

REGLEMENT INTERIEUR

CHAPITRE I : Dispositions d'ordre général

Article I - 1 : Application du règlement intérieur

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'article 9 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 en permanence 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 irréfragablement présumée leur être imputable.

Article I - 2 : L'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 coeur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.

L'aéro-club "Les Amis du CLAP 73" fonctionne dans l'esprit d'un club RSA (Constructeur Amateur) et non dans celui d'une école d'aéronautique. Toutes les activités y sont affranchies du souci de rentabilité et réalisées par des membres tous bénévoles. Ces règles supposent en revanche que le plus grand nombre de "clapistes" participent à ces activités et en particulier à celles qui relèvent de la construction et de l'entretien des différents moyens qui nous permettent d'accomplir notre passion commune.

Chaque membre doit coopérer à l'accueil des visiteurs ainsi que des nouveaux membres.

Article I - 3 : Obligations générales de l'association et de ses membres

Les Membres du bureau pouvant être tenus solidairement responsables de tous les actes des membres de l'Aéro-club, tout cas non précisé dans le Règlement ci-contre est soumis au bureau de l'Aéro-club qui, seul, prend une décision.

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'assurances, et en particulier des polices responsabilité civile aéronef pour chacun des avions qu'elle exploite. Ces polices peuvent être, sur demande, consultées par les membres du club.

Il appartient aux membres de l'association, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance principale ou complémentaire à leur gré.

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.

Mais dans ce cas, les membres de l'association responsables des dommages supportés par l'aéronef qui leur est confié seront tenus à la réparation du préjudice. Il en est ainsi notamment si les dommages :

- résultent de leur faute intentionnelle ou dolosive ou causé à leur instigation,
- sont subis 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,
- sont subis du fait de l'utilisation de l'aéronef au-dessous des hauteurs minimales de vols prévues par la réglementation, sauf cas de force majeure,
- sont subis 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,
- sont subis 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.

Il appartient alors au conseil de discipline de fixer la participation du membre responsable à la réparation des dommages causés.

Article I - 4 : Pouvoirs généraux

Les responsables du club (président, membres du bureau, chef-pilote, instructeurs) peuvent prendre toutes mesures nécessaires pour assurer la sécurité d'une manière générale.

CHAPITRE II : L'organisation du club

Article II - 1 : Devenir et rester membre du club

Pour répondre aux articles 5 et 6 des statuts, c'est à dire pour devenir et rester membre actif de l'Aéro-club, l'adhérent devra avoir rempli auprès du Président ou du Secrétaire tous les formulaires nécessaires à son inscription dans les registres du Club, et pour les "jeunes" toutes les démarches nécessaires à l'obtention des bourses de vol. Il devra avoir réglé sa cotisation au club pour l'année en cours et son inscription à la Fédération Nationale Aéronautique. A la

première inscription il s'acquitte d'une part sociale qui reste acquise au club et dont le montant, proposé par le bureau, est fixé en assemblée générale.

La première année d'adhésion est une période probatoire à l'issue de laquelle le Bureau Directeur, au vu de la participation du nouveau membre, reste seul juge du renouvellement ou non de son adhésion.

Une autorisation parentale, pour les pilotes mineurs, sera délivrée au Président qui en joindra une copie au registre formation du club.

Tous les membres actifs, pilotes ou stagiaires, devront faire connaître au Secrétaire et au Chef-pilote du Club ou à leur instructeur, tout changement survenu à leur licence (validité, qualifications, etc.) ainsi qu'à leur adresse. Ils doivent également lui donner tous les éléments concernant les nouvelles licences ou brevets afférents aux activités de l'Aéro-club dont ils seraient titulaires.

Toute demande d'adhésion, ou de renouvellement, est soumise au Comité Directeur.

Article II - 2 : Le calcul et le règlement des heures de vol

Le Bureau directeur fixe le prix des heures de vol pour les avions appartenant au club et dresse deux fois l'an la liste des membres qui bénéficient d'une tarification "préférentielle" liée à un travail significatif au sein du club. Les nouveaux tarifs seront annoncés par affichage et à l'Assemblée Générale suivante.

Les heures de vol doivent être réglées par imputation sur le compte du membre actif concerné. Le compte devra être créditeur en permanence d'une avance d'environ un mois de vol. Il appartient au membre concerné de s'en assurer, soit en consultant les documents mis à sa disposition au Club, soit en interrogeant le Trésorier.

Tout membre dont les " arriérés " seront considérés comme trop anciens ou trop élevés pourra être " interdit de vol " par le Bureau directeur sur proposition du Trésorier.

Tout membre qui ne s'est pas acquitté de sa cotisation annuelle ou qui n'est pas à jour de son assurance fédérale n'est plus, de ce fait et tant que sa situation n'est pas régularisée, considéré comme membre actif et par conséquent non autorisé à faire valoir ses privilèges de commandant de bord sur les appareils du club. Il en est de même pour un membre dont l'adhésion n'est pas renouvelée par le Bureau Directeur.

Article II - 3 : Les instructeurs

Le Chef-Pilote est désigné, en raison de ses compétences, de sa connaissance du Club et de sa disponibilité, par le Bureau directeur. Sa nomination doit être agréée par l'Assemblée Générale au cours de la première réunion suivant la nomination par le Bureau directeur. Il en est de même en cas de révocation. En cas de vacance du poste de Chef-pilote ou si le Bureau directeur est dans l'impossibilité de pourvoir à ce poste, l'ensemble des instructeurs assurera collégalement les fonctions dévolues au Chef-pilote et assurera les responsabilités qui sont les siennes.

Les Instructeurs peuvent assister aux réunions du Bureau directeur.

L'autorité des Instructeurs est garantie par le Chef-Pilote, ou le collège des Instructeurs, et le Bureau de l'Aéro-club qui sont seuls juges de leurs actes.

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 participent à la commission "formation et sécurité".

Ils rendent compte au Président de toute anomalie survenant dans le déroulement de l'activité aérienne. Ils sont fondés à prendre toutes mesures temporaires en relation directe avec l'utilisation des aéronefs, telle qu'une restriction d'utilisation 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, seuls gardiens de celui-ci.

Article II - 4 : La responsabilité mécanique

La construction et l'entretien des appareils du club relève de la responsabilité de tous les membres actifs de l'aéro-club. Néanmoins les travaux ne pourront être exécutés que sous la responsabilité d'un membre agréé par un organe de contrôle officiel et désigné par le Bureau directeur. Ces derniers peuvent décider sur le plan technique, de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions d'utilisation momentanées ou définitives. Le Président établit, dans le cadre des dispositions définies par le GSAC, la liste des personnes habilitées. Ces personnes participent à la commission "formation et sécurité".

Article II - 4 bis: La commission "formation et sécurité"

Le rôle de la commission "formation et sécurité" est défini ainsi qu'il suit :

- définition et mise en application de la politique de formation du club en accord avec la réglementation en vigueur,
- définition et mise en application des règles d'entraînement au sein du club des pilotes brevetés, dans le cadre ou non du renouvellement des licences, au minimum en accord avec la réglementation en vigueur,
- définition et mise en application des consignes techniques d'utilisation des aéronefs du club,
- suivi de l'utilisation et de l'état du parc aéronautique du club avec pouvoir décisionnel sur toute mesure temporaire en relation directe avec l'utilisation des aéronefs.

Cette commission est composée des instructeurs du club, des personnes agréées "mécanique" au titre de l'article II-4 ci-dessus et d'un pilote, membre du bureau et désigné par celui-ci.

La commission désigne en son sein un rapporteur qui a comme mission, de préparer les ordres du jour, d'établir et de diffuser les comptes-rendus de réunions ainsi que d'afficher et de faire connaître les documents présentant les décisions qui seraient prises par la commission. L'ensemble de ces documents devra être porté à la connaissance des membres du club, et en particulier du conseil d'administration, dans les 15 jours suivant la réunion de la commission.

La commission se réunira au moins une fois par semestre ou plus souvent sur demande d'un seul de ses membres. Cependant en cas d'urgence les pouvoirs décisionnels confiés aux instructeurs et aux mécaniciens par les articles II - 3 et II - 4 du règlement intérieur restent valables. Ils devront alors être portés immédiatement à la connaissance des membres du bureau, qui agira alors comme il le doit.

Le conseil d'administration sera informé, lors de ses réunions, des travaux et décisions de la commission. Les décisions d'ordre pédagogique ou technique sont du ressort de la seule commission. Si ces décisions ont une incidence financière ou sur la politique du club, elles seront soumises à la validation du conseil d'administration.

En cas de désaccord au sein de la commission ou en cas de non validation par le conseil d'administration d'une décision ou mesure prise par la commission, le conseil d'administration statuera, in fine, en formation restreinte, les membres de la commission qui seraient aussi membres du CA n'ayant alors qu'une voix consultative. La décision du bureau prise à la majorité des présents, avec voix prépondérante du président de séance, serait alors sans appel, mais sans pour autant être une preuve de désaveu des travaux de la commission et de ses membres.

Le conseil d'administration, le bureau ou le président ont la possibilité à tout moment de saisir la commission de tel ou tel sujets qu'ils jugeraient utile, soit pour décision, soit au titre de conseil.

Article II - 5 : Le secrétariat

Le secrétariat a notamment en charge la rédaction des comptes-rendus et procès-verbaux des réunions de Bureau directeur et des assemblées générales. Ces documents sont systématiquement affichés au club.

Article II - 6 : Le trésorier

Le trésorier a en charge la tenue de la comptabilité de l'association et notamment la mise à jour des comptes individuels des pilotes ainsi que le suivi des comptes courants du club.

Il informe le bureau de la situation financière générale du club et de celle des comptes individuels des pilotes. Il prépare et gère les évolutions tarifaires.

Article II - 7 : Le conseil de discipline

Un Comité de Discipline est créé et composé au moins de trois membres actifs : ce Comité de Discipline est présidé par une personne désignée par le Bureau directeur. Obligatoirement, le Président de l'Aéro-club fait partie de ce Comité de discipline sans pouvoir toutefois en être le président.

CHAPITRE III : Les pilotes

Article III - 1 : Les possibilités

Nul ne peut prendre place à bord d'un appareil de l'Aéro-club ou à la garde de l'Aéro-club s'il n'est :

- a) instructeur agréé par l'administration et membre actif du Club,
- b) membre actif de l'association, à jour de sa cotisation, pilote ou élève-pilote et possesseur de la Carte Fédérale en état de validité,
- c) passager ou membre bienfaiteur et à ce titre emmené par un membre actif du Club,
- d) membre actif d'un autre aéro-club, en règle vis à vis de l'administration et de la FNA et devenu membre actif occasionnel de l'Aéro-club par une inscription " pilote occasionnel ".

IMPORTANT :

Il est rappelé que seuls sont considérées comme " Membres de l'Aéro-club " les personnes remplissant les conditions imposées aux articles 5 et 6 des Statuts.

Les pilotes membres des Amis du CLAP 73 peuvent voler dans d'autres aéro-clubs ou ils auront à se conformer aux règles propres à ces Clubs ; dans ce cas prévenir le Président des Amis du CLAP 73 semble être une formule de politesse de bonne compréhension. Pour tous ces vols extérieurs, les Amis du CLAP 73 ou son Président ne peuvent être tenus pour responsables en quoi que ce soit en cas d'incidents, d'accidents ou d'infractions.

Article III - 2 : Les responsabilités

Les pilotes et élèves doivent se conformer aux règles de l'air. Tout manquement à ces règles se traduira par des sanctions prises par le Conseil de discipline (interdiction de vol, radiation,...). Les sanctions s'ajouteront à celles que les autorités de tutelle (DGAC,...) pourront éventuellement prendre. En outre, l'Aéro-club et notamment son Président ne peuvent en aucun cas être responsables des actes des membres.

Pendant toute la durée de l'utilisation d'un appareil, le membre de l'Aéro-club est soumis aux règlements du Club et aux règles de l'air. Il demeure gardien de l'appareil qu'il pilote en tant qu'usager du Club.

Conformément aux Conditions d'expérience récente définie dans les JAR-FCL (JAR-FCL 1.026) : *"Un pilote ne doit exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion transportant des passagers que s'il a effectué, au cours des 90 jours précédents, au moins 3 décollages et 3 atterrissages en tant que pilote volant à bord d'un avion de la même classe ou du même type que celui de l'avion utilisé ... "*

Néanmoins les instructeurs sont autorisés à vérifier à tout moment l'aptitude au pilotage de chaque commandant de bord.

En outre toute faute de pilotage et/ou casse due à une faute de pilotage entraîne un retour d'office en double commande.

En cas de panne, d'atterrissage forcé ou d'accident, les pilotes doivent prévenir, ou faire prévenir, la Gendarmerie la plus proche en indiquant, d'une part les secours éventuels, d'autre part que soient prévenus les responsables de l'association et le district Aéronautique.

L'utilisateur de l'appareil doit prendre toutes les mesures nécessaires de sécurité, mettre l'appareil à l'abri et laisser un gardien dans la mesure du possible pour en assurer la protection jusqu'à ce qu'il soit dépanné. Il est également responsable de la perte de tout matériel de l'association se trouvant à bord et de toutes dégradations dues à une malveillance.

Si le Conseil d'Administration est en mesure de prouver que la panne est due à une imprudence du pilote (panne sèche, défaut de lubrifiant, tombée de la nuit, pilote égaré, non respect de la réglementation de la circulation aérienne, etc...), l'utilisateur de l'appareil pourra être tenu de supporter la totalité ou une partie des frais de dépannage, de réparation ou de recherche.

Tout fonctionnement anormal d'un appareil ou incident survenu au cours d'un vol (baisse de régime, vibrations, détérioration du matériel, atterrissage dur, températures ou pressions anormales, mauvais état des pneus...) devra être signalé obligatoirement sur le carnet de vol, ainsi que dans la colonne observations de la fiche de vol. L'avion sera placé en situation indisponible par son utilisateur. Ce dernier mettra tout en oeuvre pour remédier à cette situation en informant un responsable qualifié.

Le non respect de cette règle est susceptible de sanctions immédiates du pilote par le bureau ou les instructeurs sans préjuger des réactions éventuelles du Conseil de discipline.

Article III - 3 : L'entraînement

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

De plus le Club exige que tout pilote qui n'a pas effectué de vol dans un délai de deux mois sur un des avions du Club, soit relâché par un instructeur du Club qui reste seul juge du contrôle qu'il effectue et de la décision qu'il prend à son issue.

Les pilotes peuvent demander à subir périodiquement un vol de contrôle ou d'entraînement notamment après une interruption. Il est par ailleurs précisé que tous les pilotes brevetés qui ne volent pas suffisamment (moins de 10 heures par an) doivent s'entraîner régulièrement avec un moniteur pour leur sécurité, celle des autres pilotes et celle des appareils.

Les pilotes en instruction ne peuvent voler seul que sous le contrôle d'un instructeur.

Le renouvellement de la qualification est justifié par le respect des règles édictées par les textes en vigueur et notamment par un contrôle en vol satisfaisant, réalisé par un instructeur de l'association (JAR-FCL 1.245 : Qualification de type et de classe – validité, prorogation et renouvellement). La validité de la licence, selon l'âge du pilote, est définie par le même texte.

Article III - 4 : Les vols de contrôle après réparation

Les vols de contrôle des appareils sortant de révision, lorsqu'ils sont nécessaires, seront effectués uniquement par un instructeur ou un pilote désigné par lui. Le pilote s'assurera au préalable que l'APRS a bien été prononcée.

CHAPITRE IV : Les vols

Article IV - 1 : Prévenir

Avant le départ, les pilotes devront obligatoirement inscrire au tableau dans le hangar de L'A.C. :

- le nom, en clair, de tous les membres de l'équipage,
- en cas de vol local ou de voyage : leur nom, la destination, l'heure de départ et l'heure estimée de leur retour (préciser LOC ou UTC),
- en cas de vol en montagne : les altiports, les trajets prévus et les moyens de survie embarqués.

Un carnet permet aux instructeurs de planifier les vols en école et de désigner l'appareil retenu. Chaque membre peut utiliser ce même carnet pour mentionner ses intentions de réservation et s'assurera de leurs validations auprès des responsables. Les navigations en solo sont cependant considérées comme des vols "école" et programmées par les instructeurs.

En cas de voyage entraînant la réservation de l'avion pour deux ou plusieurs jours consécutifs, le pilote devra préalablement obtenir l'autorisation du bureau et des instructeurs. La plus grande attention est demandée au pilote pour que l'atterrissage à destination s'effectue impérativement avant le coucher du soleil.

Article IV - 2 : La mise en route des avions

La mise en route des avions s'effectue au moyen des démarreurs électriques équipant ceux-ci. Pour les avions qui n'en sont pas équipés ou en cas de brassage de l'hélice avant démarrage au moyen du démarreur électrique, seul un membre du Club qualifié peut effectuer cette mise en route ou ce brassage d'hélice. Le bureau tient à jour une liste des membres qualifiés à cet effet. Cette liste est affichée au Club.

Les avions devront impérativement être mis en route sur des surfaces exemptes de cailloux ou gravillons (herbe rase conseillée). Le départ et l'arrêt des avions a proximité du hangar

s'effectueront de manière à ne pas souffler à l'intérieur de celui-ci. La procédure de mise en route, la gestion des régimes et des températures de fonctionnement seront conformes au manuel d'utilisation du moteur.

Il est interdit au pilote de mettre lui-même en route à la main son avion si une personne qualifiée ne se trouve pas à bord, ou effectue cette mise en route.

En outre les cales devront obligatoirement être mises en place et ne seront enlevées que sur ordre du pilote, celui-ci assurant la sécurité de l'opération.

Le non respect de ces règles est susceptible de sanctions immédiates du pilote par le bureau ou les instructeurs, sans préjuger des réactions du Conseil de discipline.

Article IV - 3 : Le roulage

Lors du roulage au sol, le pilote devra veiller à ne pas souffler d'autres aéronefs ou planeurs. Le roulage au sol doit s'effectuer à vitesse réduite (environ 1000 t/mn moteur). En début de roulage s'assurer du bon fonctionnement du système de freinage.

Article IV - 4 : Interdictions

Le travail aérien, la voltige, les dérapages ou toute autre évolution désignée par une consigne utilisateur sont interdits avec les appareils du Club ainsi que tout baptême de l'air, à fortiori à partir d'un aérodrome extérieur.

Les passagers peuvent participer aux frais de vol dans les limites autorisées par les règles de l'air.

Toute publicité pour des vols sur les avions du Club est strictement interdite quel que soit le lieu d'affichage.

Il est interdit au pilote de quitter son appareil, même momentanément et notamment au changement d'équipage ou de passagers, sans avoir arrêté le moteur et coupé les contacts (commande des gaz positionnée sur tout réduit). Le pilote mettra les cales de façon judicieuse suivant la pente du terrain ou l'intensité du vent.

Les "toucher redécoller" sont réservés à la double commande c'est-à-dire aux pilotes accompagnés d'un moniteur.

Article IV - 5 : Les vols à Challes les Eaux

En cas d'activité de treuillage planeur à Challes Les Eaux, le décollage est entrepris après le retour au sol du parachute placé en extrémité du câble de treuillage. De même un atterrissage réalisé immédiatement après une treuillée doit être "complet" pour pallier à l'abordage du parachute et de son filin suite à une éventuelle rupture du câble.

La priorité d'atterrissage doit être laissée aux planeurs, au besoin par remise des gaz et dégagement, à Challes-les-Eaux, par l'Ouest de l'axe de piste.

A Challes les Eaux, lorsque des planeurs sont immobilisés en bordure de piste et en cas de nécessité d'atterrir, le point d'aboutissement sera reporté au-delà de "l'obstacle" le plus éloigné du seuil de piste. Le commandant de bord devra alors s'assurer que la longueur de piste disponible est suffisante pour un atterrissage en toute sécurité.

Article IV - 6 : Le relevé des heures de vol

Les relevés des vols seront établis conformes au Registre des Vols de l'Aéro-club.

Tous les vols effectués à l'Aéro-club sont transcrits avec précisions par le pilote sur le carnet de bord de l'aéronef utilisé conformément aux règles de l'air ainsi que sur la fiche mensuelle de vol figurant dans ledit carnet.

La fiche de vol indique :

- la date du vol (quantième uniquement),
- le nom, en clair, du pilote et éventuellement de l'instructeur,
- le code pilote nécessaire au traitement informatique,
- le temps de vol effectué : la durée du vol sera décomptée du départ du point d'arrêt, après actions vitales, au retour parking et sera arrondie à la dizaine ou la cinquième minute la plus proche,
- le nombre d'atterrissages en précisant le nombre à l'extérieur,
- la nature du vol : DC ou solo, loc ou Nav, Montagne ...,
- les lieux de départ et d'arrivée,
- le nombre de litres d'essence ajoutés à l'occasion du vol, précisé si "Plein",
- le nombre de litres estimés restant dans le réservoir à l'arrivée, cette déclaration du pilote cédant ne dispense pas le pilote prenant de s'assurer de la quantité exacte de carburant disponible,
- les index de départ et d'arrivée lorsque l'appareil est équipé d'un compteur d'heures,
- le pilote doit totaliser les heures de vol,
- toute observation ou toute intervention nécessaire (complément d'huile, gonflage pneus....).

La durée de la mise en température ne sera pas supportée par le membre pilote et restera à la charge du Club. Mais la durée du vol ne pourra être inférieure à dix minutes sauf cas de force majeure.

CHAPITRE V : L'école

Article V - 1 : L'organisation

Chaque élève pilote est pris en charge par un instructeur désigné par le Chef-pilote ou le Collège des instructeurs. En cas d'absence de l'instructeur habituel, l'école pourra être poursuivie par un autre instructeur. Il est très souhaitable que les élèves engagés dans la préparation du BB ou du TT tiennent leur moniteur au courant de la perspective d'un espacement de leurs leçons. En l'absence de cette information et au delà d'un mois sans contact avec le club, un élève ne pourra plus s'inscrire prioritairement dans le calendrier de l'école.

L'article IV-1 définit les conditions de réservation des appareils.

Article V - 2 : Les lâchers

Aucun élève lâché non breveté ne pourra voler en l'absence et sans l'autorisation d'un instructeur (cf réglementation).

Article V-3: Les qualifications

Les " qualifications et lâchés " sur de nouveaux appareils se font après un test obligatoire par un instructeur qualifié. Celui-ci devra porter la mention " lâché " sur le carnet de route de l'appareil et sur le carnet de vol du pilote avec en regard sa signature (suivant réglementation).

CHAPITRE VI : Le matériel

Article VI - 1 : La situation des avions

La situation des avions est connue en consultant les documents à bord des avions (fiche de navigabilité...). Un affichage ou une mention sur les documents de bord peut signaler une indisponibilité temporaire.

La situation des avions sera déterminée impérativement :

a) par le Chef-Pilote ou par un instructeur ou tout pilote dans le cas d'un incident survenu au cours d'un vol (baisse de régime, vibrations détériorations du matériel, atterrissage dur commandes anormales, mauvais état des pneus, mauvais fonctionnement des instruments, etc...) ;

b) pour des raisons relevant du contrôle des avions : G.S.A.C. (Bureau Véritas) et service de l'aviation civile, le matériel pourra être mis en situation indisponible. L'aptitude au vol de l'appareil sera subordonnée à l'A.P.R..S. (Approbation Pour Remise en Service) délivrée par

l'Atelier d'Entretien Agréé (A.E.A.) pour les appareils soumis au régime C.D.N. ou le Président du Club pour les appareils sous le régime C.N.R.A.

c) à l'occasion des visites périodiques : 25 H, 50 H, grande visite ou R.G.

Article VI - 2 : Les règles d'utilisation des avions

Les pleins d'essence, le jaugeage, les mises en route, les points fixes, la manœuvre des cales et de l'extincteur, les déplacements moteur arrêté des appareils de l'association, et l'entretien, incombent aux membres actifs participant aux vols.

Dans une journée, le dernier utilisateur d'un appareil devra impérativement veiller à ce que les pleins d'essence soient effectués (sauf cas de force majeure). La quantité nécessaire garantissant une heure de vol devra obligatoirement être maintenue dans les réservoirs des appareils devant se ravitailler sur un terrain extérieur. En outre, après chaque séance de vol les pilotes ou élèves pilotes ayant utilisés un appareil veilleront à son état de propreté : nettoyage des bords d'attaque, hélice, pare brise, essuyage des traces d'huile....

En cas de remise à niveau de l'huile moteur ou de vidange, le membre responsable devra veiller à utiliser l'huile adaptée au moteur, à la propreté des instruments utilisés ainsi qu'à celle des bidons. Il est notamment demandé de veiller à ne pas laisser d'huile couler ou stagner sur les bidons.

Le non respect de ces règles peut entraîner des sanctions immédiates de la part du bureau ou des instructeurs sans préjudice de celles prises ultérieurement par le Conseil de discipline.

Article VI - 3 : Le stationnement des avions

Le stationnement prolongé des appareils au sol devra s'effectuer ainsi qu'il suit :

- sur terrains extérieurs : si possible abrité, sinon amarrage 3 points systématique, sur une aire réservée à cet effet, verrières fermées et verrouillées, commandes attachées à l'aide des harnais **en place pilote uniquement**. En outre les clefs de contacts seront retirées de la cabine et si possible une housse protégera la verrière.

- A Challes Les Eaux : systématiquement dans le hangar verrières fermées. Evitez de laisser les appareils au soleil s'ils ne sont pas immédiatement utilisés ou de les exposer, sans surveillance, au public de passage.

Il est interdit de laisser circuler les enfants et animaux, même accompagnés, à proximité des avions. Le Club dégage toute responsabilité en cas d'accident.

Article VI - 4 : Le hangar

Il est interdit de fumer, d'allumer des foyers à bord ou à proximité des aéronefs, des installations d'essence ou des hangars.

Il est interdit de garer dans les hangars des véhicules automobiles ou motocyclettes ou tout autre élément étranger au club.

Le hangar devra être systématiquement fermé au départ si personne n'est à l'intérieur.

Article VI - 5 : Hébergement

Le hangar est réservé aux avions du Club qui supporte les frais afférents à son aménagement, assurance, maintien en état...

En fonction de la place disponible à l'intérieur du hangar, l'hébergement d'avion de passage peut être proposé, gratuitement, pour une durée n'excédant pas un mois. Le propriétaire renseignera préalablement la fiche constituant une décharge de responsabilité et respectera l'emplacement désigné pour garer son appareil.

CHAPITRE VII : Les activités aériennes particulières

Article VII - 1 :

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières (vols d'initiation, vols en relation avec la protection des personnes et des biens, vol dans le cadre d'une convention signée par l'association...) les pilotes nominativement désignés par le Chef-pilote - ou le Collège des Instructeurs - et le Bureau.

Ces pilotes s'engagent à respecter les conditions spécifiques associés à ces activités quand de telles conditions ont été définies. C'est notamment le cas pour les vols d'initiation en direction des jeunes, qui sont organisés par le Club et qui s'effectuent dans le cadre des règlements des assurances (pilotes professionnels ou agréés par l'assureur – plus de 200 heures en commandant de bord et 30 heures dans les 12 derniers mois et délivrance d'un titre de transport).

CHAPITRE VIII : Discipline

Article VIII - 1 :

Tout membre de l'Aéro-club qui ne respectera pas le présent règlement ou les consignes qu'il aura reçues de personnes qualifiées se verra traduit devant la Commission de Discipline qui existe au sein du Club.

Article VIII - 2 :

Les sanctions seront prises au cours d'une séance du Conseil de Discipline où l'intéressé sera invité à assister et à donner ses explications.

Article VIII-3 :

Les sanctions prises seront affichées, pour communication et exécution, dans les locaux du Club.

Article VIII - 4 : L'exclusion

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 FNA lors de sa 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 expédié 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 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 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 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.

Règlement intérieur établi par le bureau et approuvé par l'assemblée générale du 11 avril 2003.

Le Président

Le secrétaire