

Aero Club d'Esbly

(A.C.E.)



Aérodrome de Meaux-Esbly
Isles les Villenoy
77450 - ESBLY

REGLEMENT INTERIEUR
(mise à jour A.G.O. du 06/04/2008)

1° PREAMBULE

L'Aéro-Club d'Esbyly, association déclarée d'utilité publique, est régi par la loi du 1er juillet 1901, par ses statuts et par le présent règlement intérieur.

Le Club 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 se sentir concerné par la vie du Club et participer au développement de son activité.

Son adhésion permet à chaque membre de l'Aéro-Club de disposer d'un capital en installations, en moyens et en matériel volant. Il doit contribuer au meilleur fonctionnement de l'association, utiliser au mieux et ménager au maximum le matériel.

Chaque membre du Club peut exprimer son avis à l'occasion de l'assemblée générale. En cours d'exercice, il peut saisir le Président de toutes questions, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un membre du Conseil d'Administration. Après examen, le Bureau Directeur ou le Conseil d'Administration pourra demander à l'entendre au cours d'une de ses réunions. En contrepartie, chacun est tenu de se conformer aux décisions qui seront finalement prises.

Face aux difficultés rencontrées pour exercer nos activités dans le cadre de l'aviation générale et du bénévolat en particulier, il est demandé que :

- Tous les membres du Club soient invités à apporter leur concours à toute activité collective.
- chaque membre soit redevable d'une journée par an consacrée au club (accueil ; journée de nettoyage ; compétence particulière).

Par contre, les initiatives personnelles engageant le Club sont vivement déconseillées.

2° GENERALITES

Sont affichés :

- Les tarifs,
- Les statuts,
- Le règlement intérieur,
- Les noms des pilotes habilités pour les baptêmes,
- Les noms des instructeurs,
- Les noms des membres du Comité Directeur (avec photo).

ARTICLE 2 - 1: ADMISSION

2 - 1 A : FORMALITE

Est considérée comme membre de l'Aéroclub d'ESBLY, toute personne physique :

- ✓ Ayant acquitté sa cotisation annuelle pour l'année en cours (validité du 01/01 au 31/12),
- ✓ Ayant rempli le Bulletin d'Inscription avec la mention suivante manuscrite :
- ✓ *"Lu et approuvé, reçu ce jour les Statuts et le Règlement Intérieur, et je m'engage sur l'honneur à les respecter"*, suivi de la signature (pour les mineurs : contre signature du tuteur).
- ✓ Les membres associés conformément à l'article 5.2.3 et 5.3 de nos statuts:
 - Acceptant notre règlement intérieur par l'inscription sur un registre de la mention : *"Lu et approuvé, reçu ce jour les Statuts et le Règlement Intérieur, et je m'engage sur l'honneur à les respecter"*, suivi de la signature (pour les mineurs : contre signature du tuteur).

- Ayant satisfait à un lâché par un instructeur ACE sur le type d'aéronef et répondant aux critères de l'article 5 de nos statuts.

2 - 1 B : DROIT D'ENTREE - PREMIERE INSCRIPTION

Lors de la première inscription uniquement.

• La cotisation "annuelle" peut-être prise :

- ✓ soit à partir du **01/07 et valable jusqu'au 31/12** de l'année en cours, dans ce cas il sera perçu une cotisation réduite,
- ✓ soit à partir du **01/10 et valable jusqu'au 31/12** de l'année suivante, au tarif annuel en vigueur.

2 - 1 C : COTISATION REDUITE

A un taux de 50% :

- ✓ Pour et à partir d'une deuxième personne de la même famille (*ascendants descendants*)
- ✓ Aux moins de 21 ans révolus,
- ✓ Aux nouveaux inscrits suivant Article 2.1 B.

ARTICLE 2 – 2 : RENOUVELLEMENT

Par paiement de la cotisation annuelle, au plus tard avant le premier vol de l'année.

ARTICLE 2 – 3 : RADIATION

2 - 3 A : AUTOMATIQUE

Elle est prononcée automatiquement si, à la date de l'Assemblée Générale Ordinaire clôturant l'année, la cotisation annuelle pour l'année en cours n'est pas acquittée.

2 - 3 B : EXCEPTIONNELLE

- pour manquement aux statuts (articles 5.2.1- 6 et 11.3 des statuts) et au présent règlement.

ARTICLE 2 – 4 : ELIGIBILITE AU COMITE DIRECTEUR

Suivant Article 9 des statuts

Faire acte de candidature au plus tard une semaine avant l'Assemblée Générale Ordinaire.

ARTICLE 2 – 5 : ASSURANCE - LICENCE

La licence et l'assurance FFA sont obligatoires. Cette dernière ne couvre pas l'usage d'un avion n'appartenant pas ou n'ayant pas de concordat avec un aéroclub adhérent FFA.

Pour les avions assurés « Corps », le montant de la franchise reste à la charge du pilote responsable en cas de faute retenue par la Commission de discipline.

3° UTILISATION DE LA FLOTTE

ARTICLE 3 - 1: CONDITION FINANCIERE

- ✓ Etre à jour de sa cotisation annuelle,
- ✓ Avoir un crédit sur son compte pilote d'un montant suffisant défini par le Comité Directeur annuellement ou équivalent à 1/3 du temps réservé (Cf. 3-5 B).

3 - 1 A: MODE DE PAIEMENT

- ✓ Sur compte, si celui-ci présente un solde positif,
- AUCUN DECOUVERT NE SERA TOLERE -;
- ✓ Par chèque, à l'ordre de "AEROCLUB D'ESBLY". Si le chèque porte la mention « A remettre à date xxxx », il ne sera pas enregistré sur le compte pilote avant la date xxxx.
- ✓ Ou, à titre exceptionnel en espèces, à remettre au trésorier, ou au chef pilote, ou à un membre du bureau (noter le nom dans la case observation).
- ✓ Par carte bancaire lorsque ce système sera mis en place.

ARTICLE 3 – 2 : CONDITION MORALE

Exigences morales

- ❑ Avoir un entraînement suffisant pour le vol envisagé,
- ❑ Mettre tout en oeuvre pour conserver l'intégrité de la machine,
- ❑ suivre les conseils et recommandations du chef pilote ou de son délégué

Contrôle

- Un **contrôle annuel de compétence** est obligatoire pour tous les pilotes afin que tout membre du club puisse être reconnu apte au pilotage par le Chef pilote ou par un instructeur du Club.
- l'année de prorogation le vol de prorogation tient lieu de contrôle annuel
Tous les 2 ans un vol supervisé d'au moins une heure, appelé vol de **prorogation**, est exigé par l'Administration, lorsque la limite de validité est respectée. Un test de **renouvellement** est exigé si ces conditions ne sont pas satisfaites.

Moyens mis en oeuvre

Un programme **ajustable** (PGI) est mis au point chaque année par les instructeurs et validé par le chef pilote. Certains items de ce PGI seront obligatoirement satisfaits.

Ainsi :

- Un pilote ne voulant suivre cette règle ne **pourra plus voler** sur les avions de notre club ou du club associé.
- Un pilote démontrant un niveau notablement insuffisant devra procéder à une **remise à niveau**.



ARTICLE 3 – 3 : CONDITION TECHNIQUE

Avant de prendre les clefs et le carnet de route de l'avion :

- ✓ Vérifier que vous pouvez utiliser l'avion (pas de double commande, entraînement suffisant, etc.), et informer de vos intentions (destination, date et heure de départ, de retour etc.).
- ✓ Vérifier, que l'avion n'est pas réservé pour la période de votre vol,
- ✓ Vérifier, si vous ne partez pas seul, que vous respectez la réglementation en vigueur (à ce jour) trois atterrissages en complet dans les 90 jours précédents le vol sur le même type d'appareil.

- ✓ Le club a ramené cette valeur **à 60 jours** sur LA machine sauf autorisation du Chef Pilote ou d'un instructeur. Vous avez droit à 5 heures de PERFECTIONNEMENT avec supplément double commandes gratuit du 01/10 au 31/03 hors nouvel qualification et vol de nuit.
- ✓ Vérifiez que votre licence est en état de validité (visa des autorités sur la licence).
- ✓ Vérifiez que votre certificat médical est en cours de validité.
- ✓ Vérifiez que vous répondez bien au critère du contrôle club.
- ✓ Vérifiez, si vous effectuez un vol local ou un voyage, que vous êtes en possession des cartes aéronautiques OACI et des cartes VAC (ou équivalent) d'aérodromes mais aussi des cartes VFR de radionavigation et de leurs annexes. Le tout à jour.
- ✓ Vérifiez que vous êtes en possession des dernières prévisions Météo et des NOTAM, et que vous respectez toutes les obligations définies par la réglementation en vigueur pour l'espace aérien utilisé à la date et heure du vol.
- ✓ Vérifiez que les documents obligatoires se trouvent à bord (fiche de pesée, CEN (ex CDN). Attestation d'assurance valide ; votre licence et carnet de vol, etc.).

- ✓ **Remplir le registre des vols :**
 - AVANT LE DEPART, n'oubliez pas de noter dans la case observation la date, la destination et l'heure estimée de retour.
 - AU RETOUR, notez le temps de vol mais aussi le montant, ainsi que son mode de paiement.

- ✓ Remplir le carnet de route **en heures UTC**

ARTICLE 3 – 4 : LES AVIONS DE VOYAGE

Embarquer impérativement :

- ✓ Un bidon d'huile,
- ✓ des amarrages,
- ✓ une béquille,
- ✓ une couverture de survie, afin de protéger l'avionique du soleil et de la chaleur.

Dans la mesure du possible, sur les terrains, mettre l'avion dans un hangar.

En cas d'impossibilité :

- ✓ Amarrer les gouvernes (ceinture pilote uniquement),
- ✓ Amarrer l'avion, poser le cache-pitot, protéger les prises d'air...
- ✓ Protéger l'avionique.

Impératif, la visite prévol et les purges sont à faire avec rigueur (attention à la gelée...).

ARTICLE 3 – 5 : RESERVATIONS DES AVIONS

Tous les avions doivent être réservés grâce au logiciel de réservation accessible par INTERNET :

- ✓ La réservation se fait sur un maximum de huit semaines hors manifestations collectives.
- ✓ Même au terrain, avec un avion libre, mettre votre vol dans le cahier logiciel. Indiquer toujours la destination et le nombre de places libres ;
- ✓ En fin de semaine, dans l'utilisation des avions écoles, la priorité est donnée à l'école puis au perfectionnement des pilotes brevetés.

3 - 5 A : CONTRAINTE ET PENALITE

Pas de minima d'heures de vol pour les jours réservés en semaine..

Pour les samedis, dimanches et jours fériés, un minima de 2 HEURES DE VOL PAR JOUR COMPLET DE RESERVATION sera débité du compte pilote pour toute utilisation inférieure.

Le pilote est tenu d'être présent à l'heure de la réservation. Passé un délai (retard) de 15 MINUTES (sauf si vous avez prévenu), l'avion ne sera plus réservé et les pénalités seront appliquées.

De plus, le pilote n'ayant pas annulé sa réservation dans les 24 HEURES AVANT l'heure de vol prévue aura son compte débité comme dans le cas du retard d'une pénalité de 2 HEURES. .

Après la troisième fois (retard ou avion non décommandé) le pilote sera interdit de réservation pour l'année en cours, liste pilotes affichée.

En cas de conditions météo défavorables pour l'exécution du vol, aucune pénalité ne sera appliquée. Mais, il est impératif de laisser les justificatifs (METAR, TAF...) dans la boîte à règlement, faute de quoi deux heures de pénalité seront appliquées.

Pour les réservations de durées inférieures à la journée, la pénalité sera de 50% du temps réservé.

3 - 5 B : CONDITION DE RESERVATION

ARTICLE 3 – 6 : LE COMPTE PILOTE

- Accès "consultation en libre service".
- Si des remarques sont à formuler, envoyer un mail au trésorier ou au secrétaire.
- Pour réserver un avion, le compte pilote doit être créditeur d'un montant minimum équivalent au tiers du temps réservé.

ARTICLE 3 – 7 : LE TEMPS DE VOL

- ✓ Pris à l'horamètre : depuis la mise en route du moteur jusqu'à l'arrêt complet de celui-ci.

A noter impérativement sur :

- Le carnet de relevé horaire se trouvant en permanence dans la sacoche de l'avion,
- Le carnet de route de l'avion,
- Le registre des vols (en heure, minute suivant l'écriture normalisée 1H50' et non 1.50H correspondant à 1H30').
- Par une saisie des vols au retour lorsque cela sera disponible dans le logiciel de réservation

ARTICLE 3 – 8 : AVITAILLEMENT EN VOYAGE

Les avions de voyage du club sont équipés de carte d'avitaillement TOTAL, les utiliser en priorité. Sinon, les factures d'essence (sous réserve de la remise de la facture, comportant : nom du pilote, immatriculation, quantité, prix, date, lieux, organisme) seront remboursées directement au pilote. Pour les vols à l'étranger, le taux de change du jour devra être indiqué sur la facture.

4° INCIDENT TECHNIQUE

Dans tous les cas, le pilote sera amené à s'expliquer devant le Comité Directeur. Ce dernier pourra demander à la commission de discipline d'instruire le dossier conformément à l'article 11.3 de nos statuts.

Après délibération, si les faits résultent de causes liées à une mauvaise utilisation, mauvaise mise en oeuvre etc., le C.D. pourra faire supporter au pilote en cause tout ou partie de la remise en état de vol de l'aéronef et ou des frais induits par cet incident (voir assurance « corps »)

ARTICLE 4 – 1 : SUR L'AERODROME DE MEAUX

Aviser le Chef Pilote, ou à défaut le Président, qui prendra toutes dispositions utiles.

ARTICLE 4 – 2 : SUR UNE AUTRE PLATEFORME

Avant toute demande d'intervention, aviser le Chef Pilote ou à défaut le Président, qui prendra toutes dispositions utiles.

ARTICLE 4 – 3 : EN VOL

Appliquer les procédures de sécurité définies dans le manuel de vol, dans la réglementation

Ne pas hésiter à interrompre momentanément le vol, à se dérouter volontairement sur un aérodrome, plutôt que de risquer un atterrissage en campagne.

Dès que possible, aviser le Chef Pilote.

Dans tous les cas, à votre retour, faire un compte rendu (si possible par écrit) au Chef Pilote de vos incidents de vol. Les moyens mis en oeuvre peuvent servir à tous.

Le CD pourra demander à la commission REX d'instruire l'incident afin d'améliorer la sécurité des vols. (voir article 4-7 du présent règlement)

ARTICLE 4 – 4 : ATERRISSAGE EN CAMPAGNE

L'avion reste sous l'entière responsabilité du Commandant de Bord.

L'amarrer, le garder ou le faire garder afin d'éviter toutes dégradations.

Appliquer les procédures définies dans le manuel de vol, la réglementation aérienne en vigueur ; aviser :

- La gendarmerie
- le Chef Pilote de l'ACE et le Président.

Le Chef-Pilote ou un professionnel agréé par le club et/ou par l'autorité sont autorisés à décoller du lieu où l'avion s'est "vaché" avec l'accord des autorités compétentes.

ARTICLE 4 – 5 : DEGRADATION METEO

En cas de retour, anticipé, par des moyens différents (train,...).

Il est impératif:

- ✓ De prévenir le gestionnaire de l'aérodrome, de l'Aéro-club,.
- ✓ D'aviser le Chef Pilote de l'ACE et ou le Président,
- ✓ De fermer l'avion à clef,
- ✓ De n'y laisser, sous aucun prétexte, les clefs et le carnet de route,

Dans la mesure du possible, trouver une place dans un hangar (à votre charge) sinon :

- Amarrer les gouvernes et l'avion,
- Protéger l'avionique (par exemple avec une carte OACI ou une couverture de survie),
- Mettre en œuvre toutes les actions utiles afin de préserver l'avion.

Le pilote doit prendre toutes dispositions pour assurer le retour de l'avion dans les meilleurs délais.

Dans le cas d'impossibilité du pilote lors de la première météo favorable, le Chef Pilote peut décider d'aller le rechercher. (Par exemple, si un autre pilote l'a réservé).

La totalité des frais engagés, pour ramener l'avion, seront à la charge du pilote.

Il est possible de se prémunir de cet inconvénient par une souscription à l'**option A** des assurances FFA.

ARTICLE 4 – 6 : EMBARQUEMENT DE PASSAGER

Le pilote est responsable des dégâts occasionnés par ses passagers lors de leur embarquement, à charge pour lui de les sensibiliser à la "fragilité" des avions, aux consignes de mise en route (anticollision). Il prie ses passagers de ne pas fumer aux abords de l'avion au sol (où qu'il soit), ainsi qu'en vol.

En cas d'incident, l'article INFRACTION SANCTION sera appliqué.

ARTICLE 4 – 7 : COMMISSION « REX » Retour d'EXpérience

La commission de discipline créée lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire de 2006 se réunit au moins trois fois par an et ce, en tant que de besoin, sous la forme de « commission REX », pour déterminer la politique de sûreté du club et les nécessaires adaptations de son organisation. Elle remet son rapport annuellement au Président qui l'intègre à son rapport d'activité.

5° VOLS D'INITIATION, BAPTEMES

La liste des pilotes autorisés, les avions à utiliser, les tarifs des baptêmes et Vol d'Initiation, sont affichés ou disponibles sur le site INTERNET. Toute dérogation aux règles pourra entraîner un passage en commission de discipline.

ARTICLE 5 – 1 : PILOTE HABILITE

Seuls les pilotes agréés annuellement par le Président, sur avis du Chef Pilote, conformément aux exigences de la réglementation en vigueur, seront autorisés à effectuer les baptêmes. A défaut, le vol sera effectué par un instructeur.

ARTICLE 5 – 2 : AERONEF A UTILISER

Dans la mesure du possible utiliser :

- ✓ • pour une personne un avion deux places et en priorité le moins cher,
- ✓ • pour deux personnes et plus choisir en priorité le moins cher.

ARTICLE 5 – 3 : PROCEDURE - TARIFS

5 - 3 A : PROCEDURE

- ✓ Vérifier que l'avion n'est pas réservé dans le logiciel de réservation,
- ✓ Noter le vol sur le registre des vols, en observation préciser "BAPT",
- ✓ Au retour, noter le temps réel, le montant (tarif BAPT) affiché, le mode de règlement. En aucun cas le vol ne doit se faire sur compte pilote. Au dos du chèque noter "BAPT et le nom du pilote". A titre exceptionnel le règlement en espèces est toléré. Les transmettre dans les plus brefs délais au trésorier ou à un membre du C.D. ou au Président (sur le registre des vols, en observation noter "Espèce données à:...").

5 - 3 B : TARIFS

Tarifs en vigueur affichés.

Un tarif préférentiel de groupe peut être appliqué sous réserve que la demande soit établie par écrit auprès du Président, avec information du CD.

Dans le cas d'achat par anticipation de baptêmes, l'indiquer sur le chèque. En aucun cas le montant n'est à créditer sur le compte d'un pilote. La décision ne peut-être prise que par un membre du C. D.

ARTICLE 5 – 4 : REGLEMENTATION, RAPPEL

- ✓ • **PILOTE PRIVE :**

Il est interdit, de par la réglementation, de se faire rémunérer sous quelque forme que ce soit.

- ✓ • **PILOTE PROFESSIONNEL :**

Le Comité Directeur de l'A.C.E. INTERDIT toute rémunération, sous quelque forme que ce soit pour les baptêmes et vols d'initiation effectués avec les avions de l'A.C.E.

6° VIE DU CLUB - OBLIGATION

ARTICLE 6 – 1 : SORTIE - RANGEMENT DES AERONEFS

Pour faciliter les manœuvres, afin de préserver l'intégrité des bords d'attaque des ailes et le bon état général des avions, se mettre à plusieurs pour ces délicates opérations.

Avant de quitter l'ACE, s'assurer que tous les avions sont rentrés, que les portes des hangars et du bureau de piste sont fermées; ou qu'il reste suffisamment de monde pour effectuer le rangement des avions.

Un, voire, deux pilotes à l'arrière de l'avion et deux ou trois à l'avant semble être la configuration la plus réaliste pour le rangement des avions sans dégât.

Il est interdit de mettre en route arrière tourné vers les hangars ou de souffler d'autres aéronefs. Cette prescription reste valable au retour.

ARTICLE 6 – 2 : AVITAILLEMENT DE LA FLOTTE

- ✓ Il est interdit :
 - de se servir d'un téléphone portable près de la pompe ;
 - de démarrer sur l'aire de service ;

- de ne pas mettre le fil de masse ;
- de stationner avion face à la pompe (danger de percussion);
- ✓ Il est impératif que le pistolet de remplissage ne déforme ni le réservoir, ni l'aile.
- ✓ Pour la bonne gestion des soutes, tous les pilotes avitailleurs doivent noter sur le registre "essence" les différentes données, prévues sur l'imprimé.
- ✓ Se conformer aux prescriptions du manuel de vol pour la qualité des carburants.
- ✓ La distribution d'essence est strictement réservée aux avions de l'A.C.E ; des clubs associés et aux avions hébergés dans les hangars de l'A.C.E. Il existe sur le terrain une station carburant publique.
- ✓ Aviser le chef pilote ou un membre du CD de tout écart entre la fiche et le compteur.

ARTICLE 6 – 3 : HEBERGEMENT DES AVIONS

6 - 3 A : AVIONS EXTERNES A L'ACE

AVION "BASE"

- ✓ Sur demande écrite, dans la limite des places disponibles, après avis du Comité Directeur,.
- ✓ L'hébergement de l'avion sera effectif sous réserve d'un acquittement mensuel (terme à échoir), d'un loyer à l'A C.E. De plus, le propriétaire (ou éventuellement le copropriétaire) devra être membre de l'ACE.
- ✓ En cas d'arrivée ou de départ définitif, le mois entamé sera dû intégralement.
- ✓ En cas d'absence quel que soit le motif (GV, RG...) et quelle qu'en soit la durée, le loyer continue à être dû pour conserver sa place. Exceptionnellement, si l'emplacement est occupé par un autre avion en l'absence de l'avion titulaire, le loyer pourra être suspendu pendant cette période sur avis du C.D.

Le départ normal de l'avion hébergé donnera lieu à un courrier de préavis avec accusé de réception. La date d'application du départ sera au plutôt, ou avant le premier du mois suivant l'envoi du courrier.

"PENALITE"

Si, au premier du mois, le compte avion est débiteur, l'expulsion pourra être effectuée sans préavis, après décision du C.D. Dans ce cas, l'avion sera mis hors de la propriété de L'A.C.E.

6-3 B : AVION DE PASSAGE

Exceptionnellement, et dans la limite des places disponibles, après avis du Chef Pilote et ou d'un membre du C.D, l'avion pourra être hébergé dans un hangar.

NB : Les tarifs d'hébergement sont indiqués sur le panneau d'affichage.

ARTICLE 6- 4 : UTILISATION DU CLUB HOUSE

Strictement réservée aux membres du club. Aviser un membre du C. D. et inscrivez-vous sur le planning d'occupation de la salle se trouvant derrière le bar.

Dans tous les cas, le club house devra rester en parfait état de propreté. Toute dégradation sera facturée à l'utilisateur membre de l'ACE. Le CD se réserve le droit d'en interdire l'utilisation à tout membre ne respectant pas cette clause et de recourir à tous moyens en sa possession pour recouvrir, auprès de l'utilisateur, les sommes engagées pour la remise en état du club house.

ARTICLE 6 - 5 : SECURITE

Tous les vols effectués au sein de l'A.C.E. doivent être conformes aux règles de l'art (Statuts, Règlement Intérieur, NOTAM, manuel de vol, lois, décrets aéronautiques et législatifs...).

Les retours de navigation doivent être impérativement programmés (estimés) **au plus tard pour l'heure du coucher du soleil**. Le laps de temps entre le CS et la nuit aéronautique servira de marge de sécurité pour le roulage et le rangement de l'avion avant la nuit.

ARTICLE 6 - 6 : INFRACTION - SANCTION

Pour tout manquement aux statuts, au présent règlement, à tous les textes (NOTAM, manuel de vol...) régissant l'activité aéronautique et le fonctionnement des associations, ainsi qu'à toutes les lois, décrets ou autres en vigueur à la date de l'incident,

Pour toute malversation, de quelque ordre que ce soit, (financières, gestion des temps de vol délibérément erronés, compte débiteur, etc.). (voir article 6 des statuts)

Le pilote en cause, après convocation devant le CD pour explication et justification, pourra être passible de :

- L'exclusion immédiate et définitive,
- Sanction "mise à l'épreuve",
- ou toute autre décision sanction (en plus de toutes actions judiciaires), prise à la "majorité" des deux tiers des membres du Comité Directeur. (voir article 11-3 des statuts)

- *ETABLI LE 8 MAI 1993.*

- *APPROUVE PAR LE COMITE DIRECTEUR REPRESENTE PAR: Le Président M. André DESMAZES*

- *ADDITIF DU 16 MAI 1998*

APPROUVE PAR LE COMITE DIRECTEUR REPRESENTE PAR: Le Président M. Pierre ANGOT

- *MODIFIE LE 06 MAI 2008*

M. Marcel BOUCHER



Président de l'AERO-CLUB D'ESBLY.



Finalité du traitement

Le système d'information de l'Aéroclub a pour finalités de répondre aux exigences de gestion des comptes-pilotes, des avions et des licences et habilitations conformément à la réglementation aéronautique en vigueur et à celle régissant les associations loi de 1901.

Il a aussi pour but de faciliter la gestion des contraintes résultant de l'application du plan « Vigipirate » en matière de sécurité aéronautique.

Origine des informations

Les informations concernant les adhérents sont fournies par la fiche d'adhésion (modèle joint) et par la présentation des documents officiels nécessaires au pilotage des aéronefs.

Droit d'accès aux informations et de rectification reconnus aux personnes concernées par le traitement.

Le droit d'accès et de rectification prévu par l'article 34 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 s'exerce auprès du secrétariat de l'association. Il est fait mention sur le bulletin d'adhésion des éléments nécessaires à la gestion et des possibilités de rectification conformément à la loi. L'usage du mail pour l'information fait l'objet d'un accord spécifique de l'adhérent.

Les informations fédérales sont transmises par un document ou une application spécifique émis par la fédération. (FFA)

Caractéristiques du traitement

Le logiciel a pour objectif principal le suivi des activités de pilotage et de situation des pilotes. C'est un outil de gestion qui analyse par pilote, par instructeur, par activité et par machine les heures de vol et le chiffre d'affaire.

Le module « consultation-pilotes » est un dialogue simplifié et sécurisé par clef personnelle pour permettre aux pilotes eux-mêmes de consulter leur compte et éventuellement d'effectuer certaines opérations de saisie.

Un module « Parc avions » permet de gérer la disponibilité et la maintenance des aéronefs du club.

Ce logiciel répond aux besoins et aux recommandations faites lors de l'audit de la DGAC du 04 décembre 2003.

Le logiciel utilisé est un logiciel standard du commerce, présent dans de nombreux aéroclubs et développé en environnement PC Microsoft Windows.

Sécurité et moyens informatiques :

Les moyens informatiques de l'aéroclub sont dans des locaux fermés à clef.

- les postes de consultation répondent à une règle de mot de passe sur huit caractères propre à chaque pilote ;
- l'administration est faite par l'administrateur technique, membre du bureau,
- la gestion est sous la responsabilité du trésorier de l'association,
- la gestion des licences sous celle d'un instructeur.
- La gestion du Parc avions sous celle du responsable maintenance. Ces utilisateurs sont référencés avec des droits différents suivant leur mission.

En complément :

Pour les besoins propres à l'exercice de leur activité, les adhérents disposent d'un accès à INTERNET via ADSL et permettant l'obtention des informations météorologiques, les



CNIL : Annexe déclaration ordinaire ou demande d'avis pour les associations

informations aéronautiques (NOTAM) et les moyens de déposer un plan de vol.
L'ensemble est protégé par un pare-feu.
Le service de présentation des activités de l'aéroclub est chez un hébergeur professionnel.

Liste des informations traitées

Les informations saisies concernent strictement le domaine de gestion aéronautique. Elles seront conservées cinq ans sur support informatique externe et par exercice annuel.

En complément du logiciel de gestion des comptes-pilotes, il est adjoit une solution INTERNET de réservation en ligne pour gérer les structures aéronautiques (aéro-clubs, écoles de pilotage,...) qui inclut les fonctionnalités paramétrables suivantes :

- Réservations des vols
- Gestion des qualifications
- Gestion des vols (avions et pilotes)
- Gestion des comptes
- Gestion de la maintenance
- Armoire à clé (en option)

Ce logiciel est mutualisé avec l'aéroclub ACDF pour le partage d'utilisation des aéronefs et de l'école commune de pilotage. Chaque groupe est défini

En 2008, la fonction gestion des comptes n'est pas active. L'adhérent gère ses données personnelles et leur mise à disposition (mail, téléphone, etc....) ainsi que le mot de passe de son identifiant.