



# REGLEMENT INTERIEUR

Mars 2014

Aéroclub de Savoie  
Aéroport de Chambéry-Savoie  
73420 VIVIERS DU LAC  
Tel : 04 79 54 41 81  
Fax : 04 79 95 47 94

E-mail : [aero.clubdesavoie@wanadoo.fr](mailto:aero.clubdesavoie@wanadoo.fr)

## SUIVI DES MODIFICATIONS - Méthodologie ATO

**18.10.2005** Refondation du Règlement Intérieur ACS

**14.03.2014** Evolution du Document initial de 2005

Principales Modifications :

- 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' ATT
- § 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

# 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.

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. Aucun membre n'est censé ignorer le RI et ne pourra l'utiliser contre l'ACS.

Les différents tarifs sont fixés par le comité directeur.

## 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.

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

## 1.3. TITRE

Le montant de l'adhésion est fixé chaque année par le Comité Directeur.

A la cotisation de l'Aéro-club s'ajoutent obligatoirement la cotisation de la FÉDÉRATION FRANÇAISE AÉRONAUTIQUE (licence fédérale) et la souscription à l'assurance fédérale.

L'affiliation à l'Aéro-club de Savoie est matérialisée par la délivrance d'une carte d'accès au système de gestion, de réservation et d'enregistrement des vols, dont la validité est renouvelée chaque année selon les modalités de réinscription fixées par le Conseil d'Administration.

Des cartes d'accès pour des "membres temporaires" peuvent également être délivrées lors d'inscriptions à des Packs de vol.

## 1.4. OBLIGATIONS GÉNÉRALES DE L'ASSOCIATION ET DE 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 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 aéronef pour chacun des aéronefs 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.

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

Dés 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 comité directeur. Les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié ne pourront

être tenus à la réparation du préjudice de ce fait que dans la limite de la valeur de la franchise. 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, l'atterrissage ou l'amerrissage, d'un terrain ou d'un plan d'eau 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 du fait de l'utilisation de l'aéronef 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 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. 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.

## **2. PERSONNEL**

### **2.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Le Président fixe les horaires, les traitements, les indemnités ou gratifications et établit les contrats de travail éventuels, après avis du comité directeur.

Le personnel salarié et/ou bénévole comprend :

- le chargé d'exploitation (secrétariat) et ses éventuels adjoints ou assistants.
- les instructeurs,
- le responsable technique (mécanique) et ses éventuels adjoints ou assistants (fonction pouvant être sous-traitée auprès d'une unité ou d'un atelier d'entretien agréé),

Le personnel est recruté et révoqué, selon les lois en vigueur, par le Président, après décision du comité directeur. Ces personnels s'engagent à être ponctuels, sobres, à ne tenir aucun propos raciste ou politique, à avoir une tenue correcte et à promouvoir la lutte contre le dopage.

### **2.2. LE CHARGE D'EXPLOITATION (SECRÉTARIAT).**

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

### **2.3. LES INSTRUCTEURS**

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'utilisation des aéronefs, l'entraînement des pilotes, et la formation. Ils fixent 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 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 devenant, dès le moment où leur a été confié un appareil, seul gardien de celui-ci.

## **2.4. LE 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.

## **3. LES PILOTES**

### **3.1. PARTICIPANTS**

En dehors des pilotes qualifiés instructeur, seuls sont autorisés à piloter les appareils de l'association les membres actifs à jour de leurs adhésions.

En application du § 2.3., 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 aptitudes et dans la mesure où ils sont détenteurs de la qualification requise pour l'utilisation de l'appareil choisi, le Chef-Pilote ayant délégation pour tous les problèmes de sécurité.

Le système informatique du club, associé à l'armoire KEY GUARD, contrôle quotidiennement la situation de chaque pilote par rapport à ces règles.

Le Chef-pilote ou un instructeur, en cas d'absence, pourront donner des consignes à la secrétaire, à un administrateur présent ou à toute personne du Club habilitée, de telle sorte que les pilotes utiliseront les appareils dans le cadre strict des dites consignes en toute sécurité.

Les réservations d'appareils ne pourront être autorisées que par l'un des responsables ci-dessus désignés. Avant tout vol, le pilote commandant de bord devra informer le Chef-Pilote, ou la personne habilitée, de sa destination et du temps probable d'utilisation de l'appareil en les mentionnant sur le logiciel de réservation.

Dans le cas de modification de ses prévisions, il devra en avvertir le Club dans les plus brefs délais.

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**

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

Les pilotes devront subir périodiquement un vol de contrôle, en conformité avec la réglementation en vigueur.

Dans le but d'assurer le maximum de sécurité, les pilotes devront faire un minimum d'un vol par bimestre et douze heures de vol par an. Si ces conditions ne sont pas réunies, un vol de contrôle ou un avis donné par un instructeur permettra au pilote de retrouver les prérogatives attachées à sa licence et ses qualifications.

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

### **3.3. RÉSERVATIONS**

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'association (compte personnel non débiteur). Un bandeau rouge parfaitement explicite apparaît côté SafetyPlane pour alerter tout pilote dont le compte est débiteur. Il n'est toléré aucun découvert.

La liste des comptes négatifs pourra éventuellement être affichée chaque mois dans le local club, notamment si le cumul de montants trop débiteurs pouvait se traduire par une difficulté de trésorerie.

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 également 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.

L'utilisation d'un avion par un pilote durant un week-end entier est limitée à une fois par mois au maximum, pendant la période estivale mai - septembre, sauf dérogation. Toute réservation abusive pourra être annulée par le Conseil d'Administration.

### **3.3.1. 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.

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).

### **3.3.2. 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.

### **3.3.3. RETARDS AU DÉPART ET A L'ARRIVÉE**

Lors d'une réservation non honorée, après **15 minutes** de retard, l'appareil sera considéré comme libre.

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.

### **3.3.4. RÈGLEMENT**

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

En outre, il est demandé aux pilotes, autant que faire se peut, de régler leurs Taxes d'Atterrissage sur place, lors de vols à l'extérieur ; sans cela, les frais de facturation appliqués par les CCI, souvent élevés par rapport à la taxe elle-même, sont recouverts sur le compte-pilote des intéressés. Le Club prend également une petite participation aux frais de traitement de ces opérations (temps passé par le secrétariat à retrouver les pilotes, puis régler les factures à réception des courriers des CCI).

## **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.

Le temps de vol à payer est décompté automatiquement par SafetyPlane ; le Temps Bloc seul doit être reporté sur le Carnet de Route de l'avion, et sur le Carnet de Vol du pilote.

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.

Après chaque vol, tout pilote doit :

- abriter l'aéronef ou l'amarrer (sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit).

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), faute de quoi des frais supplémentaires lui 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 lui-même, il en supportera les frais. (il est rappelé qu'en ces circonstances les dispositifs liés à la licence FFA peuvent être utilisés)

#### **4. 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, 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.

#### **5. PROCÉDURE DISCIPLINAIRE**

En application de l'article 8 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.

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'exclusion,
- 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 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.

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 en instance d'exclusion 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 établi et adopté suite au Conseil d'Administration du 20 mars 2014.

Le Président  
Bernard BOYMOND

Le Secrétaire Général  
Patrick GISLE