



# RÈGLEMENT INTERIEUR

## PREAMBULE:

Le présent règlement intérieur complète les dispositions des statuts en s'adaptant aux particularités, obligations et contraintes de l'activité aérienne, dans le respect de la réglementation de ce type d'activité. Conformément aux dispositions de l'article 19 des statuts de l'Aéroclub, il est applicable à tous les membres de l'Association et leur est opposable. Il appartient à chaque membre d'en prendre connaissance. Ce règlement sera affiché dans les locaux de l'Association et une version numérique est à consulter sur l'application de réservation Fly-Manager. Dès lors aucun membre ne saurait se prévaloir de la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit. Conformément aux statuts de l'Aéroclub, chaque membre peut exprimer son avis lors de l'Assemblée générale. En cours d'exercice il peut saisir le Président pour toute question, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un membre du Conseil d'Administration. Après examen, le Bureau ou le Conseil d'Administration pourra demander à entendre ce membre. En contrepartie, chacun est tenu de se conformer aux décisions qui sont prises.

Dans le texte qui suit, par aéronef on entend : avion, Ultra Léger Motorisé, ou ballon.

## 1 DISPOSITION GENERALES

### 1.1 QUALITE DE MEMBRE

Conformément à l'article 5 des statuts, pour devenir membre de l'Aéroclub il faut remplir une demande d'adhésion. L'adhésion deviendra définitive après agrément par le bureau et règlement de la cotisation annuelle. Pour être membre actif, il faut être à jour de sa cotisation annuelle et être également titulaire d'une licence fédérale en cours de validité. Par son adhésion, chaque membre acquiert l'accès à des moyens et à des matériels.

### 1.2 ESPRIT ASSOCIATIF

L'Aéroclub est une association de bonnes volontés, ses membres s'engagent à participer à la vie de l'Association à titre bénévole en fonction de leurs compétences et de leur disponibilité. Ils doivent s'attacher à y faire régner une bonne entente, l'esprit d'équipe et la courtoisie. Chaque membre doit se sentir concerné par la vie de l'Aéroclub et participer activement au développement de son activité.



### 1.3 OBLIGATIONS GENERALES DE L'AEROCLUB ENVERS SES MEMBRES

Les obligations de l'Aéroclub à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent Règlement Intérieur comme étant des obligations de moyens et de diligences et non des obligations de résultats. Dès lors, la responsabilité de l'Aéroclub, de ses dirigeants ou de ses préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où il serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

L'Aéroclub souscrit diverses polices d'assurances et en particulier des polices responsabilité civile pour chacun des aéronefs qu'il exploite ainsi qu'une police dommages corporels pour les pilotes. Les membres peuvent consulter ces polices sur demande.

### 1.4 OBLIGATIONS GENERALES DES MEMBRES DE L'AEROCLUB

Les obligations des membres de l'Aéroclub à l'égard de ce dernier sont de simples obligations de moyens et de diligences. Dès lors les membres de l'Aéroclub ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec ce dernier, que des conséquences d'une faute avérée.

Les conséquences financières d'un incident ou d'un accident sont, en principe, supportées par l'Aéroclub.

Par exception au précédent alinéa, les membres sont tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans le cas de non respect des Réglementations en vigueur, du présent Règlement Intérieur, des Consignes d'Exploitation annexées ou de la non observation d'une restriction d'utilisation.

Ceci comprend notamment mais pas exclusivement:

- une faute intentionnelle ou dolosive,
- l'utilisation d'un terrain pour lequel le pilote n'a pas d'autorisation,
- l'utilisation d'un terrain interdit par les consignes d'exploitation,
- l'utilisation d'un aéronef en dessous des hauteurs minimales, sauf cas de force majeure,
- la conduite d'un aéronef par un pilote non titulaire des titres aéronautiques et/ou certificat médical valide,
- une expérience insuffisante au regard de la Réglementation,
- l'emploi d'un aéronef en dehors des domaines du manuel de vol,
- le non respect de la Réglementation en vigueur,
- **la conduite d'un aéronef sous l'emprise de l'alcool, de substances illicites ou de prescriptions médicales altérant les réflexes ou la vigilance.**
- .....



## 1.5 DROIT A L'IMAGE

D'après l'article 266-1 du code pénal : Toute personne physique ou morale dispose sur son image d'un droit exclusif et peut s'opposer à sa reproduction et diffusion sans son autorisation.

Par leur adhésion, les membres de l'Association renoncent à l'exercice de ce droit et autorisent l'Aéroclub à utiliser leur image, dans le cadre des activités aériennes, sans aucune restriction, ni limitation dans le temps.

## 1.6 CNIL(Loi du 6 janvier 1978)

L'Aéroclub en tant qu'association Loi de 1901 bénéficie d'une dispense de déclaration de détention d'un fichier informatique de ses adhérents (CNIL délibération N° 2006-130 du 9 mai 2006). Certains renseignements sont accessibles sur le site Web de l'Aéroclub et sur Fly-Manager, aussi les adhérents s'engagent à ne pas les utiliser à des fins personnelles ou commerciales et à ne pas les divulguer à l'extérieur de l'Aéroclub.

*Les informations recueillies sont nécessaires pour votre adhésion, elles font l'objet d'un traitement informatique et sont destinées au secrétariat de l'association. En application des articles 39 et suivants de la loi du 6 janvier 1978 modifiée, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Si vous souhaitez exercer ce droit et obtenir communication des informations vous concernant, veuillez vous adresser au Président.*

## 2 PERSONNEL

### 2.1 DISPOSITIONS GENERALES

Certaines fonctions nécessaires à la bonne marche de l'Aéroclub peuvent être occupées par des personnes soit salariées, soit bénévoles. Ces fonctions sont les suivantes :

- Chef pilote et/ou Responsable pédagogique(ATO)
- Instructeur
- Responsable technique atelier
- Personne en charge de la gestion (secrétariat, comptabilité)

Ces personnes sont recrutées/nommées par le Président avec l'accord du Bureau. Selon les lois en vigueur, le Président établit les éventuels contrats de travail, fixe les horaires, les salaires, les indemnités ou gratifications.



## 2.2 CHEF PILOTE ET/OU RESPONSABLE PEDAGOGIQUE, ET INSTRUCTEURS

Le Chef Pilote et/ou responsable pédagogique est nommé par le Président après consultation du Bureau. Il rend compte au Président et peut être révoqué à tout moment par ce dernier. Le Chef Pilote et/ou responsable pédagogique fixe les consignes d'exploitation des aéronefs, les exigences en matière d'entraînement et de formation des pilotes. Ces consignes sont annexées au présent Règlement Intérieur et doivent être respectées au même titre que le présent règlement.

Le Chef Pilote et/ou responsable pédagogique s'assure de la standardisation de la méthode de formation et d'entraînement des pilotes.

Les instructeurs ont la charge de la formation et de l'entraînement des pilotes.

Le Chef Pilote et/ou responsable pédagogique et les Instructeurs sont fondés, par délégation du Président et/ou du Responsable Technique, à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que notamment une restriction d'utilisation ou une interdiction de vol.

Cependant, les pouvoirs ainsi conférés au Chef Pilote et/ou responsable pédagogique et aux instructeurs n'ont pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectué par les membres pilotes, ceux-ci restant maître de leur décision de prendre l'air et devenant dès le moment où ils prennent les commandes d'un aéronef, seul gardien de celui-ci. Le Chef Pilote et/ou responsable pédagogique ou l'instructeur peut mettre en garde sur l'opportunité d'effectuer ou non un vol, sans pour autant dégager le pilote de sa responsabilité de commandant de bord.

## 2.3 RESPONSABLE TECHNIQUE

Le Responsable Technique est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation, les mécaniciens qui l'assistent travaillent sous son autorité. Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

Il prend connaissance des pannes ou des incidents significatifs annotés par les pilotes sur les carnets de route des aéronefs et sur les fiches de déclaration de dysfonctionnement (FDM).

## 3 PILOTES

### 3.1 PILOTES AUTORISES

En dehors des instructeurs de l'Aéroclub, seuls sont autorisés à piloter les aéronefs de l'Association les membres actifs à jour de leur cotisation club et fédérale ou ceux



expressément et formellement autorisés par le Président après avis des membres du Bureau. Avant de confier un aéronef à un pilote, l'Aéroclub représenté par l'un des membres du Bureau, par le Chef Pilote et/ou responsable pédagogique ou un Instructeur, peut être amené à demander à ce pilote de présenter son carnet de vol, son certificat médical et sa licence. En application du paragraphe 2.2 l'Aéroclub, représenté par l'un des membres du Bureau, par le Chef Pilote et/ou responsable pédagogique ou par un Instructeur peut, soit imposer un vol de contrôle à un pilote, soit refuser de lui confier un aéronef.

Lorsque un pilote se voit confier un aéronef, il appartient à ce pilote de vérifier qu'il possède bien les titres nécessaires à sa conduite et il s'engage de fait à l'utiliser conformément à la réglementation, au manuel de vol et aux consignes d'exploitation.

## 3.2 ENTRAINEMENT DES PILOTES

### 3.2.1 CONTROLES

Le monde de l'aéronautique se caractérise par la prééminence de la responsabilité personnelle à tous les niveaux de la pratique: maintien des compétences, conscience de ses capacités psychiques et physiques, évaluation de la situation météorologique...Il est de la responsabilité de chaque pilote de s'assurer qu'il remplit les conditions d'entraînement minimum exigées pour le vol qu'il envisage, et notamment pour l'emport de passagers.

Sauf instruction, aucun membre de l'Aéroclub ne peut réserver et utiliser un aéronef sans avoir au préalable subi un vol positif, sur un appareil identique, par un instructeur de l'Aéroclub, en cas de contrôle non satisfaisant, un entraînement approprié devra être envisagé.

Il est possible de coupler le vol de contrôle et le contrôle obligatoire en vue du renouvellement de la licence.

Les vols de contrôle peuvent se faire à l'occasion d'un vol d'instruction, de jour ou de nuit, ou à l'occasion d'un vol privé, selon l'appréciation de l'instructeur qui sera obligatoirement en place avant.

A chaque renouvellement, le pilote doit mettre à jour sur Fly-Manager, la fiche de renseignement le concernant.

Au delà de la réglementation et dans l'unique but d'assurer la sécurité des vols, il est souhaitable que les pilotes fassent au moins un vol par mois et 12 heures de vol par an.

### 3.2.2 VOLS DE NUIT

Tous les pilotes de l'Aéroclub non titulaires de la qualification ou habilitation Vol de Nuit, doivent être lâchés par un instructeur avant d'effectuer des vols locaux de nuit. Les taxes de balisages seront prélevées directement sur le compte des pilotes ayant effectué des vols de nuits.



## 4 MODALITES DE REGLEMENT

### 4.1 COMPTE PILOTE

Chaque pilote de l'Aéroclub dispose d'un compte personnel. Le logiciel Fly-Manager permet à chaque pilote d'accéder à son compte, ce logiciel est accessible depuis le poste de travail dédié disponible dans la salle pilotes. Ce logiciel permet d'effectuer les différentes opérations de gestion du compte. Chacun doit veiller à approvisionner régulièrement son compte de façon à ce qu'il soit toujours créditeur.

Si le compte est débiteur de plus de 100€ le système informatique empêchera toute réservation.

Le compte peut être approvisionné par chèque bancaire, par Carte Bleue, par virement, ou en espèces. Les sommes versées sont enregistrées par chaque membre à l'aide du logiciel et contrôlées par le personnel administratif de l'Aéroclub.

Le compte pilote est débité automatiquement à chaque vol du montant calculé en fonction de la durée du vol. Ce même compte sera utilisé pour le règlement de la cotisation club, des taxes aéroportuaires, des taxes de balisage ou de la vente de matériel aéronautique (cartes, règles, casques, etc....)

Si un avitaillement doit être payé par un pilote, le remboursement est effectué sur présentation de la facture. Le montant de la facture sera saisi par le pilote en crédit dans la rubrique ad' hoc du logiciel Fly-Manager.

### 4.2 TARIFS

Les différents tarifs de l'Aéroclub, cotisations annuelles, les prix de l'heure de vol par aéronef, l'heure de vol en double commande, ainsi que les tarifs des baptêmes sont arrêtés par le Conseil d'Administration, sur proposition du Bureau et conformément aux orientations approuvées lors de l'Assemblée Générale. Ils sont réactualisés, aussi souvent que nécessaire pour assurer la bonne marche de l'Aéroclub, par le Président après accord du Conseil d'Administration.

Ils sont affichés dans les locaux de l'Aéroclub.

### 4.3 DECOMPTE

Le temps facturé est décompté conformément aux relevés du compteur horaire pris avant le démarrage du moteur et après arrêt du moteur et ce à la minute près, avec la possibilité de décompter deux minutes en période de grand froid.

Lors des voyages, le temps se décompte de la même manière pour chaque étape du voyage. Chaque étape doit être reportée sur le carnet de route de l'aéronef avec le



temps correspondant, et cela obligatoirement avant le vol suivant.

Tout vol avec instructeur à bord, et notamment en cas de contrôle annuel ou de lâcher machine, doit être réglé en double commande et inscrit comme tel sur Fly-Manager et sur tous les documents, carnet de vol du pilote, carnet de route de l'aéronef conformément aux recommandations de l'Administration.

#### 4.4 VOLS A FRAIS PARTAGES

La Réglementation prévoit que les pilotes peuvent faire participer leurs passagers aux frais de l'aéronef qu'ils utilisent ensemble, sous réserve que le pilote paie sa quote-part et que ses passagers entrent dans le cadre du cercle de ses connaissances ou d'affinité. Pour que cette formule soit légale, le partage doit être équitable. Dans le cas contraire le pilote seul s'expose aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.

#### 4.5 VOLS A FRAIS PARTAGE ELARGI

Les pilotes désireux de pratiquer des vols à frais partagés élargis, doivent obligatoirement en faire valider l'autorisation au sein des Ailes Foréziennes par un FI ou le Président et répondre aux conditions suivantes :

- Justifier d'une expérience minimum de 100 heures de vol au total (y compris en instruction) dont 12 heures dans les 12 derniers mois;
- Avoir réalisé un vol avec un FI durant lequel il sera sensibilisé aux particularités d'emport de passagers selon un programme spécifique réalisé par le responsable pédagogique ATO. Ce vol ne peut pas être couplé avec le vol bisannuel de maintien des compétences et devra être noté sur la carnet de vol.

Après validation par les Ailes Foréziennes, les Ailes Foréziennes autoriseront sur l'application "SMILE AEROCLUB de la FFA", la possibilité pour le pilote concerné de pratiquer des vols à partage de frais élargi. Le pilote pourra, à partir de ce moment, utiliser exclusivement l'application WINGLY pour s'inscrire et poster des vols.

Une liste des pilotes agréés "WINGLY" sera affiché au Club et mise à jour par le Secrétariat à chaque nouvelle validation.

Les Ailes Foréziennes pourront à tout moment supprimer cette autorisation auprès de "SMILE AEROCLUB" et de WINGLY, si elles jugent que le pilote ne répond plus aux exigences de sécurité requises.

En revanche, ne sont pas autorisés les vols à partage de frais élargis réalisés par l'intermédiaire ou au moyen de sites Internet ouverts au grand public, ainsi que par tout autre moyen de publicité (petites annonces dans les médias, internet, affichage, ...).



## DEROULEMENT DES VOLS WINGLY :

- Tout vol enregistré sur la plateforme WINGLY ne pourra être inférieur à 1 heure;
- Comme stipulé sur le règlement intérieur des Ailes Foréziennes (Art. 5.5), le temps de vol minimum prévu pour réserver un avion est de 1 heures de vol/jour les jours de semaine et de 2 heures de vol/jour les week-ends et jours fériés.
- Le pilote décide seul de la possibilité du vol programmé, de son report ou de son annulation si les conditions de sécurité (météo, réglementaires...) ne sont pas requises;

Les coûts partageables par le pilote sont exclusivement le coût direct des heures de vol WINGLY au tarif en vigueur des Ailes Foréziennes et les éventuelles taxes d'atterrissage associées. Le pilote ne devra faire aucun bénéfice sur le vol WINGLY.

## 5 RESERVATIONS

### 5.1 GENERALITES

Les réservations d'avion et d'ULM se font en se connectant à Fly-Manager accessible par Internet ou à partir du site Web de l'Aéroclub. Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être à jour de ses cotisations Aéroclub et fédération et le solde de son compte pilote ne doit pas être débiteur de plus de 100 €.

Aucun membre de l'Aéroclub ne peut réserver un aéronef s'il ne satisfait pas aux conditions de contrôle définies au paragraphe 3.2.1 du présent règlement.

Les avions de voyages sont réservés en priorité aux voyages.

L'ULM est réservé en priorité à l'école.

### 5.2 MODALITES

De façon à pouvoir respecter le planning de la journée et les autres utilisateurs, les heures de début et de fin de réservation sont à respecter scrupuleusement, il s'agit en fait de l'utilisation réelle de l'aéronef, la préparation du vol, le briefing, le débriefing se feront en dehors de ce créneau horaire.



### 5.3 ANNULATION DE RESERVATION

Les annulations de réservation doivent être effectuées dès que possible, et autant que faire ce peut, au moins 24 heures avant l'heure de départ prévue. Les pilotes qui ne respecteraient pas cette disposition de manière répétitive pourront, après avis du Bureau, se voir appliquer une pénalité forfaitaire «annulation tardive». Le coût de ce forfait sera alors calculé par heure de réservation sur la base de 20 minutes du tarif horaire diminué du prix de la consommation d'essence, auquel s'ajoutera le temps d'instruction dans son intégralité s'il s'agit de vol en école.

Pour les réservations non honorées et non annulées au moins 30 minutes avant le vol, le montant intégral de ce vol pourrait être dû. Les cas de météorologie défavorable ou de force majeure justifiée seront bien sûr pris en compte. Les mauvaises conditions météorologiques ne dispensent pas d'annuler les réservations.

### 5.4 RETARD AU DEPART OUA L'ARRIVEE DU VOL

Lors d'une réservation non honorée, après 30 minutes de retard, et sans nouvelle du pilote, la réservation sera considérée comme annulée, l'aéronef comme libre et les procédures prévues au paragraphe précédent seront applicables.

Si le retour ne peut être effectué au jour et/ou à l'heure prévue, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt l'Aéroclub, faute de quoi des pénalités pourront être appliquées en fonction des vols rendus impossibles.

### 5.5 MINIMUM D'HEURES - INDEMNITE D'IMMOBILISATION

Lorsqu'un pilote souhaite conserver un aéronef à sa disposition, il doit effectuer en moyenne un minimum de 2 heures par jour les samedis, dimanches et jours fériés, et de 1 heure par jour, en semaine. Si ce minimum n'est pas atteint et après avis du Bureau, les heures manquantes pourront lui être décomptées à titre d'indemnité d'immobilisation. Le prix sera alors calculé sur la base du tarif horaire diminué du prix de la consommation d'essence.

Les conditions météorologiques et les cas de force majeure seront pris en compte.

## 6 FORMALITES AVANT, PENDANT ET APRES LE VOL

### 6.1 FORMALITES AVANT LE VOL

Le pilote doit obligatoirement:

- inscrire son vol au départ grâce au logiciel de réservation Fly-Manager, en indiquant sa destination et l'heure de retour,



- satisfaire aux conditions d'expérience récente pour l'emport de passagers,
- s'assurer que sa qualification de classe et son certificat médical sont valides,
- s'assurer que l'aéronef est en état,
- prendre si besoin les documents de l'aéronef,
- prendre connaissance de la météo et Notams longue durée et courte durée des terrains et des zones,
- s'assurer que la quantité de carburant est conforme aux prescriptions du paragraphe 1.1 des consignes d'exploitation (annexe du présent règlement intérieur)

En outre, avant chaque vol solo, les élèves doivent impérativement être en possession d'une autorisation écrite portée sur leur carnet de vol par un instructeur de l'aéroclub présent sur le terrain.

Aucun pilote ne doit prendre l'air s'il a auparavant consommé des boissons alcoolisées, absorbé des substances illicites, ou des médicaments altérant les reflexes ou la vigilance.

## 6.2 EN VOYAGE

En voyage, il est demandé au pilote:

- De noter chaque vol sur le carnet de route de l'aéronef, obligatoirement avant le vol suivant,
- De prendre toutes les dispositions pour que l'aéronef soit protégé,
- Chaque fois que cela est possible, de payer lui même directement les redevances aéroportuaires afin d'éviter des frais postaux et des frais supplémentaires de facturation. Si cela n'a pas été possible l'ensemble de ces frais seront débités sur son compte pilote.
- Lors d'un voyage interrompu de s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même, il supportera les frais d'un éventuel convoi.

Pensez qu'en cas d'interruption du vol pour cas de force majeure, l'Assurance FFA ASSISTANCE prend en charge, sous certaines conditions les frais de retour des passagers et de l'aéronef.

## 6.3 FORMALITES APRES LE VOL

Si il pleut, neige, en cas de fortes température et obligatoirement en fin de journée rentrer les avions dans le hangar aux emplacements marqués au sol et fermer les portes. Le carnet de route doit être rempli par étapes, avec le détail des avitaillements en carburant et signé par le commandant de bord.



Dans la colonne «observations » du carnet de route, le commandant de bord doit ne porter que les pannes ou incidents «mettant en cause la navigabilité de l'aéronef» et signer la ligne correspondante.

En cas d'incident ou d'accident, le pilote doit prévenir le mécanicien, le Chef Pilote et/ou responsable pédagogique, un Instructeur, l'un des membres du Bureau, ou le pilote de permanence.

Une fiche de déclaration de dysfonctionnement mineur (FDM cf. annexe 3) est à disposition pour y noter les autres dysfonctionnements.

Le logiciel Fly-Manager doit être renseigné des données du vol, le cas échéant, l'alimentation du compte doit être effectué, l'ensemble des documents de l'aéronef et les clés doivent être restitués avant de quitter l'Aéroclub.

## 7 ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Seuls les pilotes nominativement désignés par le Président sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières comme les vols de découverte, les vols dans le cadre d'une convention signée par l'Aéroclub avec un organisme, un établissement scolaire (BIA), une association, une collectivité, etc .... Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

Pour les «vols de découverte», l'arrêté interministériel du 18 août 2016, se substituant à l'article D510-7 du Code de l'Aviation Civile, impose que les pilotes soient majeurs, aient au moins 200 heures de vol depuis l'obtention de la licence SEP et 25 heures de vol dans la classe SEP dans les 12 mois précédent le vol de découverte ou soient pilotes professionnels (CPL, ATPL).

Ces pilotes doivent être déclarés à la compagnie d'assurances.

En outre, l'Aéroclub exige que ces 25 heures de vol aient été effectuées sur les avions de l'aéroclub, au compte du pilote, exception faite pour les formateurs BIA.

Les vols de découverte ne doivent pas excéder 30 minutes (sauf pour les ULM) ils ne doivent pas impliquer de transport entre deux aérodromes et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 km de son point de départ.

Les vols en formation et les vols de nuit sont exclus.

Pour les ballons, c'est l'Arrêté du 4 janvier 2011 qui précise les règles à observer (cf. Consignes d'exploitation montgolfières paragraphe 4.5)



## 8 DISCIPLINE

### 8.1 RESPECT DU VOISINAGE

Nuisances sonores: Tous les pilotes doivent se préoccuper du respect de la tranquillité des riverains en particulier au dessus des villes d'Andrézieux, Saint-Galmier et Veache en adoptant trajectoire, hauteur et puissance compatibles avec ces objectifs. Toute conduite du vol doit être réalisée dans cet esprit en privilégiant naturellement la sécurité. Le non respect des circuits de piste, les vols à basse altitude, etc., doivent être proscrits sous peine de sanctions.

### 8.2 SOIN DU MATERIEL, DISCIPLINE

Le matériel de l'Aéroclub est coûteux, il est du devoir de tous d'en prendre un soin attentif et précautionneux, notamment lors des manœuvres dans le hangar. L'utilisation des remorques montgolfières se fera dans le respect du Code de la Route et les conducteurs contrevenants seront tenus responsables des éventuelles infractions constatées.

Les membres de l'Association sont tenus à une certaine discipline. Tout manquement à ces obligations comme le cas du non-respect des diverses réglementations en vigueur, du présent Règlement Intérieur, des Conditions d'Exploitation et Entraînement des pilotes annexées ou de la non observation d'une restriction d'utilisation peut entraîner la comparution devant une commission de discipline.

### 8.3 COMMISSION DE DISCIPLINE ET PROCEDURE DE RADIATION

La commission de discipline comprend au minimum les membres du Bureau et le Chef Pilote et/ou responsable pédagogique. Elle peut être complétée par des membres volontaires du C.A. Elle statue sur le non respect du présent règlement par les sociétaires, que ce soit dans la lettre ou dans l'esprit, et prononce des sanctions. Ces sanctions peuvent, par exemple, être un avertissement, un blâme, **l'interdiction temporaire de vol** au sein de l'Aéroclub, un quota d'entraînement obligatoire en double commande avant de pouvoir réutiliser les aéronefs de l'Aéroclub, ou une **proposition de radiation**.

En cas de proposition de radiation et en application de l'article 5 des statuts, il est convenu que le membre dont la radiation est envisagée doit être à même de présenter sa défense avant que la dite radiation ne soit prononcée. Dans cette perspective, il sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à sa dernière adresse connue. La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.

Cette lettre de convocation devra:



- Etre expédié au moins 15 jours avant la date prévue pour la comparution,
- Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de la dite comparution,
- Préciser devant quelle instance, conseil d'administration ou commission de discipline, cette comparution aura lieu,
- Comporter la mention des faits reprochés.

D'autre part, le membre en instance de radiation est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution, toutes les pièces et documents étayant les faits qui lui sont reprochés.

A cet effet, l'existence de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation. Dans cette même convocation, il devra lui être formellement offert la possibilité de les examiner.

Le membre en instance de radiation pourra présenter lui même sa défense ou se faire assister par une personne de son choix membre de l'Association.

#### 8.4 LITIGES

En cas de litige entre l'Aéroclub et ses membres et dans l'impossibilité d'un règlement amiable, les tribunaux dont dépend le siège social de l'Aéroclub seront seuls compétents.

#### 8.5 SÛRETE

Les locaux et hangar de l'Aéroclub se situent sur l'Aéroport de Saint-Etienne Bouthéon où, conformément à la réglementation européenne, un décret préfectoral régit l'accès et la circulation des individus et des véhicules. Ces mesures sont décrites dans le programme de sûreté de l'Aéroclub dont tout membre doit impérativement avoir pris connaissance.

Toutes poursuites pénales seront sous l'entière responsabilité du contrevenant.

Le Président de l'Aéroclub

Gilles DUMAS

**Pièce jointe en annexe** : Consignes d'exploitation de d'entraînement des pilotes



## RECEPISSE

### A signer et à retourner au secrétariat de l'Aéroclub

Je soussigné, déclare avoir pris connaissance du présent Règlement Intérieur, version 1.5 du 27/06/2023 et de son annexe « Conditions d'exploitation et entraînement des pilotes» et m'engage à prendre connaissances des futures évolutions dudit document qui sera affiché dans les locaux de l'Aéroclub, d'autre part, je renonce à exercer mon droit à l'image concernant photos ou vidéos prises dans le cadre de la vie associative de l'Aéroclub.

*Condition particulière : En raison du déficit visuel de certains membres (pilotes Mirauds Volants), ces derniers reconnaissent avoir reçu le texte du présent Règlement Intérieur et de son annexe, préalablement à la signature, sous forme informatique et affirment en avoir pris pleinement connaissance.*

**Nom:**

**Bouthéon le:**

**Prénom:**

**Signature**

ANDREZIEUX-BOUTHEON  
ST ETIENNE - ST GALMIER