

# AERO-CLUB DE L'ARDECHE

Association loi 1901

Aérodrome de RUOMS-LABEAUME 07120 LABEAUME

## REGLEMENT INTERIEUR

### 1. DISPOSITIONS GENERALES

#### 1.1. Application.

Le présent règlement intérieur, établi par le comité de direction, dans le cadre des dispositions de l'art. 16 des statuts de l'A.C.A., est applicable à tous les membres de l'association et leur est opposable.

Il appartient aux membres de l'A.C.A. de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux du Club et mis à leur disposition.

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

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

#### 1.2 . Esprit associatif.

L'Aéro-club de l'Ardèche est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.

Chaque membre présent sur l'aérodrome doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité, y compris la mise en œuvre et la rentrée des aéronefs.

#### 1.3 . Obligations générales de l'A.C.A. et de ses membres.

Les obligations de l'A.C.A. à l'égard de ses membres sont formellement stipulées par le règlement intérieur comme étant de simples obligations de moyen et diligence et non des obligations de résultats.

Dès lors la responsabilité de l'A.C.A. ou de ses dirigeants ne pourra, à quelque titre que ce soit, être engagée que dans les seuls cas où serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

L'A.C.A. souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, à tout instant, consultées par les membres.

Il appartient aux membres du club, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire qui leur paraît nécessaire.

Les obligations des membres du Club à l'égard de ce dernier sont de simples obligations de moyen et diligence.

Dès lors, les membres du Club ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec ce dernier, que des conséquences de leur faute avérée.

Les membres de l'A.C.A. responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié ne seront tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans la limite de 10 fois le tarif de l'heure de vol de cet aéronef.

Par exception au précédent alinéa, les membres de l'association seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- dommage résultant de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation ;
- dommage subi du fait de la présence à bord de l'aéronef d'une matière explosive, incendiaire, et d'une manière générale dangereuse, en infraction à une réglementation nationale ou internationale, sauf si cette infraction a été commise à l'insu du membre de l'A.C.A. concerné ;
- dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage, l'atterrissage ou l'amerrissage, d'un terrain ou d'un plan d'eau qui ne serait ni ouvert à la circulation aérienne publique, ni autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation en vigueur, sauf cas de force majeure ;
- dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure ;
- dommage subi lorsque l'aéronef n'est pas utilisé conformément à la mention d'emploi prévue au manuel de vol ou sur le laissez-passer et spécialement dans le cas où l'aéronef ne reste pas dans les limites de poids et de centrage exigées ;
- dommage subi lorsque le personnel nécessaire à la conduite de l'aéronef n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord ;
- dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique ou de drogues, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

## **2. DU PERSONNEL**

### **2.1. Dispositions générales.**

Le Comité de direction fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications, établit les contrats de travail éventuels que le président ne peut signer qu'avec l'accord du Comité.

### **2.2. Des Instructeurs.**

Les Instructeurs ont en charge l'entraînement des pilotes, et la formation. Ils fixent les consignes techniques d'utilisation du matériel volant. Ils indiquent dans le logiciel de réservation les aéronefs sur lesquels chaque pilote a été lâché.

Ils rendent compte au président de toute anomalie dont ils ont connaissance, et survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.

Ils sont fondés à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs telle que notamment une restriction d'utilisation des aéronefs ou une interdiction de vol.

Cependant les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux instructeurs n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les membres pilotes, **ceux-ci restant maîtres de leur décision de prendre ou non l'air**, et de leur capacité à piloter/maîtriser un aéronef sur lequel ils auront été lâchés, en fonction des conditions météorologiques et de leur entraînement sur l'aéronef.

Les instructeurs ne sont pas systématiquement présents sur l'aérodrome lors de vols de membres pilotes.

### **2.3. Du responsable technique (mécanique).**

Le responsable technique est chargé de réaliser l'interface avec les ateliers agréés qui ont en charge le suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation.

Il est le seul à pouvoir réaliser des opérations courantes de maintenances (visites 50 heures, petites réparation, etc.) **lorsque ces dernières ont été préalablement validées par les ateliers agréés.**

Il rend compte au président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.

Il est fondé 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 d'un aéronef.

Dans le cadre de ses missions techniques, il peut réaliser des vols d'essais d'aéronefs sans inscrire préalablement ces vols sur le logiciel de réservation.

Il doit évidemment limiter ces vols aux seuls avions sur lesquels il a été lâché par les instructeurs, et être en tout point conforme à la réglementation (licence, visite médicale ...en état de validité).

#### **2.4. Des membres du Comité de direction et du Bureau.**

Le conjoint (non pilote) d'un membre actif pilote est invité à participer à l'activité du club. Bien que n'étant pas éligible, il ou elle peut être coopté par le Comité de direction pour venir en aide aux membres du Bureau et occuper des postes d'adjoint. Les membres cooptés par le Comité de direction assisteront aux réunions du Comité de direction et aux réunions de Bureau, mais, n'ayant pas été élus, ne pourront pas prendre part aux votes.

### **3. DES PILOTES**

#### **3.1. Participants.**

En dehors des pilotes qualifiés instructeurs, seuls sont autorisés à piloter des appareils de l'A.C.A. les membres actifs à jour de leurs cotisations et ayant un solde positif d'au moins une heure de vol de l'avion réservé sur leur compte. En outre, si le sociétaire est mineur, il doit avoir présenté dès sa demande d'admission, une autorisation parentale écrite ; En application du § 2.2, l'A.C.A. peut refuser de confier un appareil à un pilote.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil du club, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres à jour nécessaires à sa conduite, et il s'engage ipso facto à l'utiliser selon la réglementation. En particulier il doit être médicalement en règle (un « arrêt de travail » est automatiquement interdit de vol pendant celui-ci, et un arrêt de plus d'un mois pour maladie impose une nouvelle visite médicale).

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

Les pilotes ne peuvent emmener comme passagers, à leur compte personnel, que des personnes bien connues par eux, parents ou amis. Dans les autres cas, les passagers devront obligatoirement se présenter au club et être pris en charge au titre de vols d'initiation ou baptêmes.

Ainsi, le co-avionnage au travers des sites internet actuels et ouverts au grand public (partage des frais avec des personnes non connus par le pilote) n'est pas compatible avec notre structure sous forme d'association à but non lucratif : Cette pratique de co-avionnage est donc interdite au sein de l'Aéroclub de l'Ardèche.

#### **3.2. Entraînement des pilotes et mesures de sécurité :**

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

Indépendamment des stipulations réglementaires relatives aux vols de contrôle dans le cadre du renouvellement des licences, les instructeurs sont à disposition des pilotes pour assurer des vols de contrôle de compétence ou d'entraînement.

### 3.2.1 Interdiction de fumer :

Les pilotes et membres du club doivent observer, et faire respecter autant que faire se peut, l'interdiction de fumer :

- Dans les avions,
- Dans tous les locaux de l'Aéro-club, club house, hangars, etc.
- Et plus généralement à l'extérieur dans tout le périmètre de la surface aéronautique, délimitée par les panneaux « Arrêté Préfectoral du 09-11-1976 ».

### 3.2.2 Consignes impératives lors de l'avitaillement en carburant des aéronefs :

- Le moteur de l'avion est à l'arrêt,
- Aucun pilote ni passager est à bord de l'avion,
- Le câble de masse est raccordé,
- Interdiction **absolue** de fumer,
- Interdiction de téléphoner,
- Après avitaillement, indiquer sur le carnet de route dans la partie réservée à cet effet la quantité de carburant avitaillée.
- **Attention le redémarrage de l'avion se fait en dehors de l'aire d'avitaillement, l'avion est délacé à la main après avitaillement**

### 3.3. Réservations.

En ce qui concerne la disponibilité des avions, priorité d'utilisation des aéronefs est donnée dans l'ordre suivant :

- 1- protection civile
- 2- école de pilotage
- 3- baptêmes et vols d'initiation
- 4- les autres vols.

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit avoir un solde positif sur son compte pilote. Avant tout vol, une réservation doit être saisie dans le logiciel de réservation du club (adresse du site : [aca.assapan.fr](http://aca.assapan.fr)). Seuls les instructeurs de l'A.C.A. peuvent exceptionnellement autoriser un vol n'ayant pas fait l'objet d'une réservation.

Si le pilote n'arrive pas à saisir de réservation dans le logiciel, il peut soit se rapprocher d'un membre du comité de direction ou d'un autre membre du club pour obtenir une aide, soit se rapprocher d'un instructeur.

L'objectif de ce logiciel de réservation est double :

- 1 – gérer en ligne les réservations des aéronefs de l'A.C.A, en donnant une vision aux pilotes des aéronefs sur lesquels ils sont lâchés,
- 2- être un aide mémoire pour les pilotes afin de les aider à :
  - Respecter la validité de leurs titres aéronautiques,
  - Ne piloter sans instructeur que des aéronefs sur lesquels ils ont été préalablement lâchés par un instructeur.

En ce sens, les pilotes doivent communiquer à l'A.C.A les dates de validité de leurs licences et visite médicale, afin que ces dernières soient intégrées dans le logiciel.

En cas de non validité détectée par le logiciel, ou si le pilote n'est pas lâché sur l'aéronef sélectionné, des alertes seront fournies par le logiciel au pilote. Ce dernier n'est alors pas autorisé et ne doit pas voler sur l'aéronef de l'A.C.A (sauf après avoir obtenu une autorisation exceptionnelle délivrée par un des instructeurs de l'A.C.A).

**ATTENTION : le logiciel n'est qu'une aide aux pilotes. Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques, et de voler uniquement sur les avions sur lesquels ils auront été préalablement lâchés par un instructeur.**

Les coordonnées des membres de l'A.C.A (y compris le comité de direction et les instructeurs) sont affichés à l'entrée de l'espace pilote dans les locaux de l'A.C.A.

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

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dite, le pilote doit en prévenir aussitôt l'aéro-club.

### **3.4. Formalités avant et après le vol.**

Avant de confier un aéronef à un pilote, tout membre du Comité de direction peut lui demander de présenter son carnet de vol.

Pour un voyage, et notamment un vol montagne, tout pilote doit enregistrer ses intentions (aéronef utilisé, type de vol, circuit prévu, durée probable du vol) sur le logiciel de réservation

Les temps de vol sont décomptés selon la durée indiquée par l'horamètre, à la minute près pour ce qui concerne la facturation. La planche de décomptes de l'avion doit être correctement et complètement renseignée après chaque vol.

Avant tout voyage entraînant une absence de plus d'une journée pour l'aéronef, **le pilote doit avoir obtenu l'accord d'un instructeur et du président.** Il est en outre demandé au pilote : d'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais ; de payer lui même directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs ; de s'engager à ramener l'aéronef dans les plus brefs délais lors d'un voyage interrompu. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui même, il en supportera les frais.

Les vols à l'étranger seront systématiquement décomptés au tarif club, et l'essence sera remboursée sur la base du prix d'achat de l'aéro-club de l'Ardèche à son fournisseur (réf. dernière facture du fournisseur).

Après chaque vol, tout pilote doit :

- procéder à un avitaillement s'il reste moins du ¼ des réservoirs,
- abriter l'aéronef dans les hangars ou stationner l'aéronef sur le parking si la météo. le permet, le freiner, l'amarrer face au vent dominant, **et ce s'il est certain qu'un autre pilote va l'utiliser dans l'heure qui suit,**
- compléter la feuille de vol portant les index de l'horamètre (en y portant mention éventuellement de toute anomalie ou tout incident constatés), et remplir soigneusement et complètement le carnet de route de l'avion,
- le pilote qui effectue le dernier vol de la journée s'assure de la fermeture de tous les hangars et de la station d'avitaillement.

### **4. DES ACTIVITES AERIENNES PARTICULIERES**

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (baptêmes de l'air, vols d'initiation, vols dans le cadre d'une convention signée par l'A.C.A., etc.), les pilotes nominativement désignés

par le président de l'aéroclub, sur proposition des instructeurs. **Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.**

Les pilotes non membres de l'aéroclub de l'Ardèche, de passage dans le site de l'aérodrome de RUOMS – LABEAUME, peuvent être autorisés à utiliser les avions du club dans les conditions limitatives suivantes :

- être accompagnés par un instructeur de l'A.C.A. ;
- avoir déposé une caution suffisante pour la durée du vol envisagé, ce vol étant décompté selon le tarif spécial applicable, dit tarif « B ».

## **5. DES SANCTIONS**

La Commission de discipline est désignée par le Comité directeur et se compose de 5 membres actifs au moins.

Une sanction pourra être prononcée contre un membre de l'A.C.A. par la Commission de discipline, après convocation régulière de l'intéressé afin qu'il puisse présenter sa défense, dans les cas suivants:

- non paiement des cotisations échues ;
- faute grave ;
- non respect, intentionnel ou non, des dispositions des statuts ou du règlement intérieur.

Les sanctions encourues pourront être : l'avertissement, l'interdiction provisoire d'utiliser les avions du club, l'exclusion.

Dans ce dernier cas, en application de l'art. 5 des statuts, il est convenu que :

- le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis à même, avant que la dite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense ;
- dans cette perspective, ce membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer à sa dernière adresse connue et, si elle est différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la F.F.A. lors de sa dernière prise de licence fédérale.

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

La lettre de convocation ci-dessus visée devra :

- être expédiée au moins 15 jours avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'exclusion ;
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de la dite comparution ;
- comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.

Le membre en instance d'exclusion est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et les documents qui sont invoqués à son encontre. A cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation. Devra également lui être formellement offerte dans cette même convocation la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours ci-dessus visée en un lieu qui devra lui être précisé.

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

**Le présent règlement intérieur a été approuvé à l'Assemblée Générale du 19 mars 2016.**