



Règlement Intérieur

Document	ACB_Règlement_Intérieur_2015_10.docx				
Auteur	Houdement N.				
Revu par	Sourisse R.				
Date	01/10/2015	Statut	Revu	Version	1.1

Révision	Date de révision	Auteur des modifications	Nature des modifications
1.0	08/07/2012	Courchinoux G.	Version Initiale
1.1	01/10/2015	Houdement N.	Nouveau template du club + diverses modifications de fond



Table des matières

I. Dispositions Générales	3
I.1 Application	3
I.2 Esprit Associatif	3
I.3 Responsabilité de l'association et de ses membres	3
II. De l'encadrement de l'activité aérienne	4
II.1 Dispositions Générales	4
II.2 Des instructeurs	5
II.3 Du "Correspondant mécanique"	5
II.4 Du "Correspondant sécurité des vols"	6
III. De la pratique du vol moteur	6
III.1 Dispositions Générales applicables à tous les vols	6
III.2 Conditions d'expérience récente	7
III.3 Vols locaux et voyages	7
III.4 Vols de contrôle	7
III.5 Réservations	8
III.5.1 Minimum d'heures	8
III.5.2 Retards au départ et à l'arrivée	8
III.5.3 Annulation des réservations	8
III.6 Coavionnage	9
III.7 Des activités aériennes particulières	9
III.8 Exercices autorisés à Saint-Cyr-l'Ecole	9
IV. De la procédure d'exclusion	9
V. Annexe	11



I. Dispositions Générales

I.1 Application

Le présent règlement intérieur est applicable à tous les membres actifs de l'Association et leur est opposable dès sa diffusion (Art. 15 des STATUTS).

Il leur appartient de prendre connaissance du contenu du présent règlement intérieur qui est affiché dans les locaux de l'Association et 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, une telle méconnaissance étant présumée leur être imputable sans contestation possible.

Les différents tarifs sont fixés par le Conseil d'Administration.

I.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, à l'entretien des locaux et du matériel ainsi qu'au bon fonctionnement de l'activité y compris la mise en œuvre et la rentrée des aéronefs.

I.3 Responsabilité de l'association et de ses membres

En aucun cas, les membres du Conseil d'Administration et des autres organes du Club ne seront responsables des accidents qui pourraient survenir aux membres du Club.

Par le fait de leur adhésion, les membres et leurs ayants-droit renoncent à tous recours contre les dirigeants de l'Association et les autres membres du fait des accidents dont ils seraient victimes en tant qu'utilisateurs des appareils du Club.

Les obligations réciproques de l'Association et de ses membres sont de simples obligations de moyens et diligences et non des obligations de résultat.

En conséquence, l'Association et ses membres ne seront responsables, l'une à l'égard des autres et réciproquement, que d'une faute avérée en relation directe de cause à effet avec le dommage allégué.

Dans cette hypothèse, les membres de l'Association 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 dix fois le tarif de l'heure de vol de cet aéronef.



Découverte du pilotage – Ecole – Voyages

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 à la suite d'une infraction au présent règlement et aux consignes du chef pilote et des instructeurs, ou 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'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vol prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure.
- ✈ 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 sous l'emprise d'un état alcoolique ou de drogues, à la condition que le sinistre soit en relation avec cet état.

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, à tout instant, consultées par les membres.

Il appartient à ces derniers, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale complémentaire qui leur apparaîtrait nécessaire.

II. De l'encadrement de l'activité aérienne



II.1 Dispositions Générales

L'encadrement est exclusivement bénévole.

Il comprend :

- ✈ Le chef-pilote et les instructeurs
- ✈ Le "correspondant mécanique" et ses éventuels adjoints ou assistants.
- ✈ Le "correspondant sécurité des vols"

Le Conseil d'Administration fixe les indemnités pouvant être versées à ce personnel à titre exclusif de défraiement, et en particulier les conditions et modalités de prise en charge par les pilotes, élèves et brevetés, des frais exposés par les instructeurs à l'occasion des vols en double commande (vols d'entraînement et de maintien de compétence, stages, acquisition de matériel pédagogique et de documentation, déplacements, repas, etc ...).



Découverte du pilotage – Ecole – Voyages

II.2 Des instructeurs

Le chef pilote et les instructeurs n'ont aucune obligation de présence ou d'horaire. Ils n'ont à l'égard de l'aéroclub qu'un engagement moral de lui apporter gratuitement leur contribution bénévole.

Ils peuvent donc se rendre libres et cesser leur activité à tout moment.

Réciproquement, l'Association peut mettre fin à leurs fonctions également à tout moment.

Ils ont en charge l'école de pilotage, la formation et l'entraînement des pilotes ainsi que le suivi de l'utilisation des aéronefs.

Ils fixent ensemble les méthodes d'instruction dans le respect de la réglementation édictée par la DGAC et de la philosophie du club définie par le chef-pilote.

Ils fixent également ensemble les consignes techniques d'utilisation du matériel volant.

Ils rendent compte au président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne.

Ils sont assurés en responsabilité civile par le Club et à ses frais.

Ils sont fondés à prendre toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle que notamment une restriction d'utilisation. Ils peuvent également suspendre de vol tout pilote pour une durée maximale de deux mois. Toute suspension d'une durée supérieure ne pourra être prise que par la Commission de Discipline après convocation de l'intéressé, sans préjudice de la mise en œuvre de la procédure d'exclusion prévue à l'article IV.

Cependant, les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux instructeurs n'ont pas 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 l'air ou non et devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seuls gardiens de celui-ci.

II.3 Du "Correspondant mécanique"

L'entretien et le suivi de navigabilité des aéronefs de l'Association sont assurés par une Unité d'Entretien Agréée par la DGAC (UEA).

Le Conseil d'Administration désigne parmi ses membres un "Correspondant Mécanique", avec un ou plusieurs assistants, chargé d'assurer la liaison avec cet Atelier.



II.4 Du "Correspondant sécurité des vols"

Le "correspondant sécurité des vols" est désigné par le Conseil d'Administration.

Sa mission, en liaison avec le Chef-pilote et les instructeurs, est :

- ✈ D'animer les actions de sensibilisation et de formation à la sécurité
- ✈ D'assurer la veille documentaire
- ✈ De recueillir et d'analyser tout incident mettant en cause la sécurité
- ✈ D'assurer les relations avec le "correspondant sécurité" du Comité Régional de la FFA.

III. De la pratique du vol moteur



III.1 Dispositions Générales applicables à tous les vols

Les pilotes doivent en toute circonstance se conformer aux Règles de l'Air et au présent règlement intérieur. Il leur appartient de s'assurer qu'ils possèdent les titres en cours de validité nécessaires à la conduite d'un aéronef ainsi que l'expérience récente notamment pour l'emport de passagers.

Le chef pilote ou les instructeurs peuvent refuser de confier un appareil à un pilote ou lui imposer un vol de contrôle. Ils peuvent également exiger avant tout vol, la présentation du carnet de vol.

Les pilotes brevetés adhérant à l'Association subissent, avant d'être autorisés à piloter, un contrôle en vol et une familiarisation avec l'environnement de l'aérodrome (voir <http://www.guas-saint-cyr.com/de>).

Sauf cas d'urgence avérée, seuls les pilotes expressément habilités par un instructeur et inscrits sur une liste établie par le chef pilote, sont autorisés à poser un appareil à train classique sur une piste revêtue.

Avant tout vol, les pilotes doivent déclarer leur intention de vol dans Sara¹.

Après chaque vol, les pilotes doivent :

- ✈ Signaler tout incident.
- ✈ Nettoyer l'avion.
- ✈ Remplir le rapport de vol dans Sara¹.
- ✈ S'assurer que le solde de leur compte pilote est positif et si nécessaire le recrediter au moyen d'un paiement par chèque, carte bleue, ou virement bancaire.

Le temps de vol à payer est décompté du départ parking à l'arrivée parking.

Aucun vol ne peut être entrepris dont l'atterrissage serait prévu après l'heure de coucher du soleil.

¹ Sara est le logiciel exploité par le club pour la gestion des réservations, des vols, des comptes pilotes, et de la mécanique.



Découverte du pilotage – Ecole – Voyages

III.2 Conditions d'expérience récente

Tous les pilotes brevetés doivent satisfaire à un vol d'entraînement annuel, selon les modalités définies par le chef-pilote.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, il est recommandé aux pilotes de faire un vol au moins par bimestre et douze heures de vol par an.

Si un pilote n'a pas volé au cours des 90 jours précédant un projet de vol, il devra effectuer au préalable un vol avec un instructeur du club. Seul le chef-pilote peut accorder une dérogation à cette mesure.

III.3 Vols locaux et voyages

Pour tout voyage, il est demandé aux pilotes :

- ✈ De s'assurer qu'ils emportent les matériels nécessaires (perche de remorquage, huile, corde d'amarrage, documents réglementaires, etc.)
- ✈ De prévenir le club par téléphone dès l'arrivée à destination
- ✈ D'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à leurs frais
- ✈ De payer eux-mêmes directement les redevances aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais supplémentaires leur seront décomptés
- ✈ 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 eux-mêmes, ils en supporteront les frais.

Pour tout avitaillement effectué à l'extérieur du terrain, les pilotes devront, à leur retour, inscrire les quantités d'essence prises sur le cahier d'essence. Le coût de la facture d'avitaillement ne sera déduit des heures de vol à payer que sur production du justificatif numérisé selon la procédure prévue dans Sara².

III.4 Vols de contrôle

Les vols de contrôle après une opération d'entretien sont effectués par un instructeur ou un membre du club pilote professionnel.

² Sara est le logiciel exploité par le club pour la gestion des réservations, des vols, des comptes pilotes, et de la mécanique.



Découverte du pilotage – Ecole – Voyages

III.5 Réservations

Les réservations peuvent être refusées ou annulées en fonction des impératifs de l'Association.

L'accord du chef pilote ou des instructeurs est vivement conseillé.

Il est obligatoire pour toute réservation portant sur deux journées entières et consécutives, ou plus.

Les réservations sont ouvertes sur une durée de deux mois glissants pour les appareils affectés aux voyages.

Les autres avions étant prioritairement réservés à l'Ecole le week-end et les jours fériés, ils ne peuvent être réservés pour un créneau supérieur à 1h30 qu'à partir du lundi précédant le jour choisi.

Lors de la réservation, le pilote devra indiquer sa destination, les heures de départ et de retour prévues.

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'Association.

III.5.1 Minimum d'heures

Le créneau minimal dans le système de réservation est fixé à trente minutes.

Lorsqu'un pilote conservera un aéronef à sa disposition, il devra effectuer un minimum de deux heures de vol par demi-journée de réservation, de trois heures de vol par journée entière, de cinq heures pour deux journées consécutives, et de deux heures par journée supplémentaire.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront comptées à 50% du tarif correspondant.

III.5.2 Retards au départ et à l'arrivée

Tout pilote qui a réservé un avion doit arriver trente minutes avant le début de sa réservation pour préparer convenablement son vol et respecter l'horaire prévu.

Après trente minutes de retard sans motif valable, l'appareil sera considéré comme libre et la pénalité prévue à l'article III.5.3, appliquée.

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.

III.5.3 Annulation des réservations

Les réservations doivent être annulées avec un préavis d'au moins 24 heures.

Si cette disposition n'est pas respectée sans motif valable, il pourra être mis à la charge du pilote, un dédommagement financier égal :

- ✈ à la moitié du montant minimal du vol prévu si l'annulation est faite le jour même.
- ✈ au tiers du montant minimal si l'annulation est faite la veille.



Découverte du pilotage – Ecole – Voyages

III.6 Coavionnage

La pratique du coavionnage (au sens de la recherche de passagers sur internet pour partager les frais des vols) est interdite avec les avions de l'aéroclub.

III.7 Des activités aériennes particulières

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (baptêmes de l'air, 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, etc.), les pilotes nominativement désignés.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

III.8 Exercices autorisés à Saint-Cyr-l'Ecole

Sur l'Aérodrome de Saint-Cyr l'Ecole, les exercices (tours de piste, encadrement, touch and go) ne sont autorisés que selon les prescriptions énoncées au tableau annexé au présent règlement.

IV. De la procédure d'exclusion



En application de l'article 5 des statuts, il est convenu que :

Le membre dont l'exclusion est envisagée doit être mis à même, avant que ladite exclusion soit prononcée, de présenter sa défense devant la Commission de Discipline.

Dans cette perspective, ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception 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 :

- ✈ Etre 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 ladite comparution
- ✈ Préciser qu'elle aura lieu devant la Commission de Discipline
- ✈ Comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation et celle de la sanction d'exclusion envisagée.



Découverte du pilotage – Ecole – Voyages

Le membre en instance d'exclusion est en droit de connaître au moins cinq 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 notifié dans la convocation.

Devra également lui être, dans cette même convocation, formellement offerte la possibilité de les examiner pendant la période de cinq 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.

Règlement intérieur mis à jour par le Bureau Directeur du Conseil d'Administration réuni le 1^{er} Octobre 2015

Le Président,

Le Secrétaire

Rémi Sourisse

Christophe Boban



V. Annexe

	TOUR DE PISTE AVEC RETOUR POINT D'ARRÊT	ELEVE SOLO	29 G	11 D	11 G
		BREVETÉ	OUI	OUI	OUI
		INSTRUCTEUR	OUI	OUI	OUI
	TOUCH & GO	ELEVE SOLO	NON	NON	NON
		BREVETÉ	NON	NON	NON
		INSTRUCTEUR	OUI	OUI	OUI
	TOUR DE PISTE BASSE HAUTEUR	ELEVE SOLO	NON	NON	NON
		BREVETÉ	NON	NON	NON
		INSTRUCTEUR	OUI	OUI	OUI
	ENCADREMENT	ELEVE SOLO	NON	NON	NON
		BREVETÉ	OUI	OUI	OUI
		INSTRUCTEUR	OUI	OUI	OUI
	TOUR DE PISTE AUTO INFORMATION	ELEVE SOLO	NON	NON	NON
		BREVETÉ	NON	NON	NON
		INSTRUCTEUR	OUI	OUI	OUI