



Aéro Club François Richet

REGLEMENT INTERIEUR

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, 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, ainsi que sur son site Internet 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.

Les différents tarifs sont proposés par le comité directeur (CODIR).

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 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 et la rentrée des aéronefs.

1.3. COTISATIONS

Les membres d'honneur ne paient pas de cotisation.

Les membres actifs et passionnés doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle.

Les montants du droit d'entrée et de la cotisation sont validés annuellement par l'assemblée générale (AG) sur proposition du comité directeur (CODIR) pour l'exercice suivant.

Les membres actifs qui n'auront pas renouvelé leur adhésion avant le 1er février de l'année suivante seront rayés des listes du club. S'ils souhaitent adhérer de nouveau, ils devront s'acquitter du droit d'entrée. Toutefois, à titre exceptionnel, une dérogation à cette règle peut être prononcée lorsqu'un membre actif pour une raison personnelle informe le comité directeur (CODIR) qu'il est dans l'impossibilité de continuer à piloter les avions sur une période déterminée.

Pour les nouveaux membres actifs, toute cotisation versée après le 1er octobre sera valable jusqu'au 31 décembre de l'année suivante.

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.

Les tarifs des heures de vol sont établis par le comité directeur (CODIR) en fonction de divers éléments qui font partie intégrante du budget prévisionnel qui est présenté et voté par l'assemblée générale (AG). Les tarifs peuvent être ajustés en cours d'année en fonction des variations du prix des carburants.



Aéro Club François Richet

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 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 certains aéronefs

Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

Il appartient aux membres actifs 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 y afférentes.

1.4.2. OBLIGATION DES MEMBRES

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

Dès lors, les membres de l'association ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée.

1.5. REMBOURSEMENTS DE FRAIS

Les membres de l'association peuvent se faire rembourser les frais suivants à l'exclusion de tout autre :

- les frais d'avitaillement de l'avion, sans limitation en France.
- les frais d'avitaillement de l'avion à l'étranger ; ils seront toutefois plafonnés pour l'essence, au prix du litre en vigueur, à la date de l'avitaillement, entre le club et la société Total.
- Tout autre frais au profit de l'aéroclub, sous réserve d'avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite du président de l'aéroclub.



Aéro Club François Richet

2 -INTERVENANTS

2.1. DISPOSITIONS GENERALES

Les intervenants sont tous bénévoles, ils comprennent :

- Les membres du comité directeur (CODIR), selon les indications portées dans le document : « qui fait quoi ». Ce document est sous responsabilité du comité directeur (CODIR), il n'est pas soumis à l'approbation de l'assemblée générale (AG).
- le chef pilote et (ou) le responsable pédagogique,
- le correspondant « sécurité des vols » (SV),
- les instructeurs,
- les responsables sols,
- le responsable de gestion.

Les intervenants seront, sur leur demande, éligibles aux indemnités kilométriques¹.

Le comité directeur (CODIR) peut décider d'attribuer des indemnités kilométriques aux intervenants. Il se réserve le droit si nécessaire, et notamment pour des questions budgétaires, d'en revoir le principe. Une note de service précise les modalités de calcul et d'attribution en prenant comme références les textes réglementaires établis par la Direction Générale des Finances Publiques.

2.2. CHEF PILOTE

Le chef pilote est nommé par le comité directeur (CODIR). Il est le responsable de l'activité aérienne de l'association. En particulier il est responsable de la discipline générale, de l'utilisation réglementaire du matériel aérien, de l'entraînement des pilotes et de leur formation. Il tient à jour un fichier des membres actifs avec leur qualification et leur aptitude au vol. A ce titre, il confie les baptêmes de l'air à des pilotes remplissant les normes de la réglementation officielle.

Il rend compte au président de toutes anomalies survenant dans le déroulement de l'activité aérienne, des incidents et des accidents.

Le chef pilote ou les instructeurs sont fondés à prendre toutes mesures techniques ou disciplinaires (interdiction de vol notamment) propres à préserver la sécurité des vols et du matériel aérien du club. Toutefois les sanctions graves (interdiction de vol prolongée, radiation) ne sont prononcées que par le comité directeur (CODIR).

Le chef pilote est au moins titulaire de la licence de pilote privé d'avion (PPL), de la qualification instructeur, et de toutes les qualifications de type et variantes afférentes aux avions de la flotte.

Sans responsable pédagogique il en assure les fonctions.

2.3 RESPONSABLE PEDAGOGIQUE

Le responsable pédagogique est nommé par le comité directeur (CODIR). Il rend compte au président et au chef pilote de toutes anomalies survenant dans le déroulement de sa fonction.

Le responsable pédagogique peut remplacer le chef pilote si ce dernier n'a pas été nommé par le comité directeur (CODIR) et à ce titre il est au moins titulaire de la licence de pilote privé d'avion (PPL), de la qualification instructeur, et de toutes les qualifications de type et variantes afférentes aux avions de la flotte. Son rôle est de planifier, organiser et coordonner les instructeurs. Encadrer les instructeurs FI restreints.

Le responsable pédagogique organise des réunions avec les instructeurs en vue d'assurer la bonne

¹ Ces éléments sont précisés dans une note de service sous timbre du comité directeur (CODIR)



Aéro Club François Richet

coordination de l'ensemble des actions pédagogiques. Il participe à la concertation entre les instructeurs et le CODIR au sujet de l'admission des élèves pilotes et de leurs répartitions entre les différents instructeurs. Il organise et suit l'évolution de la prise de connaissance des élèves pilotes jusqu'à l'obtention du brevet de pilote.

2.4. CORRESPONDANT SECURITE DES VOLS (SV)

Le correspondant sécurité des vols (SV) peut être un instructeur.

Il assume les responsabilités suivantes :

- Gestion des événements SV (recueil, analyse, tableau de synthèse),
- Animation des actions de sensibilisation et de formation SV,
- Gestion de la documentation SV ,
- Veille documentaire SV.

Il s'entoure d'une équipe compétente qui constitue, avec le chef pilote et (ou) le responsable pédagogique et un représentant du comité directeur (CODIR), la commission « sécurité des vols » qu'il anime. Il rend compte directement au président et informe le chef pilote de tout ce qui concerne la sécurité des vols. Il assiste le chef pilote et (ou) le responsable pédagogique pour toutes les décisions relatives à la sécurité des vols : formation, actions correctives, etc...

Il assure les relations avec le correspondant SV du Centre Régional Aéronautique (CRA) Ile de France.

2.5. INSTRUCTEURS

Les instructeurs sont obligatoirement membres actifs de l'association. Leur activité s'effectue sous le contrôle et sous l'autorité du chef pilote en lien avec le responsable pédagogique.

Les instructeurs sont bénévoles. Ils sont assurés selon les règles fixées par le comité directeur (CODIR).

Ils dispensent l'enseignement suivant les consignes réglementaires de l'administration, des aménagements propres à l'aéroclub et aux consignes en vigueur sur l'aérodrome d'Etampes (LFOX).

Ils rendent compte au président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.

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. Ces derniers restent 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.

2.6. RESPONSABLES SOL

Les responsables au sol sont désignés par le membre responsable du comité directeur (CODIR), en accord avec le bureau directeur. Ils sont présents sur le terrain les week-end et jours fériés. Ils vérifient l'état de la documentation de bord en début et en fin de journée, gèrent l'avitaillement des avions n'ayant pas de carte Total, prennent connaissance des conditions aéronautiques sur la plate-forme annoncées par l'ATIS, remplissent le registre des vols, gèrent la flotte avec les instructeurs présents, vérifient le rangement de l'ensemble du matériel le soir, effectuent la gestion et l'entretien des locaux. Représentant le bureau directeur, ils veillent à l'application des consignes définies par le comité directeur (CODIR) et le chef pilote, et ils peuvent à ce titre rappeler au bon usage à un membre qui ne remplit pas les conditions réglementaires du club. Cependant, l'application du règlement intérieur étant de la responsabilité de tout membre de l'association, les responsables sols n'ont pas de devoirs supplémentaires.



Aéro Club François Richet

2.7. TRANSPORT DE LA CITERNE

Le transport de la citerne est effectué obligatoirement par des membres actifs de l'association. Seuls les conducteurs ayant le permis B possédant un véhicule avec une attache de remorque peuvent réaliser ce transport.

Les conducteurs autorisés par le comité directeur (CODIR)² effectuent le transport ainsi que le remplissage de la citerne conformément aux consignes en vigueur (330 litres maximum).

Lors des opérations de transport l'assurance véhicule reste de la responsabilité du propriétaire du véhicule et de la remorque.

Toute infraction au code de la route de la part du conducteur reste à sa charge et il en sera redevable si un procès verbal est adressé à l'association.

2.8. UTILISATION DE LA CITERNE

L'utilisation de la citerne devra uniquement se faire après avoir émarginé un document attestant que la formation à son utilisation a été comprise et sera respectée.

2.9. CONVOYAGE D'AVION

Le convoyage d'avion pour des opérations d'entretien ou de maintenance sur des sites hors de l'aérodrome d'Etampes (LFOX) est pris en charge par l'association.

Cette prise en charge se limite à un dédommagement du pilote correspondant à un versement de 30% de la facturation du temps de vol sur son compte pilote.

Les pilotes convoyeurs sont désignés par le membre responsable du comité directeur (CODIR).

2.10. MEMBRE PASSIONNE

Les membres passionnés peuvent participer à l'étude et la réalisation d'avions de construction amateur. A ce titre ils doivent remplir les formalités d'adhésion à la Fédération des Clubs de la Défense (FCD).

² liste des conducteurs dans un note de service sous timbre du comité directeur (CODIR)



Aéro Club François Richet

3 - PILOTES

3.1. PARTICIPANTS

Seuls sont autorisés à piloter les appareils du club :

- les membres actifs à jour de leur cotisation (club et fédérales) et de leur dette éventuelle en heures de vol,
- les membres porteurs d'une fiche visiteur, prévue par le protocole inter club (F.Richet, L.Bonte, C.Chautemps, F.Hussenot, etc...),
- les membres adhérents au Cercle Aéronautique du Parlement (CAP) selon la convention signée entre les clubs.

Toutefois, à titre exceptionnel, une dérogation à cette règle peut être prononcée par le président, lorsqu'il s'agit d'un vol unique en faveur d'un invité de l'aéroclub. Dans ce cas, le pilote doit être accompagné d'un instructeur.

Les pilotes se conforment à la réglementation en vigueur et notamment en matière de titres aéronautiques : ils sont responsables de la validité de leur licence et de leur aptitude médicale. Ils doivent s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent, notamment pour l'emport de passagers.

3.2. ACTIVITE AERIENNE ET SECURITE DES VOLS

3.2.1. ENTRAINEMENT DES PILOTES

Tous les pilotes privés doivent démontrer leur aptitude au pilotage au cours d'un vol en compagnie d'un instructeur du club, au moins une fois dans les douze derniers mois et de toute façon à l'initiative du chef pilote en accord avec le comité directeur (CODIR). De plus, tout pilote ayant moins de 12 heures de vol dans les 12 derniers mois et n'ayant pas effectué au moins 3 décollages et 3 atterrissages depuis trois mois, à François Richet (ou ailleurs), doit effectuer un vol avec un instructeur du club avant de reprendre la fonction de commandant de bord. Au cours de ce vol il exécutera au moins 3 décollages et atterrissages consécutifs sans intervention de l'instructeur. Le chef pilote peut accorder des dérogations à titre exceptionnel et motivées.

Equivalences de qualifications dans le cadre du contrôle annuel et des vols de prorogation :

Cas du SportStar :

- Un pilote qualifié sur SportStar ne peut voler que sur ce type d'avion.
- Si le pilote est qualifié DR400 ou/et DH251 il devra avoir effectué au moins 3 décollages et 3 atterrissages dans les trois derniers mois sur le SportStar avant de l'utiliser.

Autres avions

- Un pilote qualifié sur DR 315 ne peut voler que sur ce type d'avion.
- Un pilote qualifié sur DR 400 et DR315 peut voler sur DR400 et DR315, la prorogation annuelle ou trimestrielle étant à effectuer sur DR400.
- Un pilote qualifié sur DH251, DR400 et DR315 peut voler sur DH251, DR400 et DR315. La prorogation annuelle ou trimestrielle est à effectuer sur DH251.

Les nouveaux membres actifs, titulaires d'une licence de membre d'équipage de conduite (brevet de pilote), doivent effectuer un vol d'évaluation sous le contrôle du chef pilote ou d'un instructeur.



Aéro Club François Richet

3.2.2. SECURITE DES VOLS

En cas d'accident, d'incident ou d'infraction à la réglementation, outre les déclarations aux autorités, le pilote doit prévenir immédiatement le président ou le chef pilote et lui fournir toutes les informations.

Afin d'améliorer la sécurité des vols, il est aussi demandé à chacun de communiquer au correspondant sécurité des vols (SV) tout événement mettant en cause la sécurité des vols dès qu'il en a connaissance. L'erreur ou le manquement involontaire à une règle de sécurité ne sont pas des fautes mais doivent être déclarées. Ces événements seront traités avec la discrétion qui convient. L'exploitation des événements, à des fins de retours d'expérience, se feront de façon anonyme afin de préserver la confidentialité quant à l'identité des personnes concernées.

La communication des événements au correspondant SV permet aux pilotes concernés de bénéficier de la protection définie au paragraphe suivant 3.2.3. *Sanctions*. La communication d'un événement dans les formes prévues par la réglementation (REX, FNE³ par exemple) permet à l'intéressé de bénéficier de la même protection. Dans ce cas, il est demandé à l'intéressé de transmettre l'information au correspondant SV.

3.2.3. SANCTIONS

Aucune sanction ne peut être infligée à la personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un événement mettant en cause la sécurité des vols, dans les conditions prévues au paragraphe précédent 3.2.2. *Sécurité des vols*, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident, incident ou événement, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'une violation délibérée ou répétée des règles de sécurité.

Une demande d'entraînement par un instructeur ou par le chef pilote n'est pas une sanction, mais une pratique normale de l'activité.

3.3. RESERVATIONS

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

Les membres actifs réservent un avion sur le logiciel accessible par Internet mis à disposition par le club en excluant toute double réservation. Ces réservations peuvent être supprimées pour cause d'indisponibilité des avions. Il appartient à chacun, ayant réservé, de s'informer jusqu'au dernier moment de la disponibilité de l'avion qui lui avait été initialement attribué. L'indisponibilité d'un avion est signalée par 4 indicateurs : carnet de route, positionnement de la documentation de vol (casier des avions indisponibles), système informatique et tableau de réservation sur le logiciel Internet du club. Un seul indicateur parmi quatre est suffisant pour concrétiser l'indisponibilité d'un avion.

3.3.1. MINIMUM D'HEURES

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

Si ce minimum n'est pas atteint pour des raisons autres que les conditions météo ou une panne mécanique, les heures de vol manquantes lui seront décomptées à 50% du tarif sur décision du comité directeur (CODIR).

3.3.2. ANNULATION DES RESERVATIONS.

L'obtention d'un avion par un membre actif du club pour un ou plusieurs jours, entraîne pour celui-ci

³ REX Retour d'EXpérience , FNE Fiche de Notification d'Evènement



Aéro Club François Richet

l'obligation, en cas d'annulation :

- d'effacer sa réservation sur le site du club le plus tôt possible pour libérer l'avion,
- de prévenir le responsable au sol pendant les week-ends et (ou) les jours fériés (numéro de téléphone du club à Etampes : 01 60 80 31 78).

3.3.3. RETARDS AU DEPART ET A L'ARRIVEE.

Lors d'une réservation non honorée, après une heure 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'aéroclub et d'en fournir une justification.

3.4. FORMALITES AVANT ET APRES VOL

Les vols se font dans le respect des règlements aéronautiques en général, des consignes propres aux aérodromes utilisés, des limitations de l'aéronef utilisé, des instructions du chef pilote et des instructeurs, du présent règlement et de toutes décisions du comité directeur (CODIR) ou du chef pilote, propres à l'exécution des vols.

Toute faute grossière ou inobservation des consignes par un membre peut entraîner, dans un premier temps, une interdiction momentanée de vol, prononcée par le responsable du moment, sans préjudice de décision prise par la suite, par le comité directeur (CODIR), pouvant aller jusqu'à la radiation.

Avant tout vol, les pilotes renseignent le logiciel déclaration de vol et le registre des vols sur la nature de leur sortie. Les pilotes vérifient eux-mêmes les pleins de l'avion qu'ils s'approprient à utiliser (huile et carburant). Ils s'assurent que le potentiel horaire restant est compatible avec la durée du vol qu'ils ont programmé. Ils le préparent et le sortent en se faisant éventuellement assister de bonnes volontés. Quand un membre adhérent actif quitte le club pour un vol ou pour toute autre raison, il doit s'assurer de la présence d'une personne du club sur le site ; sinon il doit veiller à ce que toutes les issues y compris les portes du hangar soient fermées et verrouillées.

Avant de partir, ils s'assurent de la présence à bord de la documentation réglementaire avion à jour.

Le temps de vol à payer est décompté du départ parking à l'arrivée au parking (Bloc/Bloc).

Après le vol, ils rangent soigneusement l'appareil après en avoir fait le plein de carburant sauf pour le SporStar un complément sera effectué à hauteur de 40 litres par réservoir et si besoin le plein sera fait au départ en fonction de la charge utile), l'avoir soigneusement nettoyé et remis en place les obturateurs anémométriques (3 flammes). Le coffre à bagages doit être vidé de tout objet personnel. Les matériels, équipements ou autres objets embarqués et appartenant à l'aéroclub doivent être rangés comme il convient, les clés de l'avion étant remises dans la boîte à clés fermée et verrouillée.

Dans tous les cas ils mettent à jour la documentation liée à l'avion (carnet de route, renseignent le logiciel de clôture du vol). En l'absence de responsable au sol, ils remplissent le registre des vols au départ et à l'arrivée.

En cas d'homonymie sur le nom de famille, le pilote lors de la saisie sur le carnet de route et sur le registre des vols indique obligatoirement l'initiale de son prénom.

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 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 l'ensemble des frais (acheminement aller-retour d'un pilote convoyeur par un avion du club, retour de l'avion laissé sur place).

EN CAS DE PANNE SUR UN TERRAIN AUTRE QUE L'AERODROME DE



Aéro Club François Richet

RATTACHEMENT, LE PILOTE DOIT :

- assurer la sauvegarde et la protection de l'aéronef,
- prévenir immédiatement le comité directeur (CODIR) de l'évènement afin d'entreprendre les opérations de remise en état ; les opérations de remise en état seront à la charge de l'aéroclub.
- de contribuer au rapatriement de l'aéronef au terrain de rattachement après autorisation donnée par le comité directeur (CODIR). En cas d'impossibilité, les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent.

En cas d'impossibilité de vol pour le retour (cause météo), le pilote pourra faire jouer l'assurance FFA sous sa seule responsabilité pour la déclencher. Les dispositions ci-dessus restent applicables.

3.5. COMPTES RENDUS DES VOLS.

Après chaque vol les pilotes renseignent le logiciel de clôture des vols concernant les heures de début et fin de vol, la quantité d'essence avitaillée et le nombre de mouvements (décollages et atterrissages) les compteurs début et fin de vol et signalent toutes anomalies de fonctionnement de l'avion.

La saisie du vol dans le logiciel de clôture des vols devra refléter rigoureusement ce qui a été porté sur le carnet de route. En l'occurrence chaque branche de navigation ayant fait l'objet d'un atterrissage sur un terrain extérieur devra être considérée comme un vol et devra être mentionné comme tel sur le carnet de route et dans le logiciel de clôture des vols.

En cas de panne ou de mauvais fonctionnement de l'avion, le commandant de bord doit informer immédiatement le responsable de la mécanique au sein de l'aéroclub, le chef pilote, et (ou) le responsable au sol. Dans le cas d'une remarque mentionnée sur le carnet de route, le pilote doit également envoyer un signalement à l'atelier de maintenance selon la procédure en vigueur, et déposer la sacoche de l'avion avec ses clés dans le casier de couleur rouge portant la mention « avions indisponibles ».

En cas d'accident ou d'incident, le commandant de bord doit appliquer les formalités d'usage (conduite à tenir en cas d'accident dont le détail est annexé aux documents de bord de chaque avion) et rédiger au plus vite un compte rendu détaillé qu'il transmet immédiatement au président, au chef pilote et (ou) au correspondant sécurité des vols.

3.6. PAIEMENT DES HEURES DE VOL :

Chaque membre actif du club est possesseur d'un compte en euros qui est débité après chaque vol effectué en son nom, d'un montant égal au temps de vol multiplié par le tarif horaire de l'avion considéré ⁴. Ce calcul est affiché directement à la fin de la saisie informatique (nouveau solde). Chaque adhérent est responsable du paiement de ses taxes d'atterrissage et de ses frais de parking lorsqu'il est en voyage.

Chaque possesseur de compte est responsable de l'approvisionnement de celui-ci, de sorte qu'il ne soit jamais débiteur. Le réapprovisionnement se fera à l'initiative du possesseur de compte par l'envoi d'un chèque ou d'un virement à l'ordre du compte de l'ACFR. Le montant de chaque réapprovisionnement ne sera pas inférieur à 150 € en cas de paiement par chèque, le virement bancaire est vivement conseillé.

Le possesseur d'un compte débiteur ne doit ni voler, ni effectuer de réservation d'avion tant qu'il n'aura pas réapprovisionné son compte. Les réservations qui auront été effectuées au profit d'un compte débiteur depuis plus de 3 semaines seront résiliées.

4. ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

⁴ Tarif horaire de chaque type d'avion indiqué sur le site Internet



Aéro Club François Richet

4.1. : VOYAGES

Un voyage envisagé en métropole (Corse incluse), dans un pays limitrophe (Espagne, Italie, Suisse, Allemagne, Luxembourg, Belgique) ou en Grande Bretagne et Îles anglo-normandes ne nécessite pas de procédure particulière.

En revanche, pour un voyage hors les pays impliqués ci-dessus, un protocole est à remplir par le commandant de bord (disponible sur le site Internet). Ce protocole doit être validé par le comité directeur (CODIR) et signé par le président avant le départ. Si une assurance complémentaire est nécessaire (pour les pays non couverts par l'assurance de base), le comité directeur (CODIR) négocie le complément d'assurance mais le surcoût est à la charge du pilote.

4.2 : SURVOL MARITIME :

En cas de survol maritime (au sens réglementaire) ou en cas de survol de zones inhospitalières, les pilotes devront se conformer à la réglementation en vigueur.

4.3 : ATERRISSAGE SUR UN TERRAIN PRIVE :

Le comité directeur (CODIR) devra être avisé préalablement de tout voyage à destination d'un terrain privé de manière à en informer à temps l'assureur.

4.4 : ATERRISSAGE SUR UN TERRAIN ULM :

Comme tous nos avions, le SportStar n'est pas autorisé à atterrir sur un terrain ULM.

4.5 : COMPETITIONS AERIENNES (RALLYE AERIEN, PILOTAGE DE PRECISION) :

Si un adhérent souhaite participer à un rallye ou une compétition, il devra en avvertir à l'avance le comité directeur (CODIR) et se renseigner sur une éventuelle extension d'assurance (l'assurance de base de l'avion ne couvrant pas les compétitions sportives).

4.6 : VOLS A FRAIS PARTAGES

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissance ou d'affinité du pilote, à savoir : le cercle de la famille, des amis, de son aéroclub ou des licenciés de sa fédération agréée par l'Etat. Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre 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 entrepris⁵.

⁵ En aucun cas, les frais ne doivent comporter par exemple : le coût de la licence fédérale, celle de pilote privé (PPL), de la visite médicale du pilote, de l'assurance du pilote (dommages corporels).



Aéro Club François Richet

Les coûts directs du vol sont déterminés à la fin du vol et partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol. La décision d'effectuer un vol à frais partagés appartient au pilote et à lui seul.

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

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

4.7 : 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.



Aéro Club François Richet

5 - NON RESPECT DU REGLEMENT INTERIEUR ET DES STATUTS

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

Le membre actif 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 (CODIR) dit « organe de jugement ».

La commission de discipline est composée de 3 à 5 membres, tous appartenant à l'aéroclub mais n'appartenant pas au comité directeur (CODIR). Ils sont élus chaque année par l'assemblée générale (AG) ordinaire, pour la période allant jusqu'à la prochaine assemblée générale (AG) 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 pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

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 (CODIR). A défaut la commission de discipline et le comité directeur (CODIR) 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 (CODIR) 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.

Sauf en cas de non-lieu prononcé par l'organe de jugement, l'ensemble des frais de cette procédure est supporté par le défendeur.

6 - PROPRIETAIRES D'AVIONS PRIVES

Par avion privé, on désigne un avion qui stationne dans le hangar de l'aéroclub mais ne lui appartient pas.

Le comité directeur (CODIR) statue sur les demandes de garage permanent que pourraient lui présenter des propriétaires d'avions privés. La condition de base est que ceux-ci doivent être membres du club, et que leurs avions volent régulièrement.

Les propriétaires d'appareils utilisant le hangar géré par le club doivent être convenablement assurés contre les risques que leur appareil fait courir aux installations et aux autres appareils. Un protocole sera établi



Aéro Club François Richet

entre les propriétaires d'avions privés et l'aéroclub qui dégage toute responsabilité de l'aéroclub en cas de sinistre émanant de sa responsabilité, en cas de catastrophe naturelle affectant le hangar ou en cas de sinistre provoqué par un autre avion privé.

Une priorité étant accordée aux appareils du club, le président, sur avis du comité directeur (CODIR) peut être amené, à demander le dégagement des avions privés sous préavis de trois mois.

Le club dégage toute responsabilité quant aux incidents pouvant survenir aux appareils privés stationnés dans le hangar qu'il gère. Le propriétaire est seul juge pour effectuer les vols avec son appareil.

Les propriétaires s'engagent à remettre en place les avions qu'ils seraient amenés à déplacer et à refermer et verrouiller le hangar à chaque fois qu'ils le quittent.

7 - MISE A DISPOSITION DE CASQUES

L'association met à la disposition des membres actifs qui le désirent un lot de casques. L'emprunt d'un casque sera facturé quelle que soit la durée du vol ⁶. Le commandant de bord devra préciser le nombre de casques empruntés lors de la réservation du vol.

Le montant correspondant sera prélevé automatiquement sur le compte pilote. Les sommes prélevées seront destinées à la maintenance et au renouvellement du lot des casques.

Le présent règlement intérieur est adopté par le comité directeur (CODIR) du 19 janvier 2016, approuvé par l'assemblée générale (AG) ordinaire du 19 mars 2016.

Le Secrétaire Général
Daniel Mérat

Le Président
Maurice Desmoulière

⁶ Le prix de la mise à disposition est établi par le comité directeur (CODIR) et indiqué sur le site Internet