



Aéroclub de Royan Côte de Beauté  
Aérodrome de Royan Médis  
17600 MEDIS  
& . 05.46.06.86.00.

## 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.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux de l'association, disponible sur le site de l'aéroclub ([www.aeroclub-royan.com](http://www.aeroclub-royan.com)) 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, une telle méconnaissance étant incontestablement présumée leur être imputable.

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

#### 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 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, à la rentrée des aéronefs, l'ouverture et la fermeture des portes du hangar.

#### 1.3 Obligations générales 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.

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

Par exception au précédent alinéa, les membres de l'association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- 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 en cas de force majeure
- Dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vols prévues par la réglementation, sauf en 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.

## **2. LA FORMATION**

### **2.1 Généralités :**

La formation est une des missions de l'aéroclub. Son fonctionnement dépend entièrement des responsables de l'association.

### **2.2 Les dirigeants :**

Les dirigeants de l'association sont responsables de la conformité réglementaire en vigueur pour le type de formation.

En ce sens, ils doivent s'assurer de mettre en œuvre les moyens tant réglementaires que matériels, en conformité avec les éventuelles conditions d'agrément délivrés par les autorités. En fonction du type de formation dispensé par l'aéroclub, les conditions de formation peuvent être décrites dans un manuel d'organisation ou d'exploitation, lequel se joint au présent règlement intérieur.

### **2.3 Les élèves :**

Les élèves s'engagent à respecter les conditions d'exploitation décrites en général dans le règlement intérieur de l'association au même titre que les pilotes et plus particulièrement celles décrites dans les éventuels manuels d'exploitation ou organisation agréés par l'autorité compétente.

Les livrets de progression seront archivés à partir de un an après le dernier vol effectué au sein de l'école et ce jusqu'au temps imposé par la réglementation en vigueur.

En cas de début de formation sans certificat médical adéquat au type de formation, l'élève accepte l'entière responsabilité d'un arrêt de la formation et ne pourra en aucun cas se retourner contre l'école et ses acteurs (dirigeants ou instructeurs).

## **3. DU PERSONNEL**

### **3.1 Dispositions générales**

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend :

- 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 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.

### **3.2 Des Instructeurs**

Les instructeurs sont intégrés suivant les règles définies dans le ou les manuels agréés par l'autorité.

Ils ont pour obligation de respecter les normes et pratiques définies dans les manuels prévus en fonction du type de formation dispensé.

En plus de la formation, ils ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs et l'entraînement des pilotes.

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 notamment qu'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.

### **3.3 Du Responsable Technique (Mécanique)**

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.

### **3.4 Du Chargé d'Exploitation**

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

### **3.5 D'un correspondant prévention sécurité : CPS**

Le CPS est nommé par le bureau directeur.

## **4. DES PILOTES**

### **4.1 Participants**

En dehors des pilotes qualifiés instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association :

- Les membres actifs à jour de leur cotisation
- Titulaires d'une licence en cours de validité
- Titulaires d'un certificat médical d'aptitude en cours de validité

En application du 3.2, l'association peut soit refuser un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle.

Lorsque le 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 applicable depuis le 01.01.2000.

**Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques et de la validité de leur visite médicale.**

## **4.2 Entraînement des pilotes**

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent ; ils doivent également demander à subir périodiquement un vol de contrôle :

- Après 60 jours sans vol sur un type d'appareil, tout pilote doit effectuer une reprise en mains sur ce type avec et sous le contrôle d'un moniteur de l'aéro-club.
- Pour l'emport de passagers, le pilote devra avoir effectué 3 décollages et 3 atterrissages complets dans les 60 derniers jours.
- Pour voler de nuit, s'ils ne justifient pas de 2 atterrissages de nuit dans les 60 derniers jours.

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

## **4.3 Réservations**

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association. Il est précisé que tout compte qui n'aura enregistré aucun mouvement (vol ou adhésion) pendant deux années successives sera fermé à la clôture du deuxième exercice et le crédit éventuel du compte sera perdu au 31 décembre de cette année sans possibilité de reversion.

### **3.3.1 Minimum d'heures**

Lorsqu'un pilote conservera un appareil à sa disposition il devra effectuer un minimum de vol par jour de réservation.

### **3.3.2 Annulation des réservations**

Le cas échéant, les réservations doivent être annulées dans les plus brefs délais. Tout membre de l'association s'engage à libérer l'aéronef réservé dès qu'il a connaissance de son empêchement.

### **3.3.3 Retards au départ et à l'arrivée**

Tout membre de l'Association s'engage à respecter les créneaux de réservation d'avions inscrits au planning en ligne.

**Tout pilote ayant réservé est prioritaire sur le créneau affiché au planning.**

Toutefois lors d'une réservation non honorée, après quinze minutes de retard, l'appareil est 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 l'aéro-club aussitôt.

## **4.4 Formalités avant et après le vol**

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'Association peut être amenée à lui demander son carnet de vol.

### 3.4.1 Avant chaque vol, tout pilote doit :

Prendre connaissance de toutes les instructions et recommandations affichées au club et sur le planning en ligne à l'intention des pilotes avant chaque vol.

Le temps de vol à payer est décompté de la manière suivante : : **A l'horamètre moins 5' de chauffe éventuelle ou Durée du vol du départ parking à l'arrivée parking pour les appareils non équipés d'horamètre.**

### 3.4.2 Après chaque vol, tout pilote doit :

- Procéder à un avitaillement s'il reste moins du quart des réservoirs
- Laver l'appareil ou le cas échéant respecter les consignes sanitaires
- Abriter l'aéronef ou l'amarrer (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit)
- Replacer les flammes sur les prises statiques et dynamiques
- Remplir les documents relatifs au vol effectué
- Régler le montant du vol selon le barème en vigueur.

### 3.4.3 Pour tout voyage, il 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.

## **5. DES ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES**

**4.1 Seuls sont autorisés** à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (baptêmes de l'air, 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 Chef pilote et/ou le/la Président(e).

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

**4.2 Vols à frais partagés** : 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.

**4.3 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. PRODEDURES D'ADHESION – D'EXCLUSION**

### **6.1 Adhésion**

L'adhésion d'un sociétaire ne devient effective qu'après acceptation de la candidature par le Bureau Directeur qui statue, lors de chacune de ses réunions, sur les demandes présentées.

Une personne qui n'a pu entrer dans l'Association par suite d'un refus, n'aura aucun recours.

L'entrée d'un nouveau sociétaire se traduit par la signature d'une « Fiche d'Adhésion ».

### **6.2 Procédure d'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 ne soit prononcée.

Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à sa dernière adresse connue ou, 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 :

- Etre 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 et celle de la sanction d'exclusion envisagée.

CH 7 FC

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 notifiée dans la convocation.

Dans la même convocation, la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours ci-dessus visée, en un lieu précisé, devra également lui être offerte formellement.

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

**Règlement Intérieur rédigé par le Bureau du Comité Directeur  
et approuvé par l'Assemblée Générale du 27 juin 2020.**

La Présidente

Le Secrétaire Général



Françoise Lugan



Michel Pluchart