

RÈGLEMENT INTÉRIEUR 2009

LES AILES DU FENUA - UTA

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, est applicable à tous les membres actifs 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, une telle méconnaissance étant irréversiblement présumée leur être imputable.

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

1.2. ESPRIT ASSOCIATIF

L'aéro-club 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 coeur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements 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.

1.3. OBLIGATIONS GENERALES 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 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. 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.

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen et diligence.

Dès lors, les membres de l'association ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée.

Les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié ne seront 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 dans les cas suivants :

dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou cause 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 ou de drogues, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

Dompage subi par non respect des consignes de sécurité.

2. DU PERSONNEL

2.1. DISPOSITIONS GENERALES

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend:

Les instructeurs,

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 charge d'exploitation (secrétariat) et ses éventuels adjoints ou assistants.

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

Le personnel est recruté et révoqué, selon les lois en vigueur, par le président.

2.2. DES 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 des 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 de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

2.3. DU RESPONSABLE TECHNIQUE (MECANIQUE)

Le responsable technique est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation.

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

2.4. DU CHARGE D'EXPLOITATION (SECRETARIAT)

Le charge d'exploitation (secrétariat) a en charge la gestion administrative journalière de l'aéro-club.

3. DES PILOTES

3.1. PARTICIPANTS

En dehors des pilotes qualifiés instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leurs cotisations.

En application du 2.2., 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.

CONDITIONS REQUISES POUR PILOTER.

a) Les membres de l'Aéro-club UTA-les Ailes du Fenua :

Pour pouvoir disposer d'un avion et piloter en double commande ou en commandant de bord, tout membre doit satisfaire aux conditions suivantes:

- Être à jour de sa cotisation.
- Être titulaire d'une carte de la Fédération Française Aéronautique.
- Être titulaire d'une licence en cours de validité ou être stagiaire en cours de progression.
- Être qualifié, par l'Aéro-club, sur le type d'avion utilisé et pour le parcours envisagé.
- Avoir un compte créditeur, avant tout vol, d'un montant suffisant pour couvrir la facturation du vol prévu.

b) Les pilotes de passage non membres de l'Aéro-club :

Pour pouvoir disposer d'un avion et piloter en double commande ou en commandant de bord, un pilote de passage doit:

- Acquitter la cotisation de membre de passage.
- Se soumettre aux mêmes obligations que les membres de l'Aéro-club.
- S'il est titulaire d'une licence de pilote étrangère, la faire valider par l'Aviation Civile à Faaa.
- S'il ne maîtrise pas la langue française être accompagné, en place droite, d'un pilote membre de l'Aéro-club titulaire d'une licence.

QUALIFICATION SUR TYPE D'AVION ET SUR PARCOURS.

a) Qualification sur type d'avion.

La qualification « Aéro-club UTA-Les Ailes du Fenua » pour un type d'avion donné est délivrée par le chef pilote ou par un instructeur sous la responsabilité du chef pilote.

Tout pilote qui n'a pas volé sur un type d'avion donné depuis plus de deux mois doit se voir renouveler sa qualification, ou obtenir l'autorisation par le chef pilote ou par un instructeur sous la responsabilité du chef pilote, avant de le piloter de nouveau.

La liste des avions classés par type est dressée par le bureau directeur et affichée dans les locaux du club.

b) Autorisation sur type de parcours.

L'autorisation pour un type de terrain ou de parcours donné est délivrée par le chef pilote ou par un instructeur sous la responsabilité du chef pilote.

- L'atterrissage et le décollage à Moorea Temae font l'objet d'une autorisation initiale.

- Le voyage entre Tahiti Faaa et les aérodromes extérieurs autres que Moorea Temae, ainsi que l'atterrissage et le décollage sur ces aérodromes font l'objet de deux autorisations initiales, l'une pour les Îles Sous Le Vent, l'autre pour les Tuamotu.

3.2. ENTRAÎNEMENT DES PILOTES

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent notamment pour l'emport de passagers.

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.

3.3. RESERVATIONS

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

En semaine, sur décision du chef pilote, la priorité peut être donnée aux tests des élèves pilotes.

3.3.1. Minimum d'heures

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum, par jour de réservation, de deux heures de vol.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées.-

3.3.2. Annulation des réservations.

Le cas échéant, les réservations doivent être annulées avec un préavis d'au moins 24 heures. Cette disposition n'étant pas respectée sans motif valable, il sera appliqué au pilote un forfait annulation tardive d'une heure de vol.

3.3.3. 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'aéro-club.

3.4. FORMALITES AVANT ET APRES VOL

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'association peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol.

Le temps de vol à payer est décompté de la manière suivante :

Le temps de vol est compté à partir du moment où l'avion commence à rouler sur le parking de l'aérodrome de départ jusqu'à son immobilisation sur l'aérodrome d'arrivée. Il est arrondi aux cinq minutes les plus proches.

a) Pour les vols sur Moorea Temae:

- Si la durée de l'escale ne dépasse pas 30 minutes la durée à payer est celle du temps de vol avec un minimum de 20 minutes pour l'aller et le retour.

- Dans le cas contraire, un forfait pourra être négocié avec le chef pilote ou son adjoint
b) Pour les vols sur les îles autres que Moorea Temae:

- Si la durée de l'utilisation de l'avion comptée du départ du parking Faaa jusqu'au retour au même parking est inférieure ou égale à 24 heures, la durée à payer est celle du temps de vol.

- Si cette durée d'utilisation de l'avion est supérieure à 24 heures, la durée à payer est celle du temps réel de vol avec un minimum de 2 heures par tranche de 24heures.

-

SECURITE

- Tous les pilotes doivent respecter, sur tous les plans, les dispositions contenues dans les textes réglementaires émanant du Ministère des transports et des services de l'Aviation Civile.

- Il est formellement interdit de fumer dans les avions ainsi que dans le hangar et sur les parkings des aérodromes.

- Un pilote ou un instructeur ne doit pas stationner, démarrer ou arrêter le moteur de son avion, en dehors du parking réservé à cet effet.

- Un pilote stagiaire ne peut pas voler seul sans l'accord préalable d'un instructeur.

- Le vol à basse hauteur est interdit, même en survol maritime. La hauteur minimum de 500 pieds doit être respectée.

DISCIPLINE

Il est demandé aux pilotes de :

- Remplir correctement, avant le vol, la fiche des intentions de vol en indiquant le nombre de passagers, puis à l'issue du vol, le carnet de route de l'avion.

Après chaque vol, tout pilote doit :

- Faire le plein à mi-réservoirs si, au retour du vol, le niveau de carburant est inférieur à la moitié.

- Mentionner sur le livret de maintenance et le carnet de route toute anomalie technique constatée sur l'avion.

- Ranger, après le vol, l'avion dans le hangar sauf si la personne qui va l'utiliser à la suite est présente dans les locaux du club. Mettre les cales et les caches moteur, hélice et pitot.

- Laisser l'avion en parfait état de propreté à l'issue du vol et débarquer le canot de sauvetage et les coussins utilisés.

Pour tout voyage, il est demandé au pilote :

De s'assurer que l'aéronef est correctement amarré et protégé, 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.

4. DES ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (baptêmes de l'air, 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....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.

5. PROCEDURE D'EXCLUSION

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

Le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis à même avant que ladite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense.

Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer 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 qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.

Le membre en instance d'exclusion 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.

A cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation.

Devra également lui être, dans cette même convocation, formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours ci-dessus visée en un lieu qui devra lui être précisé.

Le membre en instance d'exclusion pourra présenter lui-même sa défense, ou se faire assister par une personne de son choix.

Règlement intérieur établi par le Conseil d'Administration du _____ ,

approuvé par l'assemblée générale du _____

Le président

Le secrétaire général