REGLEMENT INTERIEUR

Version 2.0 du 18.12.2025

SOMMAIRE

Article 1 : LES DISPOSITIONS GENERALES 2

Article 2 : LE CONSEIL D'ADMINISTRATION 5

Article 3 : LE PERSONNEL 6

Article 4 : LES PILOTES 7

Article 5 : LA SECURITE ET LE SUIVI DES VOLS 12

Article 6 : LES ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES 13

Article 7 : PRESERVATION DU MATERIEL 15

Article 8 : LES PROCEDURES D'EXCLUSIONS 15

Article 9 : LES SANCTIONS 16

Article 10 : LA COMMISSION DE DISCIPLINE 16

Article 11 : LES DISPOSITIONS FINANCIERES 17

Article 12 : POLITIQUE DE PROTECTION DES DONNEES (RGPD) 18

Article 13 : DIFFUSION ET EXPLOITATION DES INFORMATIONS CLUB 19

Article 14 : APPLICATION DU REGLEMENT INTERIEUR 19

ANNEXE

1 – Charte d'utilisation Wingly

ARTICLE 1 : LES DISPOSITIONS GENERALES

1.1. APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 18 des statuts de l'association dénommée « Aéronautique du Nivernais », également désignée « le Club » ou « l'Aéro-club ».

Il est applicable et opposable à tous ses membres.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux de l'association et sur le site web de l'Aéronautique du Nivernais. L'accès à la plateforme de réservation sera soumis à la signature numérique dudit règlement.

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

Le Conseil d'Administration pourra à tout moment modifier ou compléter le présent règlement intérieur afin de le rendre conforme aux nécessités dues à l'évolution du Club ou à celles qui apparaîtraient indispensables à son bon fonctionnement.

Outre le règlement intérieur, le Conseil d'Administration pourra adopter toutes les règles et consignes relatives à l'emploi du matériel, à la sécurité et à l'administration générale du Club. Celles-ci doivent être respectées par les membres du Club, au même titre que les statuts et le règlement intérieur, auquel elles s'ajoutent mais que les modifications constantes dues à la technique, à l'expérience ou à l'évolution du Club ne permettent pas d'incorporer. Ces consignes seront affichées si jugées nécessaires dans les locaux du Club.

1.2. ESPRIT ASSOCIATIF

L'Aéronautique du Nivernais est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et la bonne entente.

Chacun doit avoir à cœur 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 œuvre et la préservation des aéronefs.

Sauf refus écrit, adressé par lettre recommandée au Président de l'Aéronautique de Nivernais, les membres cèdent à l'association les droits à leur image, les photographies prises dans le cadre d'activité aéronautique dont ils sont les auteurs.

Il est laissé à l'Aéronautique du Nivernais le soin du meilleur usage de ces documents pour les besoins d'information et de promotions.

1.3. OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES

Les obligations de l'Aéronautique du Nivernais, à l'égard de ses membres, visées par le présent règlement intérieur sont de simples obligations de moyens et non des obligations de résultat.

Dès lors, la responsabilité de l'Aéronautique du Nivernais 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 intentionnelle avec le dommage allégué.

L'Aéronautique du Nivernais 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 actifs. 3

Il appartient aux membres de l'Aéronautique du Nivernais, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraîtrait nécessaire.

Les membres de l'Aéronautique du Nivernais responsables des dommages supportés par un 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 précédant alinéa, les membres de l'Aéronautique du Nivernais seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- Dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive,

- 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 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 ou de médicaments, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

Les pilotes sont tenus de signaler, soit à un instructeur, soit au responsable-gestionnaire, tout atterrissage dur, toute manœuvre insolite ou maladroite pouvant être préjudiciable au bon état du matériel. Tout pilote ayant manqué à cette obligation prend le risque d’être reconnu personnellement et pécuniairement responsable du dommage matériel correspondant et des accidents qui pourraient en découler.

1.4. ADHESION - COTISATIONS

Conformément à l'article 5 des statuts, toute nouvelle demande d'adhésion est soumise pour agrément à l'accord du Conseil d'Administration, qui reste seul juge de l'acceptation ou du rejet de la demande. En cas de non agrément, le Conseil d'Administration n'est pas tenu d'en faire connaître le motif.

Les membres actifs doivent s'acquitter d'une cotisation dont le montant est fixé annuellement par le Conseil d'Administration. La cotisation, l'assurance FFA ainsi que les diverses options (Infopilote, badge, cartes, casier, forfait FFP,...) devront être acquittées en numéraire (par chèque, espèce ou CB mais en aucun cas prélevées sur le compte pilote).

A compter du 1er Juin 2023, le forfait FFP (Frais Fixes et Provisions) est plafonné à 50h de vol par an, hors vols de découverte. Au-delà, l'heure de vol sera facturée au tarif standard en vigueur.

Les jeunes de moins de 25 ans bénéficient d'un tarif réduit.

Toute cotisation versée au Club est définitivement acquise. Il ne saurait être exigé un remboursement de cotisation en cours d'année en cas de démission, d'exclusion, ou de décès d'un membre.

L'adhésion pour l'année en cours est possible du 1er Octobre de l'année précédente celle concernée par la cotisation versée jusqu'au 31 Décembre de l'année suivante. En conséquence et sans rien préjuger des dispositions de l'article 6 des Statuts, tout membre n'ayant pas repris sa cotisation avant la fin du dernier jour de l'année en cours, sera considéré comme démissionnaire. Il ne peut donc prétendre à la reconduction de ses qualités de membre et pour reprendre place dans le Club, devra effectuer une nouvelle demande d'adhésion.

Tout membre démissionnaire dispose d'un délai d'un an à compter du 1er Janvier pour réclamer le remboursement du solde de son compte pilote si celui-ci est positif. Passé ce délai, les sommes restantes seront automatiquement affectées au compte d'exploitation de l'association.

L'association pourra engager un recours en justice pour poursuivre un membre démissionnaire laissant un compte débiteur.

Une réinscription pourra être refusée par le Conseil d'Administration pour non-respect des bons usages et de l'esprit Club et toute personne ayant fait l'objet de radiation ou d'exclusion, ne pourra prétendre à une nouvelle inscription au sein du Club.

ARTICLE 2 : LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

2.1. ELIGIBILITE

Est éligible au Conseil d'Administration tout membre actif répondant aux conditions suivantes :

- Être majeur,

- Compter au minimum 6 mois de présence au sein de l'association.

Ne doivent être candidats aux élections que les membres fermement décidés à se dévouer à leur tâche et assurés de disposer du temps nécessaire pour s'y consacrer.

Pour une meilleure information des membres électeurs sur les motivations de chaque candidat et sous peine d'irrecevabilité et sans recours possible, les actes de candidature motivés devront parvenir au secrétariat à la date et dans les délais communiqués par le Conseil d'Administration lors de la convocation à l'assemblée générale annuelle.

2.2. POUVOIR ET DECISION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil d'Administration prend ses décisions à la majorité simple des membres présents. Il décide de la politique générale proposée par le Bureau Directeur, notamment et sans que cette énumération soit exhaustive :

- Décide par vote à la majorité relative du renouvellement et de toute modification du parc aérien et des infrastructures.

- Fixe le montant des différents droits et cotisations ainsi que mensuellement en fonction du coût du carburant, le prix de l'heure de vol des différents appareils du Club,

- Décide des éventuelles embauches et passe tout contrat nécessaire au fonctionnement du Club,

- Décide de l'autorisation de stationnement permanent d'un appareil dans les installations du Club,

- Désigne le chef pilote, les instructeurs, le responsable technique et le chargé d'exploitation,

- Apporte, si nécessaire, des modifications au présent règlement intérieur lesquelles sont immédiatement applicables jusqu'à la plus prochaine assemblée générale ordinaire qui doit les ratifier.

Tout projet d'investissement ou de dépenses dont le montant dépassera 1.000€ devra être soumis au vote du Conseil d'Administration. Cette limite ne concerne pas les dépenses récurrentes telles que (achat de carburant, paiement des primes d'assurances, loyers, abonnements, etc...)

2.3. REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La convocation au conseil d'administration doit être envoyée au moins 7 jours avant la tenue de celui-ci. Les réunions du conseil d'administration peuvent se tenir en présentiel ou en visioconférence. Tout vote en ligne effectué par messagerie instantanée (Whats app, ...etc...) devra être ratifié lors du CA suivant.

Tout membre de l'association peut être autorisé à assister à une ou plusieurs réunions du Conseil d'Administration. Il doit au préalable en faire la demande au président et le cas échéant, lui faire connaître par écrit, la ou les question(s) qu'il souhaite soumettre au Conseil.

Pour autant, le (ou les) membre(s) admis à assister à une réunion n'est (ne sont) autorisé(s) ni à participer aux débats ni aux votes éventuels. Les comptes rendus des réunions du Conseil d'Administration sont affichés au tableau d'affichage du Club-house.

ARTICLE 3 : LE PERSONNEL

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

3.2. LES INSTRUCTEURS

Les instructeurs, sous l'autorité et la responsabilité du chef pilote, 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 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 un appareil leur a été confié, seuls gardiens de celui-ci.

Les instructeurs (hors prestataires extérieurs) bénéficient chaque année d'heures d'entrainement et seront attribuées de la façon suivante :

- Statut instructeur à temps plein (50h et plus d'instruction à l'année) : 8h d'entrainement
- Statut instructeur à mi-temps (moins de 50h d'instruction à l'année) : 4h d'entrainement

Si l'instructeur réalise moins de 20 heures d'instruction à l'année, l'entrainement sera à sa charge.

Les heures créditées sont basées sur le tarif horaire de l'avion école.

Les heures d'entrainement non utilisées au 31 décembre ne sont pas reportables et sont perdues.

Les heures d'instruction seront payées par l'élève à l'Aéronautique du Nivernais et non à l'instructeur.

3.3. LE 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.

3.4. LE CHARGE EXPLOITATION *(SECRETARIAT)*

Le chargé d'exploitation a en charge la gestion administrative journalière de l'aéro-Club.

ARTICLE 4 : LES PILOTES

4.1. PARTICIPANTS

Seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'Aéronautique du Nivernais, les membres actifs dûment inscrits, (article 5 des statuts) à jour de cotisation, titulaire d'une licence FFA en cours de validité, possédant un badge pilote RFID (fourni par l'ADN et soumis à caution), et dont le compte "pilote" est positif.

Sont autorisés à voler sur les avions de l'aéro-Club, en qualité de commandant de bord (PIC) non membres de l'association, les examinateurs de vol (FE) à l'occasion de tests pratiques pour la délivrance, le renouvellement et la prorogation de titres aéronautiques.

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

Lorsqu'un pilote entreprend un vol avec un appareil de l'Aéronautique du Nivernais, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à son pilotage, et il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation.

Le Président et le Chef pilote de l'Aéronautique du Nivernais peut :

- Refuser de confier un appareil à un pilote,
- Suspendre de vol un pilote,
- Imposer un vol de contrôle.

Dans tous les cas le pilote concerné peut demander à comparaître devant la commission de discipline.

Dans ce cas la commission est convoquée par le Président à la demande d'un tiers des membres du Conseil d'Administration.

Sans préjuger de la décision du Conseil de Discipline, les mesures suspensives prononcées par le Président demeurent applicables jusqu'à la décision du Conseil d'Administration statuant sur la proposition du Conseil de Discipline.

Le chef pilote peut, à titre conservatoire et pour motif de sécurité, prononcer une suspension de vol à l'encontre d'un membre. Cette décision est temporaire.

4.2. ENTRAINEMENT DES PILOTES

Tout pilote n'ayant pas volé sur un type d'avion depuis plus de 90 jours doit en informer le chef-pilote, ou un instructeur, et se soumettre éventuellement à un vol de contrôle.

Les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent exigées par la réglementation FCL, en ce qui concerne l'emport de passagers en vol de jour et de nuit. (3 atterrissages et 3 décollages, comme commandant de bord, dans les 90 jours précédents et ce, sur le même type d'avion).

Un pilote ne peut être habilité à voler sur l'ensemble des avions du Club, s'il n'a pas effectué dans les 90 jours qui précédent trois décollages et trois atterrissages en qualité de commandant de bord sur l'un des aéronefs de l'association. Le chef pilote pourra lever cette interdiction après l'évaluation des compétences du pilote concerné.

Un pilote ne peut être habilité à voler sur l'ensemble des avions du Club s'il n'a pas effectué son Vol d'Entrainement Annuel (VEA) avec instructeur, l'année suivant son vol de prorogation ou d'obtention de licence. La durée de ce vol doit être au minimum d'une heure. Il peut être fractionné.

Ce vol n'a pas pour but d'évaluer, ni de sanctionner le pilote ; il a pour objectif de permettre à chacun d'effectuer les exercices de son choix (encadrement, panne en campagne, navigation, ...) ou à défaut de s'en voir proposer d'autres par l'instructeur.

Pour tout nouvel adhérent, ou nouveau breveté, l'exploitation de chaque aéronef sera conditionnée à une formation initiale assurée et validée par un instructeur de l'aéroclub

Tout nouvel adhérent ne peut voler, comme commandant de bord sur un avion de l'Aéronautique du Nivernais, qu'après avoir subi un vol de contrôle satisfaisant sous la responsabilité d'un instructeur de l'Aéronautique du Nivernais.

Tout pilote inscrit à l'Aéronautique du Nivernais qui effectuera son vol d'entraînement dans un autre Aéroclub avec un instructeur extérieur au Club, pourra se voir demander, à la demande du Président ou d'un instructeur, d'effectuer un vol de contrôle avec un instructeur de l'Aéronautique du Nivernais.

Si un pilote non inscrit à l'Aéronautique du Nivernais désire effectuer un vol (entraînement, contrôle de compétence, par exemple pour le renouvellement de sa qualification) sur un avion de l'association, il devra tout d'abord s'inscrire auprès de l'association et être titulaire d'une licence de la Fédération Française Aéronautique.

En aucun cas, un vol d'entraînement ou de contrôle de compétence ne peut être effectué, par un pilote, sur un avion de l'association avec un instructeur extérieur.

Un pilote du Club qui n'effectue pas l'intégralité de ses heures de vols sur les aéronefs de l'Association, doit être en mesure de présenter au Président ou au chef-pilote, son carnet de vol.

Les élèves-pilotes ne peuvent voler seuls (vol solo supervisé) que si le chef-pilote ou un instructeur présent sur le terrain leur en donne l'autorisation.

Tout pilote ayant conscience ou connaissance d'une quelconque déficience physique ou mentale, relevant de maladie, ayant subi une opération chirurgicale ou un accident, a le devoir de s'abstenir de voler tant qu'une nouvelle visite médicale n'a pas reconnu son aptitude.

Le chef-pilote, les instructeurs, un membre du Conseil d'Administration ou le membre de permanence sont habilités à demander à tout pilote présentant une apparence d'inaptitude manifeste à voler (fatigue excessive, signe d'ébriété, influence de médicament, ...) de remettre son vol à une période ultérieure.

4.3. RESERVATIONS

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit :

- Être en règle avec la trésorerie de l'Aéronautique du Nivernais,
- Être à jour de cotisation Club et FFA
- Avoir téléversé sur la plateforme de réservation ses licences en cours de validités (Licences pilotes et certificat médical)
- Avoir renseigné son numéro de licence FFA dans ses validités

Seul le bureau directeur, le chef pilote, le correspondant de la Commission Prévention Sécurité et l'administrateur de la plateforme de réservation auront accès à l'intégralité des licences et seront garants de l'anonymat de celles-ci.

4.3.1. MINIMUM D'HEURES

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum d'heure de vol calculé sur la base de : deux heures de vol les samedis, dimanches et jours fériés, et une heure les autres jours de réservation.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront décomptées à 50% du tarif plein.

4.3.2. ANNULATION DES RESERVATIONS.

Le cas échéant, les réservations doivent être annulées avec un préavis d'au moins 48 heures. Si cette disposition n'est pas respectée sans motif valable, il sera appliqué au pilote un forfait annulation tardive.

Ce forfait est calculé sur la base 50% du coût du vol projeté. Pour les réservations non honorées et non annulées avant le vol, ce forfait sera double, sauf en cas de force majeure

4.3.3. RETARDS AU DEPART ET A L'ARRIVEE.

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

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dit, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt le Club. Tout retard non justifié par des raisons météorologiques ou de sécurité du vol se verra appliquer un forfait de retour dont le montant est fixé par le Conseil d'Administration.

4.3.4. LIMITATION

La durée de réservation d'un aéronef est limitée à :

- 1h30 minimum pour un vol en double commande
- 2 jours maximum pour un aéronef biplace
- 3 jours maximum pour un aéronef de plus de 2 places ; ne pourra pas être réservé 2 jours consécutifs le week-end.

Toute réservation plus longue ou incluant un week-end complet devra être soumise à l'accord du Conseil d'Administration.

L'exploitation et la réservation de l'aéronef Biplace est prioritaire en cas de vol avec instructeur.

4.3.5 RESERVATION IRREGULIERE

Toute réservation faite par contournement « informatique » ou tout autre moyen afin de passer outre les règles prévues par le présent règlement intérieur sera annulée automatiquement et toute personne s'exerçant à cette pratique sera passible de sanctions devant le conseil de discipline.

4.4. FORMALITE AVANT ET APRES VOL

Avant de confier un aéronef à un pilote, un membre du Conseil d'Administration, ou un instructeur peut être amené à lui demander de présenter son carnet de vol et de vérifier si le pilote a les qualifications et l'entraînement nécessaire pour effectuer le vol projeté.

En toutes circonstances, les instructeurs ont le droit, s'ils le jugent utile, de faire voler un pilote en double commande, à titre de contrôle. En outre, le chef-pilote peut procéder à un contrôle annuel effectué de préférence au moment du renouvellement de la licence. Une mention de ce contrôle est portée sur le carnet de vol du pilote.

Chaque membre doit faire le nécessaire lors de sa préparation de vols pour avitailler son aéronef avec de l'essence Sans plomb 98. Le club se réserve le droit de majorer le coût de l'heure de vol au pilote en cas d'avitaillement avec de la 100LL pour raisons de confort.

Chaque membre doit se conformer au mode d'emploi de la cuve à essence concernant son avitaillement et son ravitaillement. Le minimum avant ravitaillement dans la cuve étant de 70 litres, le pilote atteignant cette quantité après avitaillement sera en charge du ravitaillement de la cuve.

Le temps de vol à payer est décompté directement et automatiquement sur la plateforme de réservation en vigueur par le boitier de transmission 4G installé à bord des aéronefs

Les vols à l'étranger seront systématiquement décomptés au tarif coque nue (à défaut l'essence sera remboursée au tarif pratiqué sur l'aérodrome d'attache).

Après chaque vol, tout pilote doit :

- Procéder à un avitaillement de l'avion école s'il reste moins du quart du réservoir, ou si l'avion est rentré au hangar lors du dernier vol de la journée,
- Abriter l'aéronef ou l'amarrer (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit),
- Nettoyer la verrière et les bords d'attaques.

Un forfait, dont le montant sera fixé par le Conseil d'Administration, sera appliqué aux membres ne respectant pas, de façon répétée et malgré plusieurs avertissements, le nettoyage de la verrière et des bords d'attaques à l'issue de leur vol. Celui-ci sera, dans ce cas, débité de leur compte pilote.

Pour tout 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 (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais supplémentaires lui seront 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.

ARTICLE 5 : LA SECURITE DES VOLS

5.1. SECURITE DES VOLS

Les pilotes doivent en tout temps se conformer aux règlements de la circulation aérienne et aux consignes du Club, du chef-pilote et des instructeurs. La plus grande prudence est recommandée.

Sont notamment interdits à TOUS et PARTOUT, sauf pour des besoins d'instruction :

- Toute manœuvre de voltige aérienne quel que soit le type d'appareil du Club utilisé, sauf exercice suivi ou commandé par le chef-pilote,
- Tout vol rasant,
- Toute prise de terrain qui ne se termine pas par une ligne droite après le dernier virage (sauf PTS),
- Tout décollage avec virage à moins de 300 pieds QFE (sauf consignes particulières),
- Toute rupture de vol a vue,
- Tout décollage par vent de travers de force supérieure à la limite autorisée (cf. Manuel de Vol),
- Tout vol en patrouille ne répondant pas à l'article 6.3 du présent règlement.

En aucun cas, la participation des avions du Club à des rallyes ou épreuves à caractère sportif ne pourra être envisagée sans l'accord du Conseil d'Administration qui recueille l'avis du chef-pilote.

5.2. SUIVI DES VOLS

Le suivi des traces de vols sur la plateforme de réservation sera accessible à chaque pilote et/ou instructeur du vol considéré

Seul le chef pilote, le correspondant sécurité des vols et l'administrateur de la plateforme de réservation auront accès à toutes les traces de tous les vols sans accord préalable du pilote concerné et seront garants de l'anonymat de celles-ci.

En cas de déviance aux règles de sécurité des vols (dont les règles citées à l'article 5.1 du présent règlement), la Commission Prévention Sécurité (CPS) constituée des instructeurs, du chef pilote, du correspondant sécurité des vols et du Président se réunira et décidera, en fonction de l'importance de la déviance, de la levée de l'anonymat et de la suite à donner à celle-ci suivant différents niveaux :

Niveau 1 : Rappel de la réglementation aérienne et du règlement intérieur au pilote concerné,

Niveau 2 : Obligation d'effectuer un ou plusieurs vols d'instruction,

Niveau 3 : Suspension de vol immédiate pouvant entrainer la création d'une commission de discipline dans le cadre de l'article 7 des statuts de l'ADN.

ARTICLE 6 : LES ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols 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'Aéronautique du Nivernais, vols techniques, d'essais, vols demandés par un membre du Conseil d'Administration, ...), les pilotes nominativement désignés. Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

6.1. LES VOLS DECOUVERTE

Pour pouvoir entreprendre un vol découverte, le pilote devra :

- En faire la demande au Conseil d'Administration (en cas de refus, nul n'est tenu d'en faire connaître le motif),
- Etre majeur et membres du Club
- Être pilote privé (LAPL ou PPL) totalisant plus de 200 HdV (CdB) après l'obtention de la licence de pilote d'avion dont 25 heures dans les 12 mois précédent le vol sur les aéronefs du club (peut également être pilote professionnel CPL ou ATPL),
- Etre instructeur bénévole, membre du club et affilié à la FFA
- Avoir effectué 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 jours sur le même type ou classe d'appareil (FCL.060),
- Être détenteur d'un certificat d'aptitude médicale en état de validité pour la licence considérée.
- Tenir à jour le registre faisant apparaître les coordonnées des passagers,

Etablir et archiver pour CHAQUE vol découverte un devis de masse et centrage.

Un vol découverte est un vol d'une durée maximale de 30 min, sans escale sur un autre terrain et avec atterrissage sur l'aérodrome de départ. En complément de ces dispositions réglementaires, les pilotes doivent fournir une copie de leur certificat médical aéronautique de Classe 2 au secrétariat.

Les vols découverte sont facturés aux tarifs définis par le Conseil d'Administration. En cas de dépassement de temps, non justifié par des impératifs de sécurité, le surcoût sera imputé sur le compte du pilote.

Aussi, en plus des prérequis pour être pilote de vols découverte, chaque pilote devra avoir volé une heure minimum par an avec le chef pilote de l'Aéronautique du Nivernais (ou un autre instructeur par délégation du chef pilote), qui sera le seul à autoriser la pratique du vol de découverte.

Les vols découverte et BIA doivent répondre aux exigences du référentiel de la Commission Prévention Sécurité de la Fédération Française Aéronautique « ACTIVITÉ ET ÉVALUATION DES RISQUES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ EN VOLS DE DÉCOUVERTE »

6.2. LES VOLS BIA

Les pilotes effectuant les vols BIA doivent répondre aux mêmes conditions que les pilotes de vol découverte (article 6.1 du présent règlement)

6.3. LES VOLS EN PATROUILLE

Les vols en patrouille ne sont PAS AUTORISES par le Club sauf s'ils sont conduits sous l'autorité d'un instructeur ou d'un pilote totalisant plus de 2000 heures de vol, ayant une expérience et une formation de vol en patrouille et avec l'accord du chef pilote 12

6.4. LES VOLS TECHNIQUES

Les pilotes autorisés aux vols techniques doivent répondre aux conditions suivantes :

- Avoir ses qualifications à jour (SEP, médical, ...),
- Être instructeur ou pilote de vol découverte,
- Être responsable du suivi technique et de l'entretien des aéronefs,
- Faire partie des 10 pilotes effectuant le plus grand nombre d'heures de vol annuelles en tant que commandant de bord.

6.5. LES VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGIS (Wingly)

Les vols à partage de frais élargis ne peuvent être effectués :

- Que par des pilotes autorisés par le président, après avis du Chef-pilote,
- Via une inscription sur un site partenaire de la FFA (Wingly) permettant le contrôle de ces vols,
- Après signature de la chartre d'utilisation (en annexe).

Ne sont pas autorisés les vols à partage de frais élargis réalisés par l'intermédiaire ou au moyen de sites Internet ouverts au grand public, ainsi que par tout autre moyen de publicité (petites annonces dans les médias, affichage...)

Il est interdit de proposer les mêmes vols et les mêmes excursions qui auraient déjà été postés sur la plateforme Wingly par un autre pilote de l'Aéronautique du Nivernais

6.6. LES VOLS DE MURISSEMENT

Les vols de murissement dépassant le cadre du FFP feront l'objet d'un accord avec le Conseil d'Administration incluant un volume d'heures avec une tarification adaptée. Ils ne pourront se faire sur un avion de la flotte en location.

ARTICLE 7 : LA PRESERVATION DU MATERIEL

Les pilotes s'appliquent à réduire au maximum l'usure du matériel, très onéreux. A cet effet, ils doivent

- Utiliser les avions conformément aux prescriptions du Manuel de Vol,
- Sortir et rentrer les avions des hangars à la main, avec la plus grande précaution,
- Procéder aux visites pré vols réglementaires,
- Respecter scrupuleusement les instructions particulières et consignes qui peuvent leur être données, en particulier en ce qui concerne le démarrage par temps froid (temps de chauffe) et les régimes du moteur.
- Effectuer avec prudence le roulage au sol,
- Exécuter minutieusement les procédures de vérification avant décollage. Ne pas entamer le décollage si une anomalie est constatée,
- Surveiller attentivement les paramètres moteur (température et pression d'huile, nombre de tours, charge des batteries, jauge des réservoirs, etc.).

Au retour de vol, toute anomalie constatée, ou tout atterrissage dur doivent être impérativement signalés et portés sur le cahier prévu à cet effet.

Le dernier utilisateur connu pourra être présumé responsable de toute anomalie (contact général, magnétos ou radio non coupés, etc.) et de toute déficience non signalée. 13

ARTICLE 8 : LES PROCEDURES D'EXCLUSIONS

En application de l'article 6 des statuts, il est convenu que :

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

Dans cette perspective, le membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception, 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 expédié 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,
- 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.

Il devra également, dans cette même convocation, lui être offert 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 un membre actif de l'Aéronautique du Nivernais titulaire d'une licence fédérale à jour au moment des faits reprochés.

ARTICLE 9 : LES SANCTIONS

Même en l'absence d'incident ou d'accident, toute infraction au présent règlement ou aux règles de la circulation aérienne peut donner lieu à l'application de sanctions. Certaines infractions aux articles 4, 5 et 6 du présent règlement conduisent automatiquement leur(s) auteur(s) devant la commission de discipline.

Par ailleurs l'exclusion pourra être prononcée par le Conseil d'Administration sur proposition du Conseil de discipline pour des motifs tels que :

- Non-paiement de sa cotisation ou ses heures de vols,
- Agir de façon notoire contre les intérêts de l'Aéro-club ou lui porter préjudice,
- Tenir des propos diffamatoires en public ou dans des lettres ouvertes à l'encontre de membres du Conseil d'Administration ou des salariés de l'Aéro-club,
- Exprimer des divergences sous une forme agressive à l'égard de l'action de l'Aéro-club,
- Tenter de semer le désordre et la discorde
- Manquer aux règles élémentaires de sécurité,
- Manquer à "la bonne tenue", aux règles et à l'étiquette de l'activité aéronautique.

ARTICLE 10 : LA COMMISSION DE DISCIPLINE

La Commission de Discipline est composée du Président du Club, du Chef-pilote et des trois membres élus.

Le Conseil d'Administration élit tous les ans à l'issu de l'Assemblée Générale Ordinaire, trois membres actifs acceptant qui seront membres de la Commission de Discipline et auront à connaître des fautes de pilotage dans l'utilisation d'un aéronef au sol ou en vol et/ou comportements déviants.

La Commission de discipline est présidée par le Président ou par un membre désigné par lui et elle statue à la majorité simple.

La Commission de Discipline, après avoir entendu les explications du ou des intéressés convoqués spécialement par lettre recommandée, fera connaître par écrit ses propositions de sanctions au Conseil d'Administration qui dès la séance suivante prendra ses décisions.

ARTICLE 11 : LES DISPOSITIONS FINANCIERES

Les différents tarifs sont fixés par le Conseil d'Administration sur proposition du Bureau Directeur.

11.1. PARTICIPATION FINANCIERE AUX VOLS TECHNIQUES

Les vols techniques effectués dans le cadre de l'article 6 font l'objet de considérations financières particulières.

Les vols "techniques" dit aussi de « convoyage » sont pris en charge :

- 30 % par la trésorerie de l'Aéronautique du Nivernais,

- 70 % par le pilote et débités de son compte.

Les frais d'escale des vols techniques sont à la charge de l'Aéroclub.

Pour les vols découverte, et les vols d'initiation, la participation du pilote peut être inférieure à 50 %.

11.2. PARTICIPATION FINANCIERE AUX DEPLACEMENTS

Il convient de différencier :

- les frais d'hébergement,

- les frais de déplacement.

Les conditions de remboursement des premiers sont fixées par le Conseil d'Administration.

Les seconds : s'ils sont réalisés

- En avion et sont considérés comme des vols techniques et remboursés par le Club selon le barème fixé par le Conseil d'Administration,
- Avec un véhicule terrestre à moteur, sont remboursés sur une base d'un montant égal à 50 % du barème fiscal pour un véhicule de 9CV pour moins de 20.000 km par an,
- Avec des moyens de transport en commun, le remboursement sera effectué au réel.

Dans tous les cas, les sommes remboursées sont portées sur le compte du pilote actif, en crédit d'heures de vol.

11.3. GESTION DES COMPTES PILOTES

Un mail d'alerte automatique sera envoyé tous les 10 jours à chaque pilote dont le compte est inférieur ou égal à 0€. Si le compte pilote présente un solde inférieur à 100€, son accès à la plateforme de réservation sera automatiquement bloqué.

11.4. MOYEN DE PAIEMENT

Les moyens de paiement autorisés sont :

- Chèques (à l'ordre de l'Aéronautique du Nivernais)
- Espèces
- Virements
- Carte de crédit (Terminal de paiement au Club-house)
- Carte de crédit en ligne via la plateforme de réservation
- Paypal via la boutique en ligne sur le site www.aeroniv.fr

11.4. VOLS EN DOUBLE COMMANDE

Afin d'encourager le maintien des compétences et la sécurité des vols, l'aéro-club offre la double commande aux pilotes brevetés lorsque celle-ci répond à un objectif réglementaire, pédagogique ou de sécurité.

Sont notamment considérés comme vols ouvrant droit à la double commande offerte :

- le vol d'entraînement annuel (VEA)
- la prorogation de qualification (SEP),
- le vol de remise à niveau,
- le lâcher sur une nouvelle machine,
- tout vol requis par un instructeur ou par le responsable pédagogique.

11.5. VOLS DE CONFORT

Est défini comme vol de confort tout vol effectué par un pilote breveté en présence d'un instructeur, à la demande du pilote, sans objectif réglementaire ou pédagogique identifié, et ne répondant pas à une exigence de sécurité particulière.

Dans ce cas, le vol est qualifié de vol de confort et la double commande est facturée selon le tarif en vigueur.

La qualification du vol (vol de confort ou non) est déterminée avant le vol, lors de la réservation ou du briefing, et validée par l'instructeur ou le responsable pédagogique.

En cas de désaccord sur la qualification du vol, la décision du responsable pédagogique fait foi.

ARTICLE 12 : POLITIQUE DE PROTECTION DES DONNEES (RGPD)

Le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) entré en vigueur le 25 mai 2018, renforce et unifie la protection des données personnelles des résidents européens.

Afin de respecter les obligations de ce règlement, l'Aéronautique du Nivernais s'engage à assurer la confidentialité et la sécurité des données des adhérents aussi bien physiquement en son sein que sur

tout autre support externalisé et dématérialisé. Conformément à la loi, le libre accès aux données personnelles est garanti.

Chaque membre de l'association peut donc à tout moment vérifier l'usage qui en est fait et disposer d'un droit de modification ou de retrait, s'il le juge utile. Tous les droits relatifs à la protection des données personnelles peuvent se faire par mail à l'adresse suivante : contact@aeroniv.fr.

ARTICLE 13 : DIFFUSION DES INFORMATIONS CLUB

Les membres sont tenus de consulter les tableaux d'affichage et le site web de l'ADN ainsi que d'exploiter les mailings du Club où sont portées à leur connaissance des instructions générales ou particulières ainsi que des informations intéressant la vie du Club. Nul ne peut se prévaloir du fait qu'il n'a pas été avisé personnellement de toute nouvelle consigne ou instruction, dès l'instant où celle-ci est affichée ou diffusée. 16

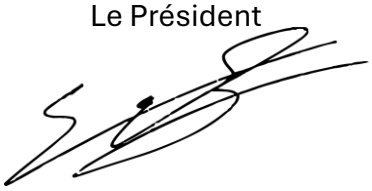
ARTICLE 14 : L'APPLICATION DU REGLEMENT INTERIEUR

L'équipe dirigeante et, pour ce qui les concerne, le chef-pilote, les instructeurs et les mécaniciens veillent à l'application du présent règlement par tous les membres de l'association. Son entrée en vigueur est immédiate ; aucune décision, mesure ou disposition antérieure ne pourront lui être opposées.

De plus, tout accès à la plateforme de réservation sera conditionné par la prise de connaissance et l'acceptation de ce règlement intérieur.

Un exemplaire de ce règlement est à la disposition des membres sur le site web www.aeroniv.fr, sur la plateforme de réservation et affiché au Club-house.

Le Président



Eric GOMEZ

CHARTE D'UTILISATION WINGLY

Chaque pilote désirant utiliser Wingly à des fins de vols partagés non-commerciaux sur les avions de l'Aéronautique du Nivernais, adhère par sa signature aux conditions suivantes.

1. Un minimum de 200h de vol en tant que Commandant de Bord est requis
2. Un minimum de 15 heures de vol en tant que commandant de bord dans les 12 derniers mois glissant sur l'aéronef utilisé pour le co-avionnage.
3. La licence, qualification SEP et certificat médical sont en cours de validité
4. Les compétences récentes club (VEA à jour **ET** dernier vol datant de moins de 3 mois) sont validées
5. Le code de bonne conduite Pilote et la Check-list Pilote sont appliqués
6. Le code de bonne conduite passager est rappelé aux passagers avant le vol
7. Une attention particulière aux facteurs humains sera apportée, le transport de passagers pouvant générer stress, oublis et erreurs.
8. Le commandant de bord reste décisionnaire et maitre à bord et ne doit céder à aucune pression des passagers
9. Tout doute doit bénéficier à la sécurité du vol, le doute est levé : le vol peut avoir lieu ; le doute subsiste : le vol est annulé.
10. Interdiction de poster sur la plateforme Wingly un vol ou une excursion déjà proposée par un autre membre de l'Aéronautique du Nivernais

Le président de l'aéronautique du Nivernais suspendra ou interdira tout pilote de vol partagé si, à quelque moment que ce soit, il est constaté que cette activité engendre des risques au niveau de la sécurité des vols (avion, occupants).

Nom du pilote :

Date :

Signature du pilote :