



Air France Provence Aviation

Règlement intérieur

Manuel du comment voler ensemble

Règlement intérieur

Edition de juillet 2024

ARTICLE I – Dispositions générales

Dans tout ce qui suit, le terme « membre » est entendu comme membre de l'une ou l'autre association. De même, les termes « association » ou « aéro-club » désignent l'aéroclub Air France Provence Aviation.

1.01 Application

Le présent règlement intérieur, établi conformément aux statuts de l'aéroclub Air France Provence Aviation, est applicable à tous les membres actifs et leur est opposable.

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

1.02 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.

L'aéro-club permet aux pilotes membres de se regrouper pour voler sur des avions achetés ou loués et maintenus en commun. L'aménagement et l'entretien des locaux du club reposent sur la bonne volonté de chacun. L'aéro-club n'est pas une entreprise de location d'avions à but lucratif et nul ne doit se considérer comme étant un « CLIENT » au profit de qui l'aéro-club mettrait des avions à disposition.

Il est possible que certains dysfonctionnements viennent altérer la bonne marche des activités du club. Les adhérents doivent alors tout mettre en œuvre pour corriger ce dysfonctionnement par des démarches constructives et positives en évitant les jugements de valeur et les critiques négatives.

Chaque membre présent doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres de l'associations.

Pour la vie du club et l'accueil du public, il est souhaitable qu'il y ait le plus souvent possible une permanence à l'aéro-club. Les membres qui le peuvent sont fortement incités à contacter le bureau de l'association pour proposer d'assurer une telle permanence quelques jours dans l'année.

1.03 Obligations générales de l'association

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.

Chaque membre peut, à tout moment, saisir le Président de toutes questions :

- Soit directement
- Soit par l'intermédiaire d'un membre du bureau

Après examen, le Bureau ou le Conseil d'administration pourra demander à l'entendre au cours de l'une de ses réunions. En contrepartie, chacun est tenu de se conformer aux décisions finalement prises.

1.04 Obligations générales des adhérents

Il appartient aux adhérents de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance supplémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

Dès lors, les adhérents de l'association ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée.

Les membres de l'association sont responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié. Cependant, dans le cadre des incidents ou accidents pris en charge par les assurances et sur décision du Conseil d'administration, une franchise de 1000 € reste à la charge du pilote fautif, seulement s'il a commis une infraction aux règles de l'air.

Autrement dit :

Si l'événement est pris en charge par les assurances et que le Commandant de Bord en charge de l'avion, n'a pas commis de faute, reconnue par les assurances ou par le Conseil d'administration, il ne paye rien.

Si l'événement est pris en charge par les assurances, et qu'une faute est reconnue par le Conseil d'administration, le Commandant de Bord en charge de l'avion paie une franchise forfaitaire de 750 €.

Si l'événement n'est pas garanti par les assurances, le Commandant de Bord en charge de l'avion paie l'ensemble des dégâts, jusqu'à la valeur de l'avion.

Conformément au dernier alinéa du précédent paragraphe, les membres de l'association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les exemples suivants non couverts par les assurances :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou cause 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 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 et/ou ne dispose pas des conditions minimales requises par la réglementation et par le présent règlement intérieur,
- 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,
- D'une manière générale, lorsque le commandant de bord n'a pas respecté la réglementation aérienne en vigueur.

Dans le cas particulier de l'instruction, une commission composée du Bureau et du Chef pilote du club exploitant statuera sur les parts de responsabilité incombant à chacun.

ARTICLE II – Dispositions concernant le personnel

2.01 Dispositions générales

Le club peut avoir recours à du personnel salarié ou bénévole pour exercer des fonctions particulières (Chef pilote, instructeur, secrétaire, responsable de commission, webmaster...).

Les instructeurs professionnels titulaires d'une licence de pilote professionnel en état de validité peuvent être rémunérés.

Les instructeurs titulaires d'une licence de pilote privé en état de validité portant la qualification d'instructeur ne peuvent pas être rémunérés. Ils sont obligatoirement bénévoles.

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

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

2.02 Chef pilote

Désigné par le Conseil d'administration, le Chef pilote est le responsable de l'activité aérienne de son aéro-club.

Il est chargé de :

- La discipline générale.
- Fixer les règles d'utilisation des appareils de son association.
- Superviser l'ensemble des élèves-pilotes et garantir la qualité des formations dispensées au sein de son association.
- Superviser le maintien de compétences des pilotes brevetés.
- Il anime l'équipe des instructeurs et a autorité sur ceux-ci.
- Il rend compte au Président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne, des incidents et des accidents.
- Il est fondé à prendre toutes les mesures disciplinaires (interdictions de vol notamment) propres à préserver la sécurité des vols. Toutefois, les sanctions graves (interdiction de vol prolongée, radiation) ne sont prononcées que par le Conseil d'administration.

Le Chef pilote doit être au moins titulaire de la licence de pilote professionnel « avion », assortie d'une qualification d'instructeur de vol FI(A) non restreinte.

En cas d'absence prolongée (vacance, maladie ...), le Chef pilote nomme un des instructeurs pour assurer ses fonctions.

Les chefs pilotes des deux associations se concertent régulièrement afin d'harmoniser les pratiques aéronautiques des deux clubs et organisent au moins une fois par an une réunion d'instructeurs commune.

2.03 Instructeurs

La liste des instructeurs autorisés à pratiquer l'instruction au sein de l'aéroclub est fixée par le Bureau sur proposition du Chef pilote et remise à jour chaque année.

Les instructeurs ont en charge l'entraînement et la formation des pilotes en liaison avec le Chef pilote.

Ils rendent compte au Chef pilote ou au Président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne pouvant avoir un impact sur la sécurité des vols et des personnes.

Tout instructeur est fondé à interdire le départ en vol d'un pilote si les conditions ne s'y prêtent manifestement pas (météo, état de l'avion, des infrastructures, entraînement et niveau du pilote...).

Néanmoins, les pouvoirs 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 brevetés. Ces derniers, en tant que commandant de bord, restent maîtres de leur décision d'exécuter le vol projeté.

Chaque pilote choisit un instructeur référent qui est mentionné dans Aérogest Online. Pour un pilote breveté, l'instructeur référent est le point de contact privilégié du pilote pour toutes les questions relatives à l'entretien de ses compétences, l'utilisation des aéronefs, la réglementation et pour tout doute ou question qu'il pourrait avoir. L'obligation de l'instructeur référent est de connaître les pilotes dont il a accepté la charge pour pouvoir les conseiller à leur demande ou à son initiative.

2.04 Responsable sécurité des vols

Un responsable de la sécurité des vols est désigné par le Président du club. Il met en place et anime un système de gestion de la sécurité des vols et une fonction retour d'expérience en particulier.

Il mène son action indépendamment du bureau et du Chef pilote mais leur fait part de ses recommandations pour faire évoluer les consignes du club.

2.05 Le responsable technique

Le responsable technique est chargé de superviser le suivi de navigabilité des aéronefs de l'association, en relation avec la structure de maintenance agréée assurant ce suivi.

ARTICLE III – Dispositions concernant les pilotes

3.01 Inscription au club

Toute personne désirant faire partie de l'aéro-club devra :

- Acquitter une cotisation annuelle,
- Prendre une licence FFA,
- Constituer un dossier administratif.

Nota : une cotisation prise entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre reste valable l'année suivante.

Pour pouvoir voler sur un appareil exploité par l'association, le pilote doit en être membre.

3.02 Élèves pilotes

L'élève pilote est confié à un instructeur désigné par le Président ou le Chef pilote. Après désignation et accord des deux parties, les contacts sont pris et la formation peut commencer.

3.03 Pilotes brevetés

Aucun pilote ne peut prendre un avion en tant que commandant de bord s'il ne réunit pas toutes les conditions suivantes :

- Être à jour de sa cotisation annuelle,
- Avoir la licence F.F.A de l'année,

- Être en règle avec la trésorerie du club,
- Être en possession des titres aéronautiques en état de validité dont les privilèges associés correspondent au vol projeté,
- Avoir été « lâché machine »,
- En cas de traversée maritime (Corse, Baléares...) ou de vol vers un aérodrome en environnement montagneux (Gap, Barcelonnette, Saint-Crépin), avoir été explicitement autorisé pour ce type de vol par un instructeur,
- Avoir effectué un vol dans les deux derniers mois sur le même type d'avion, sinon avoir été autorisé par un instructeur pour le vol projeté,
- S'être assuré que l'avion n'est pas réservé par un autre pilote,
- S'être assuré que l'avion est en état de vol et que les documents nécessaires et/ou obligatoires sont à bord et en état de validité.

Le Président ou le Chef pilote de l'association se réserve la possibilité de :

- Refuser de confier un appareil à un pilote,
- Imposer à un pilote un vol de contrôle.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par l'association il s'engage ipso facto à utiliser conformément à la réglementation et à son manuel de vol.

3.04 Maintien des compétences

Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques.

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions réglementaires d'entraînement leur permettant notamment l'emport de passagers.

3.05 Réservations d'avion

Les réservations d'avion se font via le logiciel de réservation « Aérogest Online ».

3.05.1 Minima d'heures

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum, par jour de réservation :

- 2 heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés
- 1,5 heures les autres jours

Si ce minimum n'est pas atteint, sauf cas de force majeure météo ou technique, les heures de vol manquantes pourront être décomptées au tarif coque nue.

Toute réservation d'une durée supérieure à 4 jours sera soumise à l'accord préalable du Président du club.

3.05.2 Annulation

Il appartient à chaque adhérent d'annuler au plutôt la réservation d'un vol qu'il sait ne pouvoir effectuer.

3.05.3 Retards au départ ou à l'arrivée

Lors d'une réservation non honorée, après 30 minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure prévue, il est demandé au pilote de prévenir aussitôt l'aéro-club.

3.06 Formalités avant et après le vol

3.06.1 Avant le vol

Avant de confier un avion à un pilote, l'association peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol et ses licences.

- Avant de partir en vol, tout pilote doit :
- Enregistrer son départ dans l'application « Aérogest Online »
- Établir un dossier météo complet
- S'enquérir des NOTAM et des SUP AIP
- Calculer la masse, le centrage, l'emport carburant nécessaire et les performances de décollage et d'atterrissage
- Si nécessaire, déposer un plan de vol et prévoir l'embarquement de matériel de survie (gilet, canot...)
- S'il s'agit du premier vol de la journée, effectuer les purges des réservoirs et du circuit carburant
- Effectuer la visite prévol conformément au manuel de vol et vérifier le niveau d'huile (effectuer un complément si nécessaire)

Tout pilote constatant une anomalie devra en rendre compte aux responsables de l'aéro-club présents sur le site. A défaut il devra contacter un instructeur par téléphone. La décision d'exécuter ou non le vol sera prise après avis d'un instructeur ou du mécanicien.

Les pilotes s'engagent à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu.

3.06.2 Après le vol

Après son vol, tout pilote doit :

- Procéder à l'avitaillement selon les consignes en vigueur
- Remiser l'avion dans le hangar ou l'arrimer sur son parking
- Saisir le vol dans l'application « Aérogest Online »
- Inscrire son vol sur le carnet de route (indiquer les compléments carburant et huile)
- Payer son vol

- S'il s'agit du dernier vol prévu de la journée ou s'il n'est pas possible de s'assurer que le vol suivant aura bien lieu, fermer le hangar.
- S'il est seul au club, fermer les locaux.

Tout pilote constatant une anomalie de fonctionnement de l'avion ou de son équipement pendant le vol devra le signaler à son retour à un membre du bureau ou à un instructeur.

3.07 Paiement des vols

Le montant du vol est calculé en faisant la différence des valeurs indiquées par l'horamètre entre la mise en route et l'arrêt du moteur.

Les avitaillements à l'extérieur seront remboursés sur facture. Les adhérents voyageant sont encouragés à prendre une des cartes TOTAL du club pour la durée de leur déplacement.

Les redevances aéroportuaires extérieures sont à la charge du pilote faute de quoi des frais supplémentaires lui seront décomptés.

Si le pilote se trouve dans l'impossibilité de ramener à sa base l'aéronef lui-même, il en supportera les frais.

ARTICLE IV - Activités aériennes particulières

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 une liste signée par le Président.

Les vols dits « vol en formation » (patrouille, patrouille serrée...etc) avec les avions de l'aéroclub, ne sont autorisés qu'aux seuls pilotes ayant suivi le programme de formation au vol en patrouille dispensé par le club et explicitement déclarés aptes au vol en formation par le Chef pilote. Tout manquement à ce point du règlement entraînera des sanctions pouvant aller jusqu'à la radiation.

Les vols dans le cadre de coavionnage (wingly ou tout autre plateforme de ce type) ne sont pas autorisés avec les avions du club.

ARTICLE V - Consignes diverses

Tout pilote responsable d'un manquement aux règles de l'air, et/ou au manuel de vol, et/ou au présent règlement, pourra faire l'objet d'une instruction devant le conseil de discipline.

Le Chef pilote ou l'un des instructeurs peut à tout moment exiger un vol de contrôle pour tout pilote (y compris les professionnels). Tout incident dû à une faute de pilotage motivera un réentrainement en double commande avant de pouvoir exercer de nouveau la fonction de commandant de bord.

Les chefs pilotes et instructeurs ont autorité pour tout ce qui concerne la sécurité des vols sur les membres du club.

ARTICLE VI - Image et réseaux sociaux

Aucune image (photo, vidéo...etc.) permettant l'identification d'un aéronef du club ne pourra être diffusée sur les réseaux sociaux sans l'autorisation expresse du bureau.

ARTICLE VII - Procédure d'exclusion

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

Le membre dont l'exclusion est envisagée doit avoir la possibilité, avant que ladite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense.

Dans cette perspective, ledit 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 visée devra :

- Être expédié 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 (bureau ou commission de discipline) elle aura lieu,
- Comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.

A sa demande, l'adhérent 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.

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

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