



AERO-CLUB DU GAILLACOIS

REGLEMENT INTERIEUR

TITRE 1 DISPOSITIONS GENERALES

1.1. APPLICATION :

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts de l'association, et conformément à la loi du 1^{er} juillet 1901, est applicable à tous les membres de l'association, 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,

Les différents tarifs (hors droit d'entrée et cotisation annuelle) sont fixés par le Comité Directeur.

1.2. ESPRIT ASSOCIATIF :

L'aéro-club du « GAILLACOIS » 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 présents au sein de l'aéro-club mis à sa disposition.

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

1.3.COTISATIONS :

Une adhésion ou un renouvellement d'adhésion peut être refusé par le Comité Directeur. Cette décision n'est pas susceptible d'appel. Tout renouvellement de l'adhésion donne lieu à la souscription d'un nouveau bulletin d'adhésion aux conditions fixées ci-avant.

Toute cotisation versée à l'aéroclub est définitivement acquise par ce dernier. Il ne saurait être exigé un remboursement de cotisation en cours d'année pour quelque raison que ce soit (démission, exclusion, décès d'un membre etc.).

La cotisation annuelle doit être versée avant le 1^{er} octobre de l'exercice en cours Elle est due pour la totalité de l'exercice. Les adhésions prises après le 1^{er} octobre comptent pour la fin de l'exercice en cours et l'année suivante.

Les paragraphes ci-dessus s'appliquent quelque-soit le type de membre.

1.3.1 Membres d'honneur

Les membres d'honneur, définis à l'article 4.3 des statuts de l'association, ne paient pas de cotisation.

1.3.2 Membres actifs

Les membres actifs doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle de 10 € (*montant mineurs/adultes ; cotisations différenciées selon les activités*)

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par l'Assemblée Générale sur proposition du Comité Directeur.

Les membres actifs doivent également s'acquitter d'une participation au fonctionnement de l'aéro-club du Gaillacois d'un montant de 60 € pour les plus de 25 ans et 10 € pour les moins de 25 ans

1.3.3 Membres bienfaiteurs

Les membres bienfaiteurs, définis à l'article 4.2 des statuts de l'association, peuvent s'acquitter d'une cotisation annuelle (*le montant doit être égal ou supérieur au montant de la cotisation devant être acquitté pour devenir membre actif*) ou apporter une contribution financière exceptionnelle à l'association.

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par l'Assemblée Générale sur proposition du Comité Directeur, soit 10€.

1.3.4 Membres amis

Les membres amis, tel que défini à l'article 4.4 des statuts, s'acquittent du paiement de la cotisation fixée pour tout membre actif soit 10 € La qualité de membre ami est néanmoins valide pour la durée de la saison sportive.

Ces personnes souscrivent un bulletin d'adhésion qui les engage à adhérer sans réserve aux présents statuts et aux règlements définis par l'association.

1.3.5 Membres associés

Les membres associés s'acquittent d'une cotisation annuelle d'un montant défini par l'Assemblée Générale sur proposition du Comité Directeur, soit 10 €.

1.3.5 Membres BIA

Les membres BIA s'acquittent d'une cotisation annuelle dont le montant est fixé à 50% de celle des membres actifs,

Dans le cadre de la formation BIA, il est prévu un ou deux vols. Ces derniers sont effectués soit par un instructeur de l'aéro-club du Gaillacois, soit par un enseignant titulaire du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique, d'une licence de pilote valide et membre actif de l'aéro-club du Gaillacois et remplissant les conditions de vol découverte.

1.4.OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DES MEMBRES :

1.4.1 Obligations de l'association

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent règlement comme étant de simples obligations de moyens et de 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.
- des polices d'assurance "corps" garantissant les dommages pouvant survenir à l'aéronef

Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire. L'attention est attirée sur leur intérêt à étudier les contrats d'assurance dont ils bénéficient dans leur vie

privée et professionnelle, afin de prendre connaissance des dispositions spécifiques induites par la pratique de l'aviation légère et sportive et les exclusions y afférentes.

1.4.2 Obligations des membres

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont des obligations de moyens et de diligences.

Les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié ne pourront être tenus à la réparation du préjudice de ce fait que 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 laissé à la charge de l'aéroclub dans les cas énumérés ci-après. Le Comité Directeur est souverain pour décider de l'application des dispositions :

- **Dompage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causée à leur instigation.**
- **Dompage 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 leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure.**
- **Dompage 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.**
- **Dompage 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.**
- **Dompage 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, à la condition que le sinistre soit en relation avec l'état.**

1.5. DONNEES PERSONNELLES

La collecte des données personnelles contenues dans le bulletin d'adhésion (ou de son renouvellement) est réalisée conformément au règlement n° 2016/679 dit Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Les données recueillies sont conservées pendant la durée de la licence fédérale du membre et pendant une période minimale de dix ans à compter du terme de cette dernière, outre des fins statistiques, pour garder son historique notamment de prise de licence et être en mesure de lui apporter des réponses rapides sur cette dernière, ou encore son assurance.

L'aéroclub ne fournit pas les données personnelles des membres à des tiers, à moins qu'il ne soit nécessaire de compléter le service qu'ils ont contracté, notamment auprès des éventuels sous-traitants techniques de l'aéroclub.

Même une fois collectées, les membres de l'aéroclub bénéficient d'un droit d'accès, de rectification, à la limitation du traitement, ou encore à la portabilité de leurs données. Ces derniers peuvent également, pour des motifs légitimes, s'opposer au traitement des données les concernant. Toute demande devra alors être effectuée auprès de l'Aéroclub, responsable

du traitement de ces données, à l'adresse électronique et/ou postale de l'aéro-club du Gaillacois

TITRE 2. PERSONNEL

2.1.DISPOSITIONS GENERALES :

L'équipe de l'aéroclub comprend notamment :

- les Instructeurs,
- le Responsable Pédagogique,
- le Correspondant Sécurité (si autre que le Président)
- le Responsable Technique (mécanique) et ses éventuels adjoints ou assistants,(fonction pouvant être sous-traitée auprès d'une unité ou d'un atelier d'entretien agréé),
- **Le Chargé d'Exploitation (Secrétariat) et ses éventuels adjoints ou assistants.**
- le Président fixant les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établissant les contrats de travail éventuels.

Le personnel salarié recruté et est licencié (plus généralement, dont la rupture du contrat est à l'initiative de l'employeur), selon les lois en vigueur, par le Président après avis dûment motivé du Comité Directeur.

2.2.DISPOSITIONS PARTICULIERES

2.2.1 LES INSTRUCTEURS :

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes, et la formation. 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 de certains aéronefs ou une interdiction de vol.

Cependant, les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux instructeurs 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 maîtres de leur décision d'entreprendre ou non un vol et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls responsables de celui-ci.

Les instructeurs ont la possibilité d'interdire de vol un pilote pour lequel ils n'auraient pas une totale confiance (soit sur l'aspect technique et/ou comportemental).

Les membres du Comité Directeur devront avoir connaissance de cette décision sous 24h. Elle sera annulée, amendée, validée ou prolongée lors de la séance suivante du Comité Directeur au plus tard sous un mois.

2.3. LE RESPONSABLE TECHNIQUE DU CLUB (MECANIQUE) :

Le responsable technique (mécanique) et le responsable de la navigabilité sont chargés du maintien en conformité des aéronefs avec la réglementation.

Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

2.4. LE CHARGÉ D'EXPLOITATION (SECRETARIAT):

Le chargé d'exploitation (secrétariat) est chargé de la gestion administrative de l'aéro-club.

TITRE 3. LES PILOTES :

3.1. PARTICIPANTS :

En dehors des pilotes qualifiés instructeurs, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs et les membres amis à jour de leurs cotisations et titulaires de la licence fédérale et des titres aéronautiques requis, en cours de validité

En application du 2.2. du présent Règlement intérieur, l'association peut, soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par l'association, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite, et il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation.

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

3.2. ENTRAÎNEMENT DES PILOTES :

Les pilotes devront s'assurer qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent, notamment pour l'emport de passagers (3 décollages et atterrissages dans les 90 jours).

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

Pour effectuer un vol sur l'un des trois types d'avions suivants :

- Type 1 : DR 500
- Type 2 : DR400 Dauphin, DR 400 Régent et DR 400 2+2
- Type 3 : CAP 10 B

qu'il n'aurait pas utilisé depuis 3 mois, le pilote devra effectuer un vol en double commande. sauf avis favorable de l'instructeur (à titre exceptionnel). Même procédure pour l'ULM

Toute fois :

- le type 1 valide le type 2 (et pas inversement)
- le type 3 valide le type 2 (et pas inversement)

3.3 RESERVATIONS :

Quel que soit le vol prévu (TDP, Local, Nav, etc..) la réservation sera exclusivement et obligatoirement réalisée avec l'outil informatique de réservation, via Internet.

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

Un blocage des réservations sur Aérogest est effectué pour les pilotes ayant un solde négatif.

De même, le système de réservation avec Aerogest permet de vérifier et d'empêcher un pilote de réserver un avion s'il n'est pas à jour administrativement (blocage pour cotisation, SEP, médical).

Ce logiciel est aussi disponible sur l'ordinateur réservé aux pilotes dans le club-house.

Priorité des réservations :

Sur les avions école, soit le F-GBVK et le F-GKBO, les élèves ont la priorité sur les brevetés :

- les réservations pilotes sont possibles une semaine maximum avant le vol ;
- les réservations élèves sont possibles avec instructeur sans délai avant le vol.

Dans le cas où ces consignes ne seraient pas appliquées, les instructeurs pourront récupérer des créneaux réservés par des pilotes pour faire voler les élèves.

Dans le cas d'un arrêt prolongé sur un avion école (GV, révision générale moteur) les instructeurs pourront utiliser un avion de voyage en remplacement en bonne entente avec les pilotes brevetés.

Sur les avions de voyage, les pilotes ont la priorité sur les élèves :

- les réservations élèves avec instructeur sont possibles une semaine maximum avant le vol ;
- les réservations pilotes sont possibles sans délai avant le vol.

3.3.1. Minimum d'heures

Lorsqu'un pilote gardera un aéronef plusieurs jours de suite, il devra effectuer un minimum, par jour de réservation, de deux heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés, et une heure les autres jours.

Si ce minimum n'est pas atteint les heures de vol manquantes lui seront décomptées à un tarif défini par le Comité Directeur.

3.3.2. Annulation des réservations :

Le cas échéant, les réservations doivent être annulées avant le vol. Cette disposition n'étant pas respectée sans motif valable, il sera appliqué au pilote un forfait annulation tardive défini par le Comité Directeur (pour l'aéronef et éventuellement pour l'instructeur). Pour les réservations non honorées et non annulées avant le vol, ce forfait sera double.

3.3.3. Retards au départ et à l'arrivée :

Lors d'une réservation non honorée, après quinze minutes de retard la réservation du vol est considérée comme nulle et l'appareil libre, sauf si le pilote en a préalablement informé l'aéroclub, et après accord exprès de ce dernier.

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

LES CAS PARTICULIERS SERONT EXAMINES PAR LE COMITE DIRECTEUR.

3.4. FORMALITÉS AVANT PENDANT ET APRES VOL :

3.4.1 Présentation du carnet de vol

Avant de confier un appareil à un pilote, le Président et/ou un membre du Comité Directeur et/ou un instructeur peut être amené à lui demander de présenter son carnet de vol, son médical, sa SEP et la documentation aéronautique à jour, et éventuellement lui interdire le vol dans le cas d'un manquement.

Documentation obligatoire à bord des avions, en plus des documents administratifs :

- dans le F-GTMR, le F-GDYA, le F-GKBO et le F-GBVK un jeu des 2 cartes OACI-IGN au 1/500 000 (SO et SE),
- et pour tous les avions la pochette VFR (cartes au 1/1000 000 avec le complément),

Ces documents ne doivent jamais quitter l'avion auquel ils sont attachés.

Deux jeux complets seront disponibles au club house pour les préparations de navigation.

TOUT CES DOCUMENTS DOIVENT ETRE RENOUVELES CHAQUE ANNEE.

Les élèves sont gérés directement par leur instructeur et c'est ce dernier qui définit s'il est judicieux qu'ils achètent des cartes.

3.4.2 Décompte du temps de vol

Le décompte réglementaire du temps de vol court à compter du « *moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de décoller jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol* ».

A l'aéro-club du Gaillacois le temps de vol est décompté d'après la durée indiquée par l'horamètre.

Les vols à l'étranger seront décomptés au tarif suivant : tarif club.

A défaut l'essence sera remboursée au tarif pratiqué sur l'aérodrome d'attache. Cette disposition s'applique pour tout avitaillement effectué ailleurs que sur l'aérodrome d'attache.

3.4.3 Formalités relatives à l'utilisation de l'aéronef

Le pilote est tenu de remettre l'aéronef à disposition de l'aéroclub à la date et heure prévues au moment de la réservation.

Avant et après chaque vol, le pilote doit agir conformément aux règles de l'emport de carburant.

Après le vol, sur l'aérodrome d'attache, tout pilote doit :

- Procéder à un avitaillement, s'il est autorisé par le gestionnaire ou, à défaut, contrôlé par un usager autorisé à avitailler, de la manière suivante :

F-GKBO : plein complet dans le réservoir principal uniquement ;

F-GBVK : 3/4 ;

F-GDYA : plein complet dans les réservoirs avant ; 1/2 dans le réservoir arrière.

F-GTMR : plein complet dans les réservoirs avant ; 1/2 dans le réservoir arrière.

F-HBPY : plein complet dans le réservoir avant

- Remplir la fiche d'avitaillement ;

- Remettre les flammes sur les prises statiques et totale ;

- Laisser l'avion dans un état de propreté respectable, en particulier la verrière ;

- Remplir soigneusement Aérogest, puis les documents : carnet de route, carnet de vol;

- Les remises à niveau d'huile et les avitaillements doivent être portés impérativement sur le carnet de route (obligation faite par la réglementation aérienne) ;

- Après chaque vol tout pilote doit abriter l'aéronef ou l'amarrer (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va l'utiliser dans l'heure qui suit).

Pour tout vol amenant l'appareil à quitter l'aérodrome de rattachement, il est demandé au pilote :

- D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais ;
- De payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais supplémentaires pourront lui être décomptés ;
- De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même, il en supportera les frais.

3.5. RENOUELEMENT ET PROROGATION DE LICENCE :

La prorogation de la classe SEP des pilotes est effectuée suivant les dispositions en vigueur de la réglementation aérienne ; l'instructeur choisi pour le vol en double devra avoir l'agrément du Comité Directeur.

Toutefois un pilote PPL n'ayant effectué aucune heure de vol dans la période de référence pour la prorogation devra effectuer avant le contrôle au moins :

- 2 heures de vol d'entraînement avec FI pour un renouvellement de la classe SEP,

Pour un renouvellement de classe périmée, le pilote devra effectuer avant le test au moins :

- 4 heures de vol d'entraînement pour un renouvellement de classe SEP,

Un pilote LAPL n'ayant effectué aucune heure de vol dans la période de 12 mois avant le vol devra effectuer au moins :

- 1 ou 2 heures de vol d'entraînement avec FI,

Les instructeurs effectuant ces contrôles pourront modifier ces temps de vol en fonction des compétences des candidats.

3.6. SECURITE DES VOLS

Avant d'entreprendre un vol, chaque pilote devra s'assurer que les conditions requises pour l'effectuer en toute sécurité sont remplies.

Il devra notamment consulter, par tout moyen à sa disposition, les informations météorologiques et les prévisions sur le trajet envisagé.

Il devra également ne pas hésiter à reporter le vol prévu s'il estime que son état physique ou mental ne lui permet pas de le conduire dans les meilleures conditions.

D'une manière générale, un engagement auprès de soi-même ou auprès d'un tiers (objectif « destination ») ne pourra pas être tenu s'il devait compromettre la sécurité du vol.

En cas de doute *le pilote* pourra consulter l'un des instructeurs de l'aéroclub sur la meilleure conduite à tenir.

Tout manquement répété ou grave aux mesures de sécurité pourra être sanctionné par une interdiction temporaire de vol, pouvant aller jusqu'à l'exclusion définitive de l'aéroclub.

3.7. REX FFA

Dans le cadre de la mise en place du protocole de sécurité au sein de l'organisme DTO, tous les pilotes du club doivent être abonnés aux REX FFA.

TITRE 4. ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES :

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols de 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.

Vols locaux à titre onéreux (vols découvertes) :

Les pilotes qui souhaitent faire des vols locaux à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association doivent être autorisés, par écrit, par le Président. Cette autorisation ne pourra être accordée que si le pilote remplit toutes les conditions prévues par la réglementation.

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

Les conditions nécessaires à cette autorisation (nombre d'heures de vol, visite médicale) seront contrôlées, par année glissante, chaque mois, par le Comité Directeur.

Photos aériennes :

Les membres des aéro-clubs ne sont pas autorisés à effectuer des vols pour effectuer des photos aériennes qui seraient destinées à être commercialisées.

Terrains privés

Il peut arriver que des pilotes aient l'intention d'aller sur un aérodrome qui n'est pas ouvert à la CAP (par exemple : terrains privés, terrains d'ULM, etc.) ; pour cela il y a une procédure très précise à respecter. En effet notre contrat d'assurance mentionne que les avions sont assurés UNIQUEMENT sur des aérodromes OUVERTS à la CAP.

L'assurance accepte de déroger à cette obligation dans les conditions suivantes :

- * Demander une autorisation écrite au propriétaire/gestionnaire de l'aérodrome en question ;
- * Le propriétaire/gestionnaire doit faire ensuite une déclaration à la Préfecture (indiquant l'identité du pilote, son domicile, ses références aéronautiques et l'immatriculation de l'aéronef) ;

* La Préfecture émet un document qui mentionne l'autorisation pour le pilote d'atterrir sur l'aérodrome.

En cas d'accident, la Compagnie d'assurance demandera ces justificatifs. Dans le cas où le pilote/l'aéroclub ne peut pas les fournir, le dommage ne sera pas couvert par l'assurance.

Par conséquent il est demandé aux pilotes qui souhaitent utiliser un terrain NON ouvert à la CAP de fournir à l'aéroclub la copie du document de la Préfecture.

Vois pour déplacement professionnel :

Tout vol pour des raisons de déplacement professionnel est interdit.

Vol avec passagers non connus du pilote :

Tout vol avec passagers non connus du pilote est considéré comme un vol de découverte et doit donc se conformer au paragraphe « vols locaux à titre onéreux ».

Toute utilisation des avions du club est interdite dans le cas de vol ayant fait l'objet d'annonces ou de publications sur les réseaux sociaux, les sites internet (par exemple et non limitativement les sites de coavionnage) ou tout autre moyen dans le but de rechercher des personnes participant à ce vol.

Voyages à l'étranger avec les avions de l'aéroclub :

Dans la mesure où le mécanicien agréé de l'aéroclub ne souhaite pas intervenir à l'étranger, il est acté, qu'en cas d'avarie ou de panne, les frais de mécanicien et d'intendance (parking, hangar, évacuation, ...) seront à la charge de l'équipage qui a entrepris le vol.

Les éventuelles pièces défectueuses seront payées par l'aéroclub.

De plus, la recherche d'une unité agréée pour intervenir sur le type d'avion concerné sera à la charge de l'équipage. *A priori* l'assurance proposée par la FFA permet de répondre à cette question (dans l'espace schengen). Dans tous les cas, l'agrément de l'aéroclub devra donner son accord après vérification des spécificités d'agrément de l'organisme.

Dans le cas où le pilote n'appliquerait pas les dispositions de l'article 4 du présent règlement, et en cas d'incident, d'accident, ou d'enquête de nos organismes de tutelle après dénonciation, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée et le pilote assumerait seul les conséquences administratives et financières éventuelles.

TITRE 5. VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI OU NON

5.1 DISPOSITION 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.

5.1.1 VOLS A 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.

5.1.2 VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI NON AUTORISES PAR L'AEROCUB DU GAILLACOIS

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.

- *Choisir l'une des formules suivantes :*

- Dans ce cadre, le pilote identifié pourra réaliser les types de vol définis comme suit :
 - voyages de A vers B

et/ou

- vols locaux de A à A

LES VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI NE SONT PAS AUTORISES PAR L'AEROCUB DU GAILLACOIS

TITRE 6. PROCEDURES DISCIPLINAIRE :

En application de l'article 5 et 18 des statuts, il est convenu que :

Le membre passible d'une sanction, ou "défendeur", doit être mis à même avant que ladite sanction soit prononcée, de présenter sa défense tant devant une commission de discipline dit « organe instructeur », que devant le Comité Directeur dit « organe de jugement ».

La commission de discipline est composée de 3 à 5 membres, tous appartenant à l'aéroclub mais n'appartenant pas au Comité directeur. Ils sont nommés chaque année par l'Assemblée Générale Ordinaire, pour la période allant jusqu'à la prochaine Assemblée Générale Ordinaire.

Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception, envoyée 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 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 ladite comparution,**
- préciser devant quelle instance (Comité Directeur ou commission) elle aura lieu,**
- comporter la mention des faits précis qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et de la sanction envisagée. (choix parmi ces sanctions par exemple : avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive),**

Le défendeur 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. L'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation.

Devra également, dans cette même convocation, lui être formellement offerte la possibilité d'examiner ces éventuels pièces et documents, pendant la période de 5 jours ci-dessus visée, en un lieu qui lui sera précisé.

Le défendeur devra se présenter personnellement devant la commission de discipline et devant le Comité Directeur. A défaut la commission de discipline et le Comité Directeur pourront statuer sans procédure contradictoire. Le défendeur pourra présenter lui-même sa défense, et se faire assister par une personne de son choix lors de la comparution devant la commission de discipline (le cas échéant, le défendeur est tenu de faire savoir à l'association et ce, dans les meilleurs délais l'identité de la personne chargée de l'assister).

La sanction est prononcée par décision motivée du Comité Directeur sur avis de la commission de discipline après avoir entendu le défendeur.

Elle est notifiée par écrit (par lettre en recommandée avec accusé de réception) au défendeur.

La décision, conformément à l'article 5 des statuts est sans appel.

Règlement intérieur modifié par le Comité Directeur du 5 décembre 2002 et approuvé par l'Assemblée Générale Ordinaire du 1^{er} février 2003.

Modifié par l'Assemblée Générale du 18 janvier 2009.

Modifié par l'Assemblée Générale du 27 mars 2011.

Modifié par l'Assemblée Générale du 15 mars 2015.

Modifié par le Comité Directeur du 6 février 2017.

Approuvé par l'Assemblée Générale Ordinaire du 2 avril 2017.

Modifié par le Comité Directeur du 7 mai 2018.

Modifié par le Comité Directeur du 4 mars 2019.

Approuvé par l'Assemblée Générale Ordinaire du 7 avril 2019.

Modifié par le Comité Directeur du 10 juin 2019.

Modifié par le Comité Directeur du 2 mars 2020

Approuvé par l'Assemblée Générale Ordinaire du 27 septembre 2020

Modifié par le Comité Directeur du 3 juin 2021

Approuvé par l'Assemblée Générale du 19 septembre 2021

**Le Secrétaire Général,
Maurice CALVIAC**

**Le Président,
Jean Ramon GIMENEZ**