



LES AILES DU COTENTIN

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'association, est applicable à tous ses membres et leur est opposable.
- ☐ Il appartient à ceux-ci de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux de l'association et mis à leur disposition lors de leur inscription.
- ☐ Dès lors, lesdits membres ne sauraient se prévaloir de la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit,
- ☐ Le montant du droit d'entrée, de la cotisation annuelle et de la participation aux dépenses de fonctionnement et d'investissement est fixé par le conseil d'administration ou, à titre exceptionnel, par le bureau directeur.
- ☐ Le Comité Directeur pourra à tout moment modifier ou compléter le présent règlement intérieur afin de le rendre conforme aux nécessités dues à l'évolution du Club ou à celles qui apparaîtraient indispensables à son bon fonctionnement. Toute décision importante concernant la bonne marche du Club est prise par le Comité Directeur et est adoptée à la suite d'un vote à la majorité.

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.

1-3 DONNÉES PERSONNELLES

- ☐ Les informations recueillies lors de l'adhésion d'un nouveau membre font l'objet d'un traitement informatique et sont destinées au secrétariat et à la trésorerie de l'Association. En application de la loi du 6 janvier 1978, tout membre bénéficie d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui le concernent. S'il souhaite exercer ce droit et obtenir communication des informations le concernant, il suffit qu'il s'adresse au Président.

1-4 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 diligences 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 il serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

- ☐ Un exemplaire du Document Unique d'Évaluation des Risques (DUER) prévu par les textes réglementaires est consultable au secrétariat.
- ☐ 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, à tout moment, être 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 moyens et 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 causés à l'aéronef qui leur est confié ne seront tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans la limite de vingt fois le tarif horaire affiché 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 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 lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévu par le certificat de navigabilité (CDN), dans le manuel de vol ou sur le laissez-passer, ainsi que dans les cas résultant du non-respect du présent règlement intérieur ou de la réglementation aérienne en vigueur ;
 - ☐ dommage subi lorsque, au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants ou de psychotropes.

2- RÔLES ET ATTRIBUTIONS DU PERSONNEL

2-1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- ☐ Le personnel bénévole comprend :
 - ☐ Les membres du conseil d'administration.
 - ☐ Le chef pilote
 - ☐ Les instructeurs
 - ☐ Le responsable technique
 - ☐ Le correspondant prévention sécurité

2-2 CHEF PILOTE ET INSTRUCTEURS

- ☐ Le chef pilote est nommé par le président après consultation des membres du bureau directeur.

- ☐ Le chef pilote rend compte au président.
- ☐ Le chef pilote fixe les consignes techniques d'utilisation du matériel volant, les règles particulières d'entraînement et de formation des pilotes. Il veille au respect des règles auxquelles le DTO est tenu.
- ☐ Les instructeurs ont la charge du suivi de l'utilisation des aéronefs, de l'entraînement des pilotes et de la formation.
- ☐ Les instructeurs rendent compte au président et au chef pilote de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.
- ☐ Les instructeurs 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.
- ☐ Les pouvoirs qui sont conférés au chef pilote et aux instructeurs n'ont pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant responsables de leur décision de prendre l'air ou non, et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.
- ☐ **Néanmoins, les instructeurs comme les personnels du club sont habilités à prendre des mesures préventives s'ils estiment mise en cause la sécurité d'un vol, en cas d'impossibilité de joindre ou d'alerter le chef pilote ou le chef instructeur.**

2-3 RESPONSABLE(S) TECHNIQUE(S) MÉCANIQUE

- ☐ Le responsable technique (ou, en cas d'empêchement, son suppléant) est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation. Il agit dans le cadre de l'atelier d'entretien agréé par l'OSAC. 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.

2-4 CORRESPONDANT PRÉVENTION SÉCURITÉ

Le correspondant prévention sécurité contribue au développement d'une culture de sécurité ainsi qu'à la promotion de la politique de sécurité.

Il encourage la déclaration des événements de sécurité, le témoignages de retour d'expérience, le signalement d'anomalies impactant directement ou indirectement la sécurité des opérations aériennes ainsi que l'expression de suggestions d'amélioration.

3- PILOTES

3-1 PARTICIPANTS

- ☐ En dehors des pilotes qualifiés instructeurs, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association, les membres actifs à jour de leur cotisation et les membres d'honneur dispensés de cotisation.
- ☐ En application du § 2.2., les responsables habilités de l'association, et notamment les instructeurs, peuvent, 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 et au présent règlement intérieur.
- ☐ Les LAPL obtenus par une conversion administrative d'un Brevet de Base ne bénéficient, pour les vols effectués au sein de l'aéro-club, que des privilèges qui étaient attachés au Brevet de Base.
- ☐ Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques.

3-2 ENTRAÎNEMENT DES PILOTES

- Tout nouveau membre pilote doit se soumettre, pour chaque modèle d'avion qu'il désire utiliser, à un contrôle de compétences au sol et en vol **avec un instructeur du club**, habilité à cet effet par le chef pilote.
- Aucun membre de l'aéro-club ne peut réserver et utiliser un avion sans avoir été lâché au préalable, après un vol en double commande sur un appareil identique, **par un instructeur du club**. Par "identique", on entend marque, modèle et type.
- Pour utiliser un avion du club **(de jour comme de nuit)** en tant que commandant de bord, le pilote doit avoir volé sur le modèle ou le type d'avion dans les **90** (quatre-vingt-dix) **jours** précédents et avoir effectué son maintien de compétences annuel, obligatoire. A défaut, il doit effectuer un vol de contrôle de compétences avec un instructeur du club habilité à cet effet. **Seul le chef pilote peut accorder des dérogations**, cela sur proposition d'un instructeur du club .
- Les pilotes doivent s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent, notamment pour l'export de passagers.
- Chaque pilote doit participer **tous les ans** à une session de maintien de compétences, avec un instructeur du club, habilité par le chef pilote à cet effet. Cette session comprend 30 (trente) minutes au moins de cours au sol (avec évaluation des connaissances) et 30 (trente) minutes de vol (**temps de vol effectif**, du décollage à l'atterrissage). Une année sur deux, le vol comporte une courte navigation.
- Un réentraînement peut être prescrit. Dans ce cas, le chef pilote doit être averti par l'instructeur. Pendant cette période, et jusqu'à autorisation effective, aucun vol PIC(*Pilot In Command*) n'est autorisé.
- En tout état de cause, le maintien de compétences doit dater de moins de douze mois **jour pour jour** pour pouvoir utiliser les avions.
- Il est possible de coupler maintien de compétences et contrôle légal en vue de la prorogation ou du renouvellement de la qualification SEP (vol heure FI), ou rafraîchissement "90 jours" (quatre-vingt-dix) sur avion.
- Les divers contrôles en vol et le maintien de compétences peuvent se faire à l'occasion d'un rendez-vous d'instruction, ou d'un vol personnel, complété de la partie sol, selon l'appréciation du pilote instructeur habilité, qui sera obligatoirement en place avant, y compris dans le cas d'un vol personnel.

3-3 RÉSERVATIONS

- Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être financièrement à jour vis-à-vis de l'association. Les membres débiteurs ont la possibilité de se mettre à jour en alimentant leur compte par Internet.
- Aucun membre de l'aéro-club ne peut réserver un avion s'il ne satisfait pas aux conditions de contrôle définies aux § 3.2.1. et § 3.2.2 du présent règlement.
- Pour maximiser les temps d'utilisation de l'avion, le temps de réservation ne devrait pas excéder de 15 mn le temps de vol prévu, chaque pilote devant être présent au club avant sa réservation de manière à pouvoir commencer son vol dès la mise à disposition de l'avion par le pilote précédent.

3-3-1 Minimum d'heures, indemnités d'immobilisation

- Lorsqu'un pilote souhaite conserver à sa disposition un aéronef, il doit effectuer, par jour de réservation, un minimum de quatre heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés, et de deux heures les autres jours. Par "jour", on entend une durée de réservation supérieure à six heures consécutives.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui sont comptées au tiers du tarif horaire plein, à titre d'indemnité d'immobilisation. Les conditions météorologiques et les cas de force majeure sont pris en compte.

- Lorsque la réservation dépasse six jours consécutifs et que l'avion est effectivement

conservé au moins sept jours, la moyenne minimum de vol requise est de deux heures par jour, samedis, dimanches et jours fériés compris. Dans ce cas précis, le paiement des heures de vol doit être effectué avant le départ sous forme de crédit sur le compte club du pilote. Le calcul de l'indemnité d'immobilisation est le même que ci-dessus en cas de non-respect de ces minima.

- Pour les réservations de courte durée, le stationnement sur un terrain extérieur ne doit pas excéder le temps de vol total qui sera décompté au retour à LFRC. Par exemple, sur un aller et retour Cherbourg Lessay, l'immobilisation au sol à Lessay ne doit pas dépasser 50 (cinquante) minutes pour un temps de vol de 50 minutes aller et retour.

3-3-2 Priorité école de pilotage

- L'ensemble des pilotes pouvant voler en semaine devront s'efforcer de limiter leurs réservations les samedi et dimanche

3-3-4 Annulation des réservations

- Le cas échéant, les réservations doivent être annulées dès que possible et, dans tous les cas, avec un préavis **de vingt quatre heures**. Si cette disposition n'est pas respectée, il est appliqué au pilote un forfait "annulation tardive" de vingt minutes par heure réservée, auquel s'ajoute le temps d'instruction dans son intégralité s'il s'agit de vols en école.
- Pour les réservations non honorées et qui n'ont pas été annulées **au moins quinze minutes** avant le vol, le montant intégral du vol est dû.

Exception : une météorologie défavorable ou les cas de force majeure justifiés sont pris en compte. Les mauvaises conditions météorologiques ne dispensent pas d'annuler les réservations et il est toujours possible pour les stagiaires de suivre un cours théorique au sol ou un cours audiovisuel ou effectuer une séance de simulateur de vol.

3-3-5 Retards au départ et à l'arrivée

- Lors d'une réservation non honorée, si le pilote n'est pas présent à l'heure de sa réservation, l'appareil est considéré comme étant libre et, en conséquence, peut être utilisé par un autre pilote.
- 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, faute de quoi des pénalités sont appliquées en fonction des vols rendus impossibles (cf. § 3.3.3.).

3-4 FORMALITÉS AVANT ET APRÈS LE VOL

Aucun pilote ne doit prendre l'air s'il a, dans les heures précédentes, consommé des boissons alcoolisées ou absorbé des drogues. Les instructeurs ou les permanents du club sont habilités à exiger, avant le départ, un test d'alcoolémie ou un contrôle, ainsi qu'à empêcher un vol s'ils ont connaissance de telles consommations sachant que, dans un tel cas, l'aéro-club n'est pas couvert par ses assurances.

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'association peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol, sa licence, son certificat médical.

3-4-1 Départ

- Le pilote doit obligatoirement :
 - inscrire son vol au départ sur le terminal informatique prévu à cet effet et "bloquer" l'avion sur le système de réservation si cela n'a pas déjà été fait ;
 - Vérifier que son compte n'est pas débiteur. Sinon, le mettre à jour ;
 - S'assurer de la validité de sa licence, de sa qualification de type, de son certificat médical et du potentiel de l'avion ;

- ☐ remplir dans les champs prévus la durée de vol envisagée et la (ou les) destination(s) s'il s'agit d'un voyage ;
- ☐ être à jour de son maintien de compétences et des minima exigés pour le modèle d'avion concerné ;
- ☐ Prendre les papiers de l'avion et vérifier leur validité pour le vol concerné, en particulier que l'assurance est conforme aux règles des pays survolés, lorsqu'il s'agit de vols à destination de l'étranger.
- ☐ S'assurer qu'il n'effectue pas involontairement un vol qui entrerait dans la catégorie des activités aériennes spécifiques (cf. § 5 de ce Règlement intérieur).

Pour chaque vol en solo, les élèves doivent avoir l'accord d'un instructeur du club présent sur le terrain. Il en est de même pour les pilotes titulaires d'un LAPL pour les destinations non prévues par la réglementation. Pour la première navigation solo, l'instructeur formateur doit être personnellement présent.

Un instructeur souhaitant envoyer son élève en vol solo mais qui ne peut être physiquement présent au moment où ce vol doit avoir lieu a la possibilité de donner pouvoir à un autre instructeur du club qui sera présent et **qui accepte d'endosser la pleine responsabilité liée à ce vol.** Il doit se mettre en rapport avec ce dernier afin qu'ils conviennent ensemble des modalités telles que la nature du vol, la date et l'heure, les conditions requises (minima météorologiques, contraintes opérationnelles, etc.). Cette façon de faire implique donc une parfaite concertation préalable entre les deux instructeurs et également la disponibilité du second instructeur qui devra "brief" le candidat au départ comme il le ferait pour ses propres élèves. Pour formaliser cet acte, l'instructeur formateur remplit, signe et remet à son élève une **"Autorisation de vol seul à bord"**, document qui sera ensuite contresigné le jour venu par l'instructeur qui s'est substitué à lui et qui notera cette autorisation de vol solo sur le carnet de vol de l'élève.

3-4-2 Carburant

- ☐ **Au départ**, avant chaque vol, chaque pilote doit apprécier la quantité de carburant restant dans les réservoirs de son avion. Et ce pour déterminer et effectuer, sur cette base, le complément de carburant nécessaire au vol projeté en tenant compte des nécessités liées au chargement et au centrage de l'avion.
- ☐ Aux minima réglementaires et à la réserve finale (à bord au moment de l'atterrissage), il est obligatoire d'ajouter à tous les vols (règles internes des Ailes du Cotentin) une "réserve exploitant" de 20 (vingt) minutes supplémentaires.
- ☐ Pour les voyages, les vols locaux ou les tours de piste, ce sont les mêmes règles qui s'appliquent au club, à savoir une réserve de 30 (trente) minutes (à la place des 10 (dix) minutes imposées par la réglementation).
- ☐ L'absence de ces réserves au retour devra être justifiée.
- ☐ **Pour une question de sécurité**, il est instamment conseillé de laisser chauffer les moteurs en hiver lors des démarrages à froid. En revanche, par temps chaud, il faut éviter de laisser tourner longtemps les moteurs à l'arrêt, compte tenu du mauvais refroidissement au sol.
- ☐ Le "réchauffage carburateur", sur les avions équipés de moteurs à carburateurs, doit être mis en œuvre au moins 20 (vingt) secondes avant la réduction, et même 1 (une) minute l'hiver par temps particulièrement givrant.
 - ☐ L'été, par forte chaleur et temps sec, lorsque la température est élevée, il est conseillé d'éviter d'utiliser le "réchauffage carburateur" à basse altitude ou en approche.
- ☐ **Au retour** d'un vol, afin de préserver la liberté du pilote suivant en matière de chargement et centrage, ne pas effectuer de complément de plein de carburant

3-4-3 Retour

- ☐ Dans tous les cas, l'avion doit être parké **à sa place**, arrimé, les commandes bloquées, y compris à LFRC, et cela même si l'appareil est censé repartir immédiatement. La responsabilité du commandant de bord sera engagée en cas de dommages subis par

l'avion à la suite du non-respect de cette règle.

- ☐ Dans le cas d'emprunt des gilets de sauvetage, une caution est demandée. Elle est restituée, s'il y a lieu, lors du rendu au retour. L'ouverture des sacs étanches scellés impliquant le retour au fournisseur, les frais en seront systématiquement facturés.
- ☐ Le cache-Pitot doit être remis en place et l'intérieur de l'avion laissé propre, avec les ceintures attachées.
- ☐ Tous les contacts – magnétos, batterie et radios (avionique) – doivent être coupés
- ☐ Tout pilote ayant laissé un contact supportera une pénalité de 100 euros. Il sera en outre tenu pour pécuniairement responsable des dégâts causés à l'appareil, notamment à la suite de la détérioration de la batterie.
- ☐ Le registre informatisé des vols doit être complété. Les pannes ou incidents éventuels doivent être signalés dans le système informatique ET sur le cahier "mécanique et avionique" prévu à cet effet. Dans ce cas, porter sur le carnet de route de l'avion la mention "voir le cahier mécanique et avionique". Une boîte est destinée à recevoir vos déclarations REX (retour d'expérience), ainsi que les comptes rendus CRESAG sur formulaires adéquats.
- ☐ Si un plan de vol a été déposé, ne pas oublier de le clôturer.
- ☐ Enfin, l'ensemble des documents de l'avion et les clés doivent être restitués avant de quitter l'aéro-club.
- ☐ Le paiement du vol doit impérativement être effectué immédiatement si le compte de l'adhérent n'est pas suffisamment provisionné.

3-4-4 En 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). A défaut, des frais supplémentaires lui seront facturés ;
 - ☐ (Pour information, l'aéro-club paie un forfait pour tous les terrains d'ADP, sauf Orly, Le Bourget et Roissy-CDG.) Toute facture reçue à l'aéro-club est débitée sur le compte du pilote concerné, augmentée d'une somme forfaitaire de 5 euros pour frais de gestion ;
 - ☐ 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 supportera les frais de rapatriement. Une assistance rapatriement est incluse dans la licence fédérale mais nécessite de contacter au préalable la compagnie d'assurances (consulter la notice reçue avec la licence fédérale).
- ☐ Les avions de l'aéro-club ne sont assurés que pour des vols effectués sur le territoire national ainsi que sur certains pays européens limitrophes. Il appartient à chaque pilote désirant se rendre dans des pays non limitrophes de vérifier que l'appareil est effectivement assuré pour des vols sur les pays de survol, de destination et de déroutement. Si tel n'est pas le cas, le pilote doit veiller à souscrire à ses frais, par l'intermédiaire du club, une assurance RC si besoin est, ainsi qu'une assurance "corps", tant pour la durée du voyage prévu ainsi que des éventuels aléas, même si l'avion n'est pas assuré "corps" pour un usage habituel en France.

3-4-5 Paiement et modalités de règlement

Le temps de vol est décompté de la manière suivante :

Pour l'ensemble de la flotte, le temps est indiqué par l'horamètre.

- ☐ Chèque bancaire : en le glissant dans la boîte prévue.
- ☐ Virement : par débit d'un compte obligatoirement créditeur et suffisamment approvisionné, sur lequel sont prélevées les sommes dues.

4- ENVIRONNEMENT, SOIN DU MATÉRIEL, DISCIPLINE

4-1 RESPECT DU VOISINAGE

- Les pilotes instructeurs, les pilotes brevetés et les élèves en solo doivent se préoccuper du respect de la tranquillité des riverains des aérodromes, en particulier à LFRC.
- Le non-respect des circuits de piste, les vols à basse altitude, etc. sont proscrits, sous peine de sanctions sur simple décision du chef pilote, et peuvent aller jusqu'à l'exclusion de l'aéro-club après comparution devant la commission de discipline.

4-2 SOIN DU MATÉRIEL, DISCIPLINE

- Le non-respect des règles de la circulation aérienne ou du présent règlement, la dégradation volontaire ou la négligence (aussi bien en ce qui concerne la visite prévol – qui doit être systématique – que la documentation à emporter avec soi), le manque de soins pour le matériel (contacts, chauffage moteur, surcharge, arrimage au parking), le roulage rapide, le non-respect des minima météo et d'emport de carburant peuvent entraîner **l'interdiction temporaire** de vol au sein de l'aéro-club, un quota d'**entraînement obligatoire** en double commande, sur décision du chef pilote, ou **l'exclusion définitive**. **Toute infraction doit être signalée au président et au chef pilote. Elle entraîne une interdiction temporaire de vol jusqu'à leur décision.**
- Pour préserver les peintures des avions, il est interdit d'y apposer des autocollants, sauf autorisation formelle.
- Pour des raisons de sécurité, il est strictement interdit de fumer à bord des avions et sur les aires de trafic.

RIENNES SPÉCIFIQUES

- Seuls les pilotes nominativement désignés sont autorisés à effectuer, avec les avions du club, des vols constituant des activités aériennes spécifiques telles que vols découvertes (ex-baptêmes de l'air), vols d'initiation, vols en relation avec la protection des personnes et des biens, opérations de bienfaisance, fêtes aériennes, vols dans le cadre d'une convention signée par l'association, rallyes, compétitions, vols de longue durée en France ou à l'étranger, vols de groupe, etc. Pour ce faire, leur projet doit être déclaré au président et au chef pilote, et recevoir leur approbation écrite.
- Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.
- Les vols découvertes ne peuvent être confiés qu'aux instructeurs et éventuellement aux pilotes déclarés auprès de la compagnie d'assurances et agréés par elle. Ces pilotes doivent totaliser plus de 200 (deux cents) heures de vols, dont 25 (vingt cinq) au moins dans les douze derniers mois, effectuer un test en vol annuel (celui-ci pouvant être couplé avec le contrôle annuel) **avec le chef pilote** et avoir passé une visite médicale annuelle.
- Les vols d'initiation (VI) effectués au sein de l'aéro-club sont véritablement destinés à de futurs élèves potentiels de l'association. Ils ne peuvent être confiés qu'aux instructeurs.

6- COMMISSION DE DISCIPLINE

La commission de discipline se compose des membres du bureau, ainsi que du chef pilote en tant que rapporteur si l'ordre du jour entre dans sa compétence.

Pour pouvoir délibérer valablement, la présence des 3/5 (trois cinquièmes) de ses membres est nécessaire.

C'est le président qui convoque la commission et qui fixe l'ordre du jour.

La commission statue sur le non-respect par les sociétaires de l'esprit et de la lettre du

présent règlement, et plus précisément de ses articles 3.1, 4.1, 4.2 et 5.
La commission peut prononcer des sanctions telles que : avertissement, blâme, ré-entraînement, interdiction provisoire de vol assortie de ré-entraînement, et/ou interdiction de présence dans les installations du club, et, en cas de faute grave, exclusion définitive.

Règlement intérieur adopté par le conseil d'administration du 16 mai 2023

Le Président,
Jérôme LABARTHE

Le Secrétaire Général,
Didier FLORIMOND

Le Trésorier,
Alexandre Safar

Le Vice Président,
Patrick Rouzet

Le Secrétaire Général Adjoint
Jean Michel Moucaud

Antoine Guilleux,
Administrateur