Philippe GÉRARD (FI)
- Monsieur Philippe ESTOURNET (FI)
- Monsieur Stéphane GARDOT (FI) → coordinateur formation ULM
- Monsieur Jean- Antoine SIRI (FI)
- Monsieur Thierry ALLADAYE (FI restreint)

## **ANNEXE 4 : Responsables et intervenants techniques**

Après consultation du Conseil d'Administration, a été engagé comme responsable technique et chargé de la maintenance des aéronefs du club :

- Monsieur Bernard TRIGEARD mécanicien aéronautique indépendant agréé qui intervient sous la responsabilité du Président de l'aéroclub.

Monsieur Jean-Pierre DROCOURT a la qualité d'intervenant technique et est habilité à intervenir sur les appareils du club pour y effectuer tous travaux de maintenance, réparations et entretien sous contrôle du responsable technique et en application de la réglementation officielle en vigueur.

### **ANNEXE 5 : Forfait applicable en cas de pénalité**

En application de l'article 3.3.2 du règlement intérieur, un forfait correspondant à 30 minutes de vol sera facturé en cas de vol réservé, non annulé et non effectué sans cause valable.

### **ANNEXE 6 : Comptes Rendus Matériels (incidents, pannes ou anomalies)**

Tout incident, panne ou anomalie de fonctionnement constatés sur un avion et mettant en jeu la sécurité doit faire l'objet d'un « CRM » (compte rendu matériel) dans le classeur prévu à cet effet et disponible au club dans la "salle opérations". Le numéro de CRM est reporté sur le carnet de route de l'avion.

### **ANNEXE 7 : Organigramme des différents responsables dans l'école de pilotage sous statut D.T.O.**

- DR (Dirigeant Responsable) → Christian PERRET
- RP (Responsable Pédagogique) → Hervé CLARINVAL
- Responsable BIA (intégré à l'école) → Marie Christine ROY-CONTANCIN