



REGLEMENT INTERIEUR

TITRE 1 - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Application

Le présent règlement intérieur, disponible dans les locaux de l'aéroclub, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts de l'association, 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 lors de l'inscription. Dès lors, les membres ne sauraient se prévaloir de la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit, une telle méconnaissance étant présumée leur être imputable. Les différents tarifs hors cotisation annuelle sont fixés par le bureau directeur.

Article 2 : Esprit associatif, droits et devoirs des membres de l'association

L'association est une réunion 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 se doit de coopérer à l'accueil des visiteurs et des personnes désirant s'inscrire comme nouveaux membres.

Chacun doit également veiller au bon fonctionnement de l'activité de club y compris la mise en œuvre et à la rentrée des aéronefs dans le hangar.

Article 3 : Obligations générales 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 il serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

Les membres de l'association seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec celle-ci, des conséquences de leur faute avérée résultant du non respect du présent règlement. Ainsi en cas de non respect de la réglementation et des consignes particulières de l'association, les membres de l'association seront tenus responsables notamment dans les cas suivants :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation.
- Dommage causé du fait de l'utilisation pour le décollage, ou 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.
- Dommage causé 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 causé lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques (qualification, habilitation, visite médicale etc. en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord.
- Dommage causé lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévu au certificat de navigabilité (CEN), dans le manuel de vol ou sur le laissez passer, ainsi que dans les cas résultant du non respect du présent règlement intérieur ou de la réglementation aérienne en vigueur.
- Dommage causé lorsque, au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise de l'alcool, de drogues, ou de médicaments incompatibles avec la pratique du pilotage.
- Non respect des règles d'expérience récente.

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, 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 pour la pratique d'activité aérienne privée.

-Assurances des aéronefs stationnés dans les hangars

-Assurance obligatoire en stationnement dans un hangar : RC – incendie – dégâts des eaux.

- En option : vol cellule ou moteur

TITRE 2 - GESTION

Article 4 : Cotisation

Il est rappelé que le paiement de la cotisation annuelle est une condition indispensable pour obtenir la qualité de membre de l'association.

Le montant de la cotisation annuelle est fixé chaque année par le Comité Directeur, sur proposition du Bureau Directeur, au plus tard le 31 décembre pour l'année civile suivante.

La cotisation est valable pour la durée de l'année civile, du 1 janvier au 31 décembre inclus. A titre dérogatoire, les nouveaux membres sollicitant leur première adhésion à l'aéroclub paieront leur cotisation prorata temporis du nombre de mois entier restant jusqu'au 31 décembre de l'année considérée. Pour les membres de moins de 25 ans la cotisation annuelle sera minorée de 20%. Pour les adhérents de moins de 21 ans, titulaire du BIA, la cotisation annuelle sera minorée de 90%. Le Comité Directeur, sur proposition du Bureau, peut exempter de cotisation certaines personnes pour tenir compte des services exceptionnels qu'elles rendent à l'association. Cette exemption fait obligatoirement, chaque année, l'objet d'une décision nominative pour chacun des intéressés. Les instructeurs bénévoles sont exempts de cotisation et de l'assurance FFA, FFPLUM au delà du seuil de 40 heures d'instruction effectuées dans l'année précédente.

Le non paiement de la cotisation entraîne de facto la radiation de l'association. De ce fait nul ne pourra utiliser le matériel de l'association s'il n'a pas au préalable réglé le montant de sa cotisation. Le trésorier et ou le secrétaire sont chargés de l'application de cette règle, la liste des membres à jour de leur cotisation est pour ce faire, en permanence à leur disposition.

Article 5 : Approvisionnement des comptes

Nul membre de l'association ne peut utiliser les matériels et structures mis à sa disposition (aéronefs et équipements au sol) si son compte est débiteur.

La norme est que tout adhérent doit avoir vis à vis de l'association un compte créditeur. Toute personne ne remplissant pas cette condition se verra refuser toute prestation jusqu'à ce quelle y ait satisfait. Le Trésorier et le Président sont chargés de l'application de cette règle. Le secrétariat met en permanence à leur disposition la liste des comptes débiteurs ou insuffisamment approvisionnés.

Article 6 : Gestion de la trésorerie

-6.1 Par délégation du Président et du Comité Directeur, la gestion de la trésorerie de l'association est confiée au Trésorier qui l'organise au mieux des intérêts de l'association.

-6.2 Banques :

Afin de faciliter la gestion de l'association, le Président peut donner des délégations de signature auprès des banques à tout membre du Bureau de son choix.

-6.3 Cautions,aval,garantie d'emprunts:

Les engagements souscrits par l'association en matière de caution, aval et garantie doivent être préalablement autorisés par le Comité Directeur. Il en est de même des emprunts contractés par l'association.

-6.4 Gestion courante des fonds :

Comme indiqué au paragraphe 6.2 ci dessus, seuls les membres du Bureau peuvent avoir délégation pour signer les chèques ou ordres de virements, accepter des traites ou verser des fonds sur les comptes de l'association. Cette délégation ne peut pas être donnée au personnel salarié de l'association.

Les mouvements de caisse, en espèces, peuvent par contre être gérés par le secrétariat ou, à défaut, par le Trésorier.

-6.5 Informatique :

L'ordinateur du secrétariat est utilisé uniquement par les membres actifs de l'association pour consulter la météo,réserver des aéronefs, et rentrer leurs temps de vol,. En conséquence, un mot de passe pourra être utilisé pour accéder aux saisies.

TITRE 3 - LE PERSONNEL

Article 7 : Dispositions générales

Le Président, en concertation avec le secrétaire et le trésorier, fixe les horaires, les congés, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels.

Le personnel est recruté et licencié selon les lois en vigueur, par le Président.

Article 8 : Du Chef pilote et des instructeurs

Le Chef pilote est nommé par le Président après consultation des membres du Bureau. Il rend compte au Président.

Le Chef pilote ou le Président fixe les consignes techniques d'utilisation du matériel volant et des installations aéroportuaires, ainsi que les règles particulières d'entraînement et de formation des pilotes.

Les instructeurs, sous son autorité, ont la charge du suivi de l'utilisation des aéronefs, des installations aéroportuaires, de l'entraînement des pilotes et de la formation.

Les instructeurs rendent compte au Président (et au Chef pilote) de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne de l'association. Les instructeurs sont fondés à prendre toute mesure conservatoire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que, notamment, une restriction d'utilisation des aéronefs ou des pistes ou une interdiction de vol d'un pilote ou d'un aéronef.

Les pouvoirs qui sont conférés au Chef pilote et aux instructeurs n'ont pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ni de dégager les pilotes de leur responsabilité de commandant de bord, ceux-ci restant responsables de leur décision de prendre l'air ou non et devenant dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

Article 9 : Du responsable technique

Le responsable technique (ou, en cas d'empêchement, son suppléant) est chargé de la mécanique et du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation. Il agit dans le cadre de l'UEA. Les mécaniciens qui l'assistent, qu'ils soient salariés ou bénévoles, travaillent sous son autorité.

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

Article 10 : Du secrétariat

Le secrétaire assure la gestion administrative journalière de l'association. Il est plus particulièrement chargé, selon sa fiche de poste, du secrétariat, de la comptabilité, de la gestion courante des fonds dans le cadre de l'article 6.4 b ci-dessus, des relances de paiements auprès des membres de l'association.

TITRE 4 - LES PILOTES

Article 11 : Participants

En dehors des instructeurs, seuls sont autorisés à piloter les avions du club les membres licenciés à jour de leur cotisation, de leur assurance fédérale ou autre et ayant leur licence de pilote privé Ppl, ainsi que leur visite médicale en état de validité. L'association peut, soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle, en application de l'article 8 du présent règlement intérieur.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par le club, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite et il s'engage à l'utiliser conformément à la réglementation aérienne en vigueur, au manuel de vol, et au présent règlement intérieur.

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

Article 12 : Entraînement des pilotes

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent suivant la réglementation en vigueur, notamment pour l'emport de passagers, les pilotes doivent avoir effectué un entraînement minimal de trois décollages et de trois atterrissages sur un aéronef de même catégorie au cours des trois derniers mois en qualité de pilote commandant de bord.

Un ré-entraînement peut être prescrit. Dans ce cas, le Président (ou le Chef pilote), doit être averti par l'instructeur désigné. Pendant cette période, et jusqu'à autorisation effective, aucun vol solo n'est autorisé.

Dans le but d'assurer un minimum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire au moins un vol par mois , un minimum de douze heures de vol par an et un entraînement avec un instructeur du club tous les ans.

Article 13 : Réservations

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être financièrement à jour vis-à-vis de l'association. Aucun membre de l'association ne peut réserver un avion s'il ne satisfait pas aux conditions de contrôle définies à l'article 12 ci-dessus.

13.1 Minimum d'heures, indemnités d'immobilisation

Lorsqu'un pilote souhaite conserver un aéronef à sa disposition, il doit effectuer un minimum, par jour de réservation, de deux heures de vol les samedis et dimanches et de une heure les autres jours. (Par « jour » on entend une durée de réservation supérieure à 6 heures consécutives). Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées à la moitié du tarif horaire plein, à titre d'indemnité d'immobilisation. Les conditions météorologiques et les cas de force majeure empêchant d'atteindre le minimum d'heures de vol exonèrent le pilote du paiement de l'indemnité d'immobilisation.

13.2 Priorité pour les voyages et l'instruction

Le Président (ou le Chef pilote) se réservent le droit, dans l'intérêt de l'association, d'aménager le planning des réservations. Les personnes concernées par ces aménagements devront en être informées dès que possible.

13.3 Annulation des réservations

Les réservations doivent être annulées dès que possible, et dans tous les cas avec un préavis d'au moins quarante-huit heures. Si cette disposition n'est pas respectée, il pourra être appliqué au pilote un dédommagement « annulation tardive » équivalent à 50% du tarif des heures réservées.

Exception : Les cas de météorologie défavorable ou de force majeure justifiés seront pris en compte. Les mauvaises conditions météorologiques ne dispensent pas d'annuler les réservations.

13.4 Retards au départ et à l'arrivée

Lors d'une réservation non honorée, après quinze minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre. Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt l'association (Le Président ou à défaut un membre du Bureau)

Article 14 : Formalités avant et après le vol

14.1 Départ

Le pilote doit obligatoirement :

- * Inscrive son vol au départ sur le « Récapitulatif d'activité journalière » prévu à cet effet, et bloquer l'avion sur le système informatique de réservation, si cela n'a pas déjà été fait, indiquer la destination.
- * Vérifier que son compte n'est pas débiteur, sinon le mettre à jour,
- * S'assurer de la validité de sa licence, de ses qualifications, de son certificat médical, et de l'aptitude au vol de l'avion,
- * Emplir dans les champs prévus la durée de vol envisagée, et la (ou les) destination(s) s'il s'agit de voyage,
- * Prendre les papiers de l'avion et vérifier leur validité pour le vol concerné, en particulier que l'assurance est conforme aux règles des pays survolés pour les vols vers l'étranger.
- * les pilotes doivent respecter les devis de masse maxi au décollage.

Pour chaque vol en solo, les élèves doivent préalablement avoir l'accord de leur instructeur. Il en est de même pour les pilotes titulaires d'un Brevet de Base, pour les destinations non prévues par la réglementation.

Les instructeurs doivent signifier leur accord, sur les autorisations de vols solo qu'ils remettent à leurs élèves, pour qu'un autre instructeur de l'association en leur absence puisse accorder ces autorisations. Ils devront préciser la période et éventuellement les conditions.

Aucun pilote ne doit prendre l'air s'il a auparavant consommé des boissons alcoolisées ou des drogues, ou absorbé des médicaments incompatibles avec la pratique du pilotage. Les instructeurs ou les permanents du club sont habilités à empêcher un vol s'ils ont connaissance de tels abus.

Avant de confier un avion à un pilote, le club peut être amené à lui demander de présenter son carnet de vol.

Carburant :

Au départ, avant chaque vol, chaque pilote doit calculer la quantité de carburant restante dans les réservoirs de son avion. Cela pour déterminer et effectuer sur cette base le complément de carburant nécessaire au vol projeté

en tenant compte des nécessités liées au chargement et au centrage de l'avion, et des réserves réglementaires en fonction de la nature du vol projetée. En tout état de cause, tout vol doit prévoir une réserve minimale de 45 mn une fois à destination.

Au retour d'un vol, afin de préserver la liberté du pilote suivant en matière de chargement et centrage, ne pas effectuer de complément de plein de carburant dans le réservoir supplémentaire.

14.2 : Retour

Dans tous les cas, l'avion doit être parké à sa place (parkings extérieurs dans la journée, rentré au hangar s'il n'est pas repris, après avoir refait le plein d'essence dans le réservoir principal), les commandes bloquées, frein de parc serré en parking extérieur. La responsabilité du commandant de bord sera engagée en cas de dommages subis par l'avion à la suite du non-respect de cette règle.

Dans le cas d'emprunt de gilets de sauvetage ou de kits d'amarrage, il pourra être demandé au pilote une caution, restituée au retour du vol si le matériel est rendu en bon état.

Le cache-pitot, les épingles de prises statiques et les casques doivent être remis en place, l'intérieur et l'extérieur de l'avion laissés propres, ceintures attachées. Les pilotes emportant un animal dans l'avion doivent prévoir de les transporter dans un sac adapté pour des raisons de sécurité, et prévoir également une toile pour préserver les sièges et les moquettes.

Le registre informatisé des vols (ordinateur club) doit être complété. Les pannes ou incidents éventuels doivent être signalés au mécanicien et au Président, au Chef pilote ou à un instructeur présent.

Le carnet de route de l'avion, dont seul le commandant de bord est responsable, doit être rempli (avec le détail des ravitaillements carburant en mentionnant « plein » si tel est le cas, et des incidents techniques graves) et signé par ce dernier, même lorsque ce dernier n'a effectué qu'un « posé décollé » sur un terrain extérieur. Enfin, l'ensemble des documents de l'avion et les clés doivent être restitués avant de quitter l'association.

Le paiement du vol doit impérativement être effectué immédiatement en vérifiant son compte qui doit être créditeur ou en effectuant le paiement.

14.3 En voyage

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.
- Toute facture reçue à l'association sera débitée sur le compte du pilote concerné ;
- * De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu.

14.4: Paiement

Pour l'ensemble de la flotte, le temps de vol est indiqué par l'horamètre. (heure bloc bloc en cohérence avec l'horamètre) Avitaillement sur terrains extérieurs ; les frais d'avitaillement seront remboursés sur facture.

14.5 : Modalités de règlement

- * Chèque bancaire: en le glissant dans la boîte prévue en ayant pris soin d'indiquer au dos la date du vol, l'immatriculation de l'avion, le nom du pilote.
- * Espèces : les espèces doivent être remises dans la boîte prévue à cet effet, après avoir été glissées dans une enveloppe sur laquelle figure la date du vol, l'immatriculation de l'avion, le nom du pilote.

Article 15 : Baptême de l'air

Avions : Seuls sont autorisés à effectuer des baptêmes de l'air les pilotes nominativement désignés par le Président, et dont la liste figure sur les panneaux d'affichage de l'association.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies. Ils doivent totaliser plus de deux cents heures de vols, dont trente au moins dans les douze derniers mois, et se présenter à un test en vol annuel avec un instructeur désigné par le Président (ou le Chef pilote). Ils doivent en outre détenir un certificat médical valide de moins d'un an.

Ulm : Seuls sont autorisés à effectuer des baptêmes de l'air les pilotes nominativement désignés par le président et dont la liste figure sur les panneaux d'affichage de l'association.

TITRE 5 - ENVIRONNEMENT - SOIN DU MATERIEL-

Article 16 : Respect du voisinage

Les pilotes instructeurs, les pilotes brevetés et les élèves en solo doivent se préoccuper du respect de la tranquillité des riverains de l'aérodrome. Les vols basse altitude sont interdits (réglementation aérienne), tours de piste basse altitude uniquement avec instructeur.

Toute la conduite d'un vol doit être réalisée dans cet esprit, en privilégiant naturellement la sécurité.

Article 17 : Soins du matériel – Discipline

Les aéronefs de l'association étant le bien commun de tous les membres, il est demandé à chacun de ses adhérents d'apporter le plus grand soin quant à leur utilisation, s'agissant en particulier, du chauffage moteur, de

l'arrimage, du parking, de la propreté (laisser la cabine propre, nettoyage de l'aéronef après atterrissage piste en herbe, nettoyage pare - brise, bords d'attaque des ailes, jambes de train, carénages de roues)
Les membres de l'aéroclub répondront également de leur négligence ainsi que de la dégradation volontaire ou involontaire des aéronefs ou des installations mises à leur disposition. Le non-respect de ces règles peut entraîner le remboursement des frais occasionnés, l'interdiction temporaire, voire définitive, de vol au sein de l'association ou, sur décision du Président,(du Chef pilote), un quota d'entraînement obligatoire en double commande, avant de pouvoir réutiliser les avions de l'association.
Pour votre sécurité, il est impératif de laisser chauffer les moteurs, lors des démarrages à froid. En revanche, par temps chaud, il faut éviter de laisser tourner longtemps les moteurs à l'arrêt, compte tenu du mauvais refroidissement au sol. Il convient également de vérifier que la barre de remorquage n'a pas été laissée sur la jambe de train.

Article 18 : Règles de vie commune

Permanences à l'aéro club (réservations sur GRR, accès membres)

Une permanence dans les locaux de l'association est assurée les samedis dimanches et jours fériés par un membre licencié de l'association. Un calendrier des permanences sera affiché dans les locaux de l'association il est demandé d'assurer une permanence d'une journée par trimestre au minimum.

En cas d'empêchement pour assurer une permanence, le pilote ou élève pilote devra demander à un autre licencié de le remplacer. Tout empêchement doit être signalé au moins 8 jours à l'avance au secrétariat de l'association.

Il est interdit de fumer dans les hangars, auprès des avions et de la station d'essence. Le clubhouse de l'association est réservé à ses membres et à leurs invités exclusivement.

Utilisation de l'Ulm de l'aéroclub. L'Ulm n'étant pas certifié, il est sous la responsabilité du commandant de bord. Il est demandé aux élèves et pilotes Ulm un chèque de caution, d'un montant de 500 €, à l'obtention du Brevet de pilote Ulm, non encaissé et renouvelable tous les ans.

TITRE 6 - COMMISSION DE DISCIPLINE

Indemnisation applicables en cas de dommages causés à l'Avion ou à l'Ulm de l'aéroclub.

-Afin d'éviter tout litige avec les membres de l'aéroclub en cas d'incident ou accident, il est prévu une indemnisation applicables en cas de dommages causés à l'Avion ou à l'Ulm. Le pilote responsable d'un dommage peut être amené à rembourser les frais occasionnés, selon la responsabilité du Commandant de bord, jusqu'à un montant évalué par la commission de discipline.

- S'il y a faute avérée du Commandant de bord, il sera exigé le remboursement du préjudice.

Le non-respect du présent règlement intérieur peut entraîner l'application de sanctions décidées par la commission de discipline.

Le membre passible d'une sanction, ou « défendeur », doit être mis à même, avant que la dite sanction ne soit prononcée, de présenter sa défense devant la commission de discipline.

Article 19 : Désignation et composition de la commission

La commission de discipline comprend au minimum le Président, ainsi que trois membres de l'association du Comité Directeur. Les membres de la commission sont nommés chaque année par le plus proche Comité Directeur qui suit l'Assemblée Générale Ordinaire, pour la période allant jusqu'au Comité Directeur le plus proche qui suit l'Assemblée Générale Ordinaire de l'année suivante. Pour pallier la défaillance éventuelle d'un membre de la commission, un suppléant doit être désigné.

Toute plainte ou réclamation doit être adressée au Président qui décide des suites à y donner, c'est-à-dire s'il y a lieu de réunir la commission de discipline ou non.

La commission statue sur le non-respect par les membres de l'association de l'esprit et de la lettre du présent règlement intérieur.

Elle est présidée par le Président de l'association. La commission peut inviter, en qualité d'expert, toute personne susceptible de l'éclairer, cette dernière n'ayant pas de voix délibérative.

Article 20 : Fonctionnement

Le défendeur est 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 Fédération Française Aéronautique ou à la Ffplum 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 :

- Etre expédiée au moins quinze jours avant la date prévue pour la comparution du défendeur.
- Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de la dite comparution,
- Comporter la mention des faits qui lui sont reprochés.

Dès réception de la convocation, le défendeur est en droit de consulter 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 la dite convocation. Le défendeur devra se présenter personnellement devant la commission de discipline. A défaut la commission de discipline pourra statuer sans procédure contradictoire. Le défendeur pourra présenter lui-même sa défense, ou se faire assister par une personne de son choix lors de la comparution devant la commission de discipline.

Dès que le cas a été soumis à la commission, cette dernière est convoquée à la diligence du Président qui fait établir un dossier pour chaque membre et le leur fait parvenir avant la séance. Ce dossier contient entre autre, le compte-rendu de l'incident rédigé par son auteur et, si on en dispose, du compte-rendu officiel établi par une autorité compétente.

Après avoir questionné et entendu le défendeur, et les éventuelles personnes qui l'assistent, la commission délibère à huis clos. Cette délibération reste confidentielle et les membres de la commission doivent se considérer comme tenus au secret. La décision est prise à la majorité des membres présents et, s'il y a égalité des voix, celle du Président est prépondérante. La commission peut présenter des sanctions telles qu'avertissement, ré-entraînement, suspension provisoire de vol assortie de ré-entraînement, l'exclusion temporaire ou définitive de l'association.

De même, en cas de non-respect de la réglementation par un pilote ayant entraîné un préjudice financier au détriment de l'association, le pilote pourra être tenu à dédommager l'aéroclub du montant du préjudice subi. La sanction est notifiée au défendeur par courrier recommandé avec avis de réception. Elle est sans appel au niveau de l'association.

Article 21: Des activités aériennes particulières

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (baptêmes de l'air etc...), les pilotes nominativement désignés par le Président. La liste des pilotes autorisés est affichée dans les locaux de l'aéroclub.

Vols à frais partagés:

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissances 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 vigoureuse, 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 six. Doivent donc être inclus dans le partage des frais uniquement: les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes au vol entrepris.

Les coûts directs du vol sont déterminés à la fin du vol partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol.

La décision d'effectuer un vol à frais partagé appartient au pilote et à lui seul.

Le pilote décide seul de retarder ou d'annuler le vol s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et/ou réglementaire ne sont pas réunies.

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

Coavionnage:

En revanche, ne sont pas autorisés les vols à frais partagés réalisés par l'intermédiaire ou aux moyens de sites internet ouverts au grand public

Terrains privés:

- Avant d'utiliser un terrain privé, les pilotes de l'aéroclub doivent informer le Président.

Article 22 : Gestion des aéronefs privés dans les hangars de l'aéro club.

Tout membre pilote utilisant un emplacement dans un hangar, devra :

- S'acquitter d'une cotisation auprès de l'aéroclub. Cette somme sera prélevée trimestriellement directement sur le compte du locataire d'un emplacement à compter du 5 janvier de chaque année.
- fournir un RIB pour le prélèvement trimestriel ainsi qu'une demande de prélèvement et une autorisation de prélèvement.
- S'acquitter d'une somme compensatoire comprenant l'assurance obligatoire « Responsabilité Civile et incendie dégâts des eaux, (l'assurance vol étant en option) », des frais d'entretien de l'aérodrome et du matériel utilisé pour cet entretien, de frais d'entretien de la station d'essence ainsi que des provisions pour mise aux normes Européennes, des remboursements d'emprunts, des frais d'aéroclub. Le montant de cette somme compensatoire est revu chaque année par le Comité Directeur.
- Fournir un exemplaire du contrat d'assurance valide de l'aéronef (Avion ou Ulm)
- La licence Ffa ou Ffplum sera demandée auprès de l'aéroclub de St Junien de préférence.

- Fournir un exemplaire de la licence assurance Ffplum (exemplaire jaune destiné au club) indiquer le n°du Club : 08708 ainsi que le nom du propriétaire de l'Ulm et son n° d'identification (le premier jour de l'année au plus tard).

-Le non respect de ces six points entraîne la sortie de l'aéronef du hangar dans un délai de 1 mois . Un emplacement dans un hangar ne peut rester inoccupé plus de 3 mois (sauf cas de force majeure).

-Tout propriétaire devra respecter la réglementation aéronautique en vigueur sur la plate forme et devra déclarer tout mouvement et heures de vol concernant son activité en fin d'année à la demande du responsable de l'aéroclub.

-Seul l'aéronef immatriculé et inscrit sur la "fiche d'utilisation d'un emplacement dans un hangar est accepté sur une place désignée par le Bureau Directeur.

-L'accès aux hangars est réservé uniquement aux propriétaires d'aéronefs, aux adhérents de l'aéroclub et aux visiteurs accompagnés par un membre du club.

Dans les hangars les propriétaires d'aéronefs ne peuvent être que des privés. Les associations, clubs ou comités régionaux ne sont pas acceptés.

Les propriétaires d'aéronefs qui ont participé financièrement au démarrage du projet du hangar 3 verseront une somme compensatoire trimestrielle par prélèvement bancaire ou postal pendant une durée de 15 ans à partir du mois de Septembre 2004. Lors de la cession d'un emplacement dans le hangar, informer le bureau directeur de l'aéro club par courrier, 2 mois à l'avance.

- Lors de la vente d'un aéronef, le nouvel acquéreur de cet aéronef, ne peut prétendre à l'ancien emplacement dans le hangar.

- La clé qui vous est confiée pour l'accès dans un hangar est strictement personnelle. Il est interdit de la prêter et d'en faire un double.

- Le non respect de ce règlement intérieur peut entrainer une exclusion de l'aéroclub de St Junien

Modification du Règlement Intérieur approuvée lors de l'assemblée générale du 13 mars 2016, annule et remplace le précédent règlement intérieur.

Le Président

Le Secrétaire