

AEROCLUB JEAN BERTIN

Association régie par la loi du 1er juillet 1901

Aéroclub agréé – arrêté du 22.1.1969

Affiliation F.F.A. n° 0430 Agrément sport APS 78-1311



Règlement intérieur

Version approuvée par le Conseil d'Administration du 20/03/2024

Le Président,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Jean Bertin', written over a horizontal line.

Le Vice-président,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean Bertin', written over a horizontal line.



Table des matières

A.	Contexte de fonctionnement de l'aéroclub	3
1.	Champ d'application	3
2.	Bénévolat.....	3
3.	Permanences.....	3
B.	Adhésion - Inscription	4
C.	Flotte	4
1.	Réservations des avions et du simulateur - Saisie des vols	4
2.	Règlement des heures de vol (avions et simulateur)	5
3.	Utilisation des appareils	6
a.	Généralités.....	6
b.	Conditions de pilotage	6
c.	Limitations.....	7
d.	Avant le vol	7
e.	Conduite des appareils au sol	7
f.	Après le vol.....	8
g.	Avitaillement	8
D.	Personnel	8
1.	Dispositions générales.....	8
2.	Instructeurs.....	9
3.	Responsable technique	9
4.	Secrétaire / Permanent principal.....	9
5.	Correspondant Prévention-Sécurité (CPS).....	9
E.	Prévention et Sécurité.....	10
F.	Infrastructures.....	10
1.	Locaux.....	10
2.	Informatique.....	11
3.	Véhicules.....	11
4.	Avions de propriétaire.....	12
G.	Responsabilité des membres – Discipline	12
1.	Assurances - Indemnisations	12
2.	Obligations	12
3.	Commission de discipline	12
H.	Vols à partage de frais élargi ou non	14
1.	Dispositions communes.....	14
2.	Vols à partage de frais.....	14
3.	Vols à partage de frais élargis	14



NB : Dans ce document, l'association « Aéroclub Jean Bertin » sera désignée par « aéroclub »

A. Contexte de fonctionnement de l'aéroclub

1. Champ d'application

Le présent règlement intérieur a été établi par le Conseil d'Administration, dans le cadre des dispositions de l'Article 16 des statuts de l'aéroclub. Si besoin, il pourra être précisé, complété ou modifié par le Bureau Directeur ou le Conseil d'Administration. Le cas échéant, ces modifications seront affichées au bureau de piste.

L'aéroclub est composé de quatre sections :

- Vol à moteur Avion et ULM sur l'aérodrome de Chavenay (LFPX),
- Vol à voile à Gap (05),
- Construction « amateur » à Chavenay,
- Aéromodélisme à Dammartin en Serve (78).

Le présent document concerne les activités basées sur l'aérodrome de Chavenay.

2. Bénévolat

Le travail bénévole est indispensable au fonctionnement de l'aéroclub. Il constitue une attitude normale pour chaque membre, selon ses possibilités et ses capacités.

A ce titre et a minima, les membres de l'aéroclub ont le devoir de :

- Respecter toutes les consignes d'utilisation relatives aux aéronefs,
- Utiliser le gestionnaire informatique des vols Aerogest selon les procédures requises,
- Aider à la manœuvre des aéronefs au sol (sorties et retours dans le hangar),
- Nettoyer son avion après son vol,
- Assurer sur site une permanence d'une journée ou de 2 demi-journées par an (WE et jours fériés),
- Assurer le cas échéant l'accueil des visiteurs et des candidats à l'inscription.

Tous les apports physiques ou intellectuels des bénévoles resteront, après leur départ, la propriété de l'aéroclub.

Les mots de passe des divers liens et supports informatiques propres à l'aéroclub seront immédiatement restitués lors du départ du bénévole de l'aéroclub.

3. Permanences

Les permanences en WE et jours fériés sont obligatoirement assurées par un pilote breveté de l'aéroclub, à raison d'une journée ou de 2 demi-journées par an et par membre, à l'exception de ceux remplissant déjà une ou plusieurs missions bénévoles pour le compte de l'aéroclub.

Un planning des permanences est affiché au bureau de piste. Il est géré par le (la) secrétaire / permanent principal qui l'adapte en cas de modification et convoque les pilotes pour les horaires laissés libres.

A l'occasion de son inscription annuelle, chaque pilote breveté est invité à s'inscrire sur ce planning.

L'aéroclub se réserve le droit de ne pas renouveler une adhésion dans chaque cas suivant :

- Absence de réponse aux sollicitations pour assurer des permanences,
- Reports consécutifs à 3 reprises d'une date de permanence,
- Non avertissement d'une absence à la date d'une permanence planifiée, même a posteriori,
- Non engagement sur une date de permanence au moment du renouvellement d'adhésion.



B. Adhésion - Inscription

L'adhésion à l'aéroclub est annuelle. Cette adhésion devient effective quand la fiche d'inscription est renseignée et signée par le demandeur et par le président (ou par un des membres du Bureau Directeur dûment désigné par délégation du président). Cette adhésion implique l'acceptation des statuts, du présent règlement intérieur, de leurs mises à jour ultérieures, et l'obligation de s'y conformer. Les statuts et le règlement intérieur en vigueur sont consultables au bureau de piste et sur le site Internet : <https://aeroclubjeanbertin.fr/le-club/administratif/>.

La cotisation annuelle est exigible dès le premier janvier et valable pour une année civile. En cas d'adhésion après le premier octobre, cette cotisation est valable également pour l'année suivante. Le montant de la cotisation annuelle est fixé par le Conseil d'Administration. Pour une adhésion entre le 1^{er} juillet et le 30 septembre, une demi-cotisation est requises (ancien ou nouvel membre). A titre exceptionnel, et après accord du Bureau Directeur, une demi-cotisation est demandée pour les pilotes de passage extérieur à l'aéroclub, ceci pour une durée maximum de 4 mois, sous réserve qu'ils répondent aux critères en vigueur à l'aéroclub.

Les cotisations versées sont définitivement acquises à l'aéroclub.

C. Flotte

1. Réservations des avions et du simulateur - Saisie des vols

La réservation des aéronefs, des instructeurs et ainsi que la saisie des vols s'effectue obligatoirement via Aerogest.

Aucun vol ne peut être entrepris sans réservation préalable de l'avion concerné sur une période déterminée et sans que le compte pilote du membre concerné soit suffisamment provisionné (cf. paragraphe C.2. à suivre).

Sur Aerogest, la durée de la réservation d'un avion est paramétrée par défaut à 1h30 (pour 1h00 de vol, ¼ h de préparation, ¼ h pour les formalités de retour et le nettoyage de l'avion). Cette durée est ajustable en plus ou en moins.

Pour les élèves pilotes, la durée **minimum** de réservation est de 1h30 (pour 1h00 de vol, ¼ h de briefing et ¼ h de débriefing avec instructeur)

La durée maximum d'une réservation d'un avion est de 7 jours pour les voyages (1 week-end inclus). Les durées supérieures doivent faire l'objet de l'accord du Bureau Directeur.

Les réservations ne sont pas possibles au-delà de 3 mois, et avec une limitation à 8 réservations simultanées.

Chaque pilote s'engage à rendre l'aéronef à l'heure exacte prévue.

En cas de difficultés (non-retour pour cause météo, problèmes techniques...), les pilotes devront avertir le plus rapidement possible le bureau de piste de l'aéroclub, un membre du Bureau Directeur, ou à défaut la tour de contrôle de l'aérodrome de Chavenay (LFPX).

Si un membre de l'aéroclub ne peut utiliser l'aéronef qu'il avait réservé, il doit se désinscrire sur Aerogest ou prévenir le bureau de piste le plus rapidement possible, ceci afin de rendre l'aéronef et éventuellement l'instructeur disponibles. Un aéronef redevient disponible une demi-heure après le début de sa réservation si le pilote qui souhaitait l'utiliser est absent ou n'a pas prévenu le (la) secrétaire / permanent principal de son retard. Concernant les réservations pour les voyages, l'avion réservé pourra redevenir disponible si le pilote n'a pas prévenu de son retard dans un délai de 3 heures.



Toute réservation ne remplissant pas les conditions précédentes ne sera pas valide. Néanmoins, les décisions du Conseil d'Administration peuvent déroger à cette règle pour des manifestations exceptionnelles (journées portes ouvertes, rallyes, ...).

Cas particulier de l'écolage sur avion ou ULM :

- L'activité école avion s'effectue sur 1 Elixir et sur 2 DR400-120/108. La liste des machines concernées est consultable sur : <https://aeroclubjeanbertin.fr/avion-ulm/>,
- Durant les week-end et jours fériés, ces machines sont dédiées prioritairement à l'activité école. Il n'est donc pas possible durant ces périodes de réserver ces avions autrement que pour un vol avec instructeur/ou sous sa supervision ou un vol d'entraînement local en solo,
- L'activité école peut aussi s'effectuer, selon leur disponibilité, sur un autre Elixir ou DR 400-120 ou sur le Tecnam P2002 de la flotte,
- L'activité école sur ULM s'effectue sur le Pioneer P200 en partage avec les promenades aériennes.

2. Règlement des heures de vol (avions et simulateur)

Pour le règlement des heures de vol, chaque pilote et élève-pilote dispose d'un « Compte pilote » sur Aerogest, compte ouvert par le (la) secrétaire / permanent principal à l'occasion de l'inscription à l'aéroclub. Le contenu de ces comptes est confidentiel : seuls, le titulaire, le (la) secrétaire / permanent principal et les membres du Bureau Directeur peuvent y avoir accès.

Le montant (en Euros) correspondant aux heures de vol sera débité :

- A la minute la plus proche pour tous les appareils (sauf Elixir)
- Au 1/10^e d'heure (6 min) le plus proche pour les Elixir

Les conditions d'utilisation du compte pilote sont les suivantes :

- Avant chaque vol, le solde doit être créditeur d'au moins 110 €. Ce minimum est fixé par le Conseil d'Administration qui peut en modifier le montant à tout moment,
- Après chaque vol et au cas où le solde après décompte serait inférieur à 110 €, l'intéressé devra recrediter son compte sous 5 jours et à hauteur minimale de 110 €, sous peine d'annulation de toute réservation ultérieure,
- Un compte négatif entraîne une interdiction automatique de vol (impossibilité de réserver sur Aerogest).

Pour les voyages sur 2 ou plusieurs jours, un minimum de facturation s'applique :

- En heures d'été (TU + 2 h), le minimum de facturation est de 2h00 heures de vol par jour de prêt de l'avion,
- En heures d'hiver (TU + 1 h), le minimum de facturation est réduit à :
 - 2h00 heures de vol par jour de prêt de l'avion, les samedis, dimanches et jours fériés,
 - 1h00 heure de vol par jour de prêt de l'avion dans tous les autres cas.

Ce minimum de facturation sera débité du compte pilote à l'issue du voyage, si le temps de vol cumulé effectif est inférieur aux minima tels que décrits ci-dessus. Néanmoins, en cas de force majeure, le compte pilote pourra être recredité en tout ou partie. A cet effet, le pilote formulera sa demande de remboursement auprès du Bureau Directeur qui jugera du bien-fondé de la demande.

Le Conseil d'Administration peut à tout moment de l'année modifier le prix des heures de vol et du simulateur. Ces tarifs sont enregistrés sur Aerogest et consultables au bureau de piste et sur le site <https://www.aeroclubjeanbertin.fr> .



3. Utilisation des appareils

a. Généralités

Tous les pilotes doivent se conformer aux prescriptions en vigueur :

- De la réglementation aérienne générale
- Sur l'aérodrome de Chavenay : Carte VAC, **respect impérieux des tours de piste**, ...
- De l'AUDACE (Association des Usagers De l'Aérodrome de Chavenay et de son Environnement) : **Respect impérieux des plages de silence saisonnières**
- Au sein de l'aéroclub

Ils font leur affaire personnelle de consulter tous les documents nécessaires. En particulier, ils sont supposés avoir eu connaissance de l'arrêté du 24 avril 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale disponibles au bureau de piste.

Les pilotes commandants de bord volent sous leur propre responsabilité.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire au minimum un vol par mois et au moins 12 heures de pilotage dans l'année.

Tout pilote breveté, aux conditions indiquées ci-dessous, peut emmener des passagers, membres de sa famille et/ou des amis.

b. Conditions de pilotage

Pour être autorisé à piloter les appareils de l'aéroclub, il faut :

- Respecter le présent règlement et les statuts,
- Être détenteur d'un compte pilote créditeur,
- S'assurer que l'avion est disponible pour la durée du vol envisagée,
- Être membre actif à jour des cotisations et assurances FFA, ou FFPLUM pour l'ULM lorsque l'élève ou le pilote pratique une autre activité telle que vol para moteur, aile volante, etc.,
- Être titulaire de l'attestation de début de formation (avion ou ULM) ou Autorisation Base LAPL (ABL) ou LAPL ou PPL en état de validité (les pilotes sont responsables du suivi de la validité de leur qualification),
- Avoir une visite médicale à jour, et avoir informé le (la) secrétaire / permanent principal de tout changement de sa date d'échéance. Concernant les élèves ou pilotes ne pratiquant que l'ULM une première visite médicale du médecin traitant suffit uniquement au premier vol,
- Être lâché par un instructeur sur l'appareil utilisé selon les procédures réglementaires internes à l'aéroclub (étude du manuel de vol, amphi cabine, connaissance environnement aéronautique proche, preuve de conduite machine en toute sécurité),
- Avoir l'autorisation de l'instructeur pour les membres non brevetés (cas des vols en solo durant la formation LAPL, PPL ou brevet ULM),
- Avoir réalisé avec succès :
 - Soit un vol de prorogation ou de renouvellement de la qualification avec un instructeur de l'aéroclub, conformément aux textes en vigueur, dans les 12 derniers mois. Au cas où ce vol n'était pas réalisé avec un instructeur de l'aéroclub, celui-ci sera pris en compte sur présentation du carnet de vol du pilote au responsable pédagogique ou au chef pilote,
 - Soit un vol d'entraînement annuel aéroclub d'environ 1 heure avec un instructeur de l'aéroclub dans les 12 derniers mois, mention étant faite à l'issue sur le carnet de vol du pilote et sur sa fiche de suivi annuelle des compétences, fiche classée à l'aéroclub.
- Avoir réalisé un vol en qualité de commandant de bord sur un avion pour les pilotes avion et sur ULM pour les pilotes ULM de l'aéroclub dans les 120 derniers jours. Les vols effectués dans le cadre de la même qualification à l'extérieur de l'aéroclub seront pris en compte sur présentation du carnet de vol du pilote au responsable pédagogique ou au chef pilote. Sinon un vol de contrôle avec instructeur sera réalisé et pourra être comptabilisé comme vol des 12 derniers mois obligatoire à l'aéroclub.



Les vols avec emport de passagers ne pourront être effectués que par des pilotes avion ou ULM justifiant d'un entraînement suffisant (3 décollages et 3 atterrissages complets dans les 90 derniers jours).

c. Limitations

Les glissades sont interdites sur les appareils, avions et ULM, dotés de dispositifs hypersustentateurs (Volets). Les glissades sont autorisées uniquement sur les Piper PA19, dépourvus de volets.

Sur décision du Conseil d'Administration, l'utilisation peut être limitée ou réglementée pour certains avions de l'aéroclub. Ces limitations sont alors affichées au bureau de piste.

Dans l'état actuel des contrats d'assurance de l'aéroclub, les avions quadriplaces de l'aéroclub ne doivent pas emporter plus de 4 personnes, y compris des enfants en bas âges tenus sur les genoux.

Tout nouveau membre breveté (avion ou ULM) doit effectuer le vol d'entraînement annuel aéroclub d'environ 1 heure avec un instructeur de l'aéroclub avant de pouvoir voler en tant que commandant de bord.

Pour pratiquer des vols de découverte, le pilote doit posséder un niveau d'expérience tel que défini par l'Arrêté du 24 mars 2021. Cette pratique est subordonnée à l'autorisation écrite du président et du chef pilote. Une liste des pilotes habilités est disponible au bureau de piste.

Il ne peut y avoir de « vol de découverte » en ULM sauf autorisation exceptionnelle du président, mais des vols pratiques d'initiation peuvent avoir lieu pour des personnes qui souhaitent découvrir cette activité.

Ces dispositions ne dégagent pas les pilotes de leur responsabilité de commandant de bord, conformément aux règles du code de l'aviation civile.

Le président, le responsable pédagogique, le chef pilote ou le (la) secrétaire / permanent principal peuvent interdire à tout membre pilote, pour des raisons qui le justifient, l'utilisation des avions de l'aéroclub.

d. Avant le vol

Avant de monter à bord, les pilotes devront :

- Avoir réservé leur vol sur Aerogest,
- Avoir effectué sur Aerogest son « Départ en vol » avec mention de l'heure de départ,
- Remplir les conditions d'expérience récente pour l'emport de tout passager (cf. arrêté du 24/07/91 §4.4),
- Vérifier la présence et la validité de l'ensemble des documents réglementaires avion et pilote,
- Avoir vérifié que les éventuelles défaillances techniques constatées lors des vols précédents ont été réparées,
- Avoir réalisé la visite pré-vol.

Lors de la première mise en route journalière ou après une longue inactivité au cours de la journée, le pilote devra laisser chauffer convenablement le moteur avant le décollage.

Pour les appareils à moteur Rotax (Elixir, Tecnam P2002, Pioneer 200), il est impératif de laisser monter l'huile en température au parking (secteur vert, 50°C) avant de commencer le roulage.

e. Conduite des appareils au sol

Les avions et l'ULM doivent être conduits avec prudence et à une allure modérée, en prenant toutes les précautions afin d'éviter tout accident de personne ou de matériel,

Toutes les vérifications avant le décollage et les actions vitales devront être effectuées d'une manière complète au plus tard au point d'arrêt. Si une anomalie est constatée, il conviendra de ne pas engager la



procédure de décollage, de retourner au parking, de renseigner le carnet de route concerné et de déclarer l'évènement au moyen d'un REX (Aerogest / REXFFA).

f. Après le vol

Au retour du vol, les pilotes devront :

- Relever le temps de vol sur l'horamètre de l'avion,
- Renseigner Aerogest au bureau de piste et le carnet de route de l'avion,
- Noter les éventuelles défaillances techniques constatées au cours du vol,
- Saisir un REX sur « Aerogest / REXFFA » pour tout évènement pouvant impacter la sécurité,
- Remettre les clés et documents de bord au bureau de piste,
- Nettoyer l'extérieur de l'avion avec les matériels dédiés mis à disposition et selon la procédure de nettoyage rapide disponible au bureau de piste.

En cas d'annulation du décollage, pour cause météo ou mécanique, le temps d'utilisation de l'avion ne sera pas facturé mais l'horamètre doit être néanmoins reporté sur Aerogest.

g. Avitaillement

Les pilotes faisant le plein d'essence de leur avion sont responsables de cette opération. Ils doivent inscrire la quantité d'essence ou d'huile ajoutée sur le carnet de route de l'avion et sur le système Aerogest.

Les machines à moteur ROTAX (p.e. Elixir, Tecnam P2002, Pioneer 200) utilisent de l'essence SP98. Elles acceptent également l'essence UL91 si impossibilité d'avitailler en SP98. L'AVGAS 100LL peut être utilisée ponctuellement, en cas d'absence d'essence sans plomb (en voyage par exemple), mais dans ce cas, ceci doit être indiqué explicitement sur le carnet de route et sur Aerogest et le pilote doit en informer impérativement le mécanicien dès le retour car l'utilisation de la 100LL impacte la maintenance du moteur (nécessité d'une visite 50h au lieu d'une visite 100h).

D. Personnel

1. Dispositions générales

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend :

- Les instructeurs et formateurs, sous la directive d'un instructeur en chef (chef pilote) et d'un responsable pédagogique,
- Le responsable technique (mécanique), ses éventuels adjoints ou assistants et les stagiaires,
- Le (la) secrétaire / permanent principal et ses éventuels adjoints ou assistants,
- Le responsable informatique,
- Le correspondant prévention-sécurité (CPS),
- Les membres du Conseil d'Administration.

Le personnel salarié est recruté et est licencié, selon les lois en vigueur, par le président après avis du Bureau Directeur.

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

Les salariés doivent remplir une feuille de demande de congé qui sera validée par le président ou son représentant. Cette demande doit être présentée 15 jours au préalable.

Les bénévoles ayant un travail régulier (responsable pédagogique, instructeurs, mécaniciens, secrétaire / permanent principal) doivent :



- Fournir au président ou son représentant un planning des absences,
- Avertir le président ou son représentant de tout événement important : présentation et résultat aux examens, difficultés relationnelles, infraction des pilotes, etc.

2. Instructeurs

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, la formation 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 que notamment une restriction d'utilisation des aéronefs ou une interdiction de vol.

Leur autorisation est obligatoire pour chaque vol solo réalisé par les élèves pilotes.

Cependant, les pouvoirs qui leurs sont ainsi conférés ne les obligent pas à apprécier l'opportunité des vols effectués par les membres pilotes brevetés. Ceux-ci sont seuls responsables de leur décision de prendre l'air et deviennent, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

3. 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.

4. Secrétaire / Permanent principal

Le (la) secrétaire / permanent principal est nommé par le Bureau Directeur. Il assure le bon fonctionnement de l'activité et représente le Bureau Directeur sur le terrain.

Ces fonctions peuvent se résumer ainsi :

- Faire remplir par chaque pilote lors d'une inscription ou réinscription annuelle une feuille de renseignement prévue à cet effet. Tout nouvel inscrit devra être présenté au Bureau Directeur qui validera son inscription,
- Veiller à la bonne utilisation des avions en fonction des rendez-vous pris par les membres de l'aéroclub,
- S'assurer que les avions indisponibles sont signalés clairement sur Aerogest afin de ne pas être utilisés,
- Assurer l'accueil des visiteurs sous le respect des règles de sécurité au sol et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres,
- Créditer pour le compte de l'aéroclub le paiement des heures de vol,
- S'assurer que le commandant de bord satisfait aux conditions requises pour le pilotage d'un aéronef (par exemple validité des qualifications, expérience aéronautique, visite médicale...),
- Valider les vols saisis par les pilotes sur Aerogest,
- Et plus généralement, de veiller au bon fonctionnement de l'aéroclub au quotidien.

5. Correspondant Prévention-Sécurité (CPS)

L'aéroclub a créé un poste de Correspondant Prévention-Sécurité (CPS) et Responsable SGS (système de gestion de la sécurité) dans le cadre de sa politique de sécurité pour ses activités de DTO (declared training organisation) et d'aéroclub d'aviation générale.



Le CPS veille en permanence à améliorer le niveau de prévention des accidents et incidents au sein du DTO et plus globalement au niveau de l'aéroclub.

E. Prévention et Sécurité

Dans le cadre de l'amélioration permanente de la sécurité, l'aéroclub a mis en place un système de gestion de la sécurité (SGS) pour l'ensemble de ses activités dont les activités de formation en tant qu'organisme de formation déclaré DTO n° FR.DTO.0476.

Le manuel SGS associé (cf. Aerogest / REXFFA / Documents) s'applique à l'ensemble des membres du club dont il constitue le document de référence en termes de gestion de la sécurité pour les activités de l'aéroclub.

La politique de sécurité de l'aéroclub repose sur le principe d'une « Culture juste » et non punitive (cf. UE 376/2014) et l'implication de tous ses membres afin d'identifier et recueillir tous les événements ou situations pouvant impacter la sécurité des vols.

Le dispositif mis en œuvre au sein de l'aéroclub garantit l'anonymat et la confidentialité des informations collectées.

Aucune sanction ou mesure disciplinaire ne peut être prise à l'encontre d'un membre qui alerte ou signale un événement impactant potentiellement la sécurité.

Cette absence de sanction ou mesure disciplinaire ne peut s'appliquer dans le cas d'une faute lourde, d'une négligence grave ou d'un manquement délibéré aux exigences réglementaires internes ou externes à l'aéroclub.

Dans le cadre d'une gestion de la sécurité proactive (avant incident) ou réactive (après incident), les situations ou erreurs relevant de la sécurité doivent faire l'objet de REX (Retour d'Expérience). Ces REX doivent permettre d'être au mieux proactif avant l'accident.

Tout membre constatant une situation et/ou un événement pouvant impacter la sécurité au sein de l'aéroclub doit le déclarer (REX) dans son espace pilote Aerogest (REXFFA).

F. Infrastructures

1. Locaux

Il est interdit de fumer dans les locaux de l'aéroclub et à proximité des avions.

Les membres de l'aéroclub doivent maintenir la propreté des locaux en fonction de leur usage propre et pour le bien de la collectivité (balayage, vaisselle, nettoyage des WC, ...).

Tout objet, déposé sauvagement dans ou aux abords immédiats des locaux, que le Bureau Directeur jugera inutile au fonctionnement ou préjudiciable à l'environnement pourra être évacué sans délais.

Les locaux peuvent être prêtés pour des festivités à des membres de l'aéroclub. Une demande préalable devra cependant être effectuée auprès du président. Le demandeur sera tenu pour responsable de dégradations éventuelles et en particulier en ce qui concerne les avions. Il fera en sorte de laisser les locaux propres et clos, de remettre les divers matériels en place, de déposer les déchets au point de ramassage, etc.

Les locaux sont protégés par deux systèmes pour la sécurité des biens et des personnes :

- Une alarme déclenchée par des détecteurs de présence. Cette alarme est activée par les derniers pilotes du jour lorsque les avions sont rentrés et lorsqu'ils quittent l'aéroclub et désactivée par les premiers arrivés le lendemain matin,
- En complément à cette alarme, des caméras sont actives de 21h à 6h, ce qui permet de contrôler s'il y a intrusion lors du déclenchement de l'alarme.



2. Informatique

L'aéroclub met à disposition de ses adhérents un ensemble de moyens informatiques (logiciels, postes, réseau local, accès internet, wifi, imprimantes, périphériques, ...) accessibles en libre-service.

Ces moyens sont gérés par un responsable informatique sous la direction du président.

Afin de garantir la sécurité et l'accessibilité du système, ces moyens sont strictement réservés :

- A la préparation des vols via les moyens suivants : logiciels et services en ligne (Sofia, Aeroweb, et similaires), documentation aéronautique,
- A l'accès aux supports de cours théoriques aéronautiques,
- A la formation aéronautique en ligne (p.e. Aerogigli),
- A la réservation des aéronefs de l'aéroclub sur Aerogest,
- A la consultation du site de l'aéroclub : <https://www.aeroclubjeanbertin.fr>,
- Au partage d'informations aéronautiques entre les membres à partir d'un serveur dédié, le cas échéant,
- Aux différentes tâches administratives et techniques de gestion de l'aéroclub par les membres habilités : logistique, comptabilité, mécanique, etc.

Toute autre utilisation est de fait formellement interdite comme par exemple (liste non exhaustive) :

- Utilisation à des fins personnelles hors aéronautique : navigation Internet, téléchargement, mail personnel, forums, réseaux sociaux (autres que ceux de l'aéroclub), chat, médias amovibles, consultations de site à caractère licencieux, etc.
- Modification de paramètres et/ou de configuration informatiques,
- Intervention physique sur le matériel.

Le non-respect des conditions d'utilisation entraînera automatiquement la radiation du membre concerné.

Le président pourra exceptionnellement et ponctuellement autoriser explicitement un utilisateur donné à effectuer une action non autorisée sur demande préalable.

L'aéroclub ne pourra être tenu responsable des actions répréhensibles qui pourraient être commises par les utilisateurs via les moyens informatiques de l'aéroclub.

Les utilisateurs restent entièrement responsables civilement et pénalement de leurs actions sur les moyens informatiques de l'aéroclub.

Les utilisateurs sont avertis que des mécanismes de traçage et d'identification informatiques sont activés et accessibles par le responsable informatique et le président.

Conformément à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978, relative à l'Informatique, aux Fichiers et aux Libertés, chaque membre de l'aéroclub dispose d'un droit d'accès, de rectification et de rétractation de ses données à caractère personnel en s'adressant au président de l'aéroclub.

3. Véhicules

Les véhicules privés doivent être obligatoirement stationnés aux endroits réservés à cet effet. Aucun véhicule ne doit pénétrer à l'intérieur des hangars et dans l'aire d'activité de l'aéroclub, sauf autorisation explicite d'un membre du Bureau Directeur.



4. Avions de propriétaire

Les propriétaires d'avions particuliers peuvent être autorisés à héberger temporairement leur machine dans les hangars exploités par l'aéroclub en fonction des places libres et après accord du président. Le conseil d'administration en fixera les conditions d'hébergement.

NB : L'assurance du hangar est uniquement souscrite pour les avions appartenant à l'aéroclub ou exploités par l'aéroclub.

G. Responsabilité des membres – Discipline

1. Assurances - Indemnisations

Les membres de l'aéroclub, par le seul fait de leur adhésion, renoncent à invoquer à quelque titre et pour quelque motif que ce soit, à l'encontre de l'aéroclub, un grief concernant une quelconque absence ou insuffisance d'assurance ou encore une exclusion de garantie.

Il est également convenu et spécifié que les membres de l'aéroclub, par le fait même de leur inscription, renoncent expressément à solliciter l'aéroclub pour l'indemnisation de tout préjudice qu'ils pourraient supporter.

2. Obligations

Tout membre de l'aéroclub, reconnu responsable de dommages occasionnés sur l'aéronef qui lui est confié, est tenu de participer à la réparation du préjudice dans la limite d'un montant de 3000 €, notamment dans les cas ci-dessous évoqués :

- Erreur de pilotage (p.e. non remise des gaz lors d'atterrissage non maîtrisé),
- Expérience insuffisante (p.e. atterrissage vent de travers sur piste en dur),
- Dommage résultant de sa faute intentionnelle ou de sa négligence (contacts non coupés après retour au parking, défaut de surveillance des passagers, ...),
- Dommage subi du fait de la présence à bord de l'aéronef d'une matière dangereuse (explosive, incendiaire ou autre),
- Dommage subi du fait de l'utilisation d'un terrain qui ne serait pas autorisé par l'autorité compétente, sauf cas de force majeure,
- Dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des altitudes limites de sécurité prévues par la réglementation en vigueur, sauf cas de force majeure,
- Dommage subi lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément au manuel de vol (non-respect des limites de masse et centrage, ...),
- Dommage subi lorsque les personnes prenant part à la conduite de l'aéronef ne sont pas titulaires des brevets, licences et qualifications en état de validité exigés pour les fonctions qu'elles occupent à bord,
- Dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil en état d'ivresse, sous l'influence de drogue, de médicaments ou en général tout état remettant en cause la validité de son certificat médical,
- D'une manière générale le non-respect des règles aéronautiques en vigueur, du règlement intérieur et des statuts de l'aéroclub.

3. Commission de discipline

NB : la mise en œuvre de toute procédure disciplinaire s'appuie sur l'Article 18 des statuts de l'aéroclub.

La Commission de Discipline est composée au minimum de 5 membres, tous appartenant à l'aéroclub. Ils sont nommés chaque année par le Conseil d'Administration, pour la période allant jusqu'à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire.



Le Bureau Directeur peut solliciter la Commission de Discipline pour un membre de l'aéroclub à l'occasion d'actes ou de négligences relevant de ...

- La sécurité des personnes en vol comme au sol,
- L'intégrité des matériels de l'aéroclub (p.e. casse d'un avion),
- Tout autre comportement pouvant impacter le bon fonctionnement de l'aéroclub.

... ceci par convocation par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à sa dernière adresse connue et, si différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la FFA lors de sa dernière prise de licence fédérale. Le bordereau d'envoi de cette lettre recommandée estampillé par La Poste suffit à attester de la régularité de la procédure.

Cette lettre de convocation devra :

- Être expédiée au moins quinze jours calendaires avant la date prévue pour la comparution du défendeur,
- Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- Comporter la mention des faits précis qui lui sont reprochés de même que la sanction envisagée (avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive),
- Informer le cas échéant de l'existence des pièces et des documents à son encontre et du lieu où il pourra en prendre connaissance.

Le défendeur est en droit de prendre connaissance au moins 5 jours avant la date de sa comparution de toutes les pièces et documents indiqués dans la convocation.

Le défendeur devra se présenter personnellement pour assurer sa défense devant la Commission de Discipline. Le défendeur pourra s'y faire assister par une personne de son choix. Dans ce cas, le défendeur devra fournir l'identité de cette personne dans les 5 jours précédant la date de convocation. Le défendeur sera le dernier à s'y exprimer.

En cas d'absence du défendeur lors de la Commission de Discipline, celle-ci pourra statuer sans procédure contradictoire.

La sanction est prononcée par décision motivée de la Commission de Discipline après avoir entendu le défendeur.

Le Conseil d'Administration statue après avoir pris connaissance de l'avis de la Commission de Discipline.

La sanction est notifiée au défendeur par écrit par lettre en recommandée avec accusé de réception. Elle est sans appel.



H. Vols à partage de frais élargi ou non

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 possible 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.

2. Vols à 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.

3. Vols à partage de frais élargis

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.

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 deux types définis comme suit :

- Voyages de A vers B suivis d'un retour de B vers A,
- Voyages de A vers A (vols circulaires).

NB : les voyages simples de A vers B sont interdits



Historique des évolutions

Edition	Date	Modifications (raisons principales, paragraphes et pages concernés)	Rédacteur / Vérificateur
V.02/06/14	02/06/14	Modification du document version renouvelée	G Pied / D Ermissé
V.05/02/16	05/02/16	Modification Article 13 Co-avionnage	G Pied / D Ermissé
v. 06/01/17	06/01/17	Modification Articles 1-6-7-21-22-24-26 concernant plus particulièrement la pratique de l'ULM	G.Pied / D.Ermissé
V 15/03/19	15/03/19	Suppression du texte relatif au Co-avionnage dans article 13 Ajout article 27 Vols à partage de frais élargi ou non. Article 11 précision avion école F-GCUA et à défaut DR120 et P2002 (Tel inscrit pour DTO)	G.Pied / D.Ermissé
V.15/08/19	15/08/19	Ajout article 1, vol en patrouille	G.Pied / D.Ermissé
V 09/11/19	09/11/19	Ajout article 22 Glissade interdite (Sauf PA19)	G.Pied / D.Ermissé
V.05/03/20	05/03/20	Ajout article 15 sécurité des biens et personnes	G.Pied / D.Ermissé
V 10/09/20	10/09/20	Ajout article 11, précision utilisation ULM	G.Pied / D.Ermissé
V 20/03/24	20/03/24	Mise à jour : Aerogest, Elixir, SGS, simulateur, obsolescences	L.Lotteau / G.Marquette