

REGLEMENT INTERIEUR

"AEROCLUB DU MEDOC"

TITRE 1. DISPOSITIONS GENERALES

1.1. APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts de l'association et conformément à la loi du 1^{er} juillet 1901, est applicable à tous les membres 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.Le règlement intérieur est consultable sur le site internet de l'aéroclub: « https://www.aeroclubmedoc.fr/ «

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

Les différents tarifs (hors droit d'entrée et cotisation annuelle) sont fixés par le bureau directeur.

1.2. ESPRIT ASSOCIATIF

L'aéro-club est une association de bonnes volontés. Soucieux de la bonne marche de la vie associative, ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, ou encore la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements présents au sein de l'aéro-club 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 sortie et la rentrée des aéronefs des hangars.

1.3. COTISATIONS

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par l'assemblée générale sur proposition du Comité Directeur.

La cotisation annuelle doit être versée avant le 31 janvier. Elle est due pour la totalité de l'exercice en cours. Une cotisation non payée à l'échéance équivaut à la démission sauf entente avec le club.

Toute cotisation versée à l'aéroclub est définitivement acquise par ce dernier. Il ne saurait être exigé un remboursement de cotisation en cours d'année pour quelque raison que ce soit (démission, exclusion, décès d'un membre etc.).

1.3.1 Membres d'honneur

Les membres d'honneur, définis à l'article 4.3 des statuts de l'association, ne paient pas de cotisation.

1.3.2 Membres actifs

Les membres actifs doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle (120 euros tarif 2020), demi cotisation pour les jeunes de moins de 21 ans et pour les nouveaux membres arrivés après le 30 juin de l'année en cours.

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par l'assemblée générale sur proposition du Comité Directeur.

1.3.3 Membres bienfaiteurs

Les membres bienfaiteurs, définis dans les statuts de l'association, peuvent s'acquitter d'une cotisation annuelle supérieure à la cotisation annuelle des membres actifs ou apporter une contribution financière exceptionnelle à l'association.

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par l'assemblée générale sur proposition du Comité Directeur.

La cotisation annuelle doit être versée avant le 31 janvier. Elle est due pour la totalité de l'exercice en cours.

Toute cotisation versée à l'aéroclub est définitivement acquise par ce dernier. Il ne saurait être exigé un remboursement de cotisation en cours d'année pour quelque raison que ce soit (démission, exclusion, décès d'un membre etc.).

1.3.4 Membres amis

La qualité de membre ami, tel que défini à l'article 4.4 des statuts, dispense du paiement de la cotisation fixée pour tout membre actif. La qualité de membre ami est néanmoins valide pour la durée de la saison sportive.

Ces personnes souscrivent un bulletin d'adhésion qui les engage à adhérer sans réserve aux présents statuts et aux règlements définis par l'association.

1.3.5 Membres BIA

La qualité de membre BIA tel que défini à l'article 4.5 des statuts, dispense du paiement de la cotisation fixée pour tout membre actif.

Tout renouvellement annuel de l'adhésion est obtenu par tacite reconduction. Toutefois une adhésion ou un renouvellement d'adhésion peut être refusé par le comité directeur. Cette décision n'est pas susceptible d'appel.

1.4. OBLIGATIONS GENERALES 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 de 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.
- une police locataire couvrant les immeubles club-housse, hangars
- une police responsabilité civile exploitant d'aérodrome

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 sportive et les exclusions y afférentes.

1.4.2 Obligations des membres

Les membres doivent être à jour de leur cotisation et disposer d'un compte financier non débiteur.

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont des obligations de moyens et de diligences.

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 de zéro euro.

Par exception au précédent 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, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

1.5. DONNEES PERSONNELLES

La collecte des données personnelles contenues dans le bulletin d'adhésion (ou de son renouvellement) est réalisée conformément au règlement n° 2016/679 dit Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Les données recueillies sont conservées pendant la durée de la licence fédérale du membre et pendant une période minimale de dix ans à compter du terme de cette dernière, outre des fins statistiques, pour garder son historique notamment de prise de licence et être en mesure de lui apporter des réponses rapides sur cette dernière, ou encore son assurance.

L'aéroclub ne fournit pas les données personnelles des membres à des tiers, à moins qu'il ne soit nécessaire de compléter le service qu'ils ont contracté, notamment auprès des éventuels sous-traitants techniques de l'aéroclub.

Même une fois collectées, les membres de l'aéroclub bénéficient d'un droit d'accès, de rectification, à la limitation du traitement, ou encore à la portabilité de leurs données. Ces derniers peuvent également, pour des motifs légitimes, s'opposer au traitement des données les concernant. Toute demande devra alors être effectuée auprès de l'Aéroclub du Médoc, en qualité de Responsable du traitement de ces données, à l'adresse électronique et/ou postale suivante : aeroclubmedoc@gmail.com / 4 route de l'aérodrome 33112 St-Laurent-Médoc.

TITRE 2. PERSONNEL

2.1. DISPOSITIONS GENERALES

L'équipe de l'aéroclub comprend notamment :

- le président fixant les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établissant les contrats de travail éventuels
- le vice président
- le correspondant sécurité et responsable pédagogique(si autre que le président)
- les instructeurs.
- le responsable technique (mécanique) et ses éventuels adjoints ou assistants (fonction pouvant être sous-traitée en totalité ou en partie auprès d'une unité ou d'un atelier d'entretien agréé),
- le secrétaire
- le responsable gestion et comptabilité
- Le gardien

Le personnel salarié est recruté et est licencié (plus généralement, dont la rupture du contrat est à l'initiative de l'employeur), selon les lois en vigueur, par le président après avis dûment motivé du bureau directeur.

2.2. DISPOSITIONS PARTICULIERES

2.2.1 le responsable pédagogique et correspondant sécurité

Le responsable pédagogique qui est aussi le correspondant sécurité est responsable de l'activité aérienne au sein de l'aéroclub. Il fixe les consignes directement liées aux vols et aux dispositions techniques propres à préserver la sécurité des vols. En particulier tout nouveau membre actif effectuera un vol de standardisation avec le responsable pédagogique. De même pour tout nouveau élève pilote, qui sera ensuite affecté à un instructeur par le responsable pédagogique.

2.2.2 Les instructeurs

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes, et la formation sous l'autorité du responsable pédagogique et du président responsable du DTO. Ils contribuent à fixer les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

Ils rendent compte au président et au correspondant sécurité 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.

2.2.3 Le responsable technique

Le responsable technique est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation

L'aéroclub assume la responsabilité de la navigabilité de ses aéronefs. La maintenance technique est confiée à un atelier agréé. Le responsable technique sous l'autorité de de cet atelier peut réaliser des visites les plus simples (50h).

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

Le responsable technique a par ailleurs la responsabilité de l'application du plan de surveillance de l'installation d'avitaillement.

- -surveillance de l'état des matériels. Il est aidé en cela par les spécialistes du pétrolier qui assurent en particulier la veille documentaire et des inspections annuelles.
- la surveillance de la qualité des carburants (prélèvements à intervalles programmés pour détecter la présence éventuelle d'eau dans le carburant).

2.2.4 Le gardien

Un logement est mis gratuitement à disposition du gardien en échange des prestations suivantes:

Le gardien veille sur les installations. Il s'assure en particulier par une visite du soir que les matériels, avions et hangars ne présentent aucun risque potentiel ex éclairage non éteint, Il veillera enfin à la fermeture correcte des portes verrous et serrures afin d'empêcher tout risque d'intrusion.

Il assure l'accueil lors de l'absence de responsables et redirige dans ce cas les visiteurs vers les N° de portable des responsables, assure la distribution d'essence pour tout avion autre que les avions de l'aéro-club. Il assure la gestion courante du bar. Il peut dans ce cadre prendre sous sa propre responsabilité l'organisation de repas sans relation avec la comptabilité du club. Il assure le relevé du courrier et la distribution de ce courrier dans les casiers des destinataires.

2.2.5 gestion des locations de place de hangar

La mairie de st Laurent propriétaire de l'aérodrome délègue à l'aéro-club la gestion de la plateforme. En contre partie l'aéro-club bénéficie gracieusement des installations et en particulier dispose de deux hangars. Traditionnellement ces hangars permettent d'accueillir des aéronefs en complément de ceux de l'Aèro-club. L'aéroclub propose donc ces places supplémentaires à la location. Ces places seront disponibles en laissant toujours la priorité aux aéronefs de l'aéro-club. En cas de manque de place le dernier locataire arrivé devra céder sa place au profit d'un appareil de l'aéro-club. Pour postuler il faut être membre actif (voir définition au § 1.3.2) et formaliser une demande auprès du comité directeur qui décide en fonction de critères d'espace, de sécurité, etc, de répondre favorablement à cette sollicitation ou non sans avoir à justifier sa réponse. Chaque propriétaire retenu devra s'acquitter d'une indemnité de location fixée annuellement par le comité directeur. Il devra de plus fournir la preuve que son matériel est couvert par une assurance et obtenir de son assureur le renoncement à toute demande d'indemnisation en cas où le hangar provoquerait un préjudice à son appareil.

TITRE 3. PILOTES

3.1. PARTICIPANTS

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

Tout pilote titulaire ou détenteur d'une licence et/ou d'une qualification :

- reste seul responsable du suivi de la validité de ses licences et qualifications ;
- doit veiller personnellement à effectuer, dans le délai légal, les demandes et démarches adéquates à l'obtention, la validation, la revalidation ou le renouvellement des licences et/ou qualifications avant expiration ;
- doit vérifier la validation de sa licence et de ses qualifications avant chaque vol qu'il effectue sur un avion de l'ACM.

 doit remettre au Responsable pédagogique par voie électronique tous documents en cours de validité. Ceux-ci seront archivés dans Aérogest. Ce logiciel de réservation interdit la réservation lorsqu'un seul de ces documents n'est plus valide.

Toutefois l'ACM ne peut engager sa responsabilité en aucune manière quant aux délais et modalités d'obtention, de validation, de revalidation ou renouvellement, ni quant à d'éventuelles imprudences, fautes ou fraudes commises dans le cadre de l'obtention, de la validation, de la revalidation ou du renouvellement des licences et/ou qualifications.

En application du 2.2. du présent Règlement intérieur, Les instructeurs et les membres du comité directeur. ont autorité pour prendre envers les membres du club toutes les mesures qu'ils jugent nécessaires pour garantir la sécurité. Ainsi 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.

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. Suivant la réglementation en vigueur, notamment pour l'emport de passagers, les pilotes doivent avoir effectués :

_un entraînement minimal de trois décollages et de trois atterrissages sur un avion de même catégorie au cours des quatre vingt-dix derniers jours, en qualité de pilote ainsi qu'une expérience récente pour le vol de nuit.

Les pilotes doivent demander au Responsable pédagogique ou aux instructeurs, à subir périodiquement une instruction, un vol de contrôle ou de perfectionnement en particulier :

- pour le renouvellement ou prorogation de la licence de pilote privé selon la réglementation ;
- pour l'usage d'un nouvel aéronef récemment acquis ou mis à disposition du club, dont le pilote ne possède pas ou peu d'expérience.
- si le pilote n'a pas effectué de vol au cours des quatre derniers mois.

Ce vol de contrôle devra être daté de moins de 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 d'un vol par bimestre et dix heures de vol par an.

3.3. RESERVATIONS

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle administrativement (cf § 3.1 et 3.2 ci dessus) et financièrement avec la trésorerie de l'association. Le compte personnel pilote devra toujours présenter un solde positif correspondant à une heure de vol.

3.3.1. Minimum d'heures

Aéronef conservé à la disposition d'un pilote (utilisation voyage):

- la durée de réservation maximale sera d'une semaine (7 jours)
- il devra effectuer un minimum, 2h de vol les samedis et dimanches et 1 h les autres jours.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées à 50 % du tarif plein coque nue.

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), soit 50 % du tarif plein coque nue.

. Pour les réservations non honorées et non annulées avant le vol, ce forfait sera double. Soit 100% du tarif plein coque nue.

3.3.3. Retards au départ et à l'arrivée

Lors d'une réservation non honorée, après 30 minutes de retard, la réservation du vol est considérée comme nulle et l'appareil libre, sauf si le pilote en a préalablement informé l'aéroclub, et après accord exprès de ce dernier.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, il est demande au pilote d'en prévenir aussitôt l'aéro-club.

3.4. FORMALITES AVANT, PENDANT, ET APRES VOL

3.4.1 Présentation du carnet de vol

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

3.4.2 Décompte du temps de vol facturé

Le décompte du temps de vol court à compter du moment « où la mise en route du moteur est effective jusqu'au moment où le moteur est coupé ».

Le temps de vol à payer est décompté de manière automatique au moyen d'un horamètre. En période hivernale(du 01 novembre au 31 mars) et lors du premier vol de la journée, un temps de chauffe moteur de 2 minutes sera déduit par le système Aérogest, et donc du montant à régler.

Les vols à l'étranger seront décomptés au tarif coque nue (à défaut l'essence sera remboursée au tarif pratiqué sur l'aérodrome d'attache).

3.4.3 Formalités relatives à l'utilisation de l'aéronef

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

Avant et après chaque vol, le pilote doit agir conformément aux règles de l'emport de carburant.

Après chaque vol, tout pilote doit laver l'appareil, l'abriter ou l'amarrer (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit).

Pour tout vol amenant l'appareil à quitter 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 (frais postaux) 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.

3.4.4 Formalités avant et après vol

Pour pouvoir disposer d'un avion, au jour et à l'heure souhaité, le pilote devra réserver celui-ci sur le site "Aérogest »en indiquant dans la case "Commentaire" : le type de vol (Exemple : Nav.), destination projetée, durée estimée du temps de vol.

➢ AVANT LE VOL

Remplir dans Aérogest la déclaration de départ en vol. Si il y a une contestation de l' horamètre au départ, le faire constater par un membre du club ou prendre une photographie.

Vérifier la présence et la validité des documents de bord. - Vérifier l'état de l'avion (PRE-VOL).

➣ ESCALE AU COURS D'UN VOYAGE

Amarrer l'avion si besoin ou l'abriter et régler, si possible, les redevances aéroportuaires. Dans le cas contraire, la taxe sera débitée automatiquement avec les frais de facturation.

➢ APRES LE VOL

S'assurer de l'arrêt de toutes les servitudes.

Procéder à un avitaillement si nécessaire(obligatoire s'il reste moins de deux heures d'autonomie)

Retirer les clés de l'avion, mettre les « flammes ». Rentrer l'avion s'il n'est pas réservé après vérification sur Aérogest et fermer les hangars si nécessaire.

Saisir dans Aérogest le retour de et compléter sans rature et ni erreur le carnet de route de l'avion.

Si un avitaillement a été réalisé sur un aérodrome non approvisionné via la carte TOTAL, le commandant de bord remettra dans la boite réservée à cet effet (à mettre en place cela peut être aussi la boite à chèques) la facture correspondant à cet avitaillement.

> AVANT DE QUITTER L'AEROCLUB

Après tous les vols, le compte du pilote doit rester créditeur.

TITRE 4. ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols de découverte, 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 (BIA), ...etc.), les pilotes nominativement désignés.

La liste correspondante est tenue à jour par le responsable pédagogique / correspondant sécurité des vols. Concrètement, seuls les pilotes réalisant plus de 25h de vol par an pourrons être choisis par le responsable pédagogique pour réaliser les vols d'initiation et BIA.

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

TITRE 5. VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI OU NON

5.1 DISPOSITION COMMUNES

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 de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser quatre

Les coûts directs sont 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 aux vols entrepris.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice et par conséquent, partager de manière équitable les coûts directs du vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires (personnel navigant) inhérentes.

Par ailleurs, le non-respect du cadre possible des vols à partage de frais précité expose directement le pilote à une procédure disciplinaire interne à l'aéroclub.

En tout état de cause, le pilote décide seul du go / no go du vol et peut le retarder ou l'annuler s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.

5.1.1 VOLS A PARTAGE DE FRAIS

Les vols à partage de frais sont des vols réalisés dans le cadre du cercle de connaissances, d'affinité ou de rattachement du pilote licencié fédéral, à savoir : le cercle de famille, des amis, des pilotes de son aéroclub ou des autres licenciés de sa fédération agréée.

5.1.2 VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI

L'Aéroclub du Médoc ne met pas ses aéronefs à disposition de ce dispositif.

TITRE 6. UTILISATION DES INSTALLATIONS ET MATERIELS

Rappel sur la loi <u>Évin</u> (1991), codifiée dans le code de la santé publique et dans le code du travail, interdit notamment : De fumer dans les lieux affectés à un usage collectif

A ce titre il est interdit de fumer dans l'enceinte de l'aéroclub.

6.1 INSTALLATIONS ET MATERIELS DE L'AEROCLUB

Le club-housse, salle de préparation et son bar Le bureau de gestion La salle de briefing Les hangars Les sanitaires Le poste d'avitaillement Le parking avions et ses voies d'accès Les parkings voitures

Cette liste n'est pas restrictive et pourra éventuellement être réduite, étendue ou complétée. Le présent règlement s'appliquera donc à ces modifications, dont les membres seront informés. D'une façon générale, ces installations et matériels, mis à la disposition de tous, doivent faire l'objet de vos soins les plus attentifs. N'oublions pas que l'entretien et les réparations sont onéreux et que certains sont toujours à notre charge et leurs coûts sont répercutés sur les prix horaires.

Nous appelons tout particulièrement votre attention sur :

Le club-housse, salle de préparation des vols et son bar :

Il est ouvert à tous, en priorité aux membres, à leur famille et à leurs invités.. Les commandants de bord y trouvent, dans la mesure du possible, les renseignements et installations nécessaires aux formalités et dispositions réglementaires à effectuer avant ou après chaque vol, il est donc demandé aux personnes qui y séjournent de respecter la tranquillité et le travail des

pilotes. Des casques sont à disposition des instructeurs et des membres les vols, ainsi que l'ordinateur de réservation et de préparation des vols, les sacoches de vol avec les carnets de route des appareils, leurs documents et leurs clés.

Le bureau de gestion est réservé à la comptabilité, à la mécanique et au Responsable pédagogique.

La salle de briefing est réservée aux instructeurs et aux élèves et peut servir de salle de réunion.

Les hangars sont réservés au garage des appareils de l'Aéro-Club en priorité. Les membres peuvent y accéder pour effectuer les manœuvres de rentrée et de sortie des appareils. Hors de ces nécessités, il est interdit d'y séjourner et, en particulier, d'y fumer. Les manœuvres d'appareil doivent être effectuées dans la mesure du possible par deux personnes ou plus. Ces manœuvres se feront avec la plus grande attention et précaution. Les verrières ou portes des avions seront fermées mais non verrouillées, les freins seront desserrés, les caches "Pitot" et prises statiques seront mis en place.

Chaque appareil possède une place bien déterminée :

Le DR400 F-GAVK et le NYNJA dans le hangar n° 1,

Le DR400 F-GOVR dans le hangar n° 2.

Tout incident ayant occasionné un dégât quelconque, même mineur, sera immédiatement signalé au Responsable pédagogique ou technique.

Les sanitaires :

Leur utilisation est confiée au savoir-vivre et à la correction de chacun. Leur entretien est assuré par l'ACM.

Le poste d'avitaillement :

Pour effectuer le plein, mettre en marche la pompe et remplir correctement Aérogest. A l'issu ne pas oublier d'éteindre la pompe.

Pour les avions de passage, le volume sera indiqué sur la planche spécifique "Avions extérieurs" en précisant l'immatriculation de l'avion, le nom du propriétaire, le nom du pilote, le montant du règlement(chèque ou liquide) et son mode et le nom de la personne de l'ACM qui aura effectué l'opération.

Le parking avions (et ses voies d'accès) :

Il est accessible à pied, sauf par nécessité, il est interdit d'y séjourner. Toute personne étrangère à l'ACM devra être accompagnée par un adhérent. En voiture : l'accès en est formellement interdit. En avion : respecter l'ordre d'alignement, rouler lentement (à la vitesse d'un homme au pas). Arrêter le moteur assez loin des hangars, avant de rentrer un avion. Ne jamais diriger le souffle de l'hélice vers les hangars.

Le parking et ses voies d'accès ainsi que les avions sont interdits : - aux enfants seuls ; - aux animaux domestiques même tenus en laisse. Par sécurité, les enfants doivent être accompagnés d'un adulte et obligatoirement tenus par la main.

Parking voitures : Un parking est à la disposition, gracieusement, des membres de l'ACM pour stationner leur véhicule. En aucun cas, la responsabilité de l'ACM ne pourra être recherchée pour quoique ce soit.

6.2 PENALITES.

Il est précisé que les pénalités prévues par le présent règlement intérieur sont en conformité avec le Code Civil - Art. 1184. Ces pénalités seront prises suite à des faits et actes précisés (ex. avion non rentré) dans le présent règlement intérieur, d'un montant de 10€ avec graduation et possibilité d'annulation. La liste qui suit est non exhaustive.

- > Pleins non faits le soir
- > Avions non rentrés Quelque soit le moment de la journée, au retour de votre vol si l'avion n'est pas réservé sur Aérogest, vous devez le rentrer dans son hangar après avoir fait le plein. Il appartient au pilote qui sort des avions stationnés devant le sien, de les rentrer si ils ne sont pas prévus en vol le jour même et quelle que soit l'heure.
- ➤ Portes de hangar non fermées et verrouillées (à clé pour le hangar 1 et 2) Lorsque tous les avions du hangar que vous utilisez sont rentrés, vous devez refermer les portes.
- > Sécurités non en place sur l'avion ou emportées par le pilote DR400 2 prises statiques + 1 prise totale.
- ➤ Plein d'huile non-conforme DR400-120 entre 4 et 6l (max 6) –
- > Bouchon d'huile trop serré
- > Cabine en désordre (tous les interrupteurs doivent être sur arrêt, check-list en place).
- > Extérieur et intérieur de l'avion sale (pare brise, bord d'attaque, boue sur les moquettes, mouchoirs, chewing gum, papiers, stylo,...) Vous disposez de seau, éponge, chiffons, tuyau, ...
- > Verrières ou portes ouverte (doivent être fermées non obligatoirement verrouillées).
- > Avion mal garé sur le parking (sur les traits).
- > Sur le parking, la barre de manœuvre devant les portes des hangars. Dans le hangar, laissez si possible, la barre devant la roulette de nez
- > Administratif mal rempli
 - Larnet de route avion (très important car document officiel)
 - Dossier de progression (élève)

TITRE 7. PROCEDURE DISCIPLINAIRE

Lors de la mise en oeuvre de toute procédure disciplinaire le comité directeur organe de jugement, basera sa décision selon le cas sur 2 organes instructeurs: la commission de discipline et/ou la commission de sécurité.

COMMISSION DISCIPLINE

La commission de discipline, telle que définie par les statuts, a pour mission d'éclairer le conseil d'administration sur les mesures à prendre, voire sanction, sur le non respect par les membres de l'ACM de l'esprit associatif et du règlement intérieur.

En application des articles 5 et 18 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 comité directeur dit « organe de jugement ».

La commission de discipline est composée de 5 membres, tous appartenant à l'aéroclub mais n'appartenant pas au Comité directeur. 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 de comparution du défendeur,
- indiquer explicitement 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),
- préciser qu'il peut se faire assister par tout membre de son choix.

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 comité directeur. A défaut la commission de discipline et le comité directeur 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 comité directeur 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.

La décision, conformément à l'article 5 des statuts est susceptible d'appel.

En cas d'appel possible, la lettre notifiant la sanction disciplinaire au sociétaire devra indiquer cette voie de recours.

La commission d'appel sera composée de 5 membres, tous appartenant à l'aéroclub mais n'appartenant pas au Comité directeur et ni à la commission de discipline de première instance.

COMMISSION DE SECURITE

Lorsque le différent concerne un manquement relatif au non respect des règlements aéronautiques ou règlements de vol spécifiques à l'aéro-club, l'organe instructeur sera alors la commission de sécurité.

Cette commission introduite par l'organisation DTO, est composée du responsable pédagogique et Correspondant sécurité et des instructeurs. Ces membres sont donc totalement distincts de ceux du bureau directeur par souci du respect du principe d'objectivité.

Le déroulement de la procédure disciplinaire avec la commission de sécurité comme organe instructeur, est donc totalement identique à la procédure décrite si dessus pour les aspects disciplinaires.

Le présent règlement et les statuts sont approuvés par les membres qui reconnaissent en avoir pris connaissance par leur signature sur le cahier spécifique ouvert à cet effet à l'issue du vote de l'assemblée générale.. Le présent règlement s'applique tant aux membres de l'ACM qu'à son personnel qui a pour charge de le faire appliquer.

Le présent Règlement intérieur est établi par le comité directeur du 28 janvier 2020, approuvé par l'assemblée générale ordinaire du 14 Mars 2020.

Version 14/03/2020 12

Le Président

Monsieur Jean Oudin



Le Secrétaire

Monsieur Henri Bonnefoi