



REGLEMENT INTERIEUR

Mise à jour de Janvier 2013

Article- 1. Généralités

Le présent Règlement Intérieur, établi par le Comité Directeur, dans le cadre des dispositions de l'article 15 des statuts de l'Association, est applicable, au même titre que les-dits statuts, à tous les membres de l'Association et leur est opposable dès l'instant où ils ont été agréés en cette qualité.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent Règlement Intérieur qui sera affiché dans les locaux de l'aéro-club ou mis à leur disposition sur simple demande, par le secrétariat.

Article- 2 : Obligations de l'Aéro-Club

Les obligations de l'aéro-club à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent Règlement Intérieur comme étant de simples obligations de moyen et diligence et non des obligations de résultat.

Dès lors la responsabilité de l'aéro-club, 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.

Article- 3 : Autorité du Président et du Chef-Pilote

Le Président du club ou son représentant désigné, le Chef-Pilote ou un instructeur du club peuvent, dans le cadre des pouvoirs qui leur sont formellement conférés par le présent Règlement Intérieur interdire, pour des raisons administratives ou techniques dont ils restent seuls juges, à tout membre pilote, l'utilisation des avions de l'aéro-club ou encore limiter ou régler à leur gré ladite utilisation.

Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés au Président et au Chef-Pilote n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ceux-ci restant, conformément aux dispositions du Code de l'Aviation Civile, aux règles de l'air, et à la réglementation applicable, maîtres de leur décision de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un avion, seuls gardiens de celui-ci, responsables dans les conditions et limites prévues par la législation en vigueur, des dommages éventuellement causés aux passagers et tiers.

Le **Président du club ou son représentant désigné, le Chef-Pilote ou un instructeur du club** peuvent, s'ils considèrent un membre pilote insuffisamment entraîné, surtout en début de saison, imposer à celui-ci un vol de contrôle avec un instructeur de l'aéro-club.

Les membres-pilotes, s'ils ne se considèrent pas en état de maîtriser le pilotage de l'avion qui leur est confié, doivent par eux-même solliciter ce vol de contrôle afin de ne pas mettre le patrimoine de l'Association et la vie de tiers en danger.

Article- 4 : Assurances

L'aéro-club peut être amené à souscrire pour son profit et celui de ses membres diverses polices d'assurances qui peuvent être, à tout instant, consultées par ces derniers.

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

Il appartient aux membres de l'Association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire pour garantir leur responsabilité ou encore pour que soit réparé le dommage supporté par eux-mêmes ou leurs ayants droits.

Article- 5 : Responsabilités des membres de l'aéro-club

Les obligations des membres du club à l'égard de ce dernier sont de simples obligations de moyen et diligence.

Dès lors, les membres du club ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec ce dernier, que des conséquences de leur faute prouvée.

Par exception aux dispositions ci-dessus, les membres de l'aéro-club ne seront responsables des avaries et dommages supportés par les avions qui leur auront été confiés par l'aéro-club et ne seront ainsi tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans les cas suivants :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation.
- Dommage subi du fait de la présence à bord de l'aéronef d'une matière explosive, incendiaire, et d'une manière générale dangereuse, en infraction à une réglementation nationale ou internationale, **sauf si cette infraction a été commise à l'insu du membre de l'aéro-club concerné.**
- 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 ni ouvert à la circulation aérienne publique, ni autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation en vigueur, sauf cas de force majeure.
- Dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des limites d'altitude de sécurité prévues par la réglementation en vigueur et, en particulier, du vol très basse altitude, sauf cas de force majeure.
- Dommage subi lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévue au certificat de navigabilité ou sur le laisser-passer et spécialement dans le cas où l'aéronef ne reste pas dans les limites de poids et de centrage exigés.
- Dommage subi lorsque le personnel prenant part à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des brevets, licences et qualifications en état de validité exigées pour les fonctions qu'il occupe à bord.

- Dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil en état d'ivresse sous l'emprise d'un état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

Article- 6 : Admission

L'admission d'un sociétaire ne devient effective qu'après acceptation de la candidature par le Comité Directeur ou une Commission déléguée à cet effet. D'une manière générale il est fait application de l'article 4 des statuts des aéro-clubs.

Seuls les membres actifs et les membres bienfaiteurs sont électeurs et éligibles.

Article- 7 : Démission - Radiation

En complément de l'article 5 des statuts de l'aéro-club, traitant de ce chapitre, il est convenu que :

1) l'exclusion d'un membre de l'Association pourra être prononcée dans les cas suivants :

- Non-paiement des cotisations échues dans le délai de quinze jours à compter de leur réclamation par l'Association au moyen d'une lettre recommandée avec accusé de réception adressée au membre défaillant dans les formes prévues aux alinéas b et c du paragraphe 3 du présent article.
- Faute grave.
- Non-respect, intentionnel ou non, des dispositions des statuts ou de celles du Règlement Intérieur de l'Association.

Il est formellement spécifié et convenu que la simple constatation objective de l'existence de l'un quelconque des motifs ci-dessus visés suffit à elle seule à justifier l'exclusion éventuellement prononcée.

2) Le Comité Directeur de l'Association ou encore l'assemblée Générale de celle-ci (sur proposition du Président et convoquée en la forme Ordinaire spécialement par lui à cet effet) ont pouvoir de prononcer ladite exclusion.

3)

- a) Le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis à même, avant que ladite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense.
- b) Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à sa dernière adresse connue et en copie recommandée avec accusé de réception à celle indiquée lors de sa dernière inscription au club.
- c) La constatation de l'envoi de cette convocation suffit à la régularité de la procédure dans la mesure où il appartient aux membres, par les moyens qu'ils jugeront appropriés, de faire connaître à l'Association l'adresse de leur domicile ou de leur résidence et en temps opportun la modification éventuelle de cette adresse.
- d) La lettre de convocation ci-dessus visée devra :
 - Etre expédiée au moins dix jours francs avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'exclusion.
 - Indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution, préciser devant quelle instance (Comité Directeur ou Assemblée Générale) 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.
- e) 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.
- f) Le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense ou encore à son choix, se faire assister par un membre du club.
- g) La sanction est prononcée par le comité directeur et devra être motivée. Elle est notifiée par écrit au défendeur, et lui est remise en main propre ou envoyée à son domicile par lettre recommandée avec accusé de réception

4) Si la décision d'exclusion est prononcée par le Comité Directeur de l'Association, elle est susceptible de recours devant l'Assemblée Générale.

Ce recours doit être exercé, par le membre sanctionné, par lettre recommandée avec accusé de réception adressée à l'Association dans un délai de quinze jours à compter de la notification de la décision du comité directeur.

L'Assemblée Générale saisie de l'examen de ce recours et devant laquelle l'appelant pourra présenter sa défense personnellement ou se faire assister par un membre du club sera, soit l'Assemblée Générale annuelle la plus proche, soit au choix du Président une Assemblée Générale convoquée spécialement par ses soins et délibérant dans les formes et conditions prévues pour l'Assemblée Générale Ordinaire.

5) Si par contre la sanction a été prononcée par l'Assemblée Générale directement saisie par le Président de l'aéro-club, et délibérant dans les formes et conditions d'une Assemblée Générale Ordinaire, la décision ainsi rendue n'aura pas à être motivée et ne sera pas susceptible de recours.

Elle devra cependant être notifiée au membre exclu dans les formes précisées aux alinéas b) et c) du paragraphe 3 du présent article.

6) Si la décision d'exclusion a été rendue par le Comité Directeur, elle pourra être assortie de l'exécution provisoire, laquelle, si elle est prononcée, devra l'être de façon formelle et motivée.

L'exécution provisoire aura pour effet d'interdire au membre exclu de participer de manière quelconque aux activités de l'Association et d'exercer les droits reconnus aux membres du club par les statuts et le Règlement Intérieur.

Il est d'ores et déjà convenu et spécifié que les membres de la présente Association, par le fait même de leur inscription, renoncent expressément à solliciter l'indemnisation de tout préjudice de quelque nature qu'il soit, qu'ils pourraient éventuellement supporter et qui serait la conséquence directe ou indirecte d'une mesure d'exécution provisoire assortissant une décision d'exclusion les concernant rendue par le Comité Directeur et ultérieurement réformée par l'Assemblée Générale.

7) Il est également d'ores et déjà convenu et spécifié que les membres de l'Association, par le fait même de leur inscription, renoncent expressément à solliciter l'indemnisation de tout préjudice de quelque nature qu'il soit, qu'ils pourraient éventuellement supporter et qui serait la conséquence

directe ou indirecte de leur exclusion, sauf en cas d'abus de droit ou de violation des droits de la défense.

Article- 8 Conditions de pilotage

1) Pour être autorisé à piloter les appareils du club il faut :

- Etre membre actif à jour des cotisations et assurances à Midi-Pyrénées Voltige.
- Etre titulaire de la licence de pilote en état de validité, ou être élève pilote dûment déclaré aux autorités compétentes. Les pilotes sont responsables du maintien de validité de leur licence et doivent en informer le Chef-pilote ou le responsable désigné à cet effet.
- Respecter le présent Règlement Intérieur et les statuts.
- Avoir l'autorisation du Chef-pilote ou de l'instructeur délégué par lui, compte tenu de l'article 3 du présent Règlement Intérieur.
- Se soumettre spontanément à un vol de contrôle dans le cas où le pilote aurait le moindre doute sur sa maîtrise de la machine à piloter.
- Si le sociétaire est militaire en activité, présenter une autorisation écrite de son chef de corps dès la demande d'admission.
- Etre créditeur sur les fiches comptables de l'Association pour au moins une heure de vol, ou être détenteur de tickets de vol pour la même durée minimum.
- Etre médicalement en règle.
- Si le sociétaire est mineur, présenter dès la demande d'admission une autorisation parentale.

2) Seuls les pilotes « apte à la pratique de la voltige avancée » (2^e cycle), aptitude formellement reconnue par l'autorité compétente, ou ayant reçu l'autorisation du chef-pilote, sont habilités à emmener des passagers lors d'un vol comportant des évolutions de voltige.

3) Tous les pilotes doivent se conformer aux prescriptions de la réglementation aérienne et aux consignes techniques particulières. Ils font leur affaire personnelle de consulter tous documents nécessaires.

4) Les pilotes respecteront les consignes écrites ou verbales qui leur ont été données par

- Les responsables de l'aéro-club.
- Les responsables de la plate-forme où ils évoluent. Notamment en ce qui concerne la diminution de la nuisance causée aux tiers et aux riverains.

5) Utilisation de l'Extra 200.

Sauf dérogation accordée par le comité directeur, l'utilisation en voltige de l'Extra 200 sans instructeur est soumise aux dispositions particulières suivantes :

Apte à la voltige élémentaire (1er Cycle).

Autorisé par le Président, le Chef-pilote ou un instructeur mandaté par eux.

L'emport de passagers en voltige est soumis à l'autorisation du chef pilote ou d'un instructeur. A cause de l'autonomie limitée de l'avion en voltige, les évolutions se feront à la verticale d'un aérodrome (ou sur un axe très proche).

6) Utilisation du Monoplace.

Sauf dérogation accordée par le comité directeur, l'utilisation en voltige du monoplace est soumise aux dispositions particulières suivantes :

- Apte à la voltige avancée (2ème Cycle).
- National biplace (qualifié lors d'une coupe DESAVOIS ou PROMOTION).
- Autorisé par le Président, le Chef-pilote ou un instructeur mandaté par eux.

7) Démonstrations de voltige.

Pour effectuer des démonstrations de voltige lors d'une manifestation aérienne, il faut :

- Etre apte à la voltige avancée (2ème Cycle).
- Etre de niveau National biplace (qualifié lors d'une coupe DESAVOIS ou PROMOTION).
- Avoir l'autorisation du chef pilote
- être en contact radio avec une personne au sol sur le lieu de la manifestation.

Cette règle est valable pour tous les avions de la flotte de Midi-Pyrénées Voltige.

Ces restrictions internes à l'aéro-club ne sauraient se substituer à la réglementation applicable aux manifestations aériennes.

8) Dans le cadre d'une progression sportive, et si la nature de l'axe de voltige utilisé le permet, il est recommandé que les vols de voltige soient contrôlés du sol ou à bord.

9) Participation aux compétitions officielles

- Les candidats aux compétitions officielles FFA sur biplace devront recevoir l'approbation du chef pilote ou de l'instructeur ou de l'entraîneur.
- Les candidats aux compétitions officielles FFA sur monoplace devront recevoir l'approbation du comité directeur sur proposition de la commission compétition et des entraîneurs.

10) Les avions de propriétaires pourront être autorisés à participer à un stage ou un week-end organisé par MPV si ils sont équipés des mêmes dispositifs de réduction de bruit que les avions de MPV et avec l'accord du bureau.

Article- 9 Utilisation des appareils

1) Les pilotes commandants de bord volent sous leur propre responsabilité. Les appareils ne pourront être utilisés sans l'accord du Chef-pilote (article 3 du présent Règlement Intérieur).

Ils devront, avant de monter à bord avoir fait la visite pré vol de l'avion et ne l'utiliser que dans les limites prévues dans le manuel de vol.

2) Conduite des appareils au sol

- Les avions doivent être conduits avec prudence et à une allure modérée, en prenant toutes les précautions afin d'éviter tout accident de personnes ou de matériel.
- Toutes les vérifications avant décollage et les actions vitales devront être effectuées d'une manière complète au plus tard au point d'attente.

3) En utilisation "voltige" du CAP 10C, les accélérations autorisées sont + 5 g / - 3,5 g. Tout pilote dépassant ces limites sera pénalisé suivant le barème défini en annexe.

4) En utilisation "voltige" de l'Extra 200, les accélérations autorisées sont +9/-9G avec 1 personne à bord, et +7/-7G avec 2 personnes. Tout pilote dépassant ces limites sera pénalisé suivant le barème défini en annexe.

5) En utilisation "voltige" du CAP 232, les accélérations autorisées sont + 8.2 g, - 8.2 g. Tout pilote dépassant ces limites sera pénalisé suivant le barème défini en annexe.

6) Au retour du vol, le pilote devra inscrire sur la planche de vol la durée de celui-ci et son décompte horaire.

7) Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire au minimum deux vols par mois et au moins 10 heures de pilotage dans l'année. Ceci, en plus du respect de la réglementation concernant les conditions de renouvellement des licences.

Article- 10 Voyages

Les voyages ne pourront être effectués que par les pilotes justifiant d'un entraînement suffisant en navigation ou voyages dans l'année.

Article-11 Fonctionnement de l'aérodrome

1) L'aéro-club pourra mettre en place un responsable du bureau de piste ou un responsable du jour qui assurera la direction de l'activité en accord avec le Chef-pilote et représentera sur le terrain le Comité Directeur.

Ses fonctions peuvent se résumer à :

- Veiller à la bonne utilisation des avions en fonction des rendez-vous pris par les pilotes, de l'activité école et des vols d'initiation.
- S'assurer, par l'intermédiaire du mécanicien, que les avions "indisponibles" (visite, incident, etc.) soient signalés clairement pour ne **pas être utilisés**. Ceci ne dispense pas le commandant de bord de son devoir réglementaire de s'assurer que l'avion qu'il souhaite utiliser est effectivement autorisé au vol.
- Aider à assurer l'accueil des visiteurs sous le respect des règles de sécurité et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres.

2) La sécurité est l'affaire de tous ! Un correspondant sécurité pourra être mis en place lors des sorties afin de dresser le compte-rendu des événements notables pour la commission sécurité, et veillera à ce que chaque pilote respecte la sécurité et rédige le compte-rendu correspondant.

3) Le pilote ayant avitaillé est responsable de cette opération et de l'inscription correcte de la quantité.

4) Les sociétaires présents sur l'aérodrome doivent coopérer à l'accueil des visiteurs et au bon fonctionnement de l'activité notamment concernant la mise en œuvre des avions et du matériel (opérations de piste, nettoyage, protection) et la rentrée des avions. Ils doivent de plus respecter les consignes locales du terrain pratiqué, et faire preuve de correction et de bonne conduite à l'égard des usagers du terrain pratiqué.

Article- 12 Observations générales

1) Nul sociétaire n'est censé ignorer le contenu du présent Règlement Intérieur, en application de l'article 1.

Ce Règlement Intérieur pourra être précisé ou complété selon les besoins du moment, par décision du Comité de Directeur.

Ces précisions et compléments éventuels seront alors publiés à l'attention des membres par tout moyen jugé utile.

2) Dans le but d'alléger le coût de fonctionnement de l'aéro-club et celui de la maintenance du matériel et également dans le but de maintenir une bonne ambiance associative, le Comité Directeur pourra demander aux sociétaires un certain nombre d'heures de travail et moduler éventuellement le montant de la cotisation annuelle.

Ce montant de la cotisation annuelle est fixé par le Comité de Directeur.

3) La cotisation annuelle est exigible dès le 1^{er} janvier et valable pour une année civile. En cas d'adhésion après le 1^{er} octobre, cette cotisation sera valable également pour l'année suivante.

4) Le prix de l'heure de vol des divers avions appartenant à l'aéro-club ou loués par lui, sera fixé par le Comité Directeur en accord avec les aéro-clubs copropriétaires s'il y a lieu.

5) Le choix du renouvellement et de toute modification du parc des aéronefs appartient au Comité de Directeur, après avoir provoqué éventuellement une réunion d'information.

6) Pour être éligible au Comité de Direction, il faut être à jour de ses cotisations et sociétaire de l'aéro-club depuis au moins 6 mois.

7) Les sociétaires doivent assurer la propreté du matériel volant, des salles de cours, bureaux et hangars, y compris dans les aéro-clubs invitants.

8) L'adhésion à l'aéro-club implique l'acceptation du présent Règlement Intérieur et l'obligation de s'y conformer ainsi qu'aux circulaires et additifs qui pourront ultérieurement le compléter.

9) Pour tous les points non traités dans le présent Règlement Intérieur, Il y a lieu de se reporter aux statuts de l'Association.

Article- 13 Conseil de discipline

Le président désigne les membres du conseil de discipline. Le Chef-Pilote ou un instructeur désigné par lui, est membre de droit.

Toulouse, le 4 Février 2010

ANNEXE 1 : Barème de pénalisation en cas de dépassement des facteurs de charge autorisés :

CAP 10 :

- de + 5 g à + 5.5 g 10% de l'heure de vol
- de + 5.6 g à + 6 g 50 % de l'heure de vol
- de - 3.5 g à - 4 g 10% de l'heure de vol
- de - 4.1 g à - 4.5 g 50 % de l'heure de vol

Au-delà des limites avion : une pénalité d'un montant pouvant atteindre 10 heures de vol, sur décision du conseil de discipline, peut être demandée.

Extra 200 :

1 personne à bord :

- de + 9 g à + 9.5 g 10% de l'heure de vol
- de + 9.6 g à + 10 g 50 % de l'heure de vol
- de - 9 g à - 9.5 g 10% de l'heure de vol
- de - 9.6 g à - 10 g 50 % de l'heure de vol

2 personnes à bord :

- de + 7 g à + 7.5 g 10% de l'heure de vol
- de + 7.6 g à + 8 g 50 % de l'heure de vol
- de - 7 g à - 7.5 g 10% de l'heure de vol
- de - 7.6 g à - 8 g 50 % de l'heure de vol

Au-delà des limites avion : une pénalité d'un montant pouvant atteindre 10 heures de vol, sur décision du conseil de discipline, peut être demandée.

CAP 232

- de + 8.2 g à + 8.7 g 10 % de l'heure de vol
- de + 8,8 g à + 9.2 g 50 % de l'heure de vol
- de - 8.2 g à - 8.7 g 10 % de l'heure de vol
- de - 8.8 g à - 9.2 g 50 % de l'heure de vol

Au-delà des limites avion : une pénalité d'un montant pouvant atteindre 10 heures de vol, sur décision du conseil de discipline, peut être demandée.