

AÉRO-CLUB de MORESTEL

ASSOCIATION D'ENCOURAGEMENT A LA NAVIGATION AÉRIENNE

Ecole de pilotage • Avion • Vol à voile • U.L.M



Siège Social
38510 MAIRIE DE MORESTEL

•
Aérodrome de PASSINS-LANTEY
Tél. 04.74.80.09.57

•
Agrément n°764

Section Vol à Voile

Règlement intérieur

*« Tous les membres de la section Vol à Voile doivent se conformer au présent règlement en vigueur. Il est affiché dans le bureau Vol à Voile et chaque membre en reçoit une copie. »
(Extrait de l'article 6)*

NOTA:

Le présent règlement intérieur annule et remplace toutes les versions précédentes dont celle en date du 18 janvier 2013.

Il pourra être complété par des notes de service qui seront affichées.

Historique des modifications

Date	Objet des modifications	Articles modifiés	Version
18 Janv.2013	Refonte complète du Règlement Intérieur	Totalité du R.I	V1.0
02 Oct. 2015	Duplication des articles communs Ajustements	Article 1 et 11 Article 10	V1.1

SOMMAIRE

Le Règlement Intérieur de la Section Vol à Voile	4
1 Objet.....	4
2 Textes de références	4
Article 1: Dispositions Générales	5
Article 2: Structure et Organisation de la Section Vol à Voile	6
2.1 Esprit « associatif » et « bénévolat ».....	6
2.2 Structure de la Section VV	6
2.3 Définition des Fonctions.....	6
2.3.1 Le Responsable de la Navigabilité (RN)	6
2.3.2 Le Responsable Technique (RT)	6
2.3.3 Le Signataire « APRS »	7
2.3.4 Le Chef Pilote (CP)	7
2.3.5 Les Instructeurs et l'Instructeur de Service (IS).....	7
2.3.6 Le(s) Pilote(s) Remorqueur(s).....	8
Article 3: Conditions d'utilisation des appareils	8
Article 4: Cotisation, frais de fonctionnement et paiement des vols	9
Article 5: Licence de Pilote Planeur, privilèges et entrainement minimum	10
5.1 Le cadre « légal »	10
5.2 Les règles de l'ACM section VV	10
Article 6: Obligations	10
Article 7: Interdictions	11
Article 8: Utilisation de l'atelier	11
Article 9: Organisation des journées Vol à Voile	12
9.1 Généralités	12
9.2 Les journées de vols.....	13
9.3 Le « Planchiste ».....	13
9.4 La manutention des planeurs, le matériel.....	13
9.5 Travail de piste	14
9.6 Emport de passager.....	14
9.7 Cas du passager mineur.....	14
9.8 Place du Commandant de Bord.....	15
9.9 Pilotes « Vol d'Initiation ».....	15
9.10 Vols sur la Campagne	15
Article 10: Accident, Incident et Incident Grave	16
Article 11: Procédure disciplinaire	17

Le Règlement Intérieur de la Section Vol à Voile

1 Objet

- Le règlement intérieur de la Section Vol à Voile définit son fonctionnement.
- Il est édité, publié et affiché en complément des statuts de l'Aéro-Club de Morestel (A.C.M) et de la Réglementation Aérienne.
- Il est établi et mis à jour par les élus de la Section VV au Comité Directeur.
- Il est soumis à l'approbation du Bureau Directeur de l'A.C.M.
- Tout comme les statuts de l'A.C.M, il est distribué à chaque membre lors de son inscription et est à disposition de chacun par voie d'affichage.
- L'adhésion d'un membre à la Section Vol à Voile fait foi d'acceptation sans réserves du Règlement Intérieur et implique qu'il puisse lui être opposé en cas de litige.
- En cas de révision ou de modification, publicité en sera faite par affichage dans les locaux.
- Chaque révision ou amendement est soumis à l'approbation du Bureau Directeur de l'A.C.M. Il en résulte l'impression d'une nouvelle version du Règlement Intérieur Vol à Voile. Celle-ci est signée conjointement par le Vice-Président de la Section Vol à Voile et le Président de l'A.C.M.
- Il est du ressort des membres de s'assurer qu'ils ont connaissance de la dernière édition du Règlement Intérieur.
- Le présent Règlement Intérieur s'applique à toute personne participant ou contribuant aux activités de la Section VV : membres, bénévoles, salariés, non membres, invités ainsi que le personnel des entreprises extérieures.

2 Textes de références

- Réglementation du Personnel Naviguant Vol à Voile : 5^e édition – 3^e version de juillet 2008 ou ultérieure.
- Note Permanente FFVV relative aux instructeurs bénévoles : NP 8.8 du 04 nov.1994 ou ultérieure.
- Protocole d'accord SNA-CE/ZAD Sud/FFVV version V1.0 du 22 février 2007 relatif au déclassement en G de l'espace aérien local (dont TMA 2.4 « Nord-Est » et TMA 2.5 « Sud-Est ») ou ultérieur.
- Arrêté du 27 juin 2008 fixant les conditions d'exercice des privilèges de la licence de pilote de planeur.
- Arrêté du 24 juillet 1991 fixant les Conditions d'Utilisation des Aéronefs Civils en Aviation Générale. Version consolidée au 19 février 2012 ou ultérieure.
- L'article R 142.2 du Code de l'Aviation Civile.
- Directive 94/56/CE du 21 nov.1994
- Règlement d'exécution de l'UE n°923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 (SERA: pour Standardised European Rules of the Air)
- Statuts de l'A.C.M
- Fiche GNAV 011, édition 01 du 08/09/2010 relative à la navigabilité des aéronefs de vol à voile.

Article 1: Dispositions Générales

L'Aéro-Club de Morestel, association à but non lucratif a pour objet la pratique et la promotion des sports aériens.

Elle est régie par la loi du 1er Juillet 1901.

Le présent article, commun à tous les règlements intérieurs de chaque section, fixe les règles d'utilisation de la plate-forme et les règles de vie au sein de l'Aéro-Club de Morestel.

L'appartenance à l'association se fait par l'intermédiaire d'une ou plusieurs sections (vol moteur, vol à voile, U.L.M...) en s'acquittant de la cotisation A.C.M, des frais de fonctionnement et des licences fédérales de chacune des sections auxquelles l'on souhaite adhérer.

Les conditions d'utilisation des appareils mis à la disposition des membres sont définies par le règlement intérieur de chaque section.

Les clés de l'association sont remises aux membres du comité directeur et aux pilotes qui en feront la demande à condition d'accepter sans réserve le contrat de clés disponible au secrétariat de l'aéroclub.

Dans tous les cas la remise des clés donne lieu à signature d'un contrat d'attribution des clés avec dépôt d'une caution dont le montant est fixé par le comité directeur.

Les pilotes détenant une clé et qui n'effectueraient plus 10 heures de vol sur les appareils du club devront la restituer sur simple demande.

Les clés peuvent être retirées à tout pilote pour non respect des règles du présent règlement intérieur ou du contrat de clés.

Les membres ne possédant pas de clés pourront en emprunter une auprès d'un responsable après accord du président ou du chef pilote pour effectuer des vols ou des travaux en semaine.

Un bar est à la disposition des membres de l'association et de leurs invités où toutes les consommations seront payées comptant.

La consommation d'alcool est strictement interdite sur toute la plate-forme dédiée aux aéronefs.

Cette disposition ne s'applique pas au club-house où des boissons du 1^{er} et du 2^{ème} groupe peuvent être consommées dans le respect de la réglementation en vigueur.

Conformément à la réglementation le taux d'alcoolémie est fixé à zéro pour le pilotage des aéronefs.

Tout membre d'équipage doit s'abstenir d'exercer ses fonctions dès qu'il ressent une déficience physique ou mentale de nature à le mettre dans l'incapacité d'exercer en sécurité ses tâches, ou qu'il se trouve sous l'influence de boissons alcoolisées, de narcotiques ou de stupéfiants.

SERA.2020 Usage de substances qui pose des problèmes

Les personnes qui assurent des fonctions critiques pour la sécurité de l'aviation (personnel critique pour la sécurité) n'exercent pas ces dernières si elles se trouvent sous l'influence d'une quelconque substance psychoactive altérant les performances humaines. Ces personnes ne se livrent à aucune forme d'usage de substances qui pose des problèmes.

Sauf cas particulier (travaux, livraison...) l'accès à la plate-forme est interdit à tout véhicule privé.

Les aéronefs arrivant par la route ne peuvent utiliser la plate-forme qu'avec l'accord du gestionnaire de l'aérodrome.

L'A.C.M est une association de bonne volonté. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie et 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.

Pour la bonne marche de l'association chaque membre devra fournir bénévolement les heures de travail prévues aux statuts (lavage des appareils, entretien de l'infrastructure, nettoyage des locaux, préparation des manifestations aériennes...).

Le club house ou espace "Yannick Vermeille" est le lieu de rencontre et de convivialité des pilotes, les hangars sont réservés au stationnement des aéronefs et ne doivent en aucun cas servir de lieu de réunion.

Article 2: Structure et Organisation de la Section Vol à Voile

2.1 Esprit « associatif » et « bénévolat »

- La section VV est une déclinaison de l'A.C.M, association sans but lucratif et régit par la loi du 1° juillet 1901
- Son fonctionnement s'appuie donc sur la participation bénévole de chaque membre aux diverses tâches quelle qu'en soit la nature.
- L'entraide, le respect et la convivialité créent « l'esprit club » indispensable à l'existence de la Section Vol à Voile et de l'A.C.M.
- Cette solidarité s'exprime également au travers des différentes sections.

2.2 Structure de la Section VV

- La section vol à voile est représentée au Bureau Directeur de l'A.C.M par ses élus dont les rôles sont définis par les statuts de l'A.C.M (Vice-Président, Vice-Secrétaire et Vice-Trésorier)
- Le Règlement Intérieur Vol à Voile définit les fonctions suivantes :
 1. Responsable(s) de la Navigabilité
 2. Responsable(s) Technique(s)
 3. Signataire(s) des « APRS »
 4. Chef Pilote
 5. Instructeur(s) et Instructeur de Service
 6. Pilote(s) Remorqueur(s)

La même personne peut cumuler plusieurs des fonctions ci-dessus énumérées.

2.3 Définition des Fonctions

2.3.1 Le Responsable de la Navigabilité (RN)

L'A.C.M est propriétaire de ses aéronefs, il est responsable de leur navigabilité.

Pour le Vol à Voile, le Président de l'A.C.M délègue cette responsabilité à un membre actif VV titulaire de toutes les qualifications et autorisations réglementaires.

Le RN ainsi désigné doit veiller au suivi administratif du parc aéronef et d'en assurer la navigabilité. Il doit également, et ce sans délai, tenir le Président informé, de toute modification de ses habilitations personnelles qui viendrait à ne plus lui permettre d'assurer cette fonction.

Plusieurs membres peuvent occuper cette fonction.

2.3.2 Le Responsable Technique (RT)

C'est un membre actif VV. Conformément à la fiche GNAV 011, il est désigné par le Président de l'A.C.M. Il détient toutes les qualifications nécessaires et réglementaires (Licence Nationale de Maintenance Aéronef...).

Comme le RN, il doit également, et ce sans délai, tenir le Président informé, de toute modification de ses habilitations personnelles qui viendrait à ne plus lui permettre d'assurer cette fonction.

Sa principale mission est de s'assurer que l'ensemble des aéronefs de son périmètre VV est conforme à la réglementation (Manuel d'Entretien Constructeur...) et qu'il présente tous les critères de sécurité attendus en aviation.

Il est en charge de préparer ou de faire préparer les aéronefs pour les visites réglementaires (Programme d'Entretien, OSRT...). Il convoque le contrôleur pour les Renouvellements de Certificat De Navigabilité.

En cas de travaux exceptionnels, il doit communiquer au Bureau Vol à Voile l'ensemble des informations (coûts et délais...) pour décision.

Plusieurs membres peuvent occuper cette fonction.

2.3.3 Le Signataire « APRS »

La signature d'une Approbation Pour Remise en Service ne peut être réalisée que par un membre actif VV, titulaire de l'expérience et des autorisations réglementaires (LNMA). Le Bureau Vol à Voile en définit la liste. Ceux-ci sont tenus de l'informer sans délai de toute modification de leurs habilitations personnelles. Il est procédé à l'affichage des habilitations LNMA dans le bureau du vol à voile.

2.3.4 Le Chef Pilote (CP)

Le CP est désigné, sur proposition du Bureau Vol à Voile, par le Conseil d'Administration dont le Président lui délègue de façon permanente, tous les pouvoirs qui lui sont nécessaires à la bonne réalisation de sa mission. Il jouit de toutes les prérogatives et responsabilités attachées à sa fonction (FFVV - NP 8.8). Il est membre actif de la Section VV.

En cas d'absence, le CP délègue de façon temporaire et automatique, ses pouvoirs à un Instructeur pour la durée de son remplacement. Celui-ci est alors désigné « Instructeur de Service ».

Le CP est de fait Instructeur de Service lorsqu'il est présent.

Le CP définit et documente les procédés nécessaires à la bonne exécution de sa mission. Il met en place les outils et l'organisation de ces processus de façon à ce qu'ils puissent être mis en œuvre aisément en son absence.

Afin d'exécuter sa mission, le CP s'appuie sur les Instructeurs, les Pilotes Remorqueurs et les membres dont il coordonne l'ensemble des activités.

Il est le garant du suivi de la formation des élèves et définit les règles internes de progression des pilotes avec le soutien des instructeurs (Lâché, progression machine, examen théorique et pratique du BPP, secteurs d'évolution « campagne », etc...).

Il est également responsable de l'organisation des journées de vols dont il s'assure que le déroulement s'effectue dans des conditions de sécurité optimale.

Il rend compte directement au Bureau VV ou par défaut au Président de l'A.C.M.

Le CP est responsable du suivi de ses qualifications. A ce titre, il communique les nouvelles dates de validité de ses qualifications d'instructeur et de visite médicale avant tout nouveau vol.

2.3.5 Les Instructeurs et l'Instructeur de Service (IS)

Ce sont des membres actifs de la section VV possédant les qualifications ITP ou ITV. Toutefois, l'intervention d'un Instructeur « extérieur » est possible pour satisfaire aux exigences de l'activité. Ce dernier devra se soumettre au présent Règlement Intérieur.

Les Instructeurs de la Section VV agissent en accord avec un cadre d'activité défini conjointement par le Bureau VV et le Chef Pilote. Lorsque ce dernier est absent, il délègue à un l'Instructeur de Service, ses pouvoirs d'autorité et d'organisation sur les pilotes. L'IS reste en tous les cas placé sous l'autorité du CP. De façon générale, l'Instructeur de Service doit documenter et porter à la connaissance du CP et du Bureau VV tout évènement inhabituel (problème planeur, atterrissage dur, incident au sol ou en vol, atterrissage extérieur, etc...)

Toutes ces informations sont consignées par écrit dans le classeur « Suivi d'Activité » conservé dans le bureau du vol à voile.

Un planning d'instruction est mis en place et tous les membres y accèdent.

Les Instructeurs font un briefing personnalisé aux élèves avant les vols. Un débriefing est réalisé après les vols.

Les Instructeurs remplissent et signent les documents des élèves (fiches de progression, carnets de vols). Ils veillent à ce qu'ils soient stockés dans le bureau VV.

Les Instructeurs sont responsables du suivi de leurs qualifications. A ce titre, ils communiquent les nouvelles dates de validité de leur qualification d'instructeur et de visite médicale avant tout nouveau vol.

2.3.6 Le(s) Pilote(s) Remorqueur(s)

Un pilote remorqueur de planeur est un membre actif de la Section Vol à Voile. Il est en possession des toutes les qualifications nécessaires requises à cette fonction. Ses licences de pilote d'avions monomoteurs et de pilote de planeur ainsi que sa visite médicale sont en cours de validité.

Il est tenu d'informer le CP et le Bureau VV en cas de modification de ses habilitations personnelles qui viendrait à l'empêcher d'exercer ses fonctions.

Le pilote remorqueur est responsable du suivi de ses qualifications. A ce titre, il communique les nouvelles dates de validité de sa licence de pilote avion et de sa visite médicale avant tout nouveau vol.

Le pilote remorqueur est le Commandant de Bord de l'attelage. De fait, il est en droit de refuser un remorquage s'il estime que toutes les conditions de sécurité ne sont pas remplies.

Le pilote remorqueur est responsable de la vérification obligatoire de l'état du câble avant les vols. Il est également responsable de son pliage correct (lovage) et de son stockage après les vols.

Article 3: Conditions d'utilisation des appareils

Pour être autorisé à piloter les appareils de la section Vol à Voile il faut:

- 3.1. Etre membre actif de la section Vol à Voile, à jour de sa cotisation A.C.M, des frais de fonctionnement VV et être en possession de la licence fédérale de la F.F.V.V (Fédération Française Vol à Voile).
- 3.2. Etre titulaire du Brevet de Pilote de Planeur pour voler en solo, ou, pour les élèves lâchés non encore brevetés, en avoir reçu l'autorisation pour les vols du jour par l'IS ou le CP. Cette autorisation est inscrite sur le carnet de vols avant le vol.
- 3.3. La licence correspondante doit être maintenue en cours de validité et assortie des qualifications nécessaires pour le type d'appareil utilisé. Il en est de même pour la visite médicale. Chaque pilote est personnellement responsable du suivi de ces validités.
- 3.4. Pour remorquer, être également titulaire d'une licence de pilote avion de type SEP en cours de validité (BB, LAPPL, PP, etc...), avoir la mention « apte au remorquage de planeurs » inscrite sur son carnet de vols et avoir reçu l'aval du Bureau VV et du Président de l'ACM.

- 3.5. Outre la réglementation en vigueur sur l'activité aéronautique minimum, justifier d'un entraînement tel que défini à l'article 5.
- 3.6. Avoir pris connaissance du présent règlement et s'engager à le respecter (mention en sera faite sur la fiche d'inscription ou de réinscription annuelle signée par le membre).
- 3.7. Être inscrit sur le planning d'activité VV du jour.

Article 4: Cotisation, frais de fonctionnement et paiement des vols

- 4.1. La cotisation A.C.M et les frais de fonctionnement VV sont valables jusqu'au 31 décembre de l'année en cours. Cette cotisation et les frais de fonctionnement VV sont valables jusqu'au 31 décembre de l'année n+1 dès lors qu'ils sont pris pendant les trois derniers mois de l'année.
- 4.2. Pour une adhésion de courte durée, le pilote de passage devra s'acquitter des frais de fonctionnement dits « journaliers » en sus de la cotisation A.C.M. Ces frais de fonctionnement journaliers sont limités au nombre de 7 dans l'année.
- 4.3. Le règlement des heures de vol est effectué par la méthode de la provision sur compte.
- 4.4. Conformément à la loi, les comptes vol créditeurs ne sont ni rémunérés ni réactualisés.
- 4.5. En début de mois une feuille de compte par adhérent est éditée ou envoyée par mail sur laquelle figurent tous les vols et leur montant ainsi que toutes les opérations de crédit ou de débit susceptibles d'être effectuées.
- 4.6. Les comptes débiteurs sont interdits, un aménagement de paiement pourra toutefois être toléré avec l'accord du trésorier de section.
- 4.7. L'inobservation de cette clause pourra conduire à une interdiction de vol prononcée par le bureau de la section VV avec information au chef-pilote VV et aux instructeurs VV.
- 4.8. Tout pilote quittant l'association dispose d'un an à partir du 31 décembre de sa dernière année de présence pour demander le remboursement de son compte vol. Passé ce délai les sommes restantes sur son compte resteront définitivement acquises au club.
- 4.9. Les tarifs de la section sont établis par les membres du bureau vol à voile et validés par le conseil d'administration de l'A.C.M. Ils peuvent être modifiés à tout moment si les circonstances l'imposent.
- 4.10. La section VV prévoit des exceptions tarifaires pour les instructeurs bénévoles qui assurent l'activité. Celles-ci sont établies en fonction de leur présence sur l'année N-1. Ces derniers, peuvent se voir rembourser, sur simple demande écrite adressée au Bureau VV, de tout ou partie des frais de fonctionnement de la section et/ou des assurances FFVV et ANPI (NP 8.8). Les remboursements ainsi accordés, sont nominatifs et doivent pouvoir être justifiés de façon rationnelle.

Article 5: Licence de Pilote Planeur, privilèges et entrainement minimum

5.1 Le cadre « légal »

Pour exercer les privilèges associés à sa licence de pilote de planeur, et conformément à l'arrêté du 27 juin 2008, fixant la notion de validité glissante, tout pilote de planeur doit répondre aux trois conditions suivantes dont la surveillance lui incombe et engage sa seule et unique responsabilité:

5.1.1. Avoir effectué dans les 24 mois soit :

- 6 heures de vol comme Commandant de Bord et 10 décollages
- 3 heures de vol comme CDB et 5 décollages et 3 vols d'instruction avec Instructeur

(Dans le cas où le pilote ne remplirait pas ces conditions d'entrainement minimum, il devra effectuer un vol de contrôle de compétences avec un ITV.)

5.1.2. Avoir satisfait à un contrôle de compétence auprès d'un ITV depuis moins de 6 ans

5.1.3. Être en possession d'une visite médicale valide. Pour ce faire, tout pilote doit passer sa visite médicale auprès d'un médecin aéronautique dans les délais prescrits et il communiquera alors la nouvelle date de validité de sa visite médicale avant tout nouveau vol.

(Rappel : Le certificat médical est valable 5 ans pour les pilotes âgés de moins de 40 ans, 2 ans à partir de 40 ans révolus et 1 an au-delà de 50 ans.)

5.2 Les règles de l'A.C.M section VV

Pour utiliser un appareil en solo, tout pilote membre de la section VV devra justifier d'au moins un vol au cours des deux derniers mois sur un planeur du club.

5.1.1. Cette consigne s'applique également aux pilotes remorqueurs.

5.1.2. Dans le cas contraire, le pilote concerné devra obligatoirement effectuer un vol de contrôle avec le chef pilote ou un instructeur désigné par ce dernier.

5.1.3. Chaque pilote se soumettra à un vol de contrôle de compétences en début de saison. Ce vol peut être effectué par un ITV ou un ITP.

5.1.4. Le chef pilote ou les instructeurs planeur ont le droit, chaque fois qu'ils le jugent nécessaire, de faire faire un vol de contrôle à tout pilote.

Article 6: Obligations

6.1. Les pilotes et élèves pilotes doivent se conformer aux règlements en vigueur sur l'aérodrome de MORESTEL et aux consignes internes particulières à l'utilisation de la plate-forme, du matériel, des clauses de contrat de garage d'aéronefs privés etc...

6.2. Les pilotes et élèves pilotes doivent se soumettre aux lois et règlements du Code de l'Aviation Civile ou en découlant.

6.3. Le port du bob ou d'une coiffe appropriée et de lunettes de soleil est obligatoire.

6.4. Tous les membres de la section Vol à Voile doivent se conformer au présent règlement en vigueur. Il est affiché dans le bureau Vol à Voile et chaque membre en reçoit une copie.

- 6.5. Toute faute ou inobservation de ces règlements commise par un pilote, amènera celui-ci à comparaître devant la Commission Sécurité Discipline du club. Celle-ci émettra un avis à l'attention du Comité Directeur sur la suite à donner et des éventuelles sanctions à appliquer. Cet avis est consultatif et le Comité Directeur reste souverain de sa décision.
- 6.6. Chaque pilote se doit de signaler ses propres fautes ou inobservation à un responsable de la section (Vice-Président, Chef Pilote ou Instructeur). Cette communication volontaire contribue à la bonne entente entre tous les membres, ainsi qu'à diminuer la portance des avis et décisions à prendre le concernant (droit à l'erreur, circonstances atténuantes, etc...).
- 6.7. Chaque membre VV doit participer aux activités nécessaires à la bonne marche de la Section Vol à Voile et de l'A.C.M en général. Il doit fournir des heures de travail en rapport avec ses compétences et ses possibilités (lavage des planeurs, participation à l'entretien des planeurs, balayage du hangar...).

Article 7: Interdictions

Chaque pilote commandant de bord s'engage à respecter la réglementation aérienne, les règles des conditions VFR ainsi que de connaître l'espace aérien dans lequel il évolue ou souhaite évoluer.

Outre celles définies dans ces textes, le présent règlement intérieur rappelle les interdictions formelles suivantes :

- 7.1. Piloter sous l'empire d'alcool et/ou de stupéfiant
- 7.2. L'utilisation des appareils de l'A.C.M à des fins commerciales
- 7.3. Les manœuvres de voltige aérienne, autres que celle définies dans les manuels de vol et prévues au programme de formation des élèves
- 7.4. Sortir du local de l'aérodrome de Morestel sans autorisation écrite par un ITV ou un ITP ayant reçu la formation de l'enseignement du vol sur la campagne
- 7.5. Fumer à bord. Cette interdiction s'applique aussi à l'intérieur de tous les bâtiments de l'A.C.M (club-house, hangars, bureaux, atelier...), à proximité de la station essence et des aéronefs, ainsi que sur l'ensemble de la piste.
- 7.6. Ecouter de la musique à bord, quel qu'en soit le moyen y compris le téléphone portable, (lecteur mp3...)

Article 8: Utilisation de l'atelier

- 8.1. Rappel : L'atelier, les bâtiments, les aéronefs, le véhicule de piste, et tout autre matériel sont des biens communs appartenant à l'A.C.M. Exception est faite pour l'outillage stocké dans l'atelier qui appartient à la section VV. La mise à disposition de ces biens communs à chacun des membres, propriétaires d'aéronefs ou non, se fait sans restriction aucune et dans le respect des règles nécessaires au bon fonctionnement de notre Aéro-Club.
- 8.2. Conformément aux articles 1 et 6.7 du présent Règlement Intérieur, les membres propriétaires d'aéronefs doivent contribuer au bénévolat de la section aussi activement que les autres membres afin d'y maintenir l'harmonie nécessaire à son fonctionnement.
- 8.3. L'atelier et l'outillage sont destinés aux travaux d'entretien du parc de la section VV avec accès aux machines privées dès lors qu'elles appartiennent à un membre actif.

- 8.4. Un planning prévisionnel d'occupation de l'atelier pour l'entretien des planeurs sera mis en place. Cela permettra, si les disponibilités sont suffisantes, de laisser aux membres propriétaires la possibilité d'y inscrire leur machine à raison de 14 jours maximum par année. Ces 14 journées ne sont ni transférables entre membres ni reportables d'une année sur l'autre. En cas de besoin urgent et imprévisible d'utilisation de l'atelier pour l'entretien d'un matériel appartenant à la section VV, priorité lui sera donnée même si une machine privée y était entreposée.
- 8.5. Sauf en cas de force majeure ou d'une erreur imputable à la section VV, une indemnité de séjour en atelier sera demandée au propriétaire dès lors que l'utilisation dépassera les 14 jours forfaitaires par année calendaire. Cette indemnité journalière est fixée à l'égal de la participation journalière aux frais de fonctionnement de la section.
- 8.6. Les aéronefs banalisés sont considérés comme tous les aéronefs du parc de la section VV et n'entrent pas dans le cadre des machines privées.
- 8.7. L'atelier, quand il n'est pas occupé pour l'entretien des planeurs, peut être utilisé comme lieu de réunion du Bureau Directeur. Il devra être débarrassé des tables, chaises et tout autre matériel immédiatement après par les membres y participant.

Article 9: Organisation des journées Vol à Voile

9.1 Généralités

- 9.1.1. Dès son arrivée au club, chaque membre participera au bon fonctionnement de la section VV en se mettant à la disposition des responsables présents.
L'esprit d'équipe étant le ciment de la bonne camaraderie et de la fraternité des membres, aucun de ces derniers n'acceptera de participer à des rassemblements improductifs alors que leurs camarades seront occupés à des travaux d'intérêt général.
- 9.1.2. Le matériel étant particulièrement coûteux, la plus grande prudence est recommandée aux pilotes qui s'appliqueront à en réduire l'usure en respectant strictement les consignes d'utilisation données par le manuel de vol ou par voie d'affichage. De même, une attention toute particulière est exigée pour les manœuvres de sortie et de rentrée des planeurs dans les hangars.
- 9.1.3. Chaque pilote devra respecter les consignes afférentes à chaque type de planeur (une copie du manuel de vol est disponible dans chaque planeur ou à défaut au bureau vv).
- 9.1.4. Il devra se conformer strictement aux procédures en vigueur et ne pas engager de vol si une anomalie quelconque à été constatée lors des actions vitales (visite pré-vol) et en informer immédiatement le chef pilote ou l'instructeur de service.
- 9.1.5. Avant d'utiliser un appareil tout pilote devra vérifier qu'il est lui-même habilité à réaliser le vol qu'il envisage (habilitations administratives, condition physique et psychologique,...) que l'appareil est en situation de vol (validité du C.E.N, visite Pré-Vol, etc...) et qu'il pourra effectuer son vol en toute sécurité (devis de masse et de centrage, maîtrise du planeur utilisé, connaissance du secteur survolé, prise en compte de la météo et des NOTAM...).
- 9.1.6. Chaque pilote devra participer avec soin à la sortie et au rangement du parc VV. Chaque appareil a une place qui lui est spécialement réservée. Après rangement, les verrières seront fermées, les batteries en charge, les planeurs housés et les caches pitots en place.
- 9.1.7. Les parachutes sont mis à disposition des pilotes par la section. Quand ils ne sont pas utilisés, ils doivent être systématiquement stockés dans le rack prévu à cet effet dans leur housse respective. Sinon, ils sont dans le véhicule de piste en attente d'être endossés par les pilotes.
- 9.1.8. Sans la présence d'un Instructeur, seuls les pilotes brevetés sont autorisés à voler en semaine sous réserves de la disponibilité d'un pilote remorqueur. Ils doivent également prévenir le CP ou le Vice-Président de la Section en leur indiquant clairement leurs intentions. Ils s'engagent à respecter les consignes habituelles qu'ils reçoivent ou ont reçues et s'organisent pour être informés des conditions météo et des NOTAM du jour (ils en laissent la trace sur le tableau prévu à cet effet).

9.2 Les journées de vols

Afin de satisfaire aux contraintes légales ainsi qu'aux recommandations de la FFVV, et de faciliter l'organisation des journées de vol, tant pour la section que pour les pilotes, il est mis en place un briefing réalisé par le CP ou un Instructeur le matin à 11 heures.

Son horaire peut être adapté en fonction de la saison, de la météo et de l'arrivée des membres.

La présence de tous les pilotes du jour y est vivement conseillée.

Un tableau d'affichage reprenant le briefing est à la disposition des membres retardataires.

En dehors des périodes d'activité habituelles (week-end et jours fériés), les vols sont possibles dès lors qu'une organisation suffisante est mise en place dans le respect des obligations légales et des consignes internes à la section VV.

L'organisation des vols du jour est définie par le CP ou l'Instructeur de Service lors du briefing avec notamment :

- Prise en compte de la météo
- Nature des vols (école-local-circuit-VI...)
- Ordre de passage des pilotes, élèves et des VI
- Affectation des planeurs (*Les affectations doivent découler d'un raisonnement rationnel et équitable que le CP ou l'IS doit expliquer lors du briefing*)

Ces informations sont reprises sur la feuille d'activité VV disponible dans le véhicule « starter ».

Le CP, les Instructeurs planeur ou les membres du Bureau peuvent interdire un vol s'ils le jugent utile.

Le CP ou l'IS peut décider de stopper l'activité du jour s'il estime que toutes les conditions de sécurité ne sont plus remplies (dégradation de la météo en particulier,...)

Les pilotes non présents lors du briefing doivent impérativement prendre connaissance du tableau météo et consignes locales et entrer en contact avec le CP ou l'IS avant de sortir un planeur ou d'entreprendre un vol.

9.3 Le « Planchiste »

Le planchiste est un membre actif de la section qui est désigné par l'Instructeur de Service lors du briefing. Lorsque son tour de voler est arrivé, il délègue cette tâche à un autre membre. Son rôle est la tenue correcte et précise de la planche de vols en évitant les ratures. Les renseignements y sont portés lisiblement de façon chronologique. Tous les vols des planeurs de la section y sont reportés, y compris ceux des planeurs « privés » ainsi que les décollages des éventuels planeurs « extérieurs ». La mention de la désactivation de l'espace aérien local en classe G y est portée en début de journée. En fin de journée, il est fait mention de la réactivation en classe C.

La planche de vols pourra être tenue informatiquement à l'aide d'un PDA ou PC portable selon l'évolution du système informatique de gestion comptable utilisé.

9.4 La maintenance des planeurs, le matériel

La sortie ou la rentrée des planeurs, comme la mise en piste ne s'effectue qu'en présence d'un instructeur VV ou d'un responsable désigné.

La maintenance des planeurs se fera exclusivement avec le véhicule de piste ou « starter ». En cas de panne, il pourra être remplacé pour la journée de vols par le véhicule personnel d'un membre après accord du CP, d'un membre du Bureau VV ou du Président de l'A.C.M.

Une visite Pré-Vol avant la mise en piste est recommandée (gain de temps en piste).

Un planeur qui ne volera pas sera stationné sur le côté avec le maximum de précautions.
La meilleure solution consistera à le remettre dans le hangar.

La mise en piste s'effectue avec le véhicule J9 par groupes au maximum de 3 planeurs en prenant toutes les précautions nécessaires à la sécurité de tous (rouler au pas, verrières fermées et verrouillées, trolley en place, écartement latéral des planeurs suffisant, traversée de la piste après écoute radio et prise de connaissance du trafic en tour de piste, encombrement de la piste minimal, contrôle des trajectoires des planeurs accrochés aux câbles,...).

Les planeurs, le véhicule « starter » et le matériel (tables, parasols et chaises) sont stockés en retrait de la piste. La mise en piste se fait au dernier moment sur sa partie la plus à l'Est.

Aucun parachute ne sera posé sur l'herbe ou exposé au soleil. Après les vols, ils seront remis dans leur sac numéroté respectif et reposés sur le rack dans le club house (sangles vers le bas et numéro vers le haut)

9.5 Travail de piste

Les membres qui ne volent pas immédiatement fournissent le travail de piste. Ils s'entraident et se partagent les tâches naturellement. Le planchiste est un de ceux-là.

Exemples non exhaustifs de ce que ces membres font en piste :

- Ils se relayent à la tenue de la planche.
- Ils aident les pilotes à s'installer et à décoller.
- Ils ramènent au seuil de piste les planeurs posés avec le véhicule.
- Si le câble est largué par l'avion, un aide le ramène rapidement sur le côté de la piste puis l'accroche au planeur et au remorqueur en assurant sa propre sécurité. L'aide doit vérifier que le câble ne présente pas de nœuds avant accrochage. Si tel est le cas, il doit le dénouer impérativement (risque de rupture en cours de remorquage...).
- Ils accueillent les visiteurs et les VI avec la courtoisie qui s'impose.
- Ils veillent à la sécurité de tous au seuil de piste...

Le travail de piste exige rigueur, bon sens et observation. Rien ne sera fait si la sécurité est engagée (trafic en courte finale...).

Les pilotes qui souhaitent décoller ne feront pas attendre le remorqueur.

9.6 Emport de passager

Pour pouvoir emmener un passager, le pilote doit être en possession de sa visite médicale et de sa licence valides. Il doit aussi posséder la mention « emport passager » inscrite par un ITV sur son carnet de vols.

De plus, la réglementation générale de l'aviation civile impose d'avoir effectué en tant que commandant de bord, 3 décollages et 3 atterrissages comme commandant de bord au cours des 3 derniers mois pour transporter des passagers.

Le pilote doit systématiquement faire remplir une assurance vol d'initiation à son passager avant le vol. Celle-ci lui sera directement débitée sur son compte vol.

Les vols d'école (double commande de début ou de campagne) sont prioritaires sur les vols avec passager.

9.7 Cas du passager mineur

Outre les conditions décrites ci-dessus, pour tout vol avec un passager mineur, le pilote doit disposer d'une autorisation écrite de chacun des deux parents, qu'ils soient séparés ou non, ou du tuteur légal.

Cette autorisation, établie sur un formulaire pré imprimé à disposition dans le bureau VV, sera déposée avant le vol dans la pochette prévue à cet effet sous la feuille de vol.

Cette disposition s'applique y compris lorsque les parents (ou la personne exerçant l'autorité parentale) sont présents au seuil de piste ou dans l'enceinte de l'aérodrome.

Le pilote devra systématiquement faire remplir une assurance vol d'initiation aux parents de son passager avant le vol.

9.8 Place du Commandant de Bord

La réglementation ne définit nullement la place du commandant de bord sur les aéronefs comportant une double commande. Toutefois, pour certains aéronefs, le manuel de vol peut indiquer une place pour le commandant de bord, place qui devient de ce fait réglementaire. En dehors de ces prescriptions, sur le plan pratique, il est d'usage de considérer que la place avant d'un tandem ou la place gauche d'un biplace côte à côte est occupée par le commandant de bord. Il ne peut s'agir d'une règle impérative, ne serait-ce que pour permettre à l'instructeur qui exerce les fonctions de commandant de bord, de laisser à l'élève la place qu'il tiendra lorsqu'il sera lâché.

Par contre, nul ne peut dispenser l'instruction de pilotage en vol à bord d'un aérodyne non équipé de doubles commandes principales de conduite si les commandes principales ne sont pas facilement accessibles depuis les deux postes !

Enfin, la planche de vol doit clairement désigner qui est le commandant de bord en cas de vol sur planeur biplace et le rend responsable de la tenue à jour du carnet de route. A ce propos, le commandant de bord n'est pas obligatoirement le plus qualifié ni le plus expérimenté des pilotes volant ensemble. Sa désignation préalable est de nature à éviter tout litige, notamment si un instructeur se trouve à bord (RPNVV 5^e Edition V3 de juillet 2008)

9.9 Pilotes « Vol d'Initiation »

Pour pouvoir emmener un passager au titre du Vol d'Initiation (Baptême de l'Air), le pilote doit posséder l'autorisation « emport passager » inscrite sur son carnet de vol par un ITV.

Il doit avoir effectué légalement au minimum 100 heures de vol en tant que commandant de bord après le BPP dont 15 heures dans les 12 derniers mois et 3 décollages et 3 atterrissages dans les 3 derniers mois. Ces minima légaux peuvent être augmentés par simple décision du Bureau VV et publicité en sera faite pour être portés à la connaissance de tous par voie d'affichage.

Seuls les pilotes nommément désignés par le Président de l'A.C.M sur proposition du CP et du Bureau VV et déclarés à l'assureur sont autorisés à effectuer des VI.

La signature de l'assurance VI est obligatoire avant le vol par le passager ou par ses parents s'il est mineur. Dans le cas du passager mineur, une autorisation parentale écrite est également obligatoire.

9.10 Vols sur la Campagne

9.10.1. Pour voler sur la campagne, le pilote VV doit en posséder l'autorisation dûment inscrite sur son carnet de vols par un ITV.

9.10.2. Outre des documents officiels obligatoires (carnet de route, de vols, autorisations écrites, etc...), il doit également avoir à bord et à disposition immédiate, les cartes aéronautiques appropriées et le guide des aires de sécurité.

9.10.3. La sécurité lors de vols sur la campagne en région montagneuse intègre désormais la notion d'accès progressifs de secteurs survolables. Une autorisation par secteur est donc impérative (mention en sera faite sur le carnet de vols par un ITV ou un ITP formé à cet enseignement). Le pilote ainsi autorisé évolue uniquement à l'intérieur des zones pour lesquelles il a été autorisé.

- 9.10.4. A défaut de cette autorisation, il ne doit en aucun cas, sortir du cône du local de l'aérodrome de Morestel tel que défini par les règles internes à la section VV. Ces règles peuvent être rappelées individuellement lors du briefing (type de planeur, météo,...)
- 9.10.5. Une vacation radio est exigée toute les 30 mn à l'attention du CP ou d'un Instructeur ou à défaut d'un autre pilote qui fera le relai avec eux. Lors de cette vacation, le pilote doit indiquer clairement son immatriculation, sa position, son altitude, son vario et ses intentions.
- 9.10.6. Lors de vols sur la campagne, l'atterrissage hors aérodrome est toujours possible et doit être envisagé. Le pilote veillera donc à ce que la remorque adaptée à son planeur soit « prête » avant le vol (éclairage, pression des pneumatiques, équipement, documents administratifs, plaque minéralogique...). Il reste seul en charge de l'organisation de son dépannage par la route et met en place les moyens matériels et humains à cet effet (véhicule équipé d'une boule d'attelage, conducteur habilité, équipe de dépanneurs, etc...).

Article 10: Accident, Incident et Incident Grave

La Directive 94/56/CE du 21 nov.1994 définit les notions d'accident et d'incident telles que : « extraits ...

*...Un **accident** est un événement lié à l'utilisation d'un aéronef et qui entraîne qu'une ou plusieurs personnes soient grièvement ou mortellement blessées (occupant ou non de l'appareil) ou une grave, voire une totale destruction de l'appareil y compris sa disparition...*

*...Un **incident** est un événement autre qu'un accident lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou peut compromettre la sécurité de l'exploitation et met en danger les personnes à bord...*

*...Un **incident grave** est un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire...»*

Dans tous les cas, le présent règlement intérieur rappelle que:

- 10.1. Le commandant de bord doit prévenir au plus tôt le Président de l'A.C.M et les responsables de la section VV (le Vice-Président VV et le CP).
- 10.2. L'article R142.2 du code de l'aviation civile fait l'obligation au commandant de bord, ou au président de l'aéro-club lorsque le commandant de bord n'est pas en état de le faire, de déclarer immédiatement aux autorités aéronautiques (District Aéronautique) tout incident ou accident survenu à un aéronef.
- 10.3. La FFVV doit être informée parallèlement par le président ou le chef pilote de l'association. La Note Permanente de la FFVV n° NP 6.2 fixe les modalités du compte rendu à remplir qui est commun à la FFVV et à l'ANEPVV.
- 10.4. Toute anomalie, même anodine, devra être signalée dans les meilleurs délais au responsable(s) technique(s) ou au chef pilote.
- 10.5. En fonction de la nature des événements, le Comité Directeur décidera devant quelle commission (Sécurité-Discipline ou Sécurité-Prévention) le pilote devra s'expliquer.
La composition des commissions est définie dans les statuts (articles 13 et 14)
- 10.6. Une interdiction de vol provisoire pourra être prononcée à titre conservatoire immédiatement par le chef pilote VV jusqu'à la réunion de la Commission
- 10.7. Cette commission devra remettre ses conclusions au Comité Directeur dans le mois qui suit l'incident ou l'accident en émettant un avis écrit à l'attention du Comité Directeur sur la responsabilité du pilote. Cet avis est consultatif.
- 10.8. Le pilote pourra être tenu pécuniairement responsable des dommages qu'il aura causés à l'appareil pour un montant que le Comité Directeur aura défini.
- 10.9. En cas d'incident, si celui-ci est consécutif à une infraction aux consignes de vol ou à la réglementation aérienne, l'aéro-club pourra se porter partie civile devant les tribunaux.

Article 11: Procédure disciplinaire

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

Tout membre est susceptible de devoir s'expliquer devant la commission sécurité discipline lorsque son comportement au sein de l'A.C.M ne répond pas à l'esprit associatif du club, pour faute grave touchant à la sécurité au sol ou en vol ou pour avoir porté atteinte aux personnes ou aux biens.

Cette procédure particulièrement grave ne peut revêtir qu'un caractère exceptionnel.

Le membre pour qui des explications lui sont demandées doit être mis à même de présenter sa défense.

Dans cette perspective ledit membre sera convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception à lui envoyer à sa dernière adresse connue.

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 de sanction.
- indiquer clairement la date, l'heure et le lieu de ladite comparution.
- préciser devant quelle instance (comité directeur ou commission sécurité discipline) elle aura lieu.
- comporter la mention des faits qui sont reprochés à l'encontre du destinataire de la convocation.
- Préciser les pièces et documents (si ils existent) qui sont invoqués à son encontre.
- Lui préciser le lieu où il aura la possibilité d'examiner ces documents avant sa comparution.
- Lui rappeler que son refus de répondre à cette convocation lui ferait courir le risque qu'une décision soit prise, sans qu'il ait pu faire valoir ses moyens de défense.

Le membre en instance de sanction pourra lui-même présenter sa défense ou se faire assister par une personne de son choix membre du club ou éventuellement par un avocat.

Il est tenu de faire savoir à l'association et ce, au maximum 2 jours avant sa comparution devant la commission l'identité de la personne chargée de l'assister.

La commission pourra se prononcer sur:

- Un rappel à l'ordre.
- Un avertissement.
- Un blâme.
- Une suspension temporaire de vol
- L'exclusion temporaire ou définitive du club.

A l'issue la commission émettra un avis écrit à l'attention du comité directeur puis la même procédure sera répétée devant le comité directeur.

Le comité directeur statue en dernier ressort sur une éventuelle sanction à appliquer.

Sa décision est notifiée par écrit par lettre en recommandée avec accusé de réception au membre concerné; elle est sans appel.

Le présent règlement intérieur adopté par le Comité Directeur le 02 octobre 2015
annule et remplace le précédent en date du 18 janvier 2013

Le Président de l'ACM
Guy SIMONIN

Le Vice-Président Vol à Voile
Sylvain CHABOT