

# RÈGLEMENT INTÉRIEUR

## 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### 1.1. APPLICATION

Le présent Règlement Intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts de l'Aéro-Club de L'Yonne, est applicable à tous les membres actifs de l'Aéro-Club de L'Yonne et leurs est opposable. Lors de son inscription, chaque membre en reçoit copie qui en vaut acceptation.

Le contenu du présent Règlement Intérieur est affiché dans les locaux de l'Aéro-Club de L'Yonne. Toute évolution est transmise à l'ensemble des membres.

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

### 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 dans le hangar.

Les pilotes s'engagent à fournir à l'Aéro-Club de L'Yonne un travail bénévole en rapport avec leurs compétences : permanence, entretien des locaux, nettoyage des aéronefs, secrétariat, communication, suivi technique, etc.

### 1.3. OBLIGATIONS GÉNÉRALES DE L'AÉRO-CLUB DE L'YONNE ET DE SES MEMBRES

Les obligations de l'Aéro-Club de L'Yonne 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'Aéro-Club de L'Yonne ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra être engagée, à quelque titre que ce soit, que dans les seuls cas prévus par la Loi, et dans les cas où il serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

L'Aéro-Club de L'Yonne souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier une police 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 souscrire personnellement s'ils le désirent, toute assurance complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

Le Club est affilié à la Fédération Française Aéronautique (FFA) et dispose d'un agrément. Chaque membre doit obligatoirement souscrire une licence FFA et renouveler chaque année leur affiliation avant d'utiliser un aéronef.

Un pilote est responsable de l'aéronef qui lui est confié par l'Aéro-Club de L'Yonne.

- Le fait, pour un pilote, d'emmener avec lui des passagers, amis, invités ou famille, implique automatiquement qu'il en est civilement responsable.
- L'usage en est strictement à but non-lucratif et ne peut faire l'objet d'aucune publicité en vue de la rémunération du pilote et/ou du partage des frais liés au vol.

En cas d'incident entraînant des dommages à l'appareil, le pilote doit, s'il le peut et sans tarder, communiquer au Président un rapport écrit relatant les circonstances de cet incident. Le Président peut inviter le pilote à s'expliquer devant le Comité Directeur.

- Tout incident ayant causé des dommages à un aéronef fait l'objet d'une information, par voie d'affichage dans le local du club, sur les circonstances de cet incident et ses conséquences financières pour le club. Cet incident fera l'objet d'une communication interne dans le cadre de l'élaboration et du suivi de la politique de sécurité qu'implique l'agrément du club en qualité d'organiste de formation déclaré (DTO).
- Les obligations des membres de l'Aéro-Club de L'Yonne à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen et diligence.
- Dès lors, les membres de l'Aéro-Club de L'Yonne ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée, qualifiée par le Comité Directeur.
- Les membres de l'Aéro-Club de L'Yonne 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 la franchise de l'assurance de l'appareil, limitée à 1 500 (mille cinq cents) euros. La somme de 1 500 (mille cinq cents) euros pourra être modifiée par le Comité Directeur chaque année et sera affichée dans les locaux de l'Aéro-Club de L'Yonne et communiquée à tout membre qui en fait la demande. Par exception au précédant alinéa, les membres de l'Aéro-Club de L'Yonne seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :
  - dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou cause à leur instigation,
  - dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage ou l'atterrissage, d'un terrain 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 excluant la prise en charge du sinistre par l'assurance de l'appareil.
  - dommage subi du fait de l'utilisation d'un avion en arrêt de vol ou en dépassement de plus de 10% d'une visite de maintenance habituelle. Un décompte des heures de vol restantes étant dans ce cas rapporté dans le carnet de vol de l'avion.

## **1.4. TARIFS**

Les différents tarifs sont fixés par le Comité Directeur.

Ils sont affichés dans les locaux de l'Aéro-Club de L'Yonne et communiqués à tout membre qui en fait la demande. Les tarifs sont applicables dès l'affichage ou la communication de ceux-ci.

# **2. PERSONNEL**

## **2.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend:

- les Instructeurs,
- le Responsable Technique (mécanique) et ses éventuels adjoints ou assistants
- le Secrétaire et ses éventuels adjoints ou assistants.

Ces fonctions peuvent être externalisées ou sous-traitées auprès d'entreprises ou organisations (unité ou atelier d'entretien agréé, instructeurs indépendants, autres...)

Avec l'accord du Comité Directeur, le Président fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels ainsi que les accords ou contrats d'externalisation ou de sous-traitance.

Le personnel salarié est recruté et révoqué, selon les lois en vigueur, par le Président mandaté par le Comité Directeur.

## **2.2. INSTRUCTEURS**

Sous l'autorité du Président, les Instructeurs sont en charge du suivi de l'utilisation des aéronefs, la formation des élèves et l'entraînement des pilotes. Ils fixent les consignes techniques et réglementaires d'utilisation du matériel volant. Ils participent à l'élaboration et au suivi de la politique de sécurité propre aux DTO, et concourent à la rédaction et à l'amélioration du document relatif à la sécurité.

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 en regard de leur appréciation des compétences de tout membre.

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.

Si nommé, l'Instructeur Chef Pilote détient l'autorité technique sur les autres Instructeurs, les pilotes et les élèves pilotes. Le Chef Pilote est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec l'état de la réglementation.

## 3. PILOTES

### 3.1. PARTICIPANTS

En dehors des pilotes qualifiés Instructeurs, seuls les membres actifs à jour de leurs cotisations et adhérent à la FFA (Fédération Française Aéronautique) sont autorisés à piloter les appareils de l'Aéro-Club de L'Yonne.

La fiche-pilote reprenant le solde financier du pilote se doit d'être créditrice lors de l'utilisation d'un appareil.

En application du 2.2., l'Aéro-Club de L'Yonne 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'Aéro-Club de L'Yonne, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres et la validité de ceux-ci, nécessaires à son pilotage. Il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation.

Le pilote qualifié se doit de respecter la législation en vigueur en cas d'emport de passagers ainsi que pour effectuer un vol de découverte ou d'initiation.

Les pilotes s'engagent à respecter les consignes issues du document relatif à la politique de sécurité élaborée dans le cadre de l'agrément DTO du club. A ce titre, ils rendent compte de tout incident, et peuvent présenter des propositions d'améliorations.

### 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.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, les pilotes brevetés se doivent d'effectuer un vol annuel de contrôle avec un Instructeur.

Le Chef Pilote éventuellement mandaté par le Président, pourra imposer au pilote un contrôle en vol s'il n'a pas volé en tant que commandant de bord pendant plus de trois mois. Cette règle pourra être appliquée si le pilote désire voler sur un appareil de conception différente de celle des appareils sur lequel il dispose d'expérience récente.

### 3.3. RESERVATIONS

Les membres souhaitant effectuer une réservation doivent utiliser tout moyen, notamment informatique ou Web, mis à leur disposition par l'Aéro-Club de L'Yonne,

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'Aéro-Club de L'Yonne et créditer son compte du montant du vol projeté.

En cas d'empêchement, les réservations doivent être annulées au plus tôt.

L'école a priorité sur un avion dédié à l'école.

Tout pilote désireux de conserver un aéronef pour une journée entière ou plus sera redevable de :

- 3 heures de vol minimum pour un samedi, dimanche ou jour férié ;
- 5 heures de vol minimum pour une immobilisation de week-end ou assimilé ;
- 6 heures de vol minimum pour une immobilisation du lundi matin au samedi midi ;
- 10 heures de vol minimum pour une semaine complète incluant le week-end.

Pour une réservation d'une semaine complète ou davantage, l'accord du Comité Directeur est nécessaire.

Si le minimum d'heures de vol n'est pas atteint, les heures de vol manquantes sont décomptées à 50% du tarif horaire de l'avion.

Retards au départ et à l'arrivée :

- Lors d'une réservation non honorée, après trente 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 de L'Yonne.

### **3.4. PROVISIONNEMENT DE LA FICHE PILOTE**

- Pilotes : le minimum d'heures réglé d'avance sera au minimum de 2 heures de vol.
- Élèves pilotes : règlement du vol réservé avant le vol.
- Les Pilotes propriétaire ou copropriétaire d'un avion personnel (sont exclus les ULM) ne sont pas soumis à une provision de leur fiche Pilote. Ils se doivent de respecter l'article 3.2 concernant le vol sur un appareil de type ou modèle différent de leur avion.

Le renouvellement d'adhésion annuel des pilotes brevetés ne sera accordé qu'aux pilotes dont la fiche ne sera pas débitrice.

### **3.5. FORMALITÉS AVANT ET APRÈS VOL**

Avant de confier un aéronef à un pilote, tout membre du Comité Directeur peut être amené à lui demander de présenter son carnet de vol.

Le « temps de vol à payer » est déterminé par le décompte de la durée indiquée par l'horamètre. Le « temps de vol à reporter sur le carnet de vol » est calculé entre le moment où l'avion quitte son parking et son immobilisation en fin de vol (temps dit bloc-boc).

L'avitaillement est effectué avec une carte d'essence jointe à chaque avion. Dans le cas où la carte essence n'est pas acceptée, le règlement de l'avitaillement sera effectué par le Pilote qui sera remboursé par l'ACY ou crédité sur sa fiche pilote, à son choix.

Après chaque vol, tout pilote se doit de :

- Procéder à un avitaillement si le niveau de carburant sans faire le plein complet sur les avions limités en emport carburant pour une charge utile maximum.
- Abrisier l'aéronef ou l'amarrer (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit).
- Rendre compte de tout incident sans délai, et renseigner les documents sur lesquels ces événements doivent en principe être consignés (carnet de route ...).

Au cours de 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 de gestion 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 le vol de retour lui-même il en supportera tous les frais.

## **4. ACTIVITÉS PARTICULIÈRES**

### **4.1. VOLS PARTICULIERS**

Seuls les pilotes autorisés par le Chef Pilote ou le Comité Directeur peuvent 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'Aéro-Club de L'Yonne, etc.).

### **4.2. CONVOYAGE D'APPAREILS**

Si un avion en état de voler doit être convoyé en un lieu autre que l'aérodrome d'Auxerre – Branches, le Chef Pilote essaiera d'intégrer ce vol dans la progression d'élèves de l'école, encadrés par lui-même ou un par autre Instructeur.

Si une telle solution est impossible, le Bureau proposera à un pilote breveté en règle avec le l'Aéro-Club de L'Yonne d'effectuer ce convoyage qui lui sera facturé à 50% du tarif horaire de l'avion convoyé.

Par mesure d'équité, cette proposition sera faite chaque fois à des pilotes différents.

### **4.3. ANIMATIONS**

L'Aéro-Club de L'Yonne organise diverses activités destinées à le faire connaître ou à favoriser la convivialité et la formation des pilotes. Parmi celles-ci, la Journée Portes Ouvertes et les sorties club de une ou plusieurs journées.

Pour ces activités qui sont prioritaires, le Comité Directeur peut décider de réserver tout ou partie de la flotte des appareils. La participation du plus grand nombre à ces activités est un gage du bon fonctionnement de l'Aéro-Club de L'Yonne.

## 5. PROCÉDURES D'EXCLUSION

### 5.1. EXCLUSION

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

Le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis 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.

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 (Comité Directeur ou commission) 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 5 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 formellement notifiée dans la convocation, ainsi que la possibilité de les examiner pendant la période de 5 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. Il ne sera plus autorisé à utiliser les avions à réception de la lettre recommandée en attendant la décision finale du comité réuni.

Règlement intérieur mise à jour par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 28 avril 2019