

# **AERO-CLUB DE LA CORSE**

## **Règlement intérieur de l'Aéroclub de la Corse**

---

**Complémentaire des statuts**

**Conseil d'administration**

**22/12/2021**

**Sommaire**

1	DISPOSITIONS GENERALES .....	5
1.1	APPLICABILITE.....	5
1.1.1	DIFFUSION DES MANUELS DE STRUCTURE .....	5
1.2	ESPRIT ASSOCIATIF .....	5
1.3	REGLES DE SURETE .....	6
1.3.1	Sécurité sur le parking.....	6
1.4	Tarification des heures de vol .....	7
1.4.1	Généralités .....	7
1.4.2	Achat groupé d'heures de vol (pack d'heures de vol).....	8
1.4.2.1	Conditions d'achat groupé d'heures de vol.....	8
1.4.2.2	Avantage lié à l'achat groupé d'heures de vol .....	8
1.4.2.3	Cessation de l'avantage.....	8
1.4.3	Cotisation annuelle.....	9
1.4.4	Contribution « Casse » .....	9
1.5	OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES .....	10
1.5.0	Généralités .....	10
1.5.1	Détérioration et/ou perte de matériel.....	10
1.6	ACCES ET UTILISATION DES LOCAUX ET DU HANGAR .....	11
1.6.1	Accès et utilisation des locaux.....	11
1.6.2	Accès et utilisation du hangar .....	11
1.6.3	Stationnement d'appareils sur le parking réservé à l'aéro-club. ....	12
1.6.4	Avitaillement en carburant dans le hangar ou sur le parking de l'aéro-club.....	12
2.	Encadrement, personnel, pouvoir disciplinaire .....	13
2.1	Fonctions (DR/CCM) et Pouvoir disciplinaire du président.....	13
2.2	Responsable Pédagogique.....	13
2.3	Responsable de la sécurité et du SGS .....	13
2.4	INSTRUCTEURS et EXAMINATEURS .....	14
2.5	MECANICIEN / GESTIONNAIRE DE NAVIGABILITE .....	15
2.6	SECRETARIAT ADMINISTRATIF.....	15
3	PERSONNEL NAVIGANT .....	16
3.0	FORMATION THEORIQUE PPL/LAPL DES ELEVES PILOTES .....	16
3.1	ENTRAINEMENT DES PILOTES.....	16
3.1.1	Généralités .....	16

3.1.2	Condition d'expérience récente (pour un vol avec ou sans emport de passagers) .....	16
3.1.3	Familiarisation avec les avions exploités par l'aéroclub de la Corse.....	17
3.1.4	Vol de maintien des compétences .....	17
3.1.5	Procédure de renouvellement des qualifications .....	17
3.1.6	Condition physique et aptitude médicale .....	18
3.1.7	Alcoolémie.....	18
3.2.	RESERVATIONS D'AÉRONEFS.....	19
3.2.0	Généralités .....	19
3.2.1	Réservation d'aéronef pour une période longue ( > 8 H).....	19
3.2.2	Période du 15 juin au 30 septembre .....	19
3.2.3	Période du 1 octobre au 14 juin .....	19
3.3	Enregistrement des vols au retour.....	20
3.4	Annulation des réservations.....	20
3.5	Retards au départ et à l'arrivée.....	20
3.6	Immobilisation pour panne sur terrain extérieur .....	20
3.7	Immobilisation d'un aéronef pour d'autres raisons.....	20
4.	OPERATIONS AERIENNES ET SECURITE DES VOLS .....	21
4.0	PREAMBULE.....	21
4.1	PREPARATION DU VOL .....	21
4.1.1	AVITAILLEMENT .....	22
4.1.2	Manœuvres et sécurité au sol.....	22
4.2	CONDUITE DU VOL .....	23
4.2.1	Généralités .....	23
4.2.2	Information des passagers .....	23
4.2.3	Gestion du Carburant en vol et à l'arrivée .....	23
4.2.5	Incidents – Accidents.....	24
4.2.7	Infractions.....	25
4.3	Paiement des vols.....	26
4.3.1	Régime général.....	26
4.3.2	Pilotes attributaires d'une allocation de vol .....	26
4.3.3	Règlement des vols en double commande avec instructeur .....	26
4.3.4	Dispositions diverses .....	27
4.3.5	Remboursement de frais de carburant. (Avitaillement sur terrain extérieur).....	27
5	ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES.....	28

5.1	VOLS DE DECOUVERTE .....	28
5.2	VOLS D'INITIATION .....	28
5.3	CO-AVIONAGE .....	29
5.4	Ballades aériennes hors cadre des vols de découverte .....	29
5.5	Vols à frais partagés .....	29
6	CONSEIL D'INSTRUCTION.....	30
7	CONSEIL DE DISCIPLINE .....	30
7.1	Procédure de convocation au conseil de discipline. ....	30
7.2	Tenue du conseil de discipline : procédure opérationnelle. ....	31
8	ASSEMBLEES GENERALES .....	32
8.0	Généralités .....	32
8.1	Électeurs.....	32
8.2	Mode de scrutin .....	33
8.3	Acte de candidature .....	33
8.4	Vote .....	33
8.5	Décompte des voix - Détermination de la liste élue .....	33

Page laissée intentionnellement blanche

## **1 DISPOSITIONS GENERALES**

### **1.1 APPLICABILITE**

Le présent règlement intérieur est établi dans le cadre des dispositions statutaires de l'association, est applicable à tous les membres et salariés de l'association ; et leur est opposable.

Il est adopté par le conseil d'administration et chacun s'engage à le respecter en s'inscrivant à l'aéro-club.

Un exemplaire du règlement peut être diffusé, sur sa demande, à tout membre à jour de sa cotisation.

Le présent règlement intérieur, que nul n'est censé ignorer, est également consultable dans les locaux de l'association. Il est téléchargeable sur le site Internet du club.

Toute question d'interprétation du règlement intérieur est tranchée par le conseil d'administration

#### **1.1.1 DIFFUSION DES MANUELS DE STRUCTURE**

Chaque stagiaire est informé que les documents suivants sont à sa disposition, en consultation sur les ordinateurs de l'association :

- Statuts
- Règlement intérieur
- Programme de sureté
- Manuel d'organisation ATO
- Manuel d'exploitation ATO
- Manuels de formation au pilotage
- Procédures de déclaration d'évènements

### **1.2 ESPRIT ASSOCIATIF**

L'aéro-club est une association de bonnes volontés.

Chacun doit s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente et doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.

Chaque membre doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité générale de l'aéro-club.

Les samedis, dimanches et jours fériés, un pilote peut être sollicité pour assurer une permanence sur le terrain. Son rôle est de coordonner au sol les activités du jour et notamment :

- Relations avec le public et les visiteurs, et veille téléphonique,
- Réservation de vols et contrôle de la planche *de vol*, collecte et vérification des fiches de vol,
- Contrôle de l'application du règlement.

### **1.3 REGLES DE SURETE**

Le règlement de sûreté de l'aéro-club de la Corse s'applique à toute personne évoluant dans la zone délimitée réservée à l'Aéro-club de la Corse.

L'accès à cette zone est réservé aux personnes désignées dans le règlement de sûreté.

Cette zone est matérialisée par des lignes de couleur bleu-vert au nord et à l'ouest de ses installations et limitée à l'est par la clôture de la société TAT EXPRESS.

L'accès au-delà de ces limites (parties critiques) est strictement réglementé.

Tout piéton et tout véhicule souhaitant accéder en parties critiques depuis une zone délimitée, doit solliciter le PIF mobile (Poste d'inspection Filtrage) avant d'y être autorisé à y pénétrer.

Tout membre de l'aéro-club contrevenant à ces règles sera traduit devant le conseil de discipline.

#### **1.3.1 Sécurité sur le parking**

Il appartient aux commandants de bord de veiller à la sécurité des passagers et/ou des élèves sur le parking.

Les personnes présentes sur le parking pour des raisons techniques, administratives ou familiales doivent être accompagnées d'un membre du conseil d'administration ou d'une personne mandatée à cet effet qui se chargera de leur sécurité sur le parking.

Une zone délimitée peut être mise en place afin de limiter les déglacements - notamment pour les enfants.

## 1.4 Tarification des heures de vol

### 1.4.1 Généralités

Les différents tarifs – révisables- sont fixés par le conseil d'administration. Ils ont affichés dans les locaux de l'association.

Le prix de l'heure de vol d'un aéronef inclut la mise à disposition de la coque et du carburant. Ce prix d'heure de vol tient compte du prix du carburant pratiqué par le distributeur sur l'aérodrome d'Ajaccio.

Un supplément « Double Commande » est appliqué pour les vols des élèves avec instructeur à bord dispensant de la formation.

Le mode de règlement de ce supplément est précisé au paragraphe 4.4.3.

Un pilote ou un organisme conventionné peuvent procéder à l'achat d'un bloc d'heures de vol, donnant lieu à un tarif préférentiel. (Voir paragraphe 1.4.2)

Lors d'un avitaillement le pilote règle le carburant à l'aide de la carte AIR-BP associée à l'aéronef. L'aéro-club reçoit les factures et règle le fournisseur.

Si pour une raison quelconque le pilote est amené à régler le carburant sur ses propres deniers, la facture lui sera remboursée au tarif pratiqué par le distributeur à Ajaccio.

Le cas d'avitaillement sur terrain extérieur à un prix différent du prix pratiqué à Ajaccio est développé au paragraphe 4.3.4.

## **1.4.2 Achat groupé d'heures de vol (pack d'heures de vol)**

Des heures de vol peuvent être achetées en groupe, soit par les pilotes de l'aéro-club, soit par un organisme ayant établi une convention pertinente avec l'aéro-club de la Corse.

Dans le cas d'un organisme, la convention précise qui est susceptible d'en bénéficier, et quelles sont les conditions requises par ces personnes au regard des statuts et du règlement intérieur de l'aéro-club.

La liste actualisée des bénéficiaires de la convention est transmise à l'aéro-club de la Corse.

### **1.4.2.1 Conditions d'achat groupé d'heures de vol**

Les pilotes de l'aéro-club, ou l'organisme conventionné, peuvent acheter auprès de l'aéro-club un pack d'heures de vol d'un montant minimal de trois mille euros. (3000€.)

Si l'achat groupé d'heures de vol a été effectué par un pilote de l'aéro-club, le montant de l'achat sera crédité sur son compte pilote.

Si l'achat groupé a été effectué par un organisme, il appartient à chaque personne de l'organisme concernée par la convention de racheter une fraction de ce crédit auprès de ce dernier. Le montant de cette fraction sera crédité sur son compte pilote de l'aéro-club.

### **1.4.2.2 Avantage lié à l'achat groupé d'heures de vol**

Une remise de 15% par heure de vol (solo ou double commande) est accordée aux pilotes ou élèves-pilotes bénéficiaires d'un achat groupé.

### **1.4.2.3 Cessation de l'avantage**

L'application de ce tarif préférentiel se termine lorsque le pilote a consommé son crédit d'heures de vol groupées, ou sa fraction dans le cas d'achat par un organisme.



### 1.4.3 Cotisation annuelle

Les montants sont fixés par le conseil d'administration.

Une cotisation est due par toute personne désirant être membre de l'aéro-club de la Corse, *(Le montant de la cotisation peut-être différencié en fonction de la catégorie de membres.)*

Trois types de cotisation sont proposés

- La cotisation annuelle (Année N) normale de membre actif ;  
Cette cotisation est valide à partir de la date ou elle est payée jusqu'au 31 décembre de l'année N.  
Elle peut être acquittée dans le dernier trimestre de l'année N-1
- La cotisation annuelle (Année N) «*jeune* » établie à l'attention des membres actifs âgés de moins de 18 ans;  
Cette cotisation est valide à partir de la date ou elle est payée jusqu'au 31 décembre de l'année N.  
Elle peut être acquittée dans le dernier trimestre de l'année N-1  
La cotisation « membre temporaire » ou « membre de passage » concernant les pilotes souhaitant voler occasionnellement sur les avions de notre association, elle couvre une période de trois mois à compter de la date ou elle est réglée.
- elle n'est pas renouvelable dans une même année.

### 1.4.4 Contribution « Casse »

Une contribution spéciale destinée à la constitution d'un fonds de prévention des accidents peut être demandée aux membres statutaires de l'aéro-club de la Corse. Son montant est fixé par le conseil d'administration.

## **1.5 OBLIGATIONS GENERALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES**

### **1.5.0 Généralités**

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.

L'association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices responsabilité civile et 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.

### **1.5.1 Détérioration et/ou perte de matériel**

Les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié pourront être tenus à la réparation du préjudice de ce fait après étude du cas et délibération du conseil d'administration.

Il en est de même en cas de perte ou de détérioration d'équipements liés à l'exploitation de l'aéronef.

Par exception au précédant 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,
- Dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissage ou l'amerrissage, depuis ou vers un terrain ou 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 (panne moteur par exemple)
- Dommage subi lorsque le pilote commandant de bord n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord, ou qu'il n'est pas en règle avec les dispositions réglementaires, notamment d'expérience récente, ou autres conditions d'expérience exigées par le présent règlement intérieur.
- 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 stupéfiants, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.
- Dommage subi par l'aéronef alors que le pilote n'a pas respecté le règlement intérieur, notamment en ses parties traitant des opérations, de la sécurité et de la conduite du vol.
- Dommage subi alors que le pilote s'est vu signifié une interdiction de vol par un membre du conseil d'administration, ou que le cas d'interdiction de vol ait été porté à sa connaissance soit par le règlement intérieur soit par une information spécifique.

Les pilotes sont tenus d'établir un compte-rendu manuscrit concernant la perte ou la détérioration du matériel dont ils ont eu la responsabilité.

## **1.6 ACCES ET UTILISATION DES LOCAUX ET DU HANGAR**

### **1.6.1 Accès et utilisation des locaux**

Les locaux sont situés en zone réservée et comprennent :

Au rez de chaussée : La salle de préparation des vols, le bureau du chef pilote, le bureau du mécanicien, l'atelier, son annexe technique et des toilettes., les systèmes de gestion des accès en zone réservée et les systèmes informatiques de gestion du club.

A l'étage : le club-house, la salle d'instruction et de briefing.

La salle de préparation des vols et les toilettes du rez de chaussée sont accessibles à tous les membres de l'aéro-club de la Corse.

Les autres salles sont accessibles aux membres du conseil d'administration, et aux personnes y exerçant leur activité (mécanique en particulier).

A l'étage, le club-house est accessible à tous les membres de l'aéro-club de la Corse.

L'accès de la salle d'instruction et de briefing est réservé exclusivement aux élèves-pilotes de l'aéro-club de la Corse accompagnés de leur instructeur, ainsi qu'aux instructeurs et examinateurs de l'aéro-club de la Corse.

### **1.6.2 Accès et utilisation du hangar**

Le hangar de l'aéro-club de la Corse est réservé au stationnement des aéronefs dont il est propriétaire.

Par convention écrite, et si les conditions techniques le permettent, d'autres aéronefs peuvent y être hébergés (stationnés) pour une durée fixée dans la convention.

Sont hébergés (stationnés) en priorité les aéronefs dont l'utilisation concoure à l'objet associatif, c'est-à-dire la formation de pilotes et/ou de qualifications de classe ou de type telles que définies dans le manuel d'exploitation de l'ATO.

Les aéronefs hébergés (stationnés) devront s'acquitter d'une partie des charges de location et des charges de fonctionnement (Eau, énergie, assurances...). La quote-part est calculée au prorata des aéronefs hébergés.

La convention peut être résiliée à tout moment par l'Aéro-club de la Corse avec un préavis d'un mois. Les propriétaires des aéronefs hébergés devront fournir la preuve de la souscription d'une assurance couvrant les éventuels dommages que pourrait créer leur aéronef (notamment par incendie.).

Les propriétaires de ces aéronefs devront prendre soin à ne pas créer de nuisances susceptibles de gêner la circulation et le stationnement des aéronefs appartenant à l'aéro-club.

(par exemple, opérations de maintenance lourde mobilisant un espace trop important).

### **1.6.3 Stationnement d'appareils sur le parking réservé à l'aéro-club.**

L'autorisation de stationnement d'aéronefs n'appartenant pas à l'aéro-club est à la discrétion de l'aéro-club de la Corse.

### **1.6.4 Avitaillement en carburant dans le hangar ou sur le parking de l'aéro-club**

L'avitaillement en carburant dans le hangar et sur le parking de l'aéro-club sont interdits.

## **2. Encadrement, personnel, pouvoir disciplinaire**

### **2.1 Fonctions (DR/CCM) et Pouvoir disciplinaire du président.**

Président : Laurent APPIETTO

Le Président est le responsable de l'association et le Dirigeant responsable de l'ATO  
Il est également chargé de la conformité règlementaire

Le président fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail, Le personnel est recruté et peut être révoqué ou licencié, selon les lois en vigueur, par le président.

Le président dispose du pouvoir disciplinaire reconnu par la loi et notamment par l'arrêté de la Cour de cassation rendu le 3 mai 2006 qui stipule :

« Les dispositions du code civil, et à défaut du code du commerce, régissant les sociétés présentent une vocation subsidiaire d'application aux associations. Ainsi, dans les silences des textes et des statuts relatifs au fonctionnement d'une association, il entre dans les attributions de son président de prendre, au nom et dans l'intérêt de celle-ci, à titre conservatoire et dans l'attente de la décision du conseil d'administration ou de l'assemblée générale, les mesures urgentes que requièrent les circonstances »

### **2.2 Responsable Pédagogique**

Personne affectée : Laurent Giamarchi

Le responsable pédagogique (au moins titulaire d'une qualification de FI-FE) assure la coordination de l'instruction et l'interface avec la maintenance. Il fixe, en collaboration avec les autres instructeurs, les consignes techniques et procédures d'utilisation des aéronefs.

Il est chargé de préparer les évolutions règlementaires en développant les outils nécessaires à ces évolutions.

### **2.3 Responsable de la sécurité et du SGS**

Personne affectée : Jean-Louis DIVE

Il est chargé de mettre en œuvre la politique de sécurité de l'ATO (Voir le manuel d'organisation)

## 2.4 INSTRUCTEURS et EXAMINATEURS

Selon les privilèges réglementaires qu'ils détiennent, Ils ont en charge la formation des élèves, l'entraînement des pilotes et la conduite des épreuves de maintien des compétences (réglementaires ou imposées par le conseil d'administration) ;

Ils rendent compte au président ou à son représentant ainsi qu'au chef pilote de toute anomalie ou incident survenant pendant l'activité aérienne.

Ils sont fondés avec l'accord du chef pilote, à titre préventif dans le cadre de la sécurité des vols, 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.

Les instructeurs et examinateurs bénéficient de quatre heures de vol par an sur le compte de l'Aéroclub de la Corse pour leur entraînement.

## 2.5 MECANICIEN / GESTIONNAIRE DE NAVIGABILITE.

Affectataires : Entretien EURL LUNEL ; Navigabilité Société SEGA

Le mécanicien agréé ou le prestataire de services agréé est chargé de l'entretien des aéronefs, et le cas échéant sous réserve de la détention des agréments réglementaires par lui-même et l'aéro-club, de la navigabilité des aéronefs.

Il décide sur le plan technique et administratif de la disponibilité des aéronefs ainsi que de toutes mesures ou restrictions d'utilisation qu'il juge nécessaires. Il rend compte au président, au vice-président ou au secrétaire général.

La gestion de la navigabilité est assurée par un organisme qualifié, reconnu par l'EASA

## 2.6 SECRETARIAT ADMINISTRATIF

Personne affectée : Thomas GUILLO

Le secrétariat a en charge l'accueil des personnes, l'interface avec les membres et les instructeurs et participe aux tâches administratives quotidiennes de l'aéro-club, selon les instructions et consignes fixées par le Président, le Vice-président ou le secrétaire général.

Il est chargé de l'archivage des données :

- Manuels de structure (Man.org, Manex, SGS, manuels de formation) ;
- Comptes-rendus des réunions du CA et de la Commission de sécurité ; réunion des FI
- Des documents de conformité réglementaire ;
- Des dossiers des personnels, des pilotes et des stagiaires ;
- Des dossiers de renouvellement des qualifications des pilotes ;
- De tous autres documents administratifs.

Pour cela, il dispose de la base de données Aérogestion, et des ordinateurs de l'aéro-club.

Une partie de ces documents sont imprimés pour l'information des membres.

La durée de l'archivage est de 5 ans

### 3 PERSONNEL NAVIGANT

#### 3.0 FORMATION THEORIQUE PPL/LAPL DES ELEVES PILOTES

La formation théorique des élèves pilotes est assurée par e-Learning  
L'aéro-club de la Corse a choisi le site [www.aerogligli.fr](http://www.aerogligli.fr).

Les élèves sont priés de s'abonner à ces cours et de les suivre avec assiduité.

La présentation aux examens officiels de la DGAC sera conditionnée par l'accomplissement complet du cursus d'e-Learning avec le taux de réussite requis pour l'examen officiel.

#### 3.1 ENTRAINEMENT DES PILOTES

##### 3.1.1 Généralités

Avant de pouvoir voler en qualité de Commandant de bord, les pilotes doivent s'assurer qu'ils remplissent les 5 conditions décrites ci-après :

- 1) Détenir une qualification de classe SEP(T) en état de Validité; de plus leur licence ne doit pas être obsolète (date DGAC de validité de la licence (5 ans) inscrite celle-ci);
- 2) Être en condition d'expérience récente;
- 3) Avoir effectué leur vol de maintien des compétences;
- 4) Être familiarisés avec un des modèles d'avions utilisés à l'aéro-club (PA38, C172, C172 G1000, PA28).  
(La licence et le carnet de vol du pilote feront foi de l'accomplissement de ces 4 conditions.)
- 5) Détenir un certificat médical d'aptitude physique et mentale en état de validité.

##### 3.1.2 Condition d'expérience récente (pour un vol avec ou sans emport de passagers)

Un pilote ne peut exercer la fonction de commandant de bord ou de copilote sur un aérodyne transportant ou non des passagers s'il n'a effectué, dans les trois mois qui précèdent, au moins trois décollages et trois atterrissages sur un aérodyne de même classe ou type ou sur un entraîneur synthétique de vol qualifié à cet effet.

Cette condition n'est pas applicable aux instructeurs qui ont effectués ces décollages et atterrissages en instruction.

Cas des pilotes ayant effectué des vols dans les 3 mois qui précèdent hors de l'aéro-club de la Corse.

a) Si ces pilotes n'ont jamais été membres (permanents ou temporaires) de l'aéro-club de la Corse; ils devront effectuer un vol de maintien des compétences ou un vol d'entraînement sur le type d'aéronef sur lequel ils désirent voler avec un instructeur ou un examinateur.

b) Si ces pilotes ont déjà été membres - ou bien sont membres temporaires - de l'aéro-club de la Corse, ils devront produire un extrait de leur carnet de vol.

Le chef pilote ou un instructeur vérifiera la compatibilité de cette expérience avec l'exploitation de nos types et variantes d'aéronefs.

Si besoin est, un réentraînement ou un vol de maintien des compétences sera exigé avant qu'ils ne puissent utiliser un aéronef de l'aéro-club.



### 3.1.3 Familiarisation avec les avions exploités par l'aéroclub de la Corse

(PA38, C172, C172 G1000, PA28)

Les pilotes n'ayant aucune expérience sur un de ces modèles ou n'ayant pas volé sur un modèle depuis plus de six mois devront effectuer une formation ou un réentrainement sur ce modèle avec un instructeur ou un examinateur.

NB : La familiarisation sur PA28 donne la familiarisation sur PA38 si le pilote a eu une expérience antérieure sur PA38.

### 3.1.4 Vol de maintien des compétences

Un pilote ne peut rester plus de 12 mois consécutifs sans effectuer un vol de maintien des compétences. Sont également considérés comme vols de maintien de compétences : le test PPL, les vols effectués avec un FI ou un FE dans le cadre de la prorogation ou du renouvellement d'une qualification SEP ou MEP, les vols de délivrance, de renouvellement ou de prorogation d'une qualification d'instructeur. Ce vol peut être effectué avec un FI ou un FE extérieur au club.

**Les instructeurs et examinateurs sont dispensés du vol de maintien des compétences.**

### 3.1.5 Procédure de renouvellement des qualifications

(Références règlement AIRCREW – Part FCL 740 et 740b)

Les procédures de renouvellement des qualifications expirées SE.SP(A) et ME.SP(A) et/ou de formation aux différences en ce qui concerne la qualification ME.SE(A) DA42/G1000 sont décrites dans le manuel d'exploitation de l'ATO.

Globalement :

- A- Si une qualification de classe ou de type est expirée, sa revalidation sera prononcée après la réussite d'un contrôle en vol conduit par un examinateur (FE).

Avant ce vol, il sera procédé à une évaluation du candidat.

Cette évaluation – fonction de l'expérience totale et récente du pilote – conduira à déterminer si :

Une évaluation et/ou un complément de formation théorique sont nécessaires ;

Une évaluation en vol et un complément de formation pratique sont nécessaires.

Le responsable pédagogique attestera du niveau de réentrainement nécessaire le cas échéant.

Dans tous les cas (réentrainement pratique et/ou théorique nécessaire ou pas) un contrôle d'aptitude final sera conduit par un examinateur.

- B- La formation aux différences DA42/G1000 pour un pilote ayant une qualification ME.SP(A) valide sur un autre type consiste en une formation au sol et en vol décrite dans le document idoine du manuel d'exploitation.

### 3.1.6 Condition physique et aptitude médicale

L'inscription à l'aéro-club de la Corse en qualité de pilote ou d'élève pilote nécessite la justification de la détention d'un certificat médical d'aptitude physique et mentale (C.M.A.P.M), en état de validité, délivré par un médecin agréé à cet effet.

Nul ne peut entreprendre un vol en qualité de Commandant de Bord - ou d'élève pilote en double commande - s'il ne détient un C.M.A.P.M en état de validité.

Tout pilote ou élève pilote embarqué à bord d'un aéronef exploité par l'Aéro-club de la Corse et ne disposant plus de C.M.A.P.M ne peut se prévaloir que du statut de passager.

### 3.1.7 Alcoolémie

**Pour tout vol entrepris- en qualité de Commandant de Bord - sur un aéronef exploité par l'Aéro-club de la Corse, le taux d'alcoolémie doit être égal à zéro.**

## 3.2. RESERVATIONS D'AÉRONEFS

### 3.2.0 Généralités

La réservation d'un aéronef est obligatoire avant d'effectuer un vol.

La réservation se fait sur le planning sur le système de réservation par Internet de l'aéro-club.

**La réservation pour le compte d'un tiers est interdite (Sauf pour les instructeurs vis-à-vis de leurs élèves)**

Si un pilote (hors FI-FE) réserve pour le compte d'un tiers, le vol lui sera facturé.

En cas de récidive, il sera traduit devant le conseil de discipline

Pour pouvoir réserver un aéronef, l'ensemble des conditions suivantes doivent être réunies :

(Ces données sont stockées dans la base de données)

- 1°) Détenir une qualification SEP en état de validité; (Sauf si renouvellement avec un FE);
- 2°) Détenir un certificat médical d'aptitude en état de validité;
- 3°) Avoir effectué un vol de contrôle des compétences datant de moins d'un an;
- 4°) Avoir l'expérience récente sur l'avion que l'on veut réserver (RI 3.1) (Sauf si vol avec FI-FE);
- 5°) S'être acquitté sa cotisation de l'année en cours à l'aéro-club;
- 6°) S'être acquitté de sa cotisation fédérale pour l'année en cours;
- 7°) Avoir un compte créditeur.

Il appartient au pilote de se renseigner sur l'état technique de l'aéronef.

Le planning peut être modifié sans préavis par un instructeur ou un membre du conseil d'administration pour cause météo ou de sécurité technique.

La liste de réservation constitue un ordre de départ qui ne peut être modifié en cas de besoin que par un instructeur ou après entente entre les pilotes. Ceci concerne la chronologie des vols ainsi que le type d'appareil choisi.

### 3.2.1 Réservation d'aéronef pour une période longue ( > 8 H)

La réservation d'un aéronef l'immobilisant pour une période > 8 H doit recevoir l'accord d'un membre du conseil d'administration, afin de ne pas grever l'activité potentielle du club.

### 3.2.2 Période du 15 juin au 30 septembre

Du 15 juin au 30 septembre, un pilote peut réserver un avion pour une période maximale de 48 heures à condition qu'il effectue un minimum de 4 heures de vol par jour de réservation .

Si ce minimum n'est pas atteint, le différentiel des heures de vol lui sera facturé à 75% du tarif plein.

### 3.2.3 Période du 1 octobre au 14 juin

sauf en cas de forte activité prévue, un pilote peut réserver un avion pour une période maximale n'excédant pas 5 jours à condition qu'il effectue un minimum de 2 heures de vol par jour de réservation .

Si ce minimum n'est pas atteint, le différentiel des heures de vol lui sera facturé à 75% du tarif plein.

### **3.3 Enregistrement des vols au retour**

Au retour du vol, les pilotes sont tenus de saisir et d'enregistrer immédiatement leur vol dans la base de données.

Ceci permet la mise à jour en temps réel du compte du pilote, de son carnet de vol et du carnet de route de l'aéronef. En cas de difficultés imprévues, contacter l'administrateur du site.

### **3.4 Annulation des réservations.**

Le cas échéant, les réservations doivent être annulées, sauf cas de force majeure, 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 (pour l'aéronef et éventuellement pour l'instructeur).

Pour les réservations non honorées et non annulées avant le vol, ce forfait sera double,

Le forfait de base est égal au prix de la durée de réservation de l'aéronef.

(Exemple : réservation pour deux heures de vol : forfait = prix de deux heures de vol sur l'avion réservé. (Au tarif double commande si la réservation incluait un instructeur)

### **3.5 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 dite, il est demandé au pilote de prévenir aussitôt l'aéroclub.

Les élèves pilotes lâchés en solo supervisé qui ne peuvent rejoindre leur terrain de départ doivent avertir leur instructeur (ou un membre de la direction de l'ATO) qui prendra les dispositions nécessaires pour les ramener ou, le cas échéant, déclencher un plan d'urgence.

### **3.6 Immobilisation pour panne sur terrain extérieur**

Le pilote est tenu d'en informer aussitôt un membre du conseil d'administration afin que les dispositions pour un dépannage soient prises au plus tôt.

### **3.7 Immobilisation d'un aéronef pour d'autres raisons**

Le pilote est tenu d'en informer aussitôt un membre du conseil d'administration.

Si l'immobilisation est consécutive à la décision d'une Autorité légale pour quelque raison que ce soit, le pilote devra rendre compte. Le conseil d'administration réservera les suites à donner.

## 4. OPERATIONS AERIENNES ET SECURITE DES VOLS

### 4.0 PREAMBULE

Avant de confier un aéronef à un pilote, tout membre du conseil d'administration ou tout instructeur de l'association peut être amené à lui demander de présenter son carnet de vol, sa licence de pilote, sa licence fédérale et son certificat médical d'aptitude physique et mentale.

Tout pilote estimant que son état physique ou psychologique ne lui permet pas d'entreprendre un vol en toute sécurité doit s'abstenir de voler. Tout membre du conseil d'administration ou tout instructeur peut interdire un vol à un pilote s'il juge que celui-ci n'est pas en état physique ou psychologique de conduire un vol en toute sécurité.

Tout membre du conseil d'administration et tout instructeur peut signifier une interdiction de vol à tout pilote qui ne serait pas en règle en regard des statuts ou du règlement intérieur de l'association. Il est strictement interdit de fumer à bord des aéronefs, sur les parkings et en tous lieux où cette interdiction est notifiée.

Tout pilote est tenu de conduire l'aéronef conformément aux prescriptions des textes réglementaires de l'aviation civile en vigueur et aux dispositions du présent règlement intérieur.

**Tout pilote est censé connaître les dispositions du Manuel de Gestion de la Sécurité (SGS) de l'ATO Aéro-club de la Corse et du manuel d'exploitation. Ces manuels sont consultables sur simple demande.**

### 4.1 PREPARATION DU VOL

Tout pilote doit préalablement au vol :

Réserver son vol sur le système de réservation électronique;

S'inscrire sur la planche de vol avant d'embarquer et remplir toutes les cases prévues avant le vol.

Prendre connaissance des conditions météorologiques les plus récentes pour le parcours envisagé, Effectuer un devis de masse et centrage, s'assurer du centrage correct de l'aéronef, s'assurer que la masse maximale autorisée ne sera pas dépassée ni au décollage, ni à l'atterrissage,

Effectuer un bilan carburant et s'assurer de l'emport de la quantité suffisante et réglementaire de carburant et de lubrifiant nécessaires pour le vol envisagé.

Prendre connaissance de tous les Notam's, AIP et Sup AIP nécessaires à l'exécution du vol.

S'assurer de disposer à bord des documents réglementairement exigés pour le vol projeté.

S'assurer de l'aptitude au vol de l'aéronef (examen du CEN, du carnet de route (annotations du précédent pilote), vérification du potentiel résiduel de vol, vérification de la présence des équipements réglementaires requis pour le vol projeté)

S'assurer de la conformité de l'aéronef vis-à-vis des exigences réglementaires en matière d'équipements (sécurité, radionavigation, radiocommunications, etc.)

S'assurer de la présence des équipements de sécurité requis pour le vol (notamment gilets de sauvetage avec lampes, trousse de secours) ;

S'assurer que le nombre de passagers embarqués (notamment les enfants) est conforme aux exigences réglementaires.

Prendre connaissance des consignes particulières affichées dans les locaux du club et émarger le registre de départ en vol à cet effet.

Prendre connaissance du CRM (Compte rendu Matériel) de l'avion.

*Ces mesures ne se substituent en rien aux responsabilités du commandant de bord vis à vis des réglementations nationale et internationale en vigueur.*

#### **4.1.1 AVITAILLEMENT**

Les opérations d'avitaillement en carburant seront conduites avec prudence, la mise à la masse de l'avion est obligatoire. Dans la mesure du possible une tierce personne doit se tenir près des moyens d'extinction d'incendie afin d'intervenir le cas échéant.

Tout membre ignorant l'usage des extincteurs d'incendie doit s'en faire expliquer le fonctionnement par un membre qui en est familier.

#### **4.1.2 Manœuvres et sécurité au sol**

Le commandant de bord doit s'assurer que la mise en route des moteurs et le roulage de l'appareil peut s'effectuer sans risque pour les personnes et les biens. La vitesse de roulage de l'avion sur les aires de manœuvre et de mouvement doit être limitée à un maximum de 10 Km/h.

Le démarrage à la main du moteur est interdit (brassage d'hélice avec magnétos activées.)  
Il est interdit de rentrer un avion dans le hangar moteur tournant.

La circulation des personnes sur l'aire de trafic doit se faire avec la plus grande prudence.  
Les parents doivent notamment veiller à ce que les jeunes enfants ne jouent pas près des avions et qu'ils soient toujours accompagnés dans ces espaces,

Aucun véhicule privé ne pourra stationner ni circuler sur les aires de mouvement sans autorisation expresse, de l'Autorité compétente et d'un membre du conseil d'administration de l'aéro-club.  
Aucun véhicule ne pourra être garé dans le hangar des avions.

## 4.2 CONDUITE DU VOL

### 4.2.1 Généralités

Tout vol de transport public de passagers tel que défini dans le code de l'aviation civile est strictement interdit. Tout vol doit être conduit avec prudence et avec un souci constant de la sécurité et dans le strict respect des règlements de l'aviation civile applicables qu'aucun pilote n'est censé ignorer. L'avion doit être piloté dans son domaine de vol certifié et conformément au manuel de vol. Les règles de hauteurs minimales de survol doivent être strictement respectées.

Dans toute la mesure du possible le survol des agglomérations doit être évité afin de minimiser les nuisances sonores. Toute manœuvre à caractère acrobatique ou de voltige est interdite (chandelles, huit paresseux, etc.). Les démonstrations de décrochage avec un passager à bord sont interdites.

### 4.2.2 Information des passagers

Le commandant de bord est tenu de s'assurer que les passagers :

- Soient informés de l'usage des ceintures de sécurité et des harnais, du mécanisme d'ouverture et de fermeture des portes, de l'utilisation des gilets de sauvetage, de la mise en œuvre des canots de sauvetage en cas de survol maritime et de l'usage des extincteurs d'incendie de bord ;
- Soient correctement sanglés pendant toute la durée du vol.
- Soient informés de l'interdiction de fumer à bord.

De façon plus générale, il appartient au commandant de bord de veiller à la sécurité et du confort de ses passagers.

En cas d'urgence il devra leur communiquer les consignes nécessaires pour y faire face au mieux.

### 4.2.3 Gestion du Carburant en vol et à l'arrivée

Tout pilote est tenu - sauf cas de force majeure - de se poser avec au moins une heure de carburant (au régime de croisière) dans les réservoirs.

Tout pilote devrait par courtoisie envers le pilote suivant , laisser après un vol l'avion avec au minimum un demi plein et au maximum un plein collerette.<sup>25</sup>

Les règles d'emport du carburant son règlementées par la NCO.OP.125 SERA.2010.b

### 4.2.4 Dispositions diverses – Utilisation du CRM

Pour tout voyage, il est demandé au pilote

D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais si nécessaire sur le ou les terrains de destination ou d'escale. 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.

Il est demandé instamment aux pilotes de renseigner le Compte Rendu Matériel (CRM) s'ils détectent une anomalie de fonctionnement d'un système quelconque de l'avion. (En vol ou au sol)

## 4.2.5 Incidents – Accidents

### 4.2.5.1 Définitions (Directive 94/56/CE du 21-11-94)

**Accident** : événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve dans l'aéronef, ou en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou directement exposée au souffle des réacteurs ;

L'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altère ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devrait nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

**Incident** : Un événement, autre qu'un accident lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

**Incident grave** : Un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

### 4.2.5.2 Actions en cas d'accident matériel

Dans toute la mesure du possible, en fonction des circonstances, le commandant de bord devra demander des secours, s'attacher à porter assistance aux passagers, et faire le nécessaire pour que l'accès à l'aéronef accidenté soit limité aux personnels de secours et à ceux chargés de l'enquête.

Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport des circonstances de l'accident dans les meilleurs délais et de le transmettre aux autorités aéronautiques et au conseil d'administration de l'aéro-club. La nature des dommages subis par l'aéronef doit être reportée sur le carnet de route.

**Une liste des numéros de téléphone d'urgence utiles est intégrée dans chaque carnet de route.**

### 4.2.6 Actions en cas d'incident

Tout dysfonctionnement d'un système à bord doit être reporté sur le carnet de route par le commandant de bord et sur le CRM (Compte Rendu Matériel) destiné au mécanicien

Le dysfonctionnement d'un système non requis réglementairement pour le type de vol (VFR jour, VFR nuit ou IFR) doit être signalé sur le CRM uniquement, ceci afin d'éviter de bloquer l'avion inutilement et de prévenir le pilote suivant.

Tout incident ou incident grave ayant pu compromettre la sécurité du vol sans toutefois mettre en évidence un dysfonctionnement ou arrêt de fonctionnement d'un système à bord doit faire l'objet d'un rapport à l'aide du Recueil d'Évènement Confidentiel (REC)

Ce REC, anonyme, est destiné à faire progresser la sécurité des vols, grâce à l'analyse des divers facteurs humains, techniques et environnementaux ayant favorisé ou déterminé l'occurrence de l'incident. (*Exemples* : Atterrissage dur, Atterrissage avec une quantité de carburant restant très limitée, implication dans un conflit de contrôle aérien, atterrissage involontaire après la nuit aéronautique.)

Il est possible – et conseillé- de renseigner également le compte-rendu fédéral de retour d'expérience (REX) anonyme sur le site de la Fédération Française Aéronautique : [www.ffa-aero.fr](http://www.ffa-aero.fr)  
Cliquez sur l'onglet **REX** sur la gauche de l'écran, ensuite cliquez le bouton: **SAISIR UN REX** et laissez-vous guider par le programme.



### **4.2.7 Infractions**

Tout commandant de bord qui aura fait l'objet d'une infraction relevée par les autorités de la navigation aérienne ou d'une quelconque autorité judiciaire (Gendarmerie des transports aériens notamment) sera traduit devant le conseil de discipline.

Tout pilote ayant conduit un vol en violation d'un règlement de l'aviation civile ou du règlement intérieur sera traduit devant le conseil de discipline.

## 4.3 Paiement des vols

### 4.3.1 Régime général

Tout vol effectué doit être immédiatement payé par :

Le pilote commandant de bord, l'élève pilote, ou le pilote supervisé dans les cas de contrôles en vol ;

Le ou les passagers uniquement dans le cas d'un vol de découverte effectué dans le cadre réglementaire en vigueur (Voir Arrêté du 18 août 2016 ) ;

La personne agissant en qualité de pilote dans le cas d'un vol d'initiation conduit par un instructeur ou un examinateur.

Un délégataire de paiement peut être accepté dans le cas de stages d'initiation au pilotage organisés par un tiers

### 4.3.2 Pilotes attributaires d'une allocation de vol

(Régime conventionnés (DGAC / METEO France / SAARA militaire))

Ces pilotes sont soumis au régime général.

Cependant, sur décision du conseil d'administration, le compte de ces pilotes dont la liste est fournie par l'organisme payeur; peut être crédité en début d'exercice du montant de l'allocation qui leur a été attribuée. En fin d'exercice, leur compte sera débité de la fraction non utilisée de l'allocation.

Pour bénéficier de ce mécanisme, les pilotes conventionnés doivent avoir réglé leur cotisation annuelle et leur assurance fédérale.

*(Le paiement de la cotisation annuelle et de l'assurance fédérale sur l'allocation attribuée n'est pas possible)*

Ces pilotes doivent renseigner et signer les fiches de vol spécifiques immédiatement après leur vol. Leur relevé de vol ainsi que la facture récapitulative renseignée par l'aéro-club seront transmis au moins trimestriellement à l'organisme payeur.

Le crédit attribué est nominatif, tout pilote conventionné effectuant un vol, doit être le réservataire de l'aéronef. Ce vol sera imputé sur son compte. Toute autre pratique est interdite.

Si des manquements sont constatés, la convention pourra être résiliée par le conseil d'administration de l'aéro-club.

### 4.3.3 Règlement des vols en double commande avec instructeur

- A- Si l'instructeur est un bénévole ou un salarié de l'association, l'élève règle l'intégralité du vol à l'aéro-club. (Coque nue + supplément Double commande)
- B- Si l'instructeur est un prestataire de services, l'élève règle la location coque nue à l'aéro-club et le supplément « Double Commande » directement à l'instructeur.

#### 4.3.4 Dispositions diverses

Les transferts financiers de compte à compte des pilotes sont interdits, sauf accord d'un membre du bureau directeur de l'association.

Tout pilote peut exiger un reçu de règlement de son vol.

Un pilote privé peut partager les dépenses de fonctionnement d'un vol avec ses passagers (Arrêté du 31/07/1981. Art 4.2.2)

#### 4.3.5 Remboursement de frais de carburant. (Avitaillement sur terrain extérieur)

Un pilote peut être amené à avitailler sur un terrain extérieur.

Il peut payer la facture sur ses propres deniers ou en utilisant la carte AIR-BP si elle est utilisable ; dans ce cas l'aéro-club se verra adresser la facture de carburant.

Deux cas se présentent :

1°) Prix du litre de carburant sur terrain extérieur (PCE) inférieur ou égal au prix pratiqué ce jour à Ajaccio (PCA).

2°) Prix du litre de carburant sur terrain extérieur (PCE) supérieur au PCA

Le tableau suivant illustre le mécanisme de remboursement du pilote ou du débit de son compte le cas échéant.

Mode de paiement carburant Cas rencontré	Paiement sur deniers du pilote	Paiement à l'aide de la carte AIR-BP
PCE ≤ PCA	L'aéro-club Rembourse le pilote au tarif PCA (*)	Néant  (L'heure de vol est facturée normalement au prix affiché)
PCE > PCA	L'aéro-club Rembourse le pilote au tarif PCA (*)  (le pilote assume la différence de prix)	Le compte du pilote sera débité du montant de la surfacturation en carburant. Débit = (PCE-PCA) x quantité (l)  (Le pilote assume la différence de prix)

(\*) Le pilote devra impérativement fournir la facture qui lui aura été remise sous peine de non remboursement.

## 5 ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES

Le transport à titre onéreux de passagers, de fret ou de poste vers un aérodrome de destination différent de l'aérodrome de départ, à l'aide d'aéronefs appartenant ou loués par l'aéro-club est formellement interdit.

Les activités aériennes particulières praticables au sein de l'aéro-club de la Corse sont à l'exclusion de toute autre : Les baptêmes de l'air et les vols d'initiation.

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (baptêmes de l'air, vols d'initiation avec instructeur à bord), les pilotes nominativement désignés.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies. Ils s'engagent par ailleurs à faire connaître, le cas échéant, aux dirigeants de l'aéro-club, la perte des conditions d'exercice de ces activités aériennes particulières.

### 5.1 VOLS DE DECOUVERTE

Règlementés par L'arrêté interministériel daté du 18 août 2016.

Il s'agit de vols locaux, de 30 minutes de vol maximum du décollage à l'atterrissage (et non pas bloc-bloc »), de moins de 40 Km d'éloignement, départ et retour au même endroit sans escale.

- Seuls les organismes agréés par l'aviation civile, et notamment les aéroclubs affiliés à jour de leur compte-rendu annuel d'activité (déclaration AERAL) tenant à jour le document concernant la gestion de la sécurité propre à cette d'activité, peuvent réaliser des vols de découverte.

- L'Aéroclub ne peut pas faire de publicité ou démarchage à titre onéreux.

Ces vols ne doivent notamment pas faire l'objet d'aucune offre commerciale au moyen de coffret cadeaux (« box »). Toutefois, la simple information dans le club ou sur le site Internet du club est possible.

- Cette activité est-elle limitée à 8% du total des Heures de vol effectuées dans l'année civile (les vols de découverte effectués lors de manifestations aériennes ou de journées portes ouvertes n'étant pas inclus dans ce %).

- Les pilotes « vols de découvertes » doivent être autorisés par le conseil d'administration représenté par le Président en exercice :

- o Peuvent être pilotes privés, LAPL ou PPL totalisant plus de 200 HdV (CdB + DC) en avion après l'obtention de leur licence de pilote d'avion dont 25h dans les 12 mois précédent le vol. ( les pilotes titulaires d'une licence professionnelle CPL ou ATPL ne sont pas réglementairement tenus par cette expérience minimale)

- o Doivent avoir effectué 3 décollages et atterrissages dans les 90 jours sur le même type ou classe d'appareil (FCL.060 §b1)

- o ils doivent être détenteurs d'un certificat d'aptitude médicale en état de validité pour la licence considérée.

- Les vols de découverte en patrouille sont interdits.

### 5.2 VOLS D'INITIATION

**Vol conduit par un instructeur ou un examinateur** permettant à une personne intéressée par l'aviation de découvrir les différents aspects du vol. La durée du vol est de 30 minutes maximum du décollage à l'atterrissage (et non pas bloc-bloc »), de moins de 40 Km d'éloignement, départ et retour au même endroit sans escale.

### 5.3 CO-AVIONAGE

(Mise en relation d'un pilote privé et de passagers via un media de communication afin de partager les frais de transport aérien)

**Le Co-avionage est interdit au sein de l'aéro-club de la Corse**

### 5.4 Ballades aériennes hors cadre des vols de découverte

Les pilotes de l'Aéro-club de la Corse peuvent être amenés à transporter des passagers pour des vols circulaires. (Exemple participation aux vols organisés par l'ANEG).

(ANEG : Aéroclub National des Électriciens et Gaziers)

Les pilotes de l'aéro-club de la Corse doivent impérativement participer aux frais du vol.

Cette participation prend la forme du paiement par le pilote de sa participation à l'aéro-club.

Avant le vol, cet aspect doit clairement être expliqué aux passagers.

La réglementation ne fixe pas les modalités du partage.

Dans le cas des vols ANEG où le vol est réglé par cette association dans le cadre d'une convention, le pilote de l'Aéro-club de la Corse doit :

Être membre de l'ANEG.

Payer une participation forfaitaire aux frais de vol à l'aéro-club de la Corse.

Le montant de cette participation est aujourd'hui fixée à 20€ par heure de vol.

Ce montant correspond environ au quart des frais d'exploitation d'un quadriplace exploité par l'aéroclub.

### 5.5 Vols à frais partagés

En application du règlement UE 965/2012, les vols à frais partagés sont autorisés à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote.

- le pilote ne fasse aucun bénéfice dans cette opération, il répartit intégralement et de façon égale le prix du vol entre tous les occupants de l'appareil, y compris lui-même. - le pilote fasse son affaire de la collecte directe des remboursements de frais auprès des passagers, ceux-ci n'apparaissant pas dans la comptabilité du club. En effet, si les passagers étaient amenés à payer directement le club, l'opération serait considérée comme "vente à une personne non membre du club" et serait taxable aux impôts commerciaux.

## 6 CONSEIL D'INSTRUCTION.

Le conseil d'instruction est composé de l'ensemble des instructeurs salariés, bénévoles ou prestataires exerçant régulièrement dans l'association.

Des personnalités du monde aéronautique peuvent être invitées à y participer à titre consultatif.

Il est placé sous l'autorité du président de l'association, ou par délégation, sous l'autorité du membre du conseil d'administration ayant en charge l'école et la formation (Chef pilote).

Son objet est d'assurer l'harmonisation des méthodes de formation, de proposer des solutions visant à améliorer la qualité de l'enseignement et d'émettre des recommandations relatives à la sécurité des vols.

Il se réunit au moins une fois par an, ses débats et propositions font l'objet d'un compte qui est remis au conseil d'administration.

## 7 CONSEIL DE DISCIPLINE

**Le conseil d'administration peut siéger en conseil de discipline.**

A ce titre il est habilité à prendre toutes les mesures disciplinaires et conservatoires, notamment celles prévues par les statuts, que la situation impose.

Un président du conseil de discipline est désigné en cas d'absence du président ou du vice-président de l'association.

Le conseil de discipline se réunit lorsqu'il est informé de faits graves impliquant un membre de l'association, Ces faits peuvent être relatifs à la conduite et à la sécurité des vols, à la sûreté, ou constitués de violations ou d'infractions aux statuts, au présent règlement intérieur, aux règlements de l'Aviation civile ; ou relever d'un comportement ayant été de nature à porter préjudice à l'association, à son fonctionnement ou à sa réputation, ou à nuire à un de ses membres ou à autrui.

### 7.1 Procédure de convocation au conseil de discipline.

La convocation devant le conseil de discipline sera signifiée au membre au moins cinq jours avant la date prévue pour la comparution par un des moyens suivants :

Notification par deux représentants du conseil d'administration qui lui remettront une lettre de convocation en mains propres ; par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer à sa dernière adresse connue; ou par courrier électronique à l'adresse donnée lors de l'inscription.

La constatation de l'envoi de cette convocation ou de sa remise ou de sa notification suffit à la régularité de la procédure de convocation. La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

Indiquer la date, l'heure et le lieu de la comparution.

Comporter la mention des faits qui sont reprochés à rencontre du destinataire.

Le membre pourra présenter sa défense oralement ou par écrit.

Il peut se faire assister par une personne de son choix à l'exclusion d'un membre du conseil d'administration de l'Aéro-club

## **7.2 Tenue du conseil de discipline : procédure opérationnelle.**

Le conseil de discipline, expose les faits reprochés au membre convoqué et prend connaissance de ses explications verbales ou écrites si elles ont été fournies ou si le membre est présent ou représenté.

Le conseil de discipline statue ensuite à huis clos sur les suites à réserver à l'affaire. Les décisions sont prises à la majorité relative,

La voix du président du conseil de discipline comptant double en cas d'égalité,

Le membre sera informé de l'éventuelle sanction prise à son encontre par courrier recommandé avec accusé de réception.

Cependant la sanction est applicable sans délai, toute mesure conservatoire pouvant être décidée par le conseil.

### **Si le membre ne se présente pas ou n'est pas représenté devant le conseil, les décisions seront prises par défaut.**

Les sanctions prononcées par le conseil de discipline peuvent être les suivantes Avertissement écrit, Toute mesure conservatoire d'interdiction de vol, toute mesure d'entraînement ou de contrôle en vol,

toute autre mesure conservatoire que nécessitent les circonstances, La radiation de l'association (Exclusion).

Les décisions prises par le conseil de discipline sont sans appel.

## 8 ASSEMBLEES GENERALES

### 8.0 Généralités

**Organisation du vote de renouvellement du conseil d'administration.**

**Rappel de l'article 9 des statuts :**

*L'association est administrée par un conseil d'administration composé de cinq membres au moins et douze membres au plus, membres actifs depuis au moins douze mois.*

*Ne peuvent être élues au conseil d'administration que les personnes de nationalité française jouissant de leurs droits civiques ou les personnes majeures de dix-huit ans révolus de nationalité étrangère à condition qu'elles n'aient pas été condamnées à une peine qui, lorsqu'elle est prononcée contre un citoyen français, fait obstacle à son inscription sur les listes électorales. Ne sont pas éligibles les personnes membres du conseil d'administration (ou comité directeur) d'un autre aéro-club implanté en Corse.*

*Le conseil d'administration est élu au scrutin secret par l'assemblée générale pour une durée de deux ans. Les membres sortants du conseil d'administration sont rééligibles.*

*Le conseil d'administration à la faculté de pourvoir, en cas de vacance, au remplacement des membres ayant cessé leur activité, mais dans ce cas, la nomination sera provisoire et sera soumise à la ratification de la prochaine assemblée générale.*

*Ces membres ainsi désignés ne le seront que pour le temps d'exercice restant à accomplir par ceux qu'ils remplacent.*

***Les convocations aux assemblées générales ordinaires ou extraordinaires ainsi qu'aux réunions du conseil d'administration seront faites par courrier électronique.***

### 8.1 Électeurs

La qualité de membre électeur est défini par l'article 12 des statuts, dont la partie pertinente est reproduite ci-dessous :

Rappel des statuts ARTICLE 12 : ASSEMBLEE GENERALE

*L'assemblée générale à lieu une fois par an, au cours du premier trimestre de l'année civile.*

*Elle comprend les membres actifs majeurs ou les représentants légaux des membres actifs mineurs. Ces membres, représentés ou non, doivent :*

*Avoir au moins un an de présence dans l'association ;*

*Être à jour du paiement de leur cotisation, droit d'entrée et de leurs heures de vol ;*

*Être titulaires d'une licence fédérale en cours de validité.*

*Chaque membre actif ne peut représenter au plus que deux autres membres actifs.*

Les membres temporaires n'ont pas droit de vote.

Les membres souhaitant se mettre à jour pour avoir le statut d'électeurs doivent le faire avant le jour de la tenue de l'assemblée générale.



## 8.2 Mode de scrutin

C'est un scrutin majoritaire de liste à 1 tour à bulletins secrets.

Les candidatures individuelles ne sont pas acceptées.

La liste présentée doit réunir 5 noms au moins et 12 noms au plus.

## 8.3 Acte de candidature

Les listes de candidature au conseil d'administration doivent parvenir au Président de l'association, par courrier recommandé avec accusé de réception, trois semaines au moins avant la date de tenue de l'assemblée générale ; la date de l'accusé de réception faisant foi.

## 8.4 Vote

Le vote a lieu à bulletins secrets

Un bulletin est constitué d'une page listant les candidats.

Le vote blanc (tous les candidats d'une liste rayés) ou les bulletins annotés, modifiés ou identifiables ne sont pas pris en compte pour le décompte des voix.

Le vote est surveillé par les membres du conseil d'administration.

Deux scrutateurs, membres de l'association ayant la qualité d'électeur peuvent assister et surveiller les opérations de vote.

## 8.5 Décompte des voix - Détermination de la liste élue

La liste ayant réuni la majorité simple (La moitié des suffrages exprimés + 1, les absentions n'étant pas prises en compte) est déclarée élue.

Lecture est faite des résultats.

Règlement intérieur établi par le conseil d'administration de l'association le 5 février 2003.

Modifié et adopté par le conseil d'administration le 22 Décembre 2021.

**Le Président**  
**Laurent APPIETTO**

**Le secrétaire Général**  
**Bernard LECOMTE**