



REGLEMENT INTERIEUR DE L'AEROCLUB DE CHATEAU THIERRY

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 disponible dans les locaux de l'Association, en ligne sur le site de l'Aéroclub, 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.

Il est complété par le Manuel d'Exploitation de l'Aéroclub (« Manex ») et peut être aussi complété par des notes de service affichées au panneau situé à côté du bureau d'accueil.

Le Manuel d'Exploitation a pour but d'aider les membres de l'association dans leur pratique de l'activité aéronautique. Il traite des domaines de la gestion de la sécurité, des opérations, de la formation, et technique. Il intègre également des règles et consignes qui n'ont pas vocation à se trouver dans le présent Règlement Intérieur.

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 coeur 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 oeuvre et la rentrée des aéronefs.

1.3. COTISATIONS

Les membres de l'Aéroclub s'acquittent des modalités de cotisation et de participation aux frais décrits par l'article 4 des Statuts de l'Association.

1.4. OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES

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, pour sa garantie et celle de ses membres.

Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres. Les membres, par le seul fait de leur adhésion au club, renoncent à invoquer un manque ou une exclusion d'assurance.

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.

Obligations des membres

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

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

Les membres de l'Association responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié ne seront tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans la limite du montant de la franchise laissée à la charge de l'Aéroclub par le contrat d'assurance "corps" de l'aéronef

Par exception au précédant alinéa, les membres de l'Association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice laissé à la charge de l'Aéro-club 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, de drogues ou de médicaments, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

2. PERSONNEL

2.1. DISPOSITIONS GENERALES

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend :

- les instructeurs,
- le responsable technique éventuel,
- le personnel éventuel d'entretien des locaux.

Le Président fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels.

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 du Bureau Directeur.

2.2. STRUCTURE DE FORMATION ET DE SECURITE

L'Aéroclub possède un organisme de formation conforme à la réglementation en vigueur, et qui est en charge de son fonctionnement en ce qui concerne la formation, la délivrance et le maintien des licences et qualifications des pilotes.

Le Dirigeant Responsable, aussi nommé Représentant Légal, est le Président de l'Aéroclub.

Le Responsable Pédagogique est un instructeur de l'Aéroclub nommé par le Président et satisfaisant aux critères exigés par la réglementation.

Le Correspondant Sécurité Prévention est choisi au sein de l'Aéroclub par le Comité Directeur. Il n'est pas membre du Comité Directeur ni de la commission de discipline ni de la commission d'appel, mais intervient sur leur demande comme expert auprès de ces 3 instances. Son mandat est de un an tacitement reconductible. Il doit se montrer disponible et à l'écoute des pilotes, et anime les commissions et réunions traitant de Sécurité et Prévention.

2.3. INSTRUCTEURS

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes, et la formation. Ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

Ils rendent compte au Responsable Pédagogique et au Dirigeant Responsable 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.

2.4. RESPONSABLE TECHNIQUE (MECANIQUE)

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

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

3. PILOTES

3.1. PARTICIPANTS

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

En application du 2.3., le Président ou le Responsable Pédagogique peuvent soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle ou des restrictions d'utilisation.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par l'association, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite, et il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation.

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

3.2. CONDITIONS POUR PILOTER LES AVIONS DE L'AÉROCLUB

Les membres peuvent piloter les avions appartenant à l'Aéroclub ou mis à la disposition de celui-ci si :

1. Ils sont à jour de leur cotisation.
2. Leur compte pilote est positif et suffisamment approvisionné pour couvrir le coût du vol envisagé.
3. Ils possèdent les brevets, licences et qualifications nécessaires au vol envisagé, en état de validité.
4. Leur visite médicale d'aptitude est valide et les autorise à effectuer le vol envisagé.
5. Pour emmener des passagers, ils satisfont aux règles d'expérience récente décrites dans le FCL 060 (3 décollages, approches et atterrissages dans les 90 jours écoulés).
6. Le Responsable Pédagogique ou le Président n'ont pas émis à leur encontre d'interdiction à l'utilisation des avions. En cas de restriction(s), celle(s)-ci sont respectées pour le vol envisagé.
7. Ils ont réservé, par le biais du site de réservation, un créneau horaire d'utilisation. Les litiges devant se régler à l'amiable, le Président ou le Responsable Pédagogique trancheront en dernier recours.
8. Le vol envisagé a été préparé selon les règles.
9. La gestion des marges et la culture de la sécurité sont systématiquement mises en œuvre de façon responsable, compte-tenu des valeurs souvent basses des exigences minimales réglementaires.
10. Tout pilote ou élève pilote doit s'abstenir de voler dès qu'il ressent une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses tâches ou qu'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques ou de stupéfiants.

3.3. RESERVATIONS

Tout vol, quelle que soit sa nature, doit faire l'objet d'une réservation préalable.

Les règles de fonctionnement des réservations sont définies dans le Manuel d'Exploitation.

3.4. FORMALITES AVANT ET APRES VOL

Avant de confier un aéronef à un pilote, le Président, le Responsable Pédagogique ou un instructeur peuvent être amenés à lui demander de présenter son carnet de vol.

Le temps de vol à payer est décompté selon les méthodes détaillées dans le Manuel d'Exploitation.

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

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

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 les frais.

4. ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES RESTRICTIONS D'UTILISATION

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

Les activités aériennes particulières (vol de nuit, etc) sont décrites dans le Manuel d'Exploitation.

Seule la force majeure pourra être invoquée auprès du Comité Directeur pour justifier un manquement ou une infraction aux règles en vigueur du présent Règlement, du Manuel d'Exploitation, ou de toute autre consigne de l'Aéroclub.

5. VOLS A FRAIS PARTAGÉS ET COAVIONNAGE

5. 1 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 entrepris.

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.

5. 2 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.

6. PROCEDURE DISCIPLINAIRE

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

Le Président ou le Responsable Pédagogique peuvent suspendre d'activité tout membre à l'encontre duquel ils démarrent une procédure disciplinaire.

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 3 membres, tous appartenant à l'Aéroclub mais n'appartenant pas au Comité Directeur. Le Correspondant Sécurité Prévention ne peut en faire partie. Ils sont nommés chaque année par l'Assemblée Générale Ordinaire ou par une Assemblée Générale Extraordinaire, pour la période allant jusqu'à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire. Les membres sortants sont rééligibles.

Dans cette perspective, ledit défendeur sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à sa dernière adresse connue et, si elle est différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la FFA lors de sa dernière prise de licence fédérale.

La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.

La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

- être expédiée au moins quinze jours calendaires avant la date prévue pour la comparution du défendeur,
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution, comporter la mention des faits précis qui lui sont reprochés et celle de la sanction envisagée (choix parmi ces sanctions : avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive, ou toute autre sanction jugée adaptée par le Comité Directeur),
- préciser qu'il peut se faire assister par une personne 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 recommandée avec accusé de réception) au défendeur.

La décision, conformément aux articles 5 et 20 des Statuts est susceptible d'appel. La demande de cet appel devra alors être formulée dans les 8 jours suivant l'envoi de la lettre notifiant la sanction disciplinaire au défendeur, laquelle lettre devra indiquer cette voie de recours.

La commission d'appel sera composée de 3 membres, tous appartenant à l'Aéroclub mais n'appartenant pas au Comité Directeur ni à la commission de discipline de première instance. Le Correspondant Sécurité Prévention ne peut en faire partie. Ces 3 volontaires seront 3 anciens membres du Comité du club, pour lesquels ni le Comité Directeur ni le défendeur n'émettent d'objection. Si le défendeur rejette toutes les propositions, les 3 membres de la commission d'appel seront choisis par le Comité Directeur.

En cas d'appel, le Comité Directeur convoquera une Assemblée Générale Extraordinaire dans les 30 jours suivant réception de la demande d'appel. La sanction définitive sera prononcée par décision motivée de l'Assemblée Générale Extraordinaire sur avis de la commission d'appel après avoir entendu le défendeur. Elle sera notifiée par écrit (par lettre recommandée avec accusé de réception) au défendeur.

7. SÉCURITÉ ET DISCIPLINE

La plus grande prudence est évidemment exigée tout le temps et partout. En particulier, les évolutions sur les aires de mouvement près du public, des autres avions, des ULM et de la pompe à essence doivent être effectuées à vitesse réduite.

8. GARAGE DES AERONEFS PRIVÉS DANS LE HANGAR DU CLUB

Après acceptation par le Comité Directeur, des places de hangar sont mises à disposition des particuliers afin de garer l'aéronef dont ils sont propriétaires. Il est bien entendu qu'il ne s'agit pas d'un contrat de location, mais d'une mise à disposition qui n'engage en aucune manière la responsabilité du club et qui peut être révoquée à tout moment par le Comité Directeur qui en donnera la raison, avec un préavis de 3 mois. Pour bénéficier de cette facilité, le propriétaire privé doit :

1. Etre membre de l'Aéroclub de Château-Thierry.
2. S'acquitter d'une participation aux frais de fonctionnement du hangar et de l'entretien de la plate-forme. Cette participation devient une indemnité d'occupation d'un montant quadruplé en cas d'utilisation non autorisée des locaux de l'association par un aéronef privé.
3. Fournir chaque année au Secrétaire une copie de son attestation d'assurance RC valide.
4. Signer une clause de non recours envers l'aéro-club en cas de sinistre.
5. En cas d'assurance corps, fournir a l'Aéroclub une attestation de non recours réciproque dûment paraphée par son assureur, l'Aéroclub faisant de même vis-à-vis de cet assureur.
6. Utiliser les locaux à seule fin de parking d'aéronef et de petit entretien, en prenant le plus grand soin des autres aéronefs. Les aéronefs de passage pourront être hébergés dans la limite des places disponibles, la signature d'un document explicitant la clause de non recours sera alors demandée.

9. PARKING DES VOITURES

Il est interdit de garer les véhicules routiers motorisés dans le hangar. Les véhicules sont garées sur le parking prévu à cet effet derrière le Club House. Lorsqu'un pilote part plusieurs jours avec un avion de l'Aéroclub, le stationnement de son véhicule est toléré coté piste. Dans ce cas, ce stationnement ne doit pas gêner l'activité aéronautique ni le passage des véhicules de secours.

10. ACCÈS ET UTILISATION DU BAR

L'accès au bar est réservé aux membres du club et à leurs invités.

La consommation de boissons alcoolisées par un pilote avant tout vol est interdite.

Le présent Règlement intérieur est établi par le Comité Directeur du 02 février 2018, approuvé par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 11 mars 2018.

Le Président,
Michel BROUILLARD

Le Secrétaire,
Michel LISMONDE