



REGLEMENT INTERIEUR

Février 2022

Aéroclub de Savoie
Aéroport de Chambéry-Savoie
73420 VIVIERS DU LAC
Tel : 04 79 54 41 81

E-mail : contact@aeroclub-savoie.com

SUIVI DES MODIFICATIONS	3
<u>1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES</u>	4
1.1.APPLICATION	4
1.2.ESPRIT ASSOCIATIF	4
1.3.ADHESION	4
1.4.OBLIGATIONS GÉNÉRALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES.....	4
1.4.1 L'ACS envers ses membres	
1.4.2 Les membres envers l'ACS	
<u>2 EQUIPE PEDAGOGIQUE.....</u>	5
2.1 LE CHEF PILOTE / RESPONSABLE PEDAGOGIQUE	5
2.2 LES INSTRUCTEURS	5
<u>3 LES PILOTES.....</u>	6
3.1 UTILISATION DES AVIONS.....	6
3.2 ENTRAÎNEMENT DES PILOTES	6
3.3 RÉSERVATIONS.....	6
3.4 FORMALITÉS AVANT ET APRÈS VOL.....	7
<u>4 ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES</u>	8
4.1 VOLS A FRAIS PARTAGES.....	9
4.2 COAVIONNAGE	9
<u>5 PROCÉDURE DISCIPLINAIRE</u>	9

SUIVI DES MODIFICATIONS

Date	Objet de la mise à jour
18/10/2005	Refondation du règlement intérieur de l'ACS
14/03/2014	<p>Principales modifications :</p> <ul style="list-style-type: none">• Harmonisation et Mise à Jour des renvois d'articles entre Statuts et RI• § 1.3 Modalités d'adhésion• § 1.4 Référence aux MANEX en cas de dommage - Emport d'animaux• § 3.1 Mention des Destinations et Temps de vol probables• § 3.2 Modalités d'entraînement des pilotes• § 3.3 et 3.3.1 Modalités et Conditions de Réservations (comptes débiteurs, temps d'utilisation des aéronefs)• § 3.3.4 Règlement des Taxes d'atterrissage• § 3.4 Inscription Temps de Vol Bloc, vérification des anomalies avant vol, retour des aéronefs• § 4 Maintien à Jour des Listes des pilotes agréés pour les activités aériennes particulières
17/03/2017	<ul style="list-style-type: none">• Modification du titre de l'aéroclub• Ajout article sur les vols à frais partagés• Remplacement du terme « baptême de l'air » par « vols de découvertes »
03/02/2022	<ul style="list-style-type: none">• Intégration des articles du document « Mode de Fonctionnement »• Evolution de l'article 2 « Le personnel »• Intégration d'Openflyers en lieu et place de Safetyplane• Intégration co-avionnage• Suppression des doublons avec le MANEX version 2.0

1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1. APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article **17** des statuts de l'association, est applicable à tous les membres actifs de l'association et leur est opposable.

Les engagements énoncés par le présent règlement sont par ailleurs renforcés par des procédures spécifiques détaillées dans le MANEX du club. Ce document est disponible au Concordia et sur le site internet.

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est disponible à l'accueil du club, sur le site internet, ou mis à leur disposition sur simple demande.

Dès lors, lesdits membres ne sauraient invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit. Aucun membre n'est censé ignorer le RI et ne pourra l'utiliser contre l'ACS.

1.2. ESPRIT ASSOCIATIF

L'Aéro-club 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.

Chaque membre s'engage à participer à la vie du club et à assurer au minimum une demi-journée de permanence durant l'année.

Chacun doit en défendre les intérêts et en assurer une promotion active dans son entourage.

1.3. ADHESION

En addition d'une cotisation, nécessaire dans un cadre associatif, fixée et modifiée en Assemblée Générale, les membres participent aux frais de fonctionnement liés à l'exploitation quotidienne du club. Le Conseil d'Administration fixe en début d'année le montant de ces frais de fonctionnement, la somme de ces deux montants constitue celui de l'adhésion à l'association.

L'adhésion à l'Aéro-club implique obligatoirement pour les membres actifs la cotisation de la FÉDÉRATION FRANÇAISE AÉRONAUTIQUE et la souscription à l'assurance fédérale associée.

L'affiliation à l'Aéro-club de Savoie est matérialisée par l'inscription dans le système de gestion et facturation « Openflyers », dont la validité est renouvelée chaque année selon les modalités de réinscription fixées par le Conseil d'Administration.

Les tarifs « heures de vol » sont calculés par avion, tenant compte des coûts d'exploitation et du carburant.

Les tarifs peuvent être réévalués à tout moment par approbation du Conseil d'Administration. Seule l'indexation du prix de l'essence peut être appliquée mensuellement, sur proposition du Trésorier.

Ces tarifs sont détaillés dans un document spécifique nommé « Tarifs Aéroclub » et mis à disposition dans les mêmes conditions que le présent règlement.

1.4. OBLIGATIONS GÉNÉRALES DE L'ASSOCIATION ET DE SES MEMBRES

1.4.1 L'ACS envers ses membres

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'assurance, et en particulier des polices responsabilité et dégâts à la flotte aéronaf pour chacun des aéronafs 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 paraîtra nécessaire.

1.4.2 Les membres envers l'ACS

Les obligations des membres de l'association à l'égard de cette dernière sont de simples obligations de moyen et diligence.

Dès lors, les membres de l'association ne seront responsables, dans le cadre de leurs rapports contractuels avec cette dernière, que des conséquences de leur faute avérée et selon l'appréciation du Conseil d'Administration. Les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronaf qui leur est confié sont a minima tenus à la réparation du préjudice de ce fait dans la limite de la valeur de la franchise, à moins que l'option franchise casse ait été choisie par le membre.

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 cause à leur instigation,
- dommage subi du fait de l'utilisation, pour le décollage ou l'atterrissage, d'un terrain 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'aéronaf au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure,
- dommage subi du fait de l'utilisation de l'aéronaf dans des conditions non autorisés par les MANEX du Club ACS, en particulier si non-respect de la règle dite de " l'expérience récente " notamment pour l'emport de passagers
- dommage subi du fait de l'emport d'animaux dans des conditions non sécurisées
- dommage subi du fait de l'emport de matières dangereuses
- dommage subi lorsque le membre commandant de bord n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord,
- dommage subi lorsqu'au moment du sinistre, il est établi que le commandant de bord pilotait l'appareil sous l'emprise d'un état alcoolique ou de drogues, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

Tout litige au sujet de l'application des clauses de responsabilité du pilote sera tranché par la commission de discipline, sans préjudice d'un contrôle de la juridiction compétente.

Dans l'exercice de leur loisir, les membres sont en général aidés par un(e) assistant(e) administratif(ve) dont la mission principale est d'assurer l'accueil du public extérieur et la gestion administrative du club. Il(elle) ne peut être en aucun cas l'assistant(e) personnel(e) de chacun.

2 EQUIPE PEDAGOGIQUE

2.1 LE CHEF PILOTE/RESPONSABLE PEDAGOGIQUE.

En tant que Chef Pilote, il veille à l'application du Manex, au respect des règles de sécurité, à l'état de fonctionnement et de maintenance des avions en relation avec le responsable de la maintenance.

En tant que Responsable Pédagogique, il assure la vie du DTO en relation avec la DSAC (élaboration des programmes de formation, suivi des formations, ...), assure l'instruction de ses propres élèves et supervise l'activité des autres instructeurs faisant partie du DTO.

2.2 LES INSTRUCTEURS

Les Instructeurs ont en charge, en relation avec le chef pilote, la formation et l'entraînement des élèves et des pilotes.

Ils rendent compte au Président et/ou 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 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, ces derniers restant maîtres de leur décision de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seul gardien de celui-ci.

3 LES PILOTES

3.1 UTILISATION DES AVIONS

En dehors des pilotes qualifiés testeurs, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leur adhésion.

En application du § 3.2, l'association peut soit refuser de confier un appareil à un pilote, soit lui imposer un vol de contrôle.

Lorsqu'un pilote se voit confier un appareil par l'association, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite, et il s'engage ipso facto à l'utiliser conformément à la réglementation. Les pilotes sont seuls responsables du suivi de la validité de leurs titres aéronautiques.

Les pilotes ne pourront disposer, pour une utilisation déterminée, que des avions sur lesquels le Chef-Pilote ou un instructeur de l'Aéro-club de Savoie auront pu tester et reconnaître leur aptitude et dans la mesure où ils sont détenteurs de la qualification requise pour l'utilisation de l'appareil choisi, le Chef-Pilote et les instructeurs ayant délégation pour tous les aspects de sécurité.

Le système informatique du club, Openflyers, associé à une boîte à clés sécurisée, aide à un contrôle de la situation de chaque pilote par rapport à ces règles et ne les dégage en aucune façon de ses obligations.

Par ailleurs, les pilotes doivent respecter les locaux et matériels mis à leur disposition, respecter l'éthique sur le dopage, ne tenir aucun propos raciste ou xénophobe, se présenter avec une tenue correcte.

3.2 ENTRAÎNEMENT DES PILOTES

Avant toute réservation, les pilotes devront s'assurer eux-mêmes qu'ils remplissent les conditions d'entraînement récent, notamment pour l'emport de passagers, en conformité avec la réglementation en vigueur et avec le MANEX du club.

Tout manquement délibéré à ces règles et consignes pourra engendrer éventuellement une procédure disciplinaire (cf. article 5, ci-dessous).

3.3 RÉSERVATIONS

Pour effectuer un vol, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association (compte personnel non débiteur). Une information parfaitement explicite apparaît sur Openflyers pour alerter tout pilote dont le compte est débiteur. Il n'est toléré aucun découvert. Par ailleurs, tout découvert entraîne potentiellement la suspension des vols et de leurs réservations jusqu'à ce que le compte soit redevenu créateur.

Les réservations seront toujours effectuées en tenant compte, au mieux, de la durée du vol projeté afin de permettre au plus grand nombre de pilotes de voler dans la journée. Il est en effet dans l'intérêt de tous les membres que les avions volent au maximum, ce qui constitue une garantie du maintien des coûts raisonnables de l'heure de vol pratiqués par l'association.

Le début de créneau doit idéalement débuter une demi-heure maximum avant la mise en route et l'avion doit être revenu au parking au maximum à la fin du créneau réservé.

Avant tout vol, le pilote commandant de bord devra informer de sa destination et du temps probable d'utilisation de l'appareil en les mentionnant sur le logiciel de réservation.

Il est possible avec Openflyers d'effectuer une sur-réservation d'un avion sur un créneau déjà utilisé, permettant une souplesse supplémentaire de gestion du planning,

Les conditions de réservation sont explicitées dans le MANEX (article 25).

MINIMUM D'HEURES

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum de **2 heures** de vol par jour de réservation. Une réservation sur une demi-journée implique également un minimum de **2 heures**.

Si ce minimum n'est pas atteint, et hors problème météo majeur, les heures de vol manquantes lui seront décomptées à 50 % de son tarif (pilote souscripteur ou non), particulièrement en pleine saison (du 1^{er} avril au 31 octobre).

ANNULATION DES RÉSERVATIONS

Le cas échéant, les réservations doivent être annulées avec un préavis de 24 heures sauf en cas de force majeure. Cette disposition n'étant pas respectée sans motif valable, il sera appliqué au pilote un forfait annulation tardive d'une heure de double commande.

RETARDS AU DÉPART ET A L'ARRIVÉE

Lors d'une réservation non honorée, après 15 minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre et un forfait double commande sera appliqué.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, il est demandé au pilote d'en prévenir aussitôt l'Aéro-club.

RÈGLEMENT

Le paiement des heures de vol doit être effectué par le pilote le jour même du retour de l'avion au parking de l'Aéro-club, sauf dérogation exceptionnelle et motivée.

3.4 FORMALITÉS AVANT ET APRÈS VOL

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'association peut être amenée à lui demander de présenter son carnet de vol, et sa licence en cours de validité.

La gestion des vols est assurée grâce au programme de réservation Openflyers. Les tutoriels d'utilisation sont accessibles dans l'espace membres du site Internet de l'Aéroclub.

Toutes les données du vol doivent être reportées sur Openflyers. Le Temps Bloc doit être porté sur le Carnet de Route de l'avion, et sur le Carnet de Vol du pilote. Le Temps Bloc est décompté à partir du début du roulage sur le parking jusqu'à l'arrêt moteur à la fin du vol.

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

Chaque pilote commandant de bord est responsable du vol. Avant chaque vol, il doit effectuer notamment :

- le devis de masse et de centrage avant tout emport de passagers ainsi que le calcul de l'essence nécessaire au vol dans les conditions de sécurité,
- la visite pré-vol,
- les contrôles de la check-list qui figure dans chaque appareil,
- la vérification des documents de bord.
- le contrôle et l'acquittement des "anomalies" aéronefs via l'appli spécifique sur l'ordinateur du club.

Chaque avion est équipé d'une carte carburant nominative BP 100 LL et TOTAL.

Sauf cas de force majeure, les cartes ne doivent en aucun cas être utilisées pour un autre avion que celui désigné. Dans le cas contraire, la bonne immatriculation doit être notée sur le bon essence, et ce dernier doit être remis dans la boîte aux lettres du secrétariat.

Après chaque vol, tout pilote doit abriter l'aéronef, sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit.

Indépendamment des séances spécifiques de nettoyage complet des avions, il est demandé à chacun, en retour de vol, de nettoyer la verrière, les bords d'attaque d'ailes et de profondeur, nettoyer d'éventuelles traces de boue, sous ou dans l'avion, en cas de pratique de terrains en herbe, ainsi qu'effectuer un nettoyage minimum de la cabine (salissures, vide-poches) et surtout de la verrière, gage important de sécurité.

Lors de tout voyage à l'extérieur de LFLB, il est demandé au pilote :

- D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais,
- De régler ses taxes d'atterrissage sur place. A défaut, les frais de facturation appliqués par les gestionnaires, souvent élevés par rapport à la taxe elle-même, sont recouvrés sur le compte-pilote des intéressés.
- 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 rappelé que l'assurance intégrée dans la licence FFA permet la prise en charge des frais de rapatriement et de recherche de l'avion en cas d'impossibilité de retour pour des raisons météo. Cette disposition évite toute décision type « objectif destination » et agit dans le sens de la sécurité des vols.

Transport de fret et de passagers :

Chaque Pilote doit veiller au respect de la Réglementation, notamment en ce qui concerne l'expérience récente requise pour effectuer des vols avec passagers, de jour comme de Nuit.

Un entrainement régulier améliore la sécurité, et évite d'avoir à effectuer des vols, juste à cet effet de maintien d'expérience.

Une vérification de l'état intérieur de l'avion est impérative après chaque vol. Si nécessaire, le nettoyage en incombe à l'équipage utilisateur.

Enfin, il est rappelé que l'emport de fret et de matières dangereuses est interdit.

NOTA pour le cas de transport d'animaux : leurs réactions étant imprévisibles (peur, gestes désordonnés, morsures, vomissements), les pilotes devant embarquer des animaux ne sont autorisés à le faire qu'aux conditions suivantes : animaux domestiques, de poids inférieur à 20kg, enfermés dans une cage solide et étanche aux déjections, exclusivement en place arrière et solidement arrimée à l'aide des ceintures. Ne pas négliger la gêne que peut potentiellement générer cette présence pour le pilote et les passagers.

4 ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols de découvertes, vols d'initiation, vols en relation avec la protection des personnes et des biens, vols dans le cadre d'une convention signée par l'association, vols de convoyage, etc ...), les pilotes nominativement désignés « Pilotes Agréés » par le chef pilote et suivant les listes affichées au Club après validation par le Président.

Les vols dans le cadre d'un « passeport initiation au pilotage » sont réalisés uniquement en présence d'un instructeur.

Il est également rappelé que :

- l'emport de passagers, en bas âge notamment, est laissé à l'appréciation du commandant de bord en fonction de la nature et des conditions du vol à effectuer
- il n'existe aucune limite d'âge (aucun certificat médical exigé) pour autant que la personne soit en mesure de réagir en cas de problème
- les vols d'initiation au pilotage ou les packs découverte ne peuvent être effectués en présence de passagers, sauf dérogation du Chef Pilote

4.1 VOLS A FRAIS PARTAGES

Les vols à frais partagés sont réalisés dans le cadre du cercle de connaissance ou d'affinité du pilote, à savoir le cercle de la famille, des amis, de son aéroclub ou des licenciés de sa fédération agréée par l'État.

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser quatre.

Doivent donc être inclus dans le partage des frais uniquement : les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes au vol entrepris. En aucun cas, les frais ne doivent comporter par exemple : le coût de la licence fédérale, celle de pilote privé (PPL), de la visite médicale du pilote, de l'assurance du pilote (Dommages corporels)...

Les coûts directs du vol sont déterminés à la fin du vol et partagés entre le pilote et les autres occupants ayant pris effectivement part au vol.

La décision d'effectuer un vol à frais partagés appartient au pilote et à lui seul.

Le pilote décide seul de retarder ou d'annuler le vol s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice dans le cadre de ce vol et doit pouvoir faire la preuve de sa participation aux frais du vol au prorata des places occupées lors du vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires inhérentes.

4.2 COAVIONNAGE

Ne sont pas encore autorisés les vols à frais partagés réalisés par l'intermédiaire ou aux moyens de sites Internet ouverts au grand public. Ce chapitre fait l'objet du travail d'une commission créée spécifiquement pour expérimenter ce sujet.

5 PROCÉDURE DISCIPLINAIRE

En application de l'article 8 des statuts, il est convenu que :

Le membre convoqué dans le cadre d'une procédure disciplinaire doit être mis à même, de présenter sa défense.

Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception, envoyée à sa dernière adresse connue et, si elle est différente, en copie recommandée avec accusé de réception à l'adresse indiquée à la FFA lors de sa dernière prise de licence fédérale.

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

La lettre de convocation ci-dessus devra :

- être expédiée au moins quinze jours avant la date prévue pour la comparution du membre en instance d'application de mesures conservatoires ou de sanctions,
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution,
- préciser devant quelle instance (commission) elle aura lieu,

- comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction envisagée.

Le membre est en droit de connaître au moins 5 jours avant la date de sa comparution toutes les pièces et documents qui sont invoqués à son encontre.

A cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et documents devra lui être notifiée dans la convocation. Devra également lui être, dans cette même convocation, formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de 5 jours ci-dessus visée en un lieu qui devra lui être précisé.

Le membre pourra présenter lui-même sa défense, ou se faire assister par une personne de son choix, membre du club.

La commission pourra se prononcer sur :

- un rappel à l'ordre,
- une suspension partielle de vol,
- la radiation du club.

Le scrutin se fera à bulletin secret et à la majorité simple.

Règlement intérieur modifié et adopté à l'issue du Conseil d'Administration du 03/02/2022

Le Président

Bernard BOYMOND

Le Secrétaire

Loïc GERBER