



# **RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'AÉRO-CLUB de LOIRE ATLANTIQUE (ACLA)**

## **Art 1 Définition, Esprit**

L'Aéro-club de Loire Atlantique est une association régie par la loi du 1er juillet 1901, par ses statuts et par le présent règlement.

Le club est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente. Chacun doit se sentir concerné par la vie du club et participer au développement de son activité.

Chaque membre de l'ACLA dispose d'un capital en installations, en moyens et matériel volant. Il se doit de contribuer au meilleur fonctionnement de l'association, d'utiliser au mieux et de ménager au maximum le matériel.

Chaque membre de l'ACLA peut exprimer son avis à l'occasion de l'assemblée générale. En cours d'exercice, il peut saisir le président de toutes questions, soit directement soit par l'intermédiaire d'un membre du comité directeur. Après examen, le bureau ou le comité directeur devra l'entendre au cours d'une de ses réunions, chacun étant tenu de se conformer aux décisions qui seront finalement prises.

Tous les membres de l'ACLA sont invités à apporter leur concours à toute action individuelle ou collective. Par contre, les initiatives personnelles engageant le club sont à proscrire.

## **Art 2 Participants et réglementation interne**

En dehors du personnel navigant de l'Aéro-club de Loire Atlantique, seuls sont autorisés à réserver et à piloter les appareils du club, les membres actifs, à jour de leur cotisation, au compte créditeur, titulaire d'une licence et visite médicale conformes à la réglementation aéronautique.

Les pilotes doivent se conformer à la réglementation en vigueur en matière de titres aéronautiques. Ils sont responsables du renouvellement de la validité de leur licence, qualifications et visite médicale. Ils doivent s'assurer eux même qu'ils remplissent les conditions réglementaires, notamment pour l'emport de passagers.

Pour respecter cette dernière règle et pour un meilleur suivi de l'entraînement de ses membres, tout pilote (hors des propriétaires d'avion sur leur propre aéronef) n'ayant pas volé depuis deux mois devra effectuer un vol avec un instructeur habilité de l'ACLA. Par ailleurs, les vols de prorogation de licences (avec FI) ou de renouvellement de licences (avec FE), effectués dans le cadre fixé par la réglementation, devront être effectués sur l'avion le plus complexe sur lequel le pilote est autorisé à voler, sauf disposition contraire décidée par l'instructeur au vu de l'expérience du pilote.

Pour des raisons de sécurité, un premier vol sur une des îles (Yeu, Belle Ile, Ouessant, Oléron) devra être effectué avec un instructeur qui autorisera ou non ce type de vol en solo. Pour un premier vol sur la Corse, le pilote devra être accompagné d'un autre pilote ayant déjà effectué la traversée en tant que commandant de bord.

Pour une formation plus progressive des pilotes, il est obligatoire qu'après l'obtention du brevet, les extensions de qualification sur des avions du club se fassent dans un ordre croissant de puissance et de classe. Les instructeurs de l'ACLA ont toute latitude pour accepter ou refuser de transformer la qualification d'un pilote sur un

type donné d'appareil, entre autres en fonction des compétences et de l'expérience du pilote. Tous les lâchers sur un nouvel avion se feront après instruction avec un instructeur habilité.

Les exigences de qualification pour la progression des pilotes sont définies par le Comité Directeur, et portées à la connaissance de ces derniers par voie d'affichage au club. Exceptionnellement des dérogations pourront être accordées, compte-tenu de situations particulières.

### **Vols à frais partagés**

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissance ou d'affinité du pilote, à savoir : le cercle de la famille, des amis, de son aéroclub ou des licenciés de sa fédération agréée par l'Etat.

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs peuvent être 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 6.

Doivent donc être inclus dans le partage des frais uniquement : 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 au vol entrepris.

Les coûts directs du vol sont déterminés à la fin du vol et partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol.

La décision d'effectuer un vol à frais partagé appartient au pilote et à lui seul.

Le pilote décide seul de retarder ou d'annuler le vol s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (exemple : météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunis.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice dans le cadre de ce vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles, financières et disciplinaires inhérentes.

### **Coavionnage**

Les vols en coavionnage organisés par l'intermédiaire ou au moyen de sites Internet sont interdits.

## **Art 3 Déroulement des vols**

Les vols se feront dans le respect des règlements aéronautiques en général, des consignes propres aux aérodromes utilisés, les limitations de l'aéronef utilisé, du présent règlement et de toutes décisions du comité directeur, du bureau ou des instructeurs, propres à l'exécution des vols.

Le pilote réservera à l'avance son avion grâce au logiciel en service. Toutefois cette réservation pourra être remise en cause si l'état technique de la flotte le nécessite ou si le réservataire n'est pas en règle. Trente (30) minutes après la réservation, l'avion pourra être utilisé si le réservataire n'est pas présent.

Au départ :

- Les pilotes sortent les avions du hangar et préparent eux-mêmes les appareils qu'ils s'approprient à utiliser.
- Ils en effectuent l'avitaillement de manière à respecter strictement le centrogramme de l'appareil et les réserves nécessaires.
- Ils vérifient l'exactitude de la mise à jour du carnet de route ainsi que la présence de tous documents à jour pouvant faire l'objet de contrôle par les instances habilitées.

Après le vol :

- **Aucun avitaillement ne sera effectué à l'issue du vol**, le soin en étant laissé au pilote suivant.
- Ils doivent ranger soigneusement l'appareil dans le hangar sauf si celui-ci est réutilisé immédiatement et qu'ils s'en sont assuré.
- Le vol est clôturé sous Aerogest et les temps donnés par le logiciel sont reportés sur le carnet de route, avant d'être remis en place.

La sécurité de nos avions, de nos salariés, des équipages et des passagers est notre priorité absolue, et tous les membres de l'aéroclub, ainsi que les salariés, ont la responsabilité d'assurer le plus haut niveau de sécurité dans le cadre de leurs activités respectives.

Une partie de la prévention des accidents et des incidents est basée sur les enseignements acquis dans le cadre de nos activités quotidiennes. Chacun de nous ayant fait l'expérience d'un événement ou d'une situation mettant en péril la sécurité doit le signaler systématiquement et immédiatement: nous devons considérer ce signalement comme une opportunité d'amélioration. Ces signalements doivent être effectués via l'outil "rex FFA" qui en garantit la confidentialité, accessible depuis la plateforme Aerogest du club ou directement ici (<http://rexffa.fr/Connection/LogOnStructureAccess/1804406013>).

En conséquence, Nous mettons en œuvre et déployons à tous les niveaux du club, les principes de la politique "Just & Fair culture" consistant à :

- Reconnaître que chacun peut commettre des erreurs ;
- Assurer un climat de confiance dans lequel chacun est encouragé à fournir toute information essentielle pour la sécurité (par ex. rapports d'incidents, situations dangereuses) ;
- Reconnaître et honorer ceux qui sont constamment engagés dans une telle démarche d'information ;
- Appliquer la tolérance zéro en cas de violation volontaire des règles et des directives. Dans ce cas, toute faute grossière ou inobservation du présent règlement par un pilote amènera celui-ci à comparaître devant la commission de discipline du club. Tout accident dû à une indiscipline caractérisée ou conséquence d'un risque volontairement bravé pourra entraîner une participation pécuniaire du pilote responsable, de toute ou partie de la réparation, sous la décision du bureau.

## **Art 4 Décompte du temps de vol**

Le temps de vol est enregistré par le compteur à bord. A ce temps sera ajouté un forfait de 5 minutes (10 pour la double commande) pour le départ, puis par escale (sauf touch and go). Ce temps est arrondi aux 5 minutes les plus proches. Le (les) vol(s) est (sont) saisi(s) dans le logiciel de gestion du club puis inscrits sur le carnet de route de l'avion et sur le carnet de vol du pilote. Pour les voyages, chaque étape doit être saisie puis notée.

**Tout pilote ne pourra emprunter un avion du club que si son compte est positif avant d'effectuer son vol.** Il est donc fortement recommandé de payer le montant de son vol dès que celui-ci est terminé.

Lors de la réservation de plus d'une journée d'un avion, un minimum d'une ou deux heures de vol par jour est requis (JO ou Samedi, Dimanche et JF). Ce forfait sera donc automatiquement appliqué sauf en cas de force majeure, de conditions météorologiques ne permettant pas le retour d'un voyage ou par autorisation spéciale accordée par le président ou un membre du bureau. Cette même autorisation sera nécessaire pour les réservations supérieures à deux jours.

Afin de ne pas immobiliser l'avion que d'autres pilotes pourraient utiliser, il est impératif que chaque pilote ayant réservé un avion prévienne le club en cas de désistement au moins une heure avant l'heure de début de la réservation. Dans le cas contraire une pénalité forfaitaire, fixée par le bureau pourra être appliquée.

## **Art 5 Instructeurs bénévoles**

Les instructeurs bénévoles sont obligatoirement membres actifs de l'association. Leurs activités sont complémentaires et supplétives de leur(s) collègue(s) salarié(s). Ils peuvent être indemnisés selon les règles fiscales plafonnées par un taux fixé par le bureau.

## **Art 6 Sécurité des vols**

La commission Incident Accident Sûreté a compétence pour ce domaine. Lorsqu'un incident important ou un accident aéronautique survient, le pilote impliqué peut, s'il le souhaite, faire appel à un instructeur pour effectuer immédiatement un vol ayant pour objet de le rassurer. Toutefois et dans ce cas, l'instructeur n'est pas habilité à lui délivrer une autorisation de vol solo sur les appareils de l'ACLA. Le pilote impliqué devra obligatoirement être entendu par la commission qui lui proposera les mesures appropriées à ses futurs vols. En cas de refus du pilote impliqué, cette commission souveraine pourra décider de l'exclusion de l'adhérent.

## **Art 7 Avions privés**

Tout propriétaire d'avion voudra bien, s'il souhaite utiliser le hangar que gère le club, en faire la demande écrite préalable au Président. Celui-ci décide, en fonction de la place disponible, et compte tenu de la surface réservée aux avions du club. L'adhésion au club comme membre actif du propriétaire ou du dirigeant s'il s'agit d'une personne morale, est obligatoire. Chaque propriétaire devra s'acquitter en début de trimestre du coût de sa location.

Les propriétaires d'appareils doivent être convenablement assurés contre le risque que leur appareil fait courir aux installations du club et aux autres appareils. Ils devront le justifier par un document l'attestant. Ils sont responsables des dommages que leur appareil pourrait causer aux hangars et à leur contenu.

Les propriétaires désireux d'utiliser les moyens en logistique ou en personnel de l'ACLA en feront préalablement la demande au bureau qui fixera les conditions dans lesquelles cette utilisation pourra éventuellement s'effectuer.

Une priorité étant accordée aux appareils du club, le président pourra être amené à demander aux propriétaires basés de libérer l'emplacement occupé par leur appareil moyennant un préavis de trois mois.

Enfin tout propriétaire devra signaler au président, un mois à l'avance, tout dégagement de son appareil du hangar, soit à titre définitif, soit à titre temporaire. Tout dégagement non signalé entraînera la facturation trimestrielle de location.

Le club dégage sa responsabilité quant aux incidents pouvant survenir aux appareils stationnés dans le hangar qu'il gère. Le propriétaire est seul juge pour effectuer les vols avec son appareil.

Les propriétaires s'engagent à remettre correctement en place les avions qu'ils seraient amenés à déplacer et à refermer le hangar après leur départ comme après leur retour de vol. Ils sont responsables des éventuels dommages commis sur leur appareil ou sur ceux des autres avions.

## **Art 8 Assurance**

L'aéro-club est assuré contre tous dommages causés aux tiers par des adhérents à l'occasion de son activité normale et régulière.

## **Art 9 Application**

Le présent règlement intérieur est promulgué par le comité directeur lors de sa séance du 4 mai 2021. Conformément aux statuts, il sera confirmé lors de la prochaine Assemblée Générale.

Son entrée en vigueur est immédiate.

Il vient compléter les statuts de l'association. En cas de disposition contradictoire entre ces deux documents, la disposition exposée dans les statuts prévaut, sans remettre en cause la validité des autres dispositions du règlement.

Le bureau est chargé de son application.

L'adhésion d'un membre à l'ACLA engage ipso facto celui-ci à accepter les termes du présent règlement.

Nantes, le 4 mai 2021

Le Président

Le secrétaire

Le trésorier