

# **AERO-CLUB de LAON**

## **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, mis à leur disposition sur simple demande et disponible sur le site « aeroclub-laon.com ».

Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit, une telle méconnaissance étant de façon irréfragable présumée leur être imputable.

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

#### **1.2: ESPRIT ASSOCIATIF**

L'aéro-club 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.

Chaque membre s'engage à fournir au moins huit heures de travail bénévole par an.

#### **1.3: OBLIGATIONS GENERALES 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 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. 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.

*Rappel de droit des assurances : la Responsabilité Civile de l'aéronef, souscrite par l'Aéroclub, ne garantit que les passagers, le Commandant de Bord en étant exclu.*

Les obligations des membres de l'Association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen et 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 de dix fois le tarif de l'heure de vol de cet aéronef.

Par exception au précédant alinéa, les membres de l'Association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice non pris en charge par l'assureur dans les cas suivants:

- dommage résultant de leur faute intentionnelle,
- 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 exigée 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.

#### **1.4 : DROIT A L'IMAGE : AUTORISATION DE PRISES DE VUE ET DE DIFFUSION D'IMAGES**

Dans le cadre de ses activités l'association peut être amenée à réaliser des photographies ou des vidéos sur lesquelles ses membres apparaissent.

Dans le cadre de la loi relative au droit à l'image, chaque membre adhérent à notre association est informé à travers le règlement intérieur qu'il donne de fait autorisation pour utiliser son image à titre gratuit pour :

- la prise de photos ou d'images dans le cadre des activités de l'association.
- la diffusion des prises de vue sur différents supports (papier, vidéo...) par les membres de l'association, par les médias et par les différents partenaires institutionnels ou privés de l'association.
- l'édition de documents (plaquette, journal interne...).
- la publication sur le site Internet, Facebook et autres réseaux sociaux de l'association.

En cas de refus à accorder l'utilisation de son image, lors des prises de vue il incombera au membre d'informer l'auteur des images pour qu'il soit retiré et qu'il n'apparaisse pas sur le support vidéo ou photographique.

Au cas où l'image serait quand même diffusée, le membre devra contacter par écrit le bureau exécutif afin de faire retirer l'image dans les 30 jours.

## **2. DU PERSONNEL**

### **2.1: DISPOSITIONS GENERALES**

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend:

- les instructeurs,
- le responsable technique (mécanique) et ses éventuels adjoints ou assistants (fonction pouvant être soustraite auprès d'une unité ou d'un atelier agréé),
- le chargé d'exploitation (secrétariat) et ses éventuels adjoints ou assistants.

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

Le personnel est recruté et révoqué, selon les lois en vigueur, par le président.

## **2.2: DES 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 président 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: DU RESPONSABLE TECHNIQUE**

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: DU CHARGE D'EXPLOITATION (SECRETARIAT)**

Le chargé d'exploitation (secrétariat) a en charge la gestion administrative journalière de l'aéro-club.

# **3. DES PILOTES**

## **3.1: PARTICIPANTS**

En dehors des pilotes qualifiés instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'Association les membres actifs à jour de leurs cotisations (club et FFA).

Chaque pilote doit acquitter à son inscription, une caution remboursable lorsqu'il quittera l'association. Lorsqu'un membre n'aura pas renouvelé sa cotisation annuelle 6 mois après le début de l'année civile, il sera considéré comme démissionnaire et disposera d'un délai de 12 mois pour réclamer le montant de sa caution et le solde de son compte s'il est positif. Passé ce délai, les sommes restantes seront, automatiquement, affectées au compte d'exploitation de l'association.

L'association se réserve le droit d'un recours en justice, pour poursuivre un membre démissionnaire dont le compte est débiteur.

En application du 2.2, 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 seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques.

## **3.2: ENTRAÎNEMENT DES PILOTES**

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent notamment pour l'emport de passagers. Chaque pilote doit réaliser un vol de contrôle avec un instructeur de l'Association :

- dans la 2ème année de validité de sa qualification de classe SEP pour les pilotes titulaires d'une licence PPL, CPL ou ATPL

- dans les 24 derniers mois pour les titulaires d'une licence LAPL.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire un minimum de vol par bimestre, dix heures de vol par an et, dans la 1ère année de validité pour les titulaires d'une qualification de classe SEP, un vol avec un instructeur de l'Association à ½ tarif, limité à 1 heure de vol (au-delà d'1 heure de vol, facturation plein tarif).

Si un pilote est resté plus de trois mois sans voler, il devra effectuer un vol de contrôle avec un instructeur de l'Association. En aucun cas, ce vol ne pourra être effectué à ½ tarif.

### **3.3: RESERVATIONS**

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'Association (cotisations dûment acquittées, pas de dette sur les heures de vol)

#### 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, les heures de vol manquantes lui seront décomptées à 50% du tarif plein coque nue.

#### 3.3.2 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, l'Association peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol, sa licence et sa visite médicale.

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

- durée indiquée par le totalisateur du compte-tours moteur ou le cas échéant durée indiquée par l'horamètre
- les vols à l'Etranger seront systématiquement décomptés au tarif coque nue (à défaut l'essence sera remboursée au tarif pratiqué sur l'aérodrome d'attache)

Après chaque vol, tout pilote doit:

- procéder à un avitaillement s'il reste moins d'un demi réservoir ou s'il s'agit du dernier vol de la journée,
- abriter l'aéronef ou l'amarrer (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit).

Pour tout 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 (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'incapacité d'effectuer ce vol lui-même, il en supportera les frais.

## **4. DES ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES**

4.1 : Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (Vols de découverte, vols en relation avec la protection des personnes et des biens, vols dans le cadre d'une convention signée par l'Association, ...etc...etc), les pilotes nominativement désignés par le président de l'Association. Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

### **4.2 : VOLS À PARTAGE DE FRAIS ÉLARGI OU NON**

#### **4.2.1 : DISPOSITIONS COMMUNES**

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser 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. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires (personnel navigant) inhérentes.

Par ailleurs, le non-respect du cadre 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.

#### 4.2.2 : 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.

#### 4.2.3 : 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 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.

Dans ce cadre, le pilote identifié pourra réaliser les types de vol définis comme suit :- voyages de A vers B et/ou vols locaux de A à A.

### 4.3 : VOLS EN PATROUILLE

#### 4.3.1 : DISPOSITIONS COMMUNES

Les vols en patrouille sont des vols réalisés lorsque au moins 2 aéronefs volent ensemble à une distance nécessitant la définition d'un rôle de leader et d'équipier.

Le vol en patrouille ne s'improvise pas et s'apprend auprès d'instructeurs qualifiés à ce type de vol

Quelle que soit son expérience (type d'avion, nombre d'heures de vol, instructeur...), un pilote non initié au vol en patrouille ne doit pas s'y risquer car il sera dangereux pour lui-même et pour le (ou les) autre(s) pilote(s) de cette patrouille improvisée.

#### 4.3.1 : ORGANISATION DE LA PATRIQUE DU VOL EN PATROUILLE

Nomination d'un responsable de l'activité par le bureau exécutif qui aura pour mission de suivre l'activité et d'établir un programme de formation adapté au niveau des pratiquants et d'en définir les conditions d'exercices sous les thèmes « connaissance du pilotage », « connaissance de son avion », « connaissance de soi ».

Le niveau d'expérience minimal pour les pilotes brevetés pratiquant du vol en patrouille est fixé à 200 HDV.

Sur recommandation du responsable de l'activité, autorisation nominative des pilotes par le président de l'aéroclub de Laon.

Le cumul « formation patrouille » et « formation pour relâcher 3 mois sans vol » n'est pas autorisé.

## **5. PROCEDURE D'EXCLUSION**

### **5.1: COMMISSION DE DISCIPLINE**

Une commission de discipline est nommée chaque année par le Bureau Exécutif. Elle statue pour les fautes de tous ordres commises par les membres de l'Association et portées à sa connaissance. La commission de discipline, après avoir entendu les explications du ou des intéressés convoqués spécialement par lettre recommandée, fera connaître, par écrit, ses propositions de sanction au Bureau Exécutif.

Le Bureau Exécutif, dans sa première séance suivant son information, prendra sa décision. Si l'exclusion est envisagée, la procédure à l'article 5.2 sera appliquée.

### **5.2: EXCLUSION**

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

Le membre dont l'exclusion est envisagée doit être à même de présenter sa défense avant que ladite exclusion soit prononcée.

Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer 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 avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'exclusion
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- préciser devant quelle instance (Bureau Exécutif ou commission de discipline) elle aura lieu,
- comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.

Le membre en instance d'exclusion est en droit de connaître au moins cinq jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre.

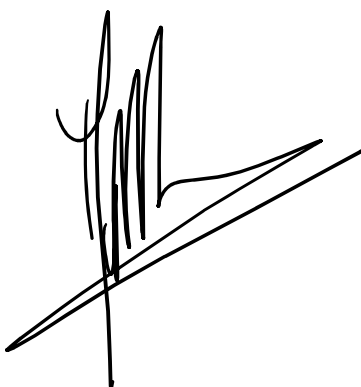
A cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation.

Devra également lui être, dans cette même convocation, formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de cinq jours ci-dessus visée en un lieu qui devra lui être précisé.

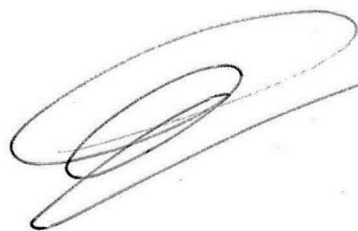
Le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense, ou se faire assister par une personne de son choix.

**Règlement intérieur du 16 Avril 2022, établi par le Bureau Exécutif,  
Approuvé lors de l'Assemblée Générale du 11 Mars 2023.**

**Le Président,  
Matthieu CABAU**

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical strokes and a horizontal line at the bottom, crossing through the vertical ones.

**Le Secrétaire Général,  
Henri OSIECKI**

A handwritten signature in black ink, featuring a large, circular loop at the top and several horizontal strokes below it.