

Règlement intérieur

Table des matières

1.	Dispositions générales	3
1.1	Application	3
1.2	Esprit Associatif	3
1.3	Protection des données	3
1.3.1	Politique interne	3
1.3.2	Conformité DTO.GEN.220	4
1.4	Responsabilité de l'association et de ses membres	4
2	Encadrement de l'activité aérienne	5
2.1	Dispositions générales	5
2.2	Les instructeurs	5
2.3	Le correspondant mécanique	6
2.4	Le correspondant sécurité des vols	6
3	Pratique du vol moteur	7
3.1	Dispositions applicables a tout vol	7
3.2	Conditions d'expérience récente	8
3.3	Vols locaux et voyages	8
3.4	Vols de contrôle	8
3.5	Réservations	8
3.5.1	Réservations : Minimum d'heures	9
3.5.2	Réservations : Retards	9
3.5.3	Réservations : Annulations	9
3.6	Vols à partage de frais élargi	9
3.7	Les activités aériennes particulières	9
4	Procédure d'exclusion	10

Page laissée vide intentionnellement

1. Dispositions générales

1.1 Application

L'adhésion à l'association « Les Ailes Oléronaises » implique l'acceptation sans réserves des statuts et du Règlement Intérieur.

Le présent règlement intérieur est applicable à tous les membres de l'Association « Les Ailes Oléronaises » et leur est opposable dès sa diffusion. Il vient en complément des statuts qui déterminent la structure de l'association.

Il appartient aux membres de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux de l'Association et mis à leur disposition sur simple demande.

Dès lors, les-dits membres ne sauraient se prévaloir de la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit, une telle méconnaissance étant présumée leur être imputable sans contestation possible.

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 les équipements et matériels mis à sa disposition dans les règles de l'art.

Chaque membre présent sur l'aérodrome doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, à l'entretien des locaux et du matériel ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité y compris la mise en œuvre et la rentrée des aéronefs.

1.3 Protection des données

1.3.1 Politique interne

Le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) entré en vigueur le 25 mai 2018, renforce et unifie la protection des données personnelles des résidents européens.

Afin de respecter les obligations de ce règlement, notre association s'engage à assurer la confidentialité et la sécurité des données des adhérents. Conformément à la loi, le libre accès aux données personnelles est garanti. Chaque membre de l'association peut donc à tout moment vérifier l'usage qui en est fait et disposer d'un droit de modification ou de retrait, s'il le juge utile.

De fait, tout adhérent accepte que ses informations et coordonnées soient utilisées afin de le contacter, exclusivement dans le cadre de son adhésion à l'association, dans les limites de la relation éthique et non-commerciale qui en découle.

Toutes les demandes relatives à la protection des données personnelles peuvent se faire par mail à l'adresse suivante : ailesoleronaises@gmail.com

1.3.2. Conformité DTO.GEN.220

Dans le cadre du DTO, le respect de l'archivage DTO.GEN.220 est nécessaire.

L'association conserve, pour chaque stagiaire, les dossiers suivants tout au long du cours et pendant une période de trois ans après la fin de la formation ou après abandon et non-réinscription :

1. Les détails des formations au sol, en vol et sur simulateur d'entraînement au vol.
2. Les fiches de progression.
3. Les informations relatives aux licences et à leurs qualifications associées utiles pour la formation dispensée, notamment les dates d'expiration des qualifications et des certificats médicaux.

Les Ailes Oléronaises, conformément à la législation applicable sur la protection des données à caractère personnel, conserve les archives mentionnées précédemment afin d'en assurer la protection moyennant des outils et des protocoles appropriés et de prendre les mesures nécessaires pour limiter l'accès à ces archives aux personnes qui sont dûment autorisées à y avoir accès, soit le représentant du DTO, le responsable pédagogique et les instructeurs.

1.4 Responsabilité 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 des obligations de moyens 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.

En vol comme dans les locaux du club, chaque membre est responsable de ses invités.

En cas de faute clairement démontrée, le membre de l'Association responsable des dommages supportés par l'aéronef qui lui a été confié sera tenu à la réparation du préjudice, d'un montant égal à la franchise laissée à la charge de l'association par le contrat d'assurance en vigueur, 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 d'une faute intentionnelle démontrée du commandant de bord ou d'une infraction à la réglementation aérienne en vigueur.
- Dommage subi à la suite d'une infraction au présent règlement.
- Dommage consécutif au non-respect du manuel de vol ou aux spécifications particulières clairement indiquées.
- Dommage subi suite au non-respect des consignes indiquées par les instructeurs.
- Dommage du fait de l'utilisation, pour le décollage ou l'atterrissage, d'un terrain qui ne serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure.
- Dommage subi lorsque le commandant de bord n'est pas titulaire des documents en état de validité exigés par sa fonction.
- 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, de drogues ou de médicaments contre-indiqués pour la conduite de véhicules.

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 à ces derniers, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur apparaîtrait nécessaire.

2 Encadrement de l'activité aérienne

2.1 Dispositions générales

L'encadrement est exclusivement bénévole.

Il comprend :

- Le représentant du DTO.
- Le responsable pédagogique et les instructeurs.
- Le "correspondant mécanique" et ses éventuels adjoints ou assistants.
- Le "correspondant sécurité des vols" (CPS).
- Le Conseil d'Administration qui fixe les indemnités pouvant être versées à ce personnel à titre exclusif de défraiement, et en particulier les conditions et modalités de prise en charge par les pilotes, élèves et brevetés, des frais exposés par les instructeurs à l'occasion des vols en double commande (vols d'entraînement et de maintien de compétence, stages, acquisition de matériel pédagogique et de documentation, déplacements, repas, etc ...).

2.2 Les instructeurs

Les instructeurs n'ont aucune obligation de présence ou d'horaire. Ils n'ont à l'égard de l'aéroclub qu'un engagement moral de lui apporter gratuitement leur contribution bénévole. Ils peuvent donc se rendre libres et cesser leur activité à tout moment.

Toutefois, l'équipe se doit, en toutes circonstances, de favoriser l'activité de l'association et de ses aéronefs, vis-à-vis d'autres associations, intérêts privés ou autres parties prenantes.

Réciproquement, l'Association, après consultation du conseil d'administration et du responsable pédagogique, peut mettre fin à leurs fonctions à tout moment.

Ils ont en charge l'école de pilotage, la formation et l'entraînement des pilotes.

Ils fixent ensemble les méthodes d'instruction dans le respect de la réglementation édictée par la DGAC et de la philosophie du club définie par le responsable pédagogique.

Ils fixent également ensemble les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

Ils rendent compte au représentant du DTO de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne et au correspondant mécanique de toute anomalie constatée lors de l'utilisation du matériel.

Ils s'assurent obligatoirement en responsabilité civile personnelle et en justifient. Le club prend en charge la totalité du montant de la prime correspondante pour 30 heures annuelles d'instruction effectives.

Ils sont fondés à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que notamment une restriction d'utilisation. Ils peuvent également suspendre de vol tout pilote pour une durée maximale de deux mois. Toute suspension d'une durée supérieure ne pourra être prise que par la Commission de Discipline après convocation de l'intéressé, sans préjudice de la mise en œuvre de la procédure d'exclusion prévue à l'article IV.

Cependant, les pouvoirs qui sont ainsi conférés 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 maîtres 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.

2.3 Le correspondant mécanique

L'entretien et le suivi de navigabilité des aéronefs de l'Association sont assurés par une Unité d'Entretien Agréée par la DGAC (UEA).

Le Conseil d'Administration désigne parmi ses membres un "Correspondant Mécanique", avec un ou plusieurs assistants, chargé d'assurer la liaison avec cet atelier. Il décide, sur le plan technique, de la disponibilité des aéronefs en liaison avec les besoins de l'école.

2.4 Le correspondant sécurité des vols

Le "correspondant sécurité des vols" est désigné par le Conseil d'Administration.

Sa mission, en liaison avec le responsable pédagogique et les instructeurs, est :

- D'animer les actions de sensibilisation et de formation à la sécurité.
- D'assurer la veille documentaire.
- De recueillir et d'analyser tout incident mettant en cause la sécurité.
- D'assurer les relations avec le "correspondant sécurité" du Comité Régional de la Fédération Française Aéronautique (FFA)
- D'assurer la coordination avec la commission sécurité de l'aérodrome.

3 La pratique du vol moteur

3.1 Dispositions applicables à tout vol

En dehors des instructeurs, seuls sont autorisés à piloter les aéronefs du club «Les Ailes Oléronaises », les membres actifs à jour de cotisation, titulaires de la licence FFA et des titres aéronautiques requis valides.

Les pilotes doivent en toute circonstance se conformer aux « Règles de l'Air » et au présent règlement intérieur.

Le conseil d'administration ou les instructeurs peuvent refuser de confier un appareil à un pilote ou lui imposer un vol de contrôle. Ils peuvent également exiger, avant tout vol, la présentation du carnet de vol.

Les pilotes brevetés adhérant à l'Association doivent effectuer, avant d'être autorisés à piloter, un contrôle en vol et une familiarisation avec l'environnement de l'aérodrome.

Après chaque vol, les pilotes doivent :

- Signaler tout évènement (mécanique ou expérience) ou incident.
- Nettoyer l'avion et mettre les obturateurs de pitot et prises statiques en place.
- Procéder à l'avitaillement s'il reste environ un quart de carburant dans les réservoirs sauf indication spécifique.
- Rentrer l'avion à la place qui lui est dédiée sauf si le pilote est CERTAIN qu'une autre personne va l'utiliser dans un délai très bref.
- Remplir le rapport de vol dans Aérogest ainsi que dans le registre du club.
- Remplir le carnet de route et le signer impérativement.
- S'assurer que le solde de leur compte pilote est positif et, si nécessaire, le re-créditer, de préférence par virement bancaire. Le règlement peut également se faire par carte bancaire ou chèque.

Le temps de vol à payer est décompté via l'horamètre et correspond au temps « moteur en marche » de l'appareil. Une déduction de 5 minutes est automatiquement effectuée lors du calcul du prix pour le temps de chauffe moteur.

Compte tenu de la localisation (maritime) de l'aérodrome LFDP, il est fortement déconseillé d'envisager un atterrissage après l'heure de coucher du soleil.

3.2 Conditions d'expérience récente

Les pilotes brevetés doivent satisfaire à un vol d'entraînement annuel avec un instructeur .

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire au moins un vol par bimestre et douze heures de vol par an.

Si un pilote n'a pas volé au cours des 90 jours précédant un projet de vol, il devra effectuer au préalable un vol avec un instructeur. Seul ce dernier pourra accorder une dérogation à cette mesure.

3.3 Vols locaux et voyages

Pour tout voyage, il est demandé aux pilotes :

- De noter leur destination sur Aérogest.
- De s'assurer qu'ils emportent les matériels nécessaires (perche de remorquage, huile, corde d'amarrage, documents réglementaires, etc.) .
- De prévenir le club par téléphone de toute anomalie constatée.

- D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à leurs frais .
- De payer eux-mêmes directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs, (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais supplémentaires leur seront décomptés .
- De ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol eux-mêmes, ils en supporteront les frais. Une assurance rapatriement peut être souscrite (FFA)

Pour tout avitaillement effectué à l'extérieur du terrain, les pilotes devront obligatoirement, à leur retour, inscrire les quantités d'essence prises dans AeroGest.

La carte d'avitaillement TOTAL, disponible à bord de tous les appareils du club, doit être utilisée en priorité. En cas d'avitaillement via un autre fournisseur, le coût sera calculé suivant le prix du carburant à la pompe du club et remboursé uniquement sur présentation du justificatif (ticket ou facture).

La différence de prix éventuelle restant à la charge ou au profit du pilote.

3.4 Vols de contrôle

Les vols de contrôle après une opération d'entretien, prioritairement à charge de l'unité ayant effectué cet entretien, ne peuvent être effectués que par un instructeur du club, ou un membre du club pilote professionnel. Les vols de transits ou convoyages, ne peuvent être considérés comme vol « d'essai » ou « de contrôle ».

3.5 Réservations

Lors de toute réservation, le pilote devra indiquer sa destination, les heures de départ et de retour prévues. Les réservations peuvent être refusées ou annulées en fonction des impératifs de l'Association.

L'accord du bureau ou du correspondant mécanique est recommandé pour toute réservation de plus d'une journée. Il est obligatoire pour toute réservation portant sur deux journées entières et consécutives, ou plus.

Les aéronefs « école » étant prioritairement réservés à l'instruction, ils ne peuvent être réservés pour un créneau supérieur à 1h30 que 72 heures à l'avance au minimum ou après accord d'un instructeur du club.

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'Association.

3.5.1 Réservations : Minimum d'heures

Chaque créneau de réservation doit comprendre prévol, vol et avitaillement éventuel. Il est conseillé de ne pas réserver moins d'une heure.

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum de deux heures de vol par demi-journée de réservation, de trois heures de vol par journée entière, de cinq heures pour deux journées consécutives, et de deux heures par journée supplémentaire. Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes pourront lui être facturées à 50% du tarif correspondant.

3.5.2 Réservations : Retards

Tout pilote qui a réservé un avion doit arriver au moins trente minutes avant le début de sa réservation pour préparer convenablement son vol et respecter l'horaire prévu.

Après trente minutes de retard sans motif valable, l'appareil sera considéré comme libre et la pénalité prévue à l'article III.5.3 pourra être appliquée.

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.

3.5.3 Réservations : Annulations

Les réservations peuvent être annulées avec un préavis minimum de 24 heures.

Si cette disposition n'est pas respectée sans motif valable, il pourra être mis à la charge du pilote, un dédommagement financier égal :

- A la moitié du montant minimal du vol prévu si l'annulation est faite le jour même.
- Au tiers du montant minimal si l'annulation est faite la veille.

3.6 Vols à partage de frais élargi

Cette pratique n'est pas admise par le club à ce jour.

3.7 Des activités aériennes particulières

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols 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'Association, etc.), les pilotes nominativement désignés.

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

Le protocole « vol découverte » prévoit annuellement :

- Un entraînement avec un instructeur du club

- La présentation du carnet de vol
- L'adhésion signée aux règles des VD.

4 Procédure d'exclusion

En application des statuts, il est convenu que :

Le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis à même, avant que la-dite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense devant une Commission de Discipline.

La commission de discipline est composée de 5 membres désignés par le CA dont :

- 1 membre au moins du CA
- Le responsable pédagogique ou le correspondant sécurité
- 3 pilotes actifs dont 1 au moins totalise plus de 200 heures de vol.

Dans cette perspective, le-dit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à sa dernière adresse connue et, 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 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 la-dite comparution.
- Préciser qu'elle aura lieu devant la Commission de Discipline.
- 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 cinq 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.

Devra également lui être, dans cette même convocation, formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de cinq 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.

