



Aéroclub de Saint-Chamond et de la Vallée du Gier

Règlement intérieur

Version 2-19

Date de décision du CA : 22-03-2019

Date d'application : 14-04-2019

1. Dispositions générales

1.1 Préambule

Le présent règlement intérieur a pour but de permettre une pratique harmonieuse des sports aériens au sein de l'aéroclub de Saint-Chamond et de la vallée du Gier.

Tout membre de l'AC, du fait de son inscription, doit:

- Prendre connaissance du présent règlement intérieur,
- Se tenir informé de ses modifications,
- Se conformer expressément à toutes ses dispositions.

Une copie de ce règlement est disponible dans les locaux de l'association et mis à leur disposition sur simple demande. Dès lors, nul ne saurait invoquer la méconnaissance de ce règlement à quelque fin ou titre que ce soit.

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, de ménager et d'entretenir les équipements mis à disposition.

Chaque membre présent sur l'aérodrome doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveau membre.

1.3 Obligations générales de l'association et de ses membres

1.3.1 Obligation de l'association vis à vis des usagers non adhérents (voir annexe)

- Le terrain est ouvert à la CAP.
- L'accès au club-house et au parking coté ville est ouvert au public.
- L'accès coté piste et aux installations est interdit au public, sauf autorisation.
- L'accès à la piste et aux installations est interdit à tout véhicule terrestre.

1.3.2 Toutes les personnes autorisées à pénétrer coté piste auront l'obligation d'avoir connaissance des règles de sécurité en vigueur sur la plate-forme, en particulier :

- Emplacement des extincteurs,
- Risques liés aux déplacements des avions,
- Risques liés à la distribution de carburants (interdiction de fumer, d'utiliser un téléphone portable à proximité des pompes)
- L'utilisation des équipements (outils, atelier, distribution d'essence ..) est interdite à toute personne non adhérente à l'association.

1.3.3 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 de 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 serait prouvé qu'ils ont commis une faute en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

L'association souscrit diverses polices d'assurances, et en particulier des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des aéronefs qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, sur demande, 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 paraît nécessaire.

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



Aéroclub de Saint-Chamond et de la Vallée du Gier

Règlement intérieur

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.

Pour tous les avions, une participation annuelle fixée chaque année, sera prélevée en une seule fois chaque début d'année sur les comptes vol pour financer les casses éventuelles. Cette participation est due par tous les pilotes déjà membres du club, quelle que soit la date de paiement de la cotisation.

Les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronef seront tenus à la réparation de la totalité du préjudice dans les cas suivants :

- Dommage résultant de leur faute
- Dommage subit du fait de l'utilisation pour le décollage ou l'atterrissage sur un terrain qui ne leur serait pas autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation, **sauf cas de force majeure**.
- Dommage subit lorsque le pilote n'est pas titulaire des titres aéronautiques en état de validité exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord.
- Dommage subit 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.
- Dommage subit plus généralement du fait de l'utilisation de l'aéronef contraire au règlement, aux consignes d'un instructeur ou d'une décision du conseil d'administration.

2. Gestion

2.1 Cotisations

Le paiement de la cotisation annuelle est une condition indispensable pour obtenir la qualité de membre du club.

Le montant de la cotisation annuelle est fixé chaque année par le conseil d'administration.

La cotisation est valable pour la durée de l'année civile du 1^{er} janvier au 31 décembre inclus. À titre dérogatoire, les nouveaux membres sollicitant leur première inscription après le 30 septembre de chaque année paieront, lors de leur inscription, la cotisation prévue pour l'année suivante dont la validité sera exceptionnellement étendue de sa date de paiement au 31 décembre de l'année suivante.

Les instructeurs bénévoles sont exemptés de la cotisation et de l'assurance FFA (prises en charge par le club).

Le non-paiement de la cotisation à la date de l'assemblée générale entraîne de facto la radiation du club. De ce fait, nul ne pourra utiliser le matériel du club s'il n'a pas au préalable réglé le montant de sa cotisation. Le secrétariat est chargé de l'application de cette règle, la liste des membres à jour de leur cotisation est pour ce faire, en permanence affichée dans les locaux du club.

2.2 Pilotes déjà inscrits dans un autre aéroclub

Les pilotes, dès lors qu'ils sont déjà adhérents à un autre aéroclub, payeront une cotisation de 50 euros valable un mois, et pour une période de plus d'un mois, une ½ cotisation annuelle augmentée du droit d'entrée.

Exemptions :

Le CA, sur proposition du bureau, peut rendre gratuite cette cotisation pour certaines personnes afin de tenir compte des services qu'elles rendent au club. Cette exemption fait obligatoirement chaque année l'objet d'une décision nominative pour chacun des intéressés.

Les instructeurs bénévoles bénéficient de cette gratuité.



Aéroclub de Saint-Chamond et de la Vallée du Gier

Règlement intérieur

3. Approvisionnement des comptes

3.1 Provision

Nul membre du club ne peut utiliser les matériels de l'AC s'il n'a pas déposé au préalable dans les caisses de l'AC une provision suffisante pour couvrir les coûts de cette utilisation.

La norme est que tout adhérent doit avoir vis-à-vis du club un compte créditeur.

Le chef pilote a pour mission d'interdire de vol à l'AC des pilotes n'ayant pas un solde créditeur.

Le secrétariat met en permanence à sa disposition la liste des comptes débiteurs ou insuffisamment approvisionnés.

3.2 Tenue des comptes

Il appartient à chacun des membres de tenir la situation de son compte. Pour lui faciliter la tâche, son compte est consultable sur l'ordinateur du club. Il peut également demander de l'aide ou des explications au secrétariat.

Tous les mouvements en espèces doivent donner lieu à reçu signé par les deux parties.

3.3 Compte débiteur

Si le compte d'un adhérent venait à être débiteur, le pilote serait tenu de régulariser sa situation. De plus, un intérêt au taux légal pourrait être retenu.

L'avis de relance des membres débiteurs sera envoyé avec l'accord du chef pilote et/ou du président. De plus toutes corrections des comptes vol devront avoir l'aval du trésorier.

En cas de persistance d'un solde débiteur, le trésorier demandera au CA la radiation de l'adhérent défaillant et poursuivra, par les moyens de droit, le recouvrement de la créance avec une pénalité égale à 10%.

3.4 Clôture des comptes

Le solde positif d'un ancien membre dont la dernière activité au sein de l'AC remonte à plus d'un an sera acquis à l'association.

3. Bénévoles et salariés

4.1 Dispositions générales

Le président fixe les horaires, s'il y a lieu, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels concernant :

- les instructeurs
- le responsable technique (fonction pouvant être sous-traitée auprès d'une unité d'entretien agréée)
- le chargé d'exploitation (secrétariat)
- le gardien de la plate forme

Ils sont recrutés et révoqués par le président selon les lois en vigueur.

4.2 Chef-pilote et instructeurs

Le chef pilote, avec l'aide des instructeurs, a la responsabilité :

- de l'instruction au sol et en vol des élèves,
- de s'assurer du suivi de la progression des élèves,
- des autorisations particulières pour l'utilisation des avions,
- du contrôle des connaissances et du niveau de compétence des pilotes,
- de s'assurer que les règles permanentes et les consignes de la plate-forme soient parfaitement connues et respectées de s'assurer du paiement de la cotisation et d'un solde du compte pilote créditeur.



Aéroclub de Saint-Chamond et de la Vallée du Gier

Règlement intérieur

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes et la formation. Ils rendent compte au président et 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 effet de les obliger à apprécier l'opportunité des vols effectués par les pilotes, ceux-ci restant maîtres de leur décision de prendre l'air ou non et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

4.3 Responsable technique (mécanique)

Le responsable technique est chargé du suivi de l'état des aéronefs en conformité avec la réglementation. Il décide sur le plan technique de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation.

4.4 Chargé d'exploitation

Le chargé d'exploitation (secrétariat) a en charge la gestion administrative journalière de l'aéroclub.

4.5 Le gardien de la plate-forme

La permanence de l'accueil tant physique que téléphonique, la propreté du club-house et de ses abords.

La surveillance de la fermeture des accès aux hangars, pompe à carburant, club-house et parking voitures.

La surveillance de la circulation des personnes étrangères à l'aéro-club sur les espaces réservés aux avions, le service de l'essence aux avions de passage.

5. Organisation des vols

Dans le but d'assurer un maximum de sécurité, tout membre du club ayant volé moins de 12 heures dans l'année, ou s'il n'a pas volé depuis 3 mois, devra effectuer un vol de contrôle destiné à vérifier son aptitude à utiliser les avions du club dans le cadre de ses activités. Ce vol est effectué avec un instructeur désigné par le chef pilote selon un programme défini par le chef pilote. Ce vol sera enregistré en double commandes sur la planche de vol qui fera foi.

Des vols de contrôle peuvent être exigés à l'initiative du chef pilote pour participer à des activités spécifiques de l'aéro-club (voltige, vol sur D112, vol montagne, tour du Mont-Blanc, etc.)

Le président ou le chef pilote peut à tout moment, sans justification, obliger un membre à passer un test en vol, alors même que ce membre remplit les conditions minimales réglementaires pour être commandant de bord.

Les pilotes doivent se conformer aux règles de la navigation aérienne (y compris celles se rapportant à la consommation d'alcool) et respecter les consignes générales au sol. Ils s'obligent à utiliser les appareils suivant les instructions qui leur sont données (exemple le temps de chauffe moteur froid).

Les pilotes BB ne peuvent obtenir l'autorisation d'emport de passager que s'ils ont 17 ans et 20 heures minimum solo.

Les élèves pilotes (non brevetés BB) ne peuvent voler seuls qu'en présence sur le terrain d'un instructeur, leur temps de vol sera décompté et facturé en vol double commandes.

5.1 Réservations

Peuvent se faire par téléphone auprès du chef pilote, soit directement sur le site de l'aéroclub.

Cas des voyages : minimum d'heures

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum par jour de réservation de deux heures de vols les samedis, dimanches et jours fériés, et une heure les autres jours.

En cas de réservation sur plusieurs jours, une autorisation sera obligatoirement demandée au président.



Aéroclub de Saint-Chamond et de la Vallée du Gier

Règlement intérieur

Les réservations doivent être annulées avec un préavis raisonnable, si cette disposition n'est pas respectée sans motif valable le CA pourra décider d'appliquer un forfait pour annulation tardive.

Retards au départ et à l'arrivée

Lors d'une réservation non honorée, après trente minutes de retard, l'appareil sera considéré comme libre. Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure dits, le pilote est tenu d'en prévenir aussitôt l'aéroclub.

5.2 Formalités avant et après le vol

Avant le vol :

Le pilote doit s'inscrire sur la planche de vol.

Le pilote doit vérifier les niveaux d'huile moteur et d'essence et respecter les règles de température mini avant le décollage.

Si aucune présence d'un membre n'est assurée à l'aéroclub pendant la durée de vol envisagé, le pilote doit fermer le club-house et le portail du hangar.

Après le vol :

Le pilote est tenu de remplir scrupuleusement les documents réglementaires, en particulier le carnet de route, le carnet de vol, ainsi que d'inscrire son vol sur la planche de vol.

Ne pas oublier de noter les problèmes constatés sur le cahier prévu à cet effet. Ces anomalies sont examinées par le chef pilote ou le responsable technique, qui fera le nécessaire pour la réparation éventuelle et inscrira sa réponse dans la colonne qui lui est réservée.

De plus, en cas d'anomalies pouvant affecter la sécurité des vols, le pilote doit en avertir le chef pilote, le responsable technique, ou le président.

Après confirmation, l'anomalie sera notée dans le carnet de route et l'avion arrêté.

Le pilote doit :

- *procéder à un ravitaillement s'il reste moins du quart du réservoir*
- *enlever la boue de l'avion au jet*
- *nettoyer le pare-brise (jamais à sec sinon on raye le pare brise)*
- *rentrer l'aéronef (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir)*

Pour tout voyage, il est 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 (au besoin par correspondance)*
- *de s'engager à ramener l'aéronef dans des délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même, il en supportera les frais.*

Le temps de vol se compte à partir de la mise en route de l'appareil jusqu'à son arrêt. La mesure de ce temps de vol fait obligatoirement référence à l'horamètre pour les machines équipées de cet instrument, ou à défaut au compte tours en appliquant la correction prévue (0,75 pour le F-PJXR). Noter que pour le Savannah un dixième vaut 6 mn.

Les exercices de voltige ne peuvent être effectués que sur les axes et sur les machines autorisés à cet effet et par des pilotes qualifiés « voltige ».

Les vols acrobatiques ou « fantaisistes » sont interdits. Les évolutions de ce type seront sanctionnées par l'exclusion immédiate du pilote. Outre les dangers qu'ils présentent, ils n'encouragent pas les voisins à prendre les pilotes au sérieux.

Afin d'éviter de générer des nuisances sonores, les pilotes devront limiter les survols du voisinage à basse hauteur lors des phases de décollage et d'atterrissage.

Cette question de bruit doit être prise très au sérieux et nous devons tout mettre en œuvre, avec beaucoup de rigueur, pour être discret et nous faire oublier le plus possible.



Aéroclub de Saint Chamond et de la Vallée du Gier

Règlement intérieur

6. Procédure d'exclusion

En application de l'article 5 des statuts, le membre dont l'exclusion est envisagée doit être à même de présenter sa défense.

Dans cette perspective, ce dernier sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception adressée 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 visée devra :

- être expédiée au moins quinze 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,
- préciser devant quelle instance (conseil d'administration ou 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 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 documents qui sont invoqués à son encontre et il devra avoir la possibilité de les consulter.

A cet effet, l'existence éventuelle de ces pièces et document devra lui être notifiée dans la convocation.

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

7. Baptêmes de l'air ou vols d'initiation

Les baptêmes de l'air se font conformément au décret n° 98-884 du 28 septembre 1998.

Seuls les pilotes approuvés par le président ou le chef pilote par délégation sont autorisés à effectuer des baptêmes.

Le pilote doit avoir au moins 200 heures de vol au titre de la licence obtenue (c'est à dire après l'avoir obtenue), 30 heures dans les 12 derniers mois et un certificat médical de classe 2 de moins d'un an.

Le vol doit être local, d'une durée inférieure à 30 minutes et dans un rayon de 40 km.

Le vol en formation et la voltige sont interdits.

Le pilote est le commandant de bord. Il ne peut laisser en aucun cas les commandes à un passager en quelque circonstance que ce soit.

Le Président

Le Secrétaire