

# REGLEMENT INTERIEUR

## TITRE I DISPOSITIONS GENERALES

### Article 1 : Application

Le présent règlement intérieur, disponible au siège social de l'aéro-club, a été modifié et adopté par l'Assemblée Générale Ordinaire de l'aéro-club d'Angoulême (ci-après désigné par « association ») le 24 mars 2007, le 17 avril 2010 et le 12 avril 2014. Ce règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts de l'association, est applicable à tous ses membres 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 lors de l'inscription.

Dès lors, les membres ne sauraient se prévaloir de la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit, une telle méconnaissance étant présumée leur être imputable.

### Article 2 : Esprit associatif

L'association est une réunion de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.

Chaque membre présent sur l'aérodrome se doit de coopérer à l'accueil des visiteurs et des personnes désirant s'inscrire comme nouveaux membres.

Chacun doit également veiller au bon fonctionnement de l'activité de club, y compris à la mise en œuvre et à la rentrée des aéronefs dans le hangar.

### Article 3 : Obligations générales de l'association et de ses membres

Les obligations de l'association à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le présent règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyens et diligence et non des obligations de résultats.

Dès lors, la responsabilité de l'association ou de ses dirigeants ou préposés ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où il serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

Les membres de l'association seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec celle-ci, des conséquences de leur faute avérée.

Ainsi, au cas de non respect de la réglementation et des consignes particulières de l'association, les membres de l'association

seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice qu'ils ont créé, notamment dans les cas suivants :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation ;
- Dommage causé du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissage ou l'amerrissage, d'un terrain qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, sauf cas de force majeure ;
- Dommage causé 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 causé lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques (qualification, habilitation, visite médicale, etc) en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord ;
- Dommage causé lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévu au certificat de navigabilité (CDN), dans le manuel de vol ou sur le laissez-passer, ainsi que dans les cas résultant du non-respect du présent règlement intérieur ou de la réglementation aérienne en vigueur ;
- Dommage causé lorsque, au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise de l'alcool, de drogues, ou de médicaments incompatibles avec la pratique du pilotage ;
- Non respect des règles d'expérience récente.

#### Assurances :

L'association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire pour la pratique d'une activité aérienne privée.

## TITRE II GESTION

### Article 4 : Cotisation

Il est rappelé que le paiement de la cotisation annuelle est une condition indispensable pour obtenir la qualité de membre de l'association.

Le montant de la cotisation annuelle est fixé chaque année par le Conseil d'Administration (ci-après le « CA »), sur proposition du trésorier, au plus tard le 31 décembre pour l'année civile suivante.

La cotisation est valable pour la durée de l'année civile, du 1er janvier au 31 décembre inclus. A titre dérogatoire, les nouveaux membres sollicitant leur première inscription après le 30 septembre paieront, lors de leur inscription, la cotisation prévue pour l'année civile en cours dont la validité sera exceptionnellement étendue à l'année civile suivante.

Le CA, sur proposition du Bureau, peut exempter de cotisation certaines personnes pour tenir compte des services exceptionnels qu'elles rendent à l'association. Cette exemption fait obligatoirement, chaque année, l'objet d'une décision nominative pour chacun des intéressés. Les instructeurs bénévoles sont exemptés de cotisation et de l'assurance FFA, dès lors qu'ils s'engagent à dispenser pour l'année à venir au moins cinquante d'heures d'instruction en vol proposées par le chef-pilote.

Le non-paiement de la cotisation entraîne de facto la radiation de l'association. De ce fait, nul ne pourra utiliser le matériel de l'association s'il n'a pas au préalable réglé le montant de sa cotisation. Le trésorier et/ou le chef pilote sont chargés de l'application de cette règle, la liste des membres à jour de leur cotisation est pour ce faire, en permanence à leur disposition.

### Article 5 : Approvisionnement des comptes

**5.1** Nul membre de l'association ne peut utiliser les matériels et structures mis à sa disposition (aéronefs et équipements au sol) si son compte est débiteur.

La norme est que tout adhérent doit avoir vis-à-vis de l'association un COMPTE CREDITEUR. Toute personne ne remplissant pas cette condition pourra se voir refuser toute prestation jusqu'à ce qu'elle y ait satisfait. Le trésorier et le président sont chargés de l'application de cette règle. Le secrétariat met en permanence à leur disposition la liste des comptes débiteurs ou insuffisamment approvisionnés.

**5.2** Il appartient à chacun des membres de tenir la situation de son compte à jour au moyen du logiciel mis à sa disposition.

**5.3** Au cas où le compte d'un adhérent viendrait à être débiteur, l'intéressé sera prié de régulariser sa situation.

## **Article 6 : Gestion de la trésorerie**

**6.1** Par délégation du président et du CA, la gestion de la trésorerie de l'association est confiée au trésorier qui l'organise au mieux des intérêts de l'association.

### **6.2 Banques :**

Afin de faciliter la gestion de l'association, le président peut donner des délégations de signature auprès des banques à tout membre du Bureau de son choix.

**6.3 Cautions, avals, garantie - Emprunts:** les engagements souscrits par l'association en matière de caution, aval et garantie doivent être préalablement autorisés par le CA. Il en est de même des emprunts contractés par l'association.

### **6.4 Gestion courante des fonds :**

a) Comme indiqué au paragraphe 6.2 ci-dessus, seuls les membres du Bureau peuvent avoir délégation pour signer les chèques ou ordres de virements, accepter des traites ou verser des fonds sur les comptes de l'association. Cette délégation ne peut pas être donnée au personnel salarié de l'association.

b) Les mouvements courants de caisse, en espèces, peuvent par contre être gérés par le Secrétaire ou, à défaut, par les membres du CA.

### **6.5 Informatique :**

L'ordinateur du secrétariat est réservé à la gestion et à la comptabilité de l'association. En conséquence, un mot de passe est utilisé pour accéder aux saisies comptables et les sauvegardes sont conservées dans le coffre. Les membres du CA, ainsi que certains membres autorisés de l'association peuvent avoir accès à cet ordinateur mais pour des fonctions de consultation seulement.

## **TITRE III DU PERSONNEL**

### **Article 7 : Dispositions générales**

Le président, en concertation avec le secrétaire et le trésorier, fixe les horaires, les congés, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels.

Le personnel est recruté et licencié selon les lois en vigueur, par le Président, après consultation du bureau.

### **Article 8 : Du chef pilote et des instructeurs**

Le chef pilote est proposé par le président et validé par le Conseil d'Administration.

Le chef pilote fixe les consignes techniques d'utilisation du matériel volant et des installations aéroportuaires, ainsi que les règles particulières d'entraînement et de formation des pilotes.

Les instructeurs, sous son autorité, ont la charge du suivi de l'utilisation des aéronefs, des installations aéroportuaires, de l'entraînement des pilotes et de la formation.

Les instructeurs rendent compte au président et au chef pilote de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne de l'association. Les instructeurs, le chef pilote et/ou le responsable pédagogique sont fondés à prendre toute mesure conservatoire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que, notamment, une restriction d'utilisation des aéronefs ou des pistes, ou une interdiction de vol d'un pilote ou d'un aéronef.

Les pouvoirs qui sont conférés au chef pilote et/ou au responsable pédagogique ainsi qu'aux instructeurs n'ont pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, ni de décharger les pilotes de leur responsabilité de commandant de bord, ceux-ci restant responsables de leur décision de prendre l'air ou non et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

L'agrément européen « ATO » (Approved Training Organization) précise dans plusieurs manuels, les détails de l'organisation et du fonctionnement de « l'ATO » pour tous les membres actifs (pilotes et élèves pilotes de l'école de pilotage)

Tous les membres actifs doivent en avoir pris connaissance en consultant les manuels au siège social et/ou en participant aux réunions prévues à cet effet par l'aéro-club d'Angoulême.

### **Article 9 : Du responsable technique**

Le responsable technique (ou, en cas d'empêchement, son suppléant) est chargé de la mécanique et du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation. Il agit dans le cadre de l'UEA (unité d'entretien agréée). Les mécaniciens qui l'assistent, qu'ils soient salariés ou bénévoles, travaillent sous son autorité.

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

### **Article 10 : Du secrétariat**

Il assure la gestion administrative journalière de l'association. Il est plus particulièrement chargé, selon sa fiche de poste, du secrétariat, de la comptabilité, de la gestion courante des fonds dans le cadre de l'article 6.4 b ci-dessus, des relances de paiements auprès des membres de l'association.

## **TITRE IV DES PILOTES**

### **Article 11 : Participants**

En dehors des pilotes salariés de l'association (lorsqu'il y en a), seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres à jour de leur cotisation, de leur licence, de leur visite médicale et de leur assurance.

En application de l'article 8 du présent règlement intérieur, l'association peut refuser de confier un appareil à un pilote.

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 et au présent règlement intérieur.

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

### **Article 12 : Entraînement des pilotes**

Tout nouveau membre pilote doit se soumettre à un contrôle en vol avec un instructeur du club désigné par le chef pilote, ou avec le chef pilote lui-même, pour chaque modèle d'avion qu'il désire utiliser.

Aucun membre de l'association ne peut réserver et utiliser un aéronef sans avoir été lâché dessus au préalable, exception faite des vols techniques.

Pour utiliser un avion de l'association comme commandant de bord, le pilote doit satisfaire aux conditions d'expérience récente, selon l'Arrêté relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale (ou tout texte qui lui serait substitué). Dans certains cas, un ré-entraînement peut être prescrit. Pendant cette période, et jusqu'à autorisation effective, aucun vol solo n'est autorisé.

Dans le but d'assurer un minimum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire au moins un vol par mois et un minimum de quinze heures de vol par an. L'assiduité est également recommandée pour le VFR de nuit.

### **Article 13 : Réservations**

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être financièrement à jour vis-à-vis de l'association.

Aucun membre de l'association ne peut réserver un avion s'il ne satisfait pas aux conditions de contrôle définies à l'article 12 ci-dessus.

#### **13.1 : Minimum d'heures, indemnités d'immobilisation**

Lorsqu'un pilote souhaite conserver un aéronef à sa disposition, il doit effectuer un minimum, par jour de réservation, de deux heures de vol les samedis et dimanches, et de une heure les autres jours. (Par « jour » on entend une durée de réservation supérieure à 6 heures consécutives). Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées à la moitié du tarif horaire plein, à titre d'indemnité d'immobilisation. Les conditions météorologiques et les cas de force majeure empêchant d'atteindre le minimum d'heures de vol exonèrent le pilote du paiement de l'indemnité d'immobilisation.

#### **13.2 : Priorité pour les voyages**

Le chef pilote et le président se réservent le droit, dans l'intérêt de l'association, d'aménager le planning des réservations. Les personnes concernées par ces aménagements devront en être informées dès que possible.

#### **13.3 : Réservations**

Seules les réservations effectuées au moyen du logiciel mis en œuvre par l'association (OPEN FLYER à ce jour) priment sur tout autre moyen de réservation.

Une réservation ne peut être modifiée que par le pilote qui l'a effectuée. Personne ne peut donc modifier la réservation d'un autre pilote. Si la réservation d'un pilote pose un problème à un autre pilote, il leur appartient de trouver une solution entre eux. A défaut, c'est le pilote qui a réservé le premier qui est prioritaire.

Dans la mesure du possible, si pour des raisons mécaniques ou de force majeure un aéronef doit être immobilisé ou réaffecté, les pilotes qui l'avaient réservé doivent en être prévenus le plus rapidement possible.

#### 13.4 : Annulation des réservations

Les réservations doivent être annulées dès que possible. Si cette disposition n'est pas respectée, il pourra être appliqué au pilote un dédommagement «annulation tardive» équivalent à 50% du tarif des heures réservées.

Exception : Les cas de météorologie défavorable ou de force majeure justifiés seront pris en compte. Les mauvaises conditions météorologiques ne dispensent pas d'annuler les réservations.

#### 13.5 : Retards au départ et à l'arrivée

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

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

### **Article 14 : Formalités avant et après le vol**

#### 14.1 : Départ

Le pilote doit obligatoirement :

- Inscrire son vol au départ sur le « Récapitulatif d'activité journalière » prévu à cet effet, et bloquer l'avion sur le système informatique de réservation, si cela n'a pas déjà été fait,
- Vérifier que son compte n'est pas débiteur, sinon le mettre à jour,
- S'assurer de la validité de sa licence, de ses qualifications, de son certificat médical, et de l'aptitude au vol de l'avion,
- Emplir dans les champs prévus la durée de vol envisagée, et la (ou les) destination(s) s'il s'agit de voyage,
- Prendre les papiers de l'avion et vérifier leur validité pour le vol concerné, en particulier que l'assurance est conforme aux règles des pays survolés pour les vols vers l'étranger.

Pour chaque vol en solo, les élèves doivent préalablement avoir l'accord de leur instructeur présent sur l'aérodrome.

Les instructeurs doivent signifier leur accord, sur les autorisations de vols solo qu'ils remettent à leurs élèves, pour qu'un autre instructeur de l'association en leur absence puisse accorder ces autorisations. Ils devront préciser la période et éventuellement les conditions.

Aucun pilote ne doit prendre l'air s'il a auparavant consommé des boissons alcoolisées ou des drogues, ou absorbé des médicaments incompatibles avec la pratique du pilotage. Les instructeurs ou les permanents du club sont habilités à empêcher un vol s'ils ont connaissance de tels abus.

Tous les aéronefs (ULM et AVIONS) doivent utiliser les aérodromes ouverts à la CAP et les aérodromes à usage restreint voisins de ceux

d'ANGOUMEME (indiqués sur les cartes VAC).

Si un commandant de bord souhaite utiliser un autre aérodrome, il doit obtenir une autorisation écrite du président ou du chef-pilote (au préalable il doit avoir démontré sa capacité à utiliser cet aérodrome avec un instructeur de l'association). En l'absence d'une autorisation écrite, le commandant de bord engage sa responsabilité vis-à-vis l'association et des tiers, en particulier financière, en cas d'incident ou d'accident.

#### **Carburant :**

**Au départ**, avant chaque vol, chaque pilote doit calculer la quantité de carburant restante dans les réservoirs de son avion. Cela pour déterminer et effectuer sur cette base le complément de carburant nécessaire au vol projeté en tenant compte des nécessités liées au chargement et au centrage de l'avion, et des réserves réglementaires en fonction de la nature du vol projetée. En tout état de cause, tout vol doit prévoir une réserve minimale de 45 mn une fois à destination.

Pour votre sécurité, il est instamment conseillé de laisser chauffer les moteurs en hiver lors des démarrages à froid. En revanche, par temps chaud, il faut éviter de laisser tourner longtemps les moteurs à l'arrêt, compte tenu du mauvais refroidissement au sol. Il convient également de vérifier que la barre de remorquage n'a pas été laissée sur la jambe de train.

**Au retour** d'un vol, afin de préserver la liberté du pilote suivant en matière de chargement et centrage, ne pas effectuer de complément de plein de carburant.

#### 14.2 : Retour

Dans tous les cas, l'avion doit être parké à sa place (parkings extérieurs dans la journée, rentré au hangar s'il n'est pas repris), les commandes bloquées, cela même si l'appareil est censé repartir immédiatement. La responsabilité du commandant de bord sera engagée en cas de dommages subis par l'avion à la suite du non-respect de cette règle.

Dans le cas d'emprunt de gilets de sauvetage ou de kits d'amarrage, il pourra être demandé au pilote une caution, restituée au retour du vol si le matériel est rendu en bon état.

Le cache-pitot, et les épingles de prises statiques doivent être remis en place, l'intérieur de l'avion laissé propre, ceintures attachées. Les pilotes emportant un animal dans l'avion doivent prévoir de les transporter dans un bagage adapté pour des raisons de sécurité, et prévoir également une toile pour préserver les sièges et les moquettes.

Le registre informatisé des vols (ordinateur club) doit être complété. Les pannes ou incidents éventuels doivent être signalés au chef pilote ou à un instructeur présent.

Le carnet de route de l'avion, dont seul le commandant de bord est responsable, doit être rempli (avec le détail des avitaillements carburant en mentionnant « plein » si tel est le cas, et des incidents techniques graves) et signé par ce dernier, même lorsque ce

dernier n'a effectué qu'un « posé décollé » sur un terrain extérieur. Enfin, l'ensemble des documents de l'avion et les clés doivent être restitués avant de quitter l'association.

Le paiement du vol doit impérativement être effectué immédiatement en vérifiant son compte qui doit être créditeur ou en effectuant le paiement.

#### 14.3 : En voyage

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. Toute facture reçue à l'association sera débitée sur le compte du pilote concerné ;
- De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu.

#### 14.4 : Paiement

Pour l'ensemble de la flotte, le temps de vol est indiqué par l'horamètre.

Avitaillement sur terrains extérieurs: les frais d'avitaillement seront remboursés sur facture.

#### 14.5 : Modalités de règlement

- CHEQUE BANCAIRE : en le glissant dans la boîte prévue, en ayant pris soin d'indiquer au dos le numéro de saisie délivré par le registre informatisé des vols (suite à la saisie d'un versement) ;
- ESPECES : les espèces doivent être remises dans la boîte prévue à cet effet, après avoir été glissées dans une enveloppe sur laquelle figurent le numéro de saisie comme indiqué ci-dessus ;
- COMPTE : par débit d'un compte suffisamment créditeur pour être débité des sommes dues.
- VIREMENT BANCAIRE : l'association doit fournir un relevé d'identité bancaire (RIB). La personne effectuant ainsi un paiement doit préciser son numéro d'adhérent.

### **Article 15 : vols de découverte**

Seul l'aéroclub agréé par l'aviation civile peut faire effectuer des vols de découverte (moins de 30 minutes et moins de 40 kilomètres d'éloignement du terrain et sans escale). En aucun cas un pilote ne peut donc démarcher ou conclure ce type de vol à titre personnel.

Seuls sont autorisés à effectuer des vols de découverte, les pilotes remplissant les conditions d'éligibilité et nominativement désignés par le chef pilote, et dont la liste figure sur les panneaux d'affichage de l'association.

### **Article 15 bis : Vols privés et co-avionnage**

Les vols à frais partagés réalisés dans le cadre du cercle de la famille, des amis, de son aéroclub ou des licenciés de sa fédération agréée par l'état sont autorisés. Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol (location de l'avion, taxes aéroportuaires) sont partagés entre tous les occupants de l'appareil (y compris le pilote). Le pilote ne doit donc réaliser aucun bénéfice dans le cadre de ce vol. Il est seul responsable du règlement de la totalité des frais du vol sur son compte pilote où aucune transaction financière avec ses passagers ne doit apparaître.

En revanche, le co-avionnage (mise en relation de pilotes et du grand public ou le transport de passagers à titre onéreux) constitue du transport aérien. Le co-avionnage est donc interdit avec les aéronefs de l'Aéroclub d'Angoulême.

## **TITRE V ENVIRONNEMENT, SOIN DU MATÉRIEL**

### **Article 16 : Respect du voisinage**

Les pilotes instructeurs, les pilotes brevetés et les élèves en solo doivent se préoccuper du respect de la tranquillité des riverains de l'aérodrome.

Toute la conduite du vol doit être réalisée dans cet esprit, en privilégiant naturellement la sécurité. Cela en respect de la convention signée le 2 avril 1998 par l'association et les communes de Brie et de Champniers, riveraines de l'aérodrome. Cette convention est consultable par tous dans les locaux de l'association.

### **Article 17 : Soins du matériel - Discipline**

Les aéronefs de l'association étant le bien commun de tous ses membres, il est demandé à chacun de ses adhérents d'apporter le plus grand soin quant à leur utilisation, s'agissant en particulier des contacts, du chauffage moteur, de l'arrimage, du parking, de la propreté (laisser la cabine propre, nettoyage de l'aéronef après atterrissage piste en herbe, nettoyage pare-brise). Les membres de l'aéroclub répondront également de leur négligence ainsi que de la dégradation volontaire des aéronefs ou des installations mises à leur disposition. Le non respect de ces règles peut entraîner l'interdiction temporaire, voire définitive, de vol au sein de l'association ou, sur décision du chef pilote, un quota d'entraînement obligatoire en double commande, avant de pouvoir réutiliser les avions de l'association.

Pour l'entrée ou la sortie des aéronefs du hangar, il est vivement conseillé, chaque fois que cela est possible, de se faire aider pour éviter les télescopages. En cas de choc et quelle que soit son importance, il est impératif de déclarer l'évènement sans délai :

- Au chef pilote ou au président et au mécanicien s'il est présent

- Sur le REX (lien sur le site internet)

Pour analyser les manipulations des aéronefs et apporter les meilleures solutions de rangement dans le hangar, des caméras de surveillance sont installées dans le bâtiment.

### **Article 18 : Règles de vie commune**

Tous les locaux de l'association, ou mis à sa disposition, sont non-fumeurs.

Le club-house de l'association est réservé à ses membres et à leurs invités exclusivement.

## **TITRE VI COMMISSION DE DISCIPLINE**

Le non respect du présent règlement intérieur peut entraîner l'application de sanctions décidées par la commission de discipline.

Le membre passible d'une sanction, ou "défendeur", doit être mis à même, avant que ladite sanction soit prononcée, de présenter sa défense devant la commission de discipline.

### **Article 19 : Désignation et composition de la commission**

La commission de discipline comprend au minimum le président, ainsi que trois membres de l'association, membres du CA. Les membres de la commission sont nommés chaque année par le plus proche CA qui suit l'Assemblée Générale Ordinaire, pour la période allant jusqu'au CA le plus proche qui suit l'Assemblée Générale Ordinaire de l'année suivante. Pour pallier la défaillance éventuelle d'un membre de la commission, un suppléant doit être désigné.

Toute plainte ou réclamation doit être adressée au président qui décide des suites à y donner, c'est-à-dire s'il y a lieu de réunir la commission de discipline ou non.

La commission statue sur le non-respect par les membres de l'association de l'esprit et de la lettre du présent règlement intérieur.

Elle est présidée par le président de l'association.

La commission peut inviter, en qualité d'expert, toute personne susceptible de l'éclairer, cette dernière n'ayant pas de voix délibérative.

### **Article 20 : Fonctionnement**

Le défendeur est convoqué soit par :

-mail dont il accusera réception,

-lettre remise en mains propres,

-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 Fédération Française Aéronautique lors de sa dernière prise de licence fédérale.

La constatation de l'envoi ou remise de cette convocation suffit à la régularité de la procédure.

La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

- parvenir au moins huit jours avant la date prévue pour la comparution du défendeur,
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- comporter la mention des faits qui lui sont reprochés.

Dès réception de la convocation, le défendeur est en droit de consulter 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. Il devra pouvoir en prendre connaissance en un lieu qui lui sera précisé dans ladite convocation.

Le défendeur devra se présenter personnellement devant la commission de discipline. A défaut la commission de discipline pourra statuer sans procédure contradictoire. Le défendeur pourra présenter lui-même sa défense, ou se faire assister par une personne de son choix lors de la comparution devant la commission de discipline.

Dès que le cas a été soumis à la commission, cette dernière est convoquée à la diligence du président qui fait établir un

dossier pour chaque membre et le leur fait parvenir avant la séance. Ce dossier contient entre autre, le compte-rendu de l'incident rédigé par son auteur et, si on en dispose, du compte-rendu officiel établi par une autorité compétente.

Après avoir questionné et entendu le défendeur, et les éventuelles personnes qui l'assistent, la commission délibère à huis clos. Cette délibération reste confidentielle et les membres de la commission doivent se considérer comme tenus au secret. La décision est prise à la majorité des membres présents et, s'il y a égalité des voix, celle du président est prépondérante.

La commission peut prononcer des sanctions telles que : avertissement, ré-entraînement, suspension provisoire de vol, exclusion temporaire ou définitive de l'association ainsi que tous remboursements de frais liés aux préjudices causés par l'incident.

De même, en cas de non respect de la réglementation par un pilote ayant entraîné un préjudice financier au détriment de l'association, le pilote pourra être tenu à dédommager l'aéroclub du montant du préjudice subi.

La sanction est notifiée au défendeur par courrier recommandé avec avis de réception. Elle est sans appel au niveau de l'association.

*Règlement intérieur adopté par l'assemblée générale du 24 mars 2007 et modifié par les assemblées générales du 17 avril 2010, 12 avril 2014, 30 avril 2016 et 21 mai 2022.*

**LE PRESIDENT  
Samuel MOSER**

**LE SECRETAIRE  
Joël CANOR**