

Chavenay Aéro Paris Ouest ULM CAP Ouest ULM

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Affiliation FFPLUM

Siège social : 58 rue de Courcelles
75008 Paris

Exploitation : Hangar CARON AVIATION
Aérodrome de Chavenay Villepreux (LFPX)
78450 Chavenay



Règlement intérieur

Version approuvée par le Bureau le 10 novembre 2020

Le Président

Le Secrétaire Général



I. GÉNÉRALITÉS	3
Article 1 ^{er} : Champ d'application	3
Article 2 : Bénévolat et esprit associatif	3
Article 3 : Inscription	4
Article 4 : Composition de la flotte.....	4
Article 5 : Véhicules	4
Article 6 : Locaux	4
Article 7 : Informatique	5
II. INTERLOCUTEURS.....	5
Article 8 : Le Bureau	5
Article 9 : Le Chef Pilote	5
Article 10 : Les Instructeurs.....	6
Article 11 : Le Responsable technique	6
III. OBLIGATIONS DES MEMBRES.....	7
Article 12 : Politique de culture juste	7
Article 13 : Discipline	7
Article 14 : Responsabilité et assurance.....	8
IV. UTILISATION DES APPAREILS.....	10
Article 15 : Généralités	10
Article 16 : Réservation et saisie des vols.....	10
Article 17 : Conditions, limitations et restrictions de pilotage.....	11
Article 18 : Avant le vol.....	12
Article 19 : Pendant le vol	12
Article 20 : Après le vol.....	12
Article 21 : Avitaillement.....	13
Article 22 : Baptêmes de l'air	13
V. FINANCIER	14
Article 23 : Règlement des cotisations	14
Article 24 : Règlement des heures de vols	14
Article 25 : Chèque de caution	14
VI. DIVERS.....	15
Article 26 : Recours.....	15
Article 27 : Modifications du Règlement intérieur.....	15



I. GÉNÉRALITÉS

Article 1^{er} : Champ d'application

Le présent règlement intérieur a été établi par le Bureau dans le cadre des dispositions de l'article 16 des statuts de l'association.

L'adhésion à l'association est annuelle. Cette adhésion devient effective quand la fiche d'adhésion est renseignée et signée par le demandeur, et la cotisation payée.

Chaque membre doit prendre connaissance des statuts et du présent règlement qui sont consultables à tout moment dans le local de l'association et sur son site internet <https://www.capouestulm.com>.

L'adhésion à l'association emporte acceptation des statuts, du présent règlement intérieur ainsi que des autres documents qui pourront le compléter ultérieurement, et l'obligation de s'y conformer. L'ensemble de ces documents est donc opposable aux membres de l'association.

Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit.

L'association a pour but de mettre à la disposition de ses membres des aéronefs moyennant une participation aux frais de fonctionnement et d'utilisation des appareils.

Article 2 : Bénévolat et esprit associatif

L'association **Chavenay Aéro Paris Ouest ULM - CAP Ouest ULM** unit des membres de bonne volonté, autour de la passion de l'air. Elle est dirigée par des bénévoles.

Le travail bénévole étant indispensable au bon fonctionnement de l'association, il est vivement encouragé selon les possibilités et les capacités de chaque membre.

Chacun des membres fait partie de l'association et ne peut se considérer ou se comporter en client. Tous les membres doivent s'attacher à 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, et de participer aux opérations courantes de propreté et de rangement.

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, le nettoyage et la rentrée des aéronefs et matériels liés aux activités.

Tous les apports physiques et intellectuels des membres resteront la propriété de l'association, même après le départ de leur auteur.



Article 3 : Inscription

Afin que l'inscription du candidat puisse être prise en compte, il lui incombe de remplir le formulaire d'inscription présent sur le site internet de l'association, de souscrire une licence auprès de la Fédération Française d'ULM (FFPLUM), d'avoir un certificat médical de non contre-indication à la pratique de l'ULM (première inscription pour une formation initiale), de payer sa cotisation annuelle et d'approvisionner son compte pilote (articles 24 et 25).

Un chèque de caution, dont le montant sera déterminé par le Bureau, sera également demandé, dans les conditions et limites fixées à l'article 26 du présent règlement pour les seuls membres souhaitant louer les aéronefs.

Article 4 : Composition de la flotte

La flotte de l'association se compose exclusivement d'appareils de type Ultra Légers Motorisés (ULM) tels que définis par l'arrêté du 23 septembre 1998 relatif aux aéronefs ultralégers motorisés dans sa version consolidée, et plus particulièrement d'ULM de classe 3 et 4.

La flotte de l'association se compose de deux types d'appareils :

- Les appareils dits « club », qui appartiennent à l'association ;
- Les appareils dits « propriétaires », qui n'appartiennent pas à l'association. Ces appareils sont loués par l'association à des propriétaires privés.

Les appareils club et propriétaires ne répondent pas aux mêmes règles d'utilisation, détaillées aux articles 15 et suivants du présent règlement intérieur.

Article 5 : Véhicules

Aucun véhicule n'est autorisé à pénétrer à l'intérieur des hangars et dans l'aire d'activité de l'association, sauf dérogation expresse (et exceptionnelle) délivrée par le Bureau, dans le cadre exclusif de l'activité de l'association (par exemple véhicule utilisé pour acheminer la réserve de carburant dans le hangar).

Article 6 : Locaux

Les seules personnes autorisées à pénétrer dans le hangar sont les membres de l'association. Une personne non-membre devra obligatoirement être accompagnée par un membre.

Il est interdit de fumer dans les locaux et à proximité des appareils et/ou des réserves de carburant et autres produits inflammables.

Les membres de l'association doivent assurer la propreté des locaux.

Tout objet déposé ou entreposé à l'intérieur ou à proximité des locaux, inutile ou préjudiciable au bon fonctionnement de l'association ou à l'environnement devra être évacué sans délai, le cas échéant aux frais de son propriétaire.



Article 7 : Informatique

L'association met à la disposition de ses adhérents un ensemble de moyens informatiques accessibles en libre-service, utiles à la préparation des vols, les réservations, le partage d'informations aéronautiques entre les membres de l'association, la consultation du site internet de l'association, et l'accomplissement des différentes tâches administratives et techniques de l'association à l'exclusion de toute autre utilisation.

Le non-respect des conditions d'utilisation entraînera automatiquement une procédure disciplinaire à l'encontre du membre concerné.

L'association ne pourra pas être tenue pour responsable des actions répréhensibles qui pourraient être commises par les utilisateurs via ses moyens informatiques.

II. INTERLOCUTEURS

Article 8 : Le Bureau

Conformément aux dispositions de l'article 10 des statuts de l'association, le Bureau est en charge de l'administration de l'association et se compose de :

- un président,
- un vice-président,
- un chef pilote
- un secrétaire général,
- un secrétaire général adjoint
- un trésorier.

Les membres du Bureau sont les interlocuteurs privilégiés des membres pour toutes demandes ou interrogations.

L'adresse email suivante permettra de prendre directement contact avec le Bureau :

info@capouestulm.com

Article 9 : Le Chef Pilote

Le Chef Pilote fixe les consignes techniques d'utilisation des aéronefs.

Il arbitre et règle les anomalies qui lui sont remontées par les instructeurs, et en rend compte au Bureau lorsqu'il l'estime nécessaire ou *a minima* une fois par an.

Il veille au respect de la Charte Instructeurs par les instructeurs de l'association.

Le Chef Pilote est la seule et unique personne au sein de l'association qui a le pouvoir d'autoriser un membre à utiliser de manière autonome un appareil « propriétaire », à l'exclusion de tout instructeur.



Pour former les futurs utilisateurs, les instructeurs devront également être lâchés sur ces machines par le Chef Pilote.

S'agissant des utilisateurs, le propriétaire lui-même devra se conformer aux décisions du Chef Pilote. Le propriétaire ne pourra donc pas imposer au Chef Pilote de délivrer l'autorisation d'utilisation de son appareil à un autre membre.

Lorsque le Chef Pilote considère qu'un membre est apte à utiliser, en toute sécurité, un appareil « propriétaire », il le notifie audit propriétaire, par écrit, au moyen d'une présentation succincte du membre qu'il envisage de lâcher, ainsi que des vérifications entreprises pour considérer que ce membre est apte à être lâché (nombre de vols sur la machine, nombre d'heures de vol sur la machine, types d'exercices validés par le membre, et toute information qu'il jugera utile).

Article 10 : Les Instructeurs

Les instructeurs, placés sous la supervision du Chef Pilote, ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, la formation et l'entraînement des pilotes et élèves-pilotes.

Ils sont le relai du Chef Pilote. A ce titre, ils doivent rendre au Chef Pilote la CHARTE INSTRUCTEURS dûment signée, et s'y conformer.

Les instructeurs rendent compte au Chef Pilote 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 appareils.

Les pouvoirs qui leur sont conférés n'ont pas pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres brevetés, ceux-ci restant maîtres de leur décision d'entreprendre un vol en leur qualité de commandant de bord.

En revanche, l'instructeur est responsable du vol d'instruction, y compris le vol solo entrepris par un élève-pilote dans le cadre de sa formation. Tout vol solo doit impérativement être soumis à l'autorisation préalable et écrite de l'instructeur qui se doit d'être présent au terrain pendant ledit vol.

Les instructeurs, comme tous les membres de l'association, sont soumis à la procédure disciplinaire détaillée à l'article 13.

Article 11 : Le Responsable technique

Le responsable technique (mécanique) est chargé du suivi de l'état des aéronefs et des parachutes en conformité avec la réglementation.

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

Il devra s'assurer que les appareils indisponibles soient signalés clairement sur le système de réservation afin de ne pas être utilisés.

Une réservation peut être annulée pour des motifs d'entretien périodique.



III. OBLIGATIONS DES MEMBRES

Article 12 : Politique de culture juste

Une politique de culture juste est mise en place au sein de l'association afin de mettre en œuvre un environnement de confiance bénéfique à la sécurité.

Dans cette optique, tout membre ayant connu ou eu connaissance d'un évènement particulier mettant en cause la sécurité des vols est invité à le notifier au Bureau à l'adresse email indiquée article 8.

Le Bureau s'engage à préserver l'anonymat du membre notifiant un tel évènement.

Le but d'une telle notification n'est pas de sanctionner le membre mais de l'aider à trouver la cause de l'incident rapporté, de lui proposer une solution adaptée pour éviter que cette situation ne se reproduise, et d'en tirer les conséquences à l'échelle de l'association afin de prévenir une future situation semblable.

Article 13 : Discipline

En cas de manquement avéré d'un membre au présent règlement ou aux règles de l'air, une procédure disciplinaire pourra être mise en place à l'encontre dudit membre, même si aucune conséquence corporelle ou matérielle n'est à déplorer.

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

La commission de discipline est composée au minimum :

- Du Président,
- Du Chef Pilote,
- D'un Instructeur,
- Du Responsable technique.

Les autres membres du Bureau pourront également y siéger.

Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec avis de réception envoyée à l'adresse qu'il aura déclarée lors de son inscription. Ce courrier indiquera clairement la date, l'heure et le lieu de ladite commission, et comportera la mention des faits précis qui sont reprochés ainsi que la sanction envisagée (choix parmi ces sanctions : avertissement, blâme, exclusion temporaire ou définitive). Ce courrier sera accompagné de toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre.

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

La commission de discipline se tiendra au moins quinze jours calendaires après envoi de la convocation.

Le membre poursuivi devra se présenter personnellement devant la commission de discipline. A défaut la commission de discipline pourra statuer sans procédure contradictoire.



Le membre poursuivi pourra présenter lui-même sa défense, et se faire assister par une personne de son choix lors de la comparution devant la commission de discipline.

La sanction est prononcée par décision motivée de la commission de discipline après avoir entendu le membre poursuivi.

La sanction est notifiée par écrit (par lettre en recommandée avec accusé de réception) au membre poursuivi. Elle est sans appel.

Article 14 : Responsabilité et assurance

Responsabilité

Pendant leur formation, les élèves pilotes volent avec un instructeur commandant de bord pour le vol d'instruction, ou, à compter du lâché, sous sa responsabilité, munis du document l'attestant (autorisation de vol seul à bord).

Les membres qui volent en leur qualité de commandant de bord sont entièrement responsables des dommages matériels et corporels qu'ils pourraient causer à l'occasion de leur utilisation des appareils.

L'association ne fait que mettre à disposition des appareils à ses membres et ne peut en aucun cas être considérée comme responsable des conséquences dommageables liées à l'utilisation qui en est faite.

Le transfert de la garde des appareils s'opère automatiquement de l'association au pilote commandant de bord lorsque celui-ci entreprend un vol. De même, le transfert de la garde des appareils s'opère automatiquement du pilote commandant de bord à l'association lorsque celui-ci restitue l'appareil après un vol, une fois qu'il a rempli la documentation afférente, avitaillé, et nettoyé la machine.

En tout état de cause, le membre sera responsable de tous les dommages dus au non-respect des conditions et exclusions ci-dessous :

Conditions :

- L'appareil doit être utilisé conformément à ses données techniques (particulièrement son domaine de vol),
- L'appareil doit être utilisé dans des conditions VMC et toujours respecter le régime de vol VFR de jour, quel que soit l'équipement et l'instrumentation présents à bord, et ce tout le long du vol,
- L'appareil doit être utilisé par des personnes titulaires du brevet et des qualifications nécessaires au vol entrepris (emport passager, radio).

Exclusions :

- Atterrissages et décollages sur altiport, altisurface et glaciers,
- Vol en ayant consommé de l'alcool ou de stupéfiants,
- Vol réalisé en dessous des limites d'altitude de sécurité prévues par la réglementation sauf cas de force majeure,



- Vol entrepris en dehors des limites de poids et de centrage de l'appareil,
- Utilisation d'un terrain non ouvert à la circulation aérienne publique et non autorisé par les autorités compétentes, sauf cas de force majeure,

Et plus généralement au non-respect des conditions de la police d'assurance et de ses exclusions.



Assurance corps aéronef :

Cette garantie couvre la casse matérielle de l'appareil.

Les appareils « club » sont assurés au titre de la garantie « corps aéronef » par la police souscrite par l'association.

Les appareils « propriétaires » sont assurés au titre de la garantie « corps aéronef » par la police souscrite par le propriétaire.

Tout membre de l'association, reconnu responsable de dommages occasionnés sur l'aéronef qui lui est confié, est tenu de participer à la réparation du préjudice dans la limite du montant de la franchise laissée à la charge de l'association ou du propriétaire par le contrat d'assurance « corps » de l'aéronef.



Assurance responsabilité civile

L'association a souscrit une police d'assurance couvrant la responsabilité civile de ses membres pour l'utilisation des appareils « club » et des appareils « propriétaires ».

Cette garantie couvre, en cas d'accident responsable :

- Les dommages matériels et corporels causés à des personnes non transportées,
- Les dommages corporels causés aux occupants à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement.

Les dommages subis par le pilote responsable ne sont jamais couverts. Les conjoints, ascendants, descendants et ayants droit du pilote peuvent ne pas être couverts non plus.



Assurance Individuelle accident

Cette assurance permet le versement d'un capital au pilote, et/ou à son passager, en cas d'accident lié à l'utilisation d'un appareil.

Cette assurance peut être souscrite lorsque le membre prendra sa licence auprès de la FFPLUM.

Bien que non obligatoire, l'association encourage très vivement ses membres à souscrire une telle garantie.



IV. UTILISATION DES APPAREILS

Article 15 : Généralités

Tous les pilotes doivent respecter les prescriptions de la réglementation aérienne et les consignes particulières à la plateforme de Chavenay (restrictions riveraines notamment).

Les pilotes font leur affaire de la consultation de tous les documents nécessaires au vol envisagé et volent sous leur propre responsabilité.

L'association se contente de leur mettre à disposition des appareils et ne peut pas être considérée comme responsable de l'utilisation qui en est faite par ses membres.

Article 16 : Réservation et saisie des vols

La réservation des appareils, des instructeurs, ainsi que la saisie des vols s'effectuent obligatoirement par le système informatique de réservation. Aucun vol ne peut être entrepris sans réservation préalable de l'appareil concerné sur une période déterminée.

Par ailleurs, tout membre ayant un compte dont le solde serait inférieur au plancher fixé par le Bureau ne sera pas en mesure de réserver un appareil.

Si un membre ne peut pas utiliser l'appareil qu'il avait réservé, il doit, le plus tôt possible, annuler sa réservation dans le système informatique et prévenir l'instructeur le cas échéant.

Une réservation qui ne sera pas annulée 48h avant l'heure de décollage sera due, sauf impératif météo ou technique.

Un appareil réservé dont le pilote ne se serait pas présenté au plus tard une demi-heure après le début de sa réservation redeviendra disponible.

Dans l'intérêt de la vie associative, chaque pilote s'engage à restituer l'appareil à l'heure prévue.

Si un membre souhaite réserver un appareil pour une journée complète (pour voyage notamment), il est prévu une facturation minimale qui diffère selon la période de l'année. Les heures volées seront donc facturées, avec un plancher déterminé comme suit :

- Du 1^{er} octobre au 30 avril, il sera facturé au minimum deux heures de vol par jour ;
- Du 1^{er} mai au 30 septembre, il sera facturé au minimum trois heures de vol par jour, 5 heures pour un Week end.

Cette facturation minimale sera débitée du compte pilote à l'issue du vol si le temps de vol effectif est inférieur à ces planchers. Si le pilote ne peut pas respecter ces temps de vol minimums en raison d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure, il pourra le signaler au Bureau qui appréciera cette demande et acceptera, le cas échéant, de ne pas procéder à la facturation minimale.



En cas de difficulté pour rentrer au hangar de l'association (météo, problème technique...) le pilote devra en informer le plus rapidement possible le Chef Pilote et, s'il n'arrive pas à le joindre, le pilote devra laisser un message au Chef Pilote et contacter la Tour de Chavenay (numéros sur la carte VAC).

Concernant les appareils « club »

Ces appareils sont prioritairement dédiés à l'instruction les week-end et jours fériés. Leur réservation n'est permise qu'à la condition que l'activité d'instruction ne soit pas perturbée, ou pour un vol solo de perfectionnement.

Concernant les appareils « propriétaires »

Ces appareils de haute performance sont dédiés aux navigations et voyages. Aucune formation initiale ne pourra être entreprise sur ces machines.

Les seules heures d'instruction effectuées sur ces machines seront les heures nécessaires pour qu'un membre, déjà breveté, soit lâché dessus (sous la supervision du Chef Pilote, article 9). Pour pouvoir réserver un appareil « propriétaire », le pilote devra avoir été lâché par le Chef Pilote. Ce lâché ne pourra pas intervenir avant au moins trois heures de vol sur la machine. Ces trois heures devront être étalées sur au minimum trois vols différents.

Par exception et avec l'accord du propriétaire, ces machines pourront être utilisées dans le cadre d'une formation initiale, par un élève-pilote, afin d'être formé à la navigation. Dans cette hypothèse, le décollage, l'intégration, le tour de piste et l'atterrissage devront impérativement être réalisés par l'instructeur.

Le propriétaire demeure prioritaire pour la réservation de son appareil. A ce titre, lorsqu'un pilote souhaite réserver un appareil « propriétaire », il doit procéder à une pré-réservation sur le système informatique de réservation, et obtenir ensuite la confirmation de sa réservation par le propriétaire. Une fois la réservation confirmée, le propriétaire s'interdit de revenir dessus. En revanche, tant que la réservation n'est pas confirmée par le propriétaire, le pilote ne peut pas utiliser l'appareil. Le propriétaire s'engage à répondre aux pré-réservations, au + tard 4 jours avant la date de réservation.

Article 17 : Conditions, limitations et restrictions de pilotage

Pour pouvoir entreprendre un vol en qualité de commandant de bord, le membre doit justifier d'une expérience récente, à hauteur de trois décollages et trois atterrissages lors des trois derniers mois, sur la machine considérée.

A défaut, un vol de contrôle de compétence avec un instructeur devra être entrepris.

Il est rappelé que chaque commandant de bord doit, en cette qualité, se conformer aux règles de l'air et plus généralement à toutes les lois et réglementations en vigueur. La procédure disciplinaire prévue à l'article 13 pourra être mise en œuvre contre un pilote qui ne respecterait pas la réglementation en vigueur (vol en conditions IMC, de nuit, en dessous des altitudes et hauteurs minimales, etc...).



Si ce manquement occasionne un préjudice pour l'association, celle-ci pourra également engager la responsabilité civile du pilote (article 27).

Tout nouveau membre, ainsi que tout pilote breveté, quelle que soit son expérience, devra effectuer un vol de contrôle annuel avec un instructeur de l'association avant de pouvoir voler en tant que commandant de bord.

Pour pouvoir utiliser les appareils de l'association, il faut :

- Etre membre de l'association, à jour de sa cotisation annuelle,
- Avoir sa licence FFPLUM,
- Etre titulaire d'une attestation de début de formation ou être breveté,
- Respecter le présent règlement,
- Avoir été lâché sur l'appareil que le membre souhaite utiliser, ou l'utiliser avec instructeur,
- S'assurer que l'appareil est disponible pour la durée du vol entrepris,
- Avoir un compte pilote créditeur (article 25), avoir déposé son chèque de caution
- Justifier de l'expérience récente et du contrôle de compétence annuel,

Ces critères sont cumulatifs.

Article 18 : Avant le vol

Avant de pouvoir monter à bord, les pilotes devront avoir réservé l'appareil via le système de réservation (et le cas échéant avoir eu la confirmation du propriétaire), et devront satisfaire aux conditions de pilotage rappelées article 17.

Ils devront vérifier la présence et la validité de l'ensemble des documents de la machine.

Une attention particulière devra être portée à la réparation d'éventuelles défaillances techniques rapportées lors de vols précédents.

Enfin, la visite pré-vol devra être consciencieusement effectuée.

Article 19 : Pendant le vol

Lors du roulage, une attention très particulière sera portée par le pilote pour éviter tout incident.

Le roulage devra se faire à allure modérée en tenant compte notamment de l'état des taxiways.

Si la moindre anomalie est constatée, le décollage ne devra pas être entrepris et un retour au parking s'imposera.

Article 20 : Après le vol

Au retour, les pilotes devront :

- Relever le temps de vol sur l'horomètre de l'appareil,
- Saisir leur vol sur le système de réservation et sur la documentation de l'appareil,



- Noter les éventuelles défaillances techniques relevées au cours du vol, et en faire part au responsable technique,
- Avitailler l'appareil pour revenir au niveau d'essence constaté lors de la prise de l'appareil,
- Remettre les clés et documents de bord à l'emplacement adéquat,
- Nettoyer soigneusement l'appareil avec les matériels et produits dédiés et mis à disposition.

Si, pour une raison quelconque, le vol n'a pas pu avoir lieu, mais que le moteur a tourné, le temps d'utilisation devra être renseigné dans le système de réservation, mais ne donnera pas lieu à facturation.

Article 21 : Avitaillement

Les instructeurs sont responsables des opérations d'avitaillement. Ils doivent inscrire la quantité d'essence ajoutée sur le carnet de route de l'appareil et dans le système de réservation. Il en va de même de l'huile.

Par exception, en l'absence d'instructeur, le pilote commandant de bord gère son avitaillement au regard du vol qu'il veut entreprendre.

Si l'avitaillement se fait en 100LL, il conviendra de le préciser.

Article 22 : Baptêmes de l'air

Il sera rappelé la lettre de l'article D.510-7 du code de l'aviation civile :

« Afin d'encourager le développement de l'aviation légère, un aéroclub peut faire effectuer, en avion ou en hélicoptère, par des membres bénévoles, des vols locaux à titre onéreux au profit de personnes étrangères à l'association, aux conditions fixées ci-après.

Le vol local est, pour l'application du présent article, un vol de moins de trente minutes entre le décollage et l'atterrissage, n'impliquant pas de transport entre deux aérodromes et durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 kilomètres de son point de départ.

L'aéroclub doit être un aéroclub agréé dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile. Il doit souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile tant à l'égard des personnes transportées qu'à l'égard des tiers, n'effectuer ni démarchage ni publicité à titre onéreux et limiter cette activité à moins de 8 % des heures de vol totales effectuées dans l'année civile, les heures effectuées en vol local dans le cadre de manifestations aériennes étant non comprises dans ce décompte.

Les aéronefs utilisés ne peuvent être que ceux habituellement exploités par l'aéroclub. Le pilote membre de l'aéroclub est autorisé à effectuer des vols locaux par le président de l'aéroclub. Il doit être majeur, titulaire d'une licence de pilote professionnel avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote privé avion ou hélicoptère et, dans ce dernier cas, totaliser deux cents heures de vol au titre de la licence détenue, dont trente heures dans les douze derniers mois. Il doit être détenteur d'un certificat d'aptitude physique et mentale délivré depuis moins d'un an.

Les vols en formation ou comportant des exercices de voltige sont exclus des présentes dispositions. »



V. FINANCIER

Article 23 : Règlement des cotisations

La cotisation annuelle est exigible dès le premier janvier et valable pour une année civile. En cas d'adhésion après le premier octobre, cette cotisation sera valable pour l'année suivante. En cas d'adhésion entre le 1^{er} juillet et le 30 septembre, seule la moitié de la cotisation sera réclamée.

Le montant de la cotisation annuelle est fixé par le Bureau et pourra être révisé tous les ans.

Les cotisations versées seront définitivement acquises à l'association

Article 24 : Règlement des heures de vols

Des comptes pilote sont ouverts lors de l'inscription des membres et sont gérés par l'association.

Le compte pilote sera crédité par le pilote titulaire et devra toujours présenter un solde supérieur à un montant déterminé par le Bureau. Ce minimum pourra être modifié à tout moment par le Bureau. Tout pilote ayant un solde inférieur à ce montant pourra se voir refuser ses réservations.

Le contenu de ces comptes est confidentiel. Seul le titulaire et les membres du Bureau peuvent en prendre connaissance.

Le compte pilote sera débité à la minute selon le temps de vol saisi au retour dans le système de réservation, majoré le cas échéant du défraiement de l'instructeur.

Le Bureau peut à tout moment de l'année décider de modifier le prix des heures de vol. Ces tarifs sont enregistrés dans le système de réservation et consultables dans les locaux de l'association et sur son site internet : <https://www.capouestulm.com>.

Article 25 : Chèque de caution

Lors de l'inscription à l'association ou lors du renouvellement de l'adhésion, ou à l'occasion de la première location, un chèque de caution sera demandé aux membres qui souhaitent louer les différents appareils

Son montant est arrêté par le Bureau en début de chaque année. S'il sera établi au vu des franchises imposées par les assurances casses.

Ce chèque sera conservé dans le dossier du membre.

En cas de non-paiement du solde débiteur du compte pilote, ce chèque pourra être encaissé sous huitaine après prise de contact avec le membre.

De même, en cas de dommage subi par un appareil imputable à un membre, ce chèque pourra être encaissé sans délai.



Le chèque sera restitué, sans avoir été encaissé, à son émetteur à la fin de l'année civile si aucun incident ne lui est imputable. Un nouveau chèque sera alors demandé lors du renouvellement de son inscription.

VI. DIVERS

Article 26 : Recours

Si la responsabilité de l'association est engagée en raison du comportement d'un de ses membres, l'association se réserve le droit de se retourner contre ledit membre.

Si l'association subit un préjudice causé par un de ses membres, elle se réserve également le droit d'engager la responsabilité civile dudit membre.

Article 28 : Modifications du Règlement intérieur

Le règlement intérieur pourra être précisé, complété ou modifié selon les besoins du moment par le Bureau. Ces modifications éventuelles seront alors affichées dans les locaux de l'association et devront être acceptées par tous les membres.

Pour le bureau

Patrick de la Grange
Président