

REGLEMENT INTERIEUR

“ AEROCLUB de Grenoble –Alpes Isère et de sa Région

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.

Les membres attestent en avoir pris connaissance lors de leur adhésion et du renouvellement de leur adhésion. Les membres sont informés au cours de l'année de toute évolution du Règlement Intérieur. Ce dernier est 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 (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 du hangar. Il veillera également à la bonne tenue et la propreté des locaux.

1.3. COTISATIONS

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par le Comité Directeur, au plus tard le 15 septembre pour l'année civile suivante. Tout membre s'acquitte du même montant à l'exception des membres d'honneurs qui sont exonérés.

Le Comité Directeur fixe annuellement le montant de la participation aux frais de fonctionnement de l'activité aéronautique.

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 ou d'exclusion. En cas de décès d'un membre la cotisation sera remboursée à ses ayants droits au prorata temporis.

NJ CR

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 doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle ainsi que la participation aux frais de fonctionnement avant la fin de l'année civile pour l'année suivante.

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 à l'article 4.2 des statuts de l'association, peuvent s'acquitter d'une cotisation annuelle dont le montant minimum est fixé chaque année par l'assemblée générale sur proposition du Comité Directeur ou apporter une contribution financière exceptionnelle à l'association.

La cotisation annuelle doit être versée avant la fin de l'année civile pour l'année suivante. Elle est due pour la totalité de l'exercice en cours.

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.

1.4. 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 l'aéronef lorsque cela est requis.

Ces polices pour chaque aéronef 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 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 100 fois le tarif de l'heure de vol de cet aéronef et avec un minimum correspondant au montant de la franchise laissée à la charge

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.

TITRE 2. PERSONNEL

2.1. DISPOSITIONS GENERALES

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend notamment :

- les instructeurs,
- le responsable technique (mécanique) et ses éventuels adjoints ou assistants (fonction pouvant être sous-traitée auprès d'une unité ou d'un atelier d'entretien agréé),
- le chargé d'exploitation (secrétariat) et ses éventuels adjoints ou assistants.
- Le Comité directeur fixant les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établissant 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 ou son délégué après avis dûment motivé du comité directeur.

2.2. INSTRUCTEURS

Le Chef-Pilote, en plus des tâches dévolues aux instructeurs, a en charge du suivi technique des avions (potentiels, navigabilité). Il est également chargé de soumettre au Comité Directeur toute proposition réaliste de nature à améliorer le fonctionnement de l'aéroclub. Il sera un facilitateur de communication entre l'autorité et les pilotes de l'association, en particulier en ce qui concerne l'aspect réglementaire.

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 Comité Directeur 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.

2.3. 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.

2.4. CHARGE D'EXPLOITATION (SECRETARIAT)

Le chargé d'exploitation (secrétariat) a en charge la gestion administrative journalière de l'aéro-club en lien avec les membres du Bureau Directeur.

TITRE 3. PILOTES

3.1. PARTICIPANTS MEMBRES ACTIFS

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 des titres aéronautiques requis, en cours de validité.

En application du 2.2. du présent Règlement intérieur, l'association peut soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle.

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

Les pilotes sont responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques. En outre, ils devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'expérience récente notamment pour l'emport de passagers.

3.2. ENTRAINEMENT DES PILOTES

Les pilotes doivent subir un vol de contrôle annuel effectué par le chef pilote ou un instructeur désigné par lui. Les modalités de ce vol (durée, contenu) sont explicités dans le manuel d'exploitation de l'AGIR.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire un minimum de 12 heures de vol par an.

3.3. RESERVATIONS

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association. En particulier, nul membre ne peut utiliser les aéronefs s'il n'a pas déposé au préalable sur son compte pilote une provision suffisante pour couvrir les coûts de l'utilisation prévue.

3.3.1. Réservations longue durée / Minimum d'heures

Toute réservation d'une durée de plus de 24 heures ne peut être réalisée sans l'accord du Chef Pilote de l'aéroclub.

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition au-delà de 24 heures, 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, les heures de vol manquantes lui seront décomptées au tarif plein coque nue.

3.3.2. Annulation des réservations.

Le cas échéant, les réservations doivent être annulées avant leur heure de début. Cette disposition n'étant pas respectée sans motif valable, il sera appliqué au pilote un forfait "non-annulation". Pour les réservations non honorées et non annulées avant le vol, ce forfait sera double.

3.3.3. 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'aéro-club.

3.4. FORMALITES AVANT ET APRES VOL

Avant de confier un aéronef à un pilote, le chef-pilote peut être amené à lui demander de présenter son carnet de vol.

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

- roulage ;
- vol du décollage à l'atterrissage, suivant le régime moteur utilisé (attente, croisière, surrégime ;
- entre l'atterrissage et la fin du roulage.

Les vols à l'étranger seront 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.

Après chaque vol, tout pilote doit:

- procéder à un avitaillement conformément aux consignes du Manuel d'Exploitation,
- abriter l'aéronef 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 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.

▪ **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, ...etc.), les pilotes nominativement désignés par le Président sur avis du Comité Directeur.

- Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies et dans le respect de la réglementation aérienne en vigueur.

▪ **TITRE 5. VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI OU NON**

5.1 DISPOSITION COMMUNES

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.

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 tout en sachant que ceux-ci ne sont réellement déterminés qu'à la fin du vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires (personnel navigant) inhérentes.

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

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

Le cadre possible en aéroclub des vols à partage de frais élargi est précisé comme suit :

- le pilote est préalablement identifié / listé par l'aéroclub via l'outil en ligne ad hoc de la Fédération agréée dont il est licencié,
- Après avoir été identifié, le pilote peut réaliser des vols locaux de LFLS <-> LFLS dont le partage de frais se réalise par l'intermédiaire ou au moyen de site(s) Internet(s) partenaire(s) de la fédération agréée dont il est licencié,

TITRE 6. PROCEDURE DISCIPLINAIRE

En application des articles 5 et suivants 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 4 membres, tous appartenant à l'aéroclub incluant le Président et à l'exclusion de tout autre membre du Comité Directeur. Ils sont nommés chaque année par le comité Directeur qui porte sa composition à la connaissance des membres. Pour instruire le dossier, la commission de discipline pourra faire appel à toute personnalité reconnue et réputée pour son intégrité, ou toute commission compétente.

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 expédié 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 par exemple : avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive) ;
- préciser qu'il peut se faire assister par toute 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,

NJGR

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 sans appel.

La sanction peut être :

- Une obligation de formation
- Une interdiction de vol (perte ou suspension de la qualité de membre actif) sur une période définie
- Financière, jusqu'à 100 fois la cotisation annuelle pleine de l'Aéroclub.
- Une exclusion du club temporaire ou définitive.

Le présent Règlement intérieur est établi par le comité directeur le 24 février 2018 et entre immédiatement en vigueur.

Le Président,

Christian ROUX


Le Secrétaire Général,

Noël JAKSÉ
