



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, disponible sur le site internet de l'aéroclub, sur le système informatique de gestion (Aérogest Online actuellement) 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 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 œuvre, la rentrée des aéronefs dans les hangars et la fermeture des hangars et locaux.

1.3. ADHESION :

L'adhésion comprend la cotisation à l'association et la participation aux frais de fonctionnement. Les personnes qui souscrivent un bulletin d'adhésion s'engagent à adhérer sans réserve aux statuts et

au règlement intérieur définis par l'association.

Une adhésion ou un renouvellement d'adhésion peut être refusé par le Comité Directeur sans justification nécessaire. 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.

Les paragraphes ci-dessus s'appliquent quel que soit le type de membre, tel que défini dans les statuts.

Le montant de la cotisation est fixé annuellement par le Comité Directeur.
Il est défini dans le document « Adhésion à l'Aéroclub du Gaillacois ».

Dans le cadre de la formation BIA, des vols sont prévus. 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, membre actif de l'aéro-club du Gaillacois et remplissant les conditions règlementaires 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 afférant.

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 diligence.

Compte pilote :

L'adhésion du membre de l'association sera associée à un compte pilote personnel que l'adhérent pourra consulter à tout moment sur Aerogest, directement ou via le site de l'aéroclub.

Sur ce compte pilote figurent les crédits ainsi que les débits avec un solde qui devra être positif en permanence.

Crédit : les sommes seront versées par chèque, virement, ou en espèce (dans ce dernier cas, pour un montant maximum de 500 € mensuel)

Débit : seront débitées toutes les dépenses faites par l'adhérent : cotisations, règlement des heures de vol, taxes atterrissage, dépenses de boisson, repas, etc...

Comptes orphelins : au-delà de 5 ans sans mouvement sur le compte pilote, la somme restante sera acquise à l'aéroclub, comme don et le compte pilote sera clôturé.

Dommmages :

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 :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causée 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 leur 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.
- 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, et/ou de drogues et/ou d'un traitement médical incompatible avec le pilotage d'un aéronef.

Le Comité Directeur est souverain pour décider de l'application des dispositions.

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.

Ces données sont collectées à des fins statistiques, et également pour garder un historique notamment de prise de licence et d'assurance, afin d'être en mesure d'apporter des réponses rapides sur cette dernière.

L'aéroclub ne fournit pas les données personnelles des membres à des tiers, sauf nécessité de compléter le service qu'ils ont contracté, notamment auprès des éventuels sous-traitants de l'aéroclub, organismes officiels et représentants des forces publiques (police, gendarmerie, tribunaux).

Même une fois collectées, les membres de l'aéroclub bénéficient d'un droit d'accès, de rectification, de limitation du traitement, ou encore d'annulation de la portabilité de leurs données.

Ces derniers peuvent également à tout moment, 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 – LE PERSONNEL

2.1. DISPOSITIONS GENERALES :

L'équipe de l'aéroclub comprend notamment :

- le Président
- les Instructeurs,
- le Responsable Pédagogique,
- le Correspondant Prévention Sécurité (si autre que le Président)
- le Référent mécanique,
- Le Chargé d'Exploitation (Secrétariat) et ses éventuels adjoints ou assistants
- le Trésorier.

Le personnel salarié est recruté sous contrat et peut être licencié selon les lois en vigueur, par le Président après avis dûment motivé du Comité Directeur.

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

2.2. DISPOSITIONS PARTICULIERES

2.2.1 LES INSTRUCTEURS :

Les instructeurs doivent faire preuve d'exemplarité tant au niveau du pilotage que de la vie du club (de la prise en charge de l'aéronef, au vol et au rendu de l'aéronef propre, jusqu'à l'utilisation des locaux).

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes, et la formation. Ils contribuent à fixer 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 effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes. Ces derniers maîtres de leur décision d'entreprendre ou non un vol deviennent, 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 dans 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.

2.2.2. LE REFERENT MECANIQUE :

Le suivi de la navigabilité des aéronefs ainsi que les prestations de maintenance mécaniques sont confiés à un ou des prestataires externes. Ces derniers sont chargés du maintien en conformité des

aéronefs avec la réglementation. Ils décident sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

Le référent mécanique assure l'interface entre le club et le responsable de la navigabilité et de la maintenance mécanique.

En l'absence du référent mécanique, les demandes sont adressées au prestataire externe concerné, le président ou le chargé d'exploitation.

2.2.3. LE CHARGÉ D'EXPLOITATION (SECRETARIAT)

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

2.2.4. LE TRESORIER

Il est chargé de la gestion financière de l'aéroclub, et de son suivi, en lien avec le président.

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 et certificat médical.

Le pilote commandant de bord est responsable d'engager un vol.

Les pilotes doivent se former à l'avitaillement et fonctionnement de la cuve et/ou station d'avitaillement, en conformité à la procédure Avitaillement en vigueur.

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.

Le responsable pédagogique décide de l'habilitation des pilotes à voler sur chaque aéronef de l'aéroclub, sur la base de la remontée d'information des instructeurs.

Ces habilitations sont gérées dans le logiciel de gestion et de réservation de l'aéroclub.

Tout pilote qui n'aurait pas utilisé depuis 3 mois un aéronef devra effectuer un vol en double commande, sauf avis favorable et motivé d'un instructeur compétent (Cf ULM).

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. Le PC club reste accessible au club house, à tous les membres du club.

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association, ainsi que l'adhésion club, licence FFA, titre aéronautique et certificat médical.

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

3.3.1. Minimum d'heures

Lorsqu'un pilote prévoit de garder un aéronef plusieurs jours d'affilée, il doit assurer en moyenne, par jour de réservation, un minimum 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 (sauf motif valable). Il sera applicable 50% du tarif horaire de l'aéronef considéré.

3.3.2. Annulation des réservations :

En cas d'empêchement, les réservations doivent être obligatoirement annulées avant le vol dans l'outil de gestion de l'aéroclub (Aérogest).

3.3.3. Retards au départ et à l'arrivée :

Après trente minutes de retard, la réservation du vol est considérée comme nulle et l'appareil devient libre.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dite, le pilote doit prévenir aussitôt l'aéro-club : au numéro fixe et/ou portable de l'aéroclub.

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.

Chaque pilote veille à avoir la documentation nécessaire au vol envisagé à bord de l'avion, en plus des documents administratifs règlementaires.

Les élèves sont gérés directement par leur instructeur qui définit la documentation nécessaire.

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 sur la base du décompte de l'horamètre.

Les vols à l'étranger seront décomptés au tarif club. Le prix de l'heure de vol coque nue n'est pas possible.

Pour tout avitaillement effectué ailleurs que sur l'aérodrome d'attache, l'essence sera remboursée au tarif en vigueur à l'Aéroclub du Gaillacois. La différence reste à la charge du pilote.

3.4.3 Formalités relatives à l'utilisation de l'aéronef

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

Après le vol, tout pilote doit :

- procéder à un avitaillement, dans le cas d'un retour sur Gaillac, s'il est autorisé par le gestionnaire ou, à défaut, contrôlé par un usager autorisé à avitailler. A noter que tout pilote doit acquiescer l'autorisation d'avitailleur dans les plus brefs délais.

Les prescriptions d'avitaillement pour chaque avion sont affichées dans le classeur Essence, au bureau de piste, par le Responsable sécurité :

- Remplir la fiche d'avitaillement ;
- Remettre les flammes sur les prises statiques et totale ;
- Laisser l'avion propre (verrière, bords d'attaque, carénage des roues, ...),
- 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),
- Vérifier s'il est nécessaire de refermer les portes des hangars,

Pour tout vol amenant l'appareil à quitter l'aérodrome de rattachement, le pilote doit :

- Amarrer correctement l'aéronef avec le matériel fourni (cales, bâche, ...) ou de l'abriter à ses frais,
- Payer lui-même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs (au besoin par correspondance), sinon la facture de taxe d'atterrissage lui sera débitée sur son compte pilote
- 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.

- Dans le cas d'un renouvellement (volume horaire insuffisant avant date de validité ou arrêt prolongé), un pilote PPL, devra effectuer avant le contrôle avec un FE, un ré entrainement avec un instructeur.
- Un pilote LAPL n'ayant effectué aucune heure de vol dans la période de 12 mois avant le vol de contrôle devra effectuer un ou plusieurs vols de remise à niveau à l'appréciation des instructeurs.

Les instructeurs effectuant ces différents contrôles pourront modifier le nombre et la durée des vols 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, ainsi que les NOTAM.

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/respecté 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 autorisés s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités telles que définies.

4.1. VOLS LOCAUX A TITRE ONEREUX (Vols de découverte, Vol d'initiation) :

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

4.2. PHOTOS AERIENNES :

Les pilotes membres de l'aéro-club ne sont pas autorisés à effectuer des vols pour effectuer des photos aériennes qui seraient destinées à être commercialisées.

4.3. TERRAINS PRIVÉS :

Pour des pilotes ayant l'intention d'aller sur un aérodrome qui n'est pas ouvert à la CAP (par exemple : terrains privés, terrains d'ULM, etc.), 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.

4.4. VOLS POUR DEPLACEMENT PROFESSIONNELS :

Tout vol pour des raisons de déplacement professionnel est interdit.

4.5. VOLS 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 co-avionnage) ou tout autre moyen dans le but de rechercher des personnes participant à ce vol.

4.6. VOYAGE AVEC LES AVIONS DE L'AEROCLUB

4.6.1 Avarie et panne mécanique :

En cas d'incident, d'accident ou d'une panne, si la responsabilité du pilote n'est pas engagée, les frais

de mécanique et d'intendance (parking, hangar, évacuation, ...) seront à la charge de l'aéroclub. Les éventuelles pièces défectueuses seront payées par l'aéroclub.

La recherche d'une unité agréée pour intervenir sur le type d'aéronef (Avion, ULM) concerné sera à la charge de l'aéroclub.

Le pilote doit vérifier auprès des compagnies d'assurance proposées par la FFA ou un autre organisme, s'ils peuvent prendre en charge ces démarches et dépenses.

Dans tous les cas, le responsable de la navigabilité devra donner son accord après vérification des spécificités d'agrément et des compétences de l'organisme retenu pour l'intervention (sauf pour l'ULM).

Pour tout évènement pour lequel la responsabilité du pilote est engagée, les frais de mécanique et d'intendance (parking, hangar, évacuation, ...) seront à la charge de l'équipage.

Dans tous les cas, le pilote devra contacter dans les plus brefs délais un responsable de l'aéroclub pour convenir de la suite à donner (déclaration, démarches réglementaires, ...).

Si le pilote n'applique pas les dispositions du § TITRE 4 du présent règlement, en cas d'incident, d'accident, ou d'enquête de nos organismes de tutelle après signalement ou déclaration, 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.

4.6.2 Empêchement pour cause météorologique

Si l'avion est immobilisé lors d'un voyage pour cause météo, l'ensemble des frais d'immobilisation et de rapatriement de l'avion sont à la charge de l'équipage.

4.7. VOL DE NUIT :

Chaque séance de vol de nuit ne peut se pratiquer sur l'aérodrome de Gaillac Lisle sur Tarn qu'après accord du président et du responsable DTO et se déroulera en présence d'un instructeur habilité.

Les pilotes devront signer l'autorisation afférente au respect des consignes locales particulières du VFR nuit sur l'aérodrome de Gaillac Lisle sur Tarn (décision de la DSAC sud du 23/3/2016).

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 quatre (4).

Les coûts directs sont les coûts de mise à disposition de l'aéronef (cout du vol 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.

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 à partage de frais élargi :

LES VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI (CO AVIONNAGE, EXEMPLE WINGLY) NE SONT **PAS AUTORISES** PAR L'AERoclUB 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, avant que ladite sanction soit prononcée, être mis à même 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.
- Seuls les membres à jour de la cotisation pour l'année en cours peuvent être candidats à la Commission de Discipline.
- Dans cette perspective, le membre défendeur 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 de sanction,
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- préciser devant quelle instance (Comité Directeur ou Commission de Discipline) 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. (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 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

Modifié par le Comité Directeur du 8 janvier 2024

Approuvé par l'Assemblée Générale du 17 mars 2024.

La Secrétaire Générale,
Nadine CHOMARAT

Le Président,
Olivier ESPEROU