

AERO-CLUB DE L'ARDECHE

Association à but non lucratif loi 1901

Aérodrome de RUOMS-LABEAUME 07120 LABEAUME

REGLEMENT INTERIEUR

Version du 15 novembre 2024

approuvé par l'assemblée Générale Ordinaire du 10 mai 2025

annule et remplace toute version précédente



Table des matières

REGLEMENT INTERIEUR	1
Table des matières	2
1. Dispositions générales	3
1.1. Application	3
1.2. Esprit associatif	3
1.3. Obligations générales de l'A.C.A. et de ses membres.....	3
1.4. Adhésion à l'A.C.A.	4
1.5. Licence Fédérale	4
1.6. <Pas de titre>	4
2. Du personnel.....	5
2.1. Dispositions générales	5
2.2. Des Instructeurs	5
2.3. Du responsable technique (mécanique)	5
2.4. Des membres du Comité de Direction et du Bureau	5
3. Des pilotes.....	5
3.1. Participants	5
3.2. Entraînement des pilotes et mesures de sécurité.....	6
3.2.1. Interdiction de fumer	6
3.2.2. Consignes impératives lors de l'avitaillement en carburant des aéronefs	6
3.3. Réservations.....	7
3.4. Formalités avant et après le vol	7
3.4.1. Avant le vol.....	7
3.4.2. Après le Vol	8
4. Des activités aériennes particulières	8
5. Des sanctions	8

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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'Aéro-Club de l'Ardèche (A.C.A.), est applicable à tous ses membres 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 sur le site internet de l'A.C.A.

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 Comité de Direction.

Le Comité de Direction pourra à tout moment modifier ou compléter le présent Règlement Intérieur afin de le rendre conforme aux nécessités dues à l'évolution du club ou à celles qui apparaîtraient indispensables à son bon fonctionnement. Toute décision importante concernant la bonne marche du Club est prise par le Comité de Direction et est adoptée à la suite d'un vote à la majorité.

Outre le Règlement Intérieur, le Comité de Direction pourra adopter toutes les règles et consignes relatives à l'emploi du matériel, à la sécurité et à l'administration Générale du Club. Celles-ci doivent être respectées par les membres du Club, au même titre que les statuts et le Règlement Intérieur, auquel elles s'ajoutent mais que les modifications constantes dues à la technique, à l'expérience ou à l'évolution du Club ne permettent pas d'incorporer. Ces consignes seront affichées si jugées nécessaires dans les locaux du Club.

1.2. ESPRIT ASSOCIATIF

L'A.C.A. 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.

Conformément aux statuts de l'A.C.A., les membres s'engagent à fournir un travail bénévole au sein de l'association (permanences, entretien des locaux et nettoyage des avions, maintenance de la plateforme et des installations de l'aérodrome...)

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.

En cas de faute d'un membre, le conseil de discipline pourra être saisi pour délibération. Dans le cadre de leurs rapports contractuels avec le Club, les membres ne seront responsables que des conséquences de leur faute avérée.

Par dérogation à cette règle, les membres de l'A.C.A. seront tenus à la réparation intégrale 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.

1.4. ADHÉSION À L'A.C.A.

Les membres actifs doivent s'acquitter d'une cotisation dont le montant est fixé annuellement par l'Assemblée Générale sur proposition du Comité de Direction. L'adhésion est annuelle et expire le 31 décembre. En conséquence, elle doit être renouvelée chaque année au 1^{er} janvier. Le renouvellement de l'adhésion doit faire l'objet d'une demande effective de la part du membre de l'A.C.A.

Elle doit être versée intégralement **au 1^{er} janvier** par chèque, virement ou prélèvement sur le compte pilote.

Toute cotisation versée à l'A.C.A. est définitivement acquise par ce dernier. Il ne saurait être exigé un remboursement de cotisation en cours d'année pour quelque raison que ce soit (démission, exclusion, décès d'un membre...)

Pour toute nouvelle adhésion à partir du 1^{er} octobre de l'année en cours (N), la cotisation sera valable pour l'année N et N+1

1.5. LICENCE FÉDÉRALE

Pour être membre actif de l'A.C.A. et pouvoir voler sur les avions, il faut être titulaire d'une licence fédérale en cours de validité : (Cf art 4 des statuts de l'A.C.A.).

Si un membre prend sa licence fédérale dans un autre aéroclub, il doit fournir la preuve de la prise effective de licence pour l'année en cours.

1.6. <PAS DE TITRE>

La non-conformité des points 1.4 et 1.5 du présent Règlement Intérieur entraînera :

- au 1^{er} janvier, l'impossibilité d'utiliser les avions de l'A.C.A. jusqu'à régularisation des 2 points
- au 1^{er} mars, la perte de la qualité de membre actif de l'A.C.A.

Une demande d'adhésion nouvelle sera exigée.

2. DU PERSONNEL

2.1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

2.2. DES INSTRUCTEURS

Les Instructeurs autorisés et nommés par le président dans le cadre du DTO de l'A.C.A 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 réparations, 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 membre n'était pas majeur, il devra avoir présenté dès sa demande d'admission, une autorisation parentale écrite.

En application de l'article 2.2 du présent Règlement Intérieur, 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 (consulter son médecin aéro en cas de doute)

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 vols découverte.

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'A.C.A.

3.2. ENTRAÎNEMENT DES PILOTES ET MESURES DE SÉCURITÉ

Chaque pilote de l'A.C.A. doit s'assurer qu'il remplit les conditions de maintien des compétences de vol. Pour une sécurité optimale, il est recommandé de conserver une expérience récente sur chaque avion utilisé.

Après 60 jours sans entraînement sur un avion du club, au terrain de Ruoms, le pilote doit obtenir l'autorisation du responsable pédagogique ou d'un instructeur autorisé du DTO de l'A.C.A.

Au-delà de 90 jours, un vol de contrôle avec un instructeur sera obligatoirement requis. Cette règle s'applique à chaque avion.

Indépendamment des stipulations réglementaires relatives aux vols de contrôle dans le cadre de la prorogation/ 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, 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 déplacé à la main après avitaillement.

3.3. RÉSERVATIONS

En saison, au moment de la réservation des avions, il convient de prendre en compte que les missions SDIS, école, vols de découvertes sont prioritaires et doivent pouvoir être assurées avec les avions disponibles.

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit avoir un solde positif sur son compte pilote (au minimum 1 h de vol ou le montant estimé du vol prévu, si voyage).

Avant tout vol, une réservation doit être saisie dans le logiciel de réservation du club. Seuls les instructeurs autorisés du DTO de l'A.C.A. peuvent exceptionnellement autoriser un vol n'ayant pas fait l'objet d'une réservation.

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 de l'un des points suivants :

- Cotisation club payée
- Licence fédérale prise,
- Pilote lâché sur l'aéronef sélectionné,
- Licence pilote valide
- Visite médicale à jour

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.). Le non-respect de l'un des points énoncés ci-dessus peut entraîner des sanctions.

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 affichées dans la salle pilote.

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

Si un élève ou un pilote n'honore pas sa réservation, sans prévenir, la durée du vol réservée est susceptible de lui être facturée.

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

3.4.1. Avant le vol

- Avant de confier un aéronef à un pilote, les instructeurs du DTO de l'A.C.A. ou le correspondant prévention-sécurité ou les membres du Comité de Direction, habilités à une telle vérification dans le cadre de la sécurité des vols et du respect de la réglementation, peuvent lui demander de présenter son carnet de vol, sa licence, et son certificat d'aptitude médicale.
- Pour tout voyage, et notamment un vol montagne, le 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'avis de l'un des instructeurs du DTO de l'A.C.A., du mécanicien, et l'accord 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 décomptés au tarif club, après examen préalable du projet de voyage par le Comité de Direction, 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).

3.4.2. Après le Vol

Tout pilote doit :

- Procéder à un avitaillement s'il reste moins du ¼ des réservoirs, l'avitaillement sera complet ou partiel suivant les consignes données par le responsable pédagogique.
- Dans l'esprit de la réglementation, au retour de chaque vol le pilote devra avoir gardé 1h de vol en régime économique, en ayant décompté l'essence inutilisable.
- 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),
- 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 ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols découvertes, vols dans le cadre d'une convention signée par l'A.C.A., etc.), les pilotes nominativement désignés par le président de l'A.C.A. sur proposition du responsable pédagogique et du Correspondant SGS. Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associées à ces activités quand de telles conditions ont été définies.

5. DES SANCTIONS

La Commission de Discipline est composée comme suit :

- du Président
- du responsable pédagogique du DTO de l'A.C.A
- du correspondant SGS
- 2 membres du Comité de Direction tirés au sort
- 2 pilotes membres actifs choisis avec leur accord par le Président pour l'un et par le membre mis en cause pour l'autre.

Une voix égale à un suffrage exprimé. Un vote blanc ou nul n'est pas exprimé. En cas d'égalité des voix, la voix du Président est prépondérante.

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 de l'A.C.A. ou de son 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 de l'A.C.A., 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, 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 ladite 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.

La sanction est prononcée par le Comité de Direction sur avis de la Commission de Discipline. La sanction n'a pas à être motivée. La Commission de Discipline est souveraine de sa décision. La sanction est notifiée par écrit (LRAR) au défendeur. Elle est sans appel.



**Le présent Règlement Intérieur a été établi et voté par le Comité de Direction du 15-11-2024.
Il a été approuvé par l'Assemblée Générale Ordinaire du 10-05-2025.**