

REGLEMENT INTERIEUR DE L' AEROCLUB INTERNATIONAL SISTERON (ACIS)

(ci-dessous appelé le Club). Edition : juin 2021 / approuvée à l'AG du 27/06/2021.

REGLE GENERALE

Tout pilote qui désire voler sur la plateforme de SISTERON-VAUMEILH, doit être obligatoirement membre du club et, de ce fait, prendre une adhésion au club selon le tarif en vigueur.

De par son adhésion il s'engage à accepter et respecter les statuts, les règlements, les consignes et les tarifs en vigueur.

Ceux-ci sont mis à disposition par le club par tout moyen qu'il jugera utile (affichage ou communication électronique tels que courriels, site du club, application de gestion GIVAV/SMARTGLIDE... ou briefings).

L'adhérent a obligation de consulter régulièrement le site du club à la rubrique "ESPACE PILOTE" ainsi que les documents mis à disposition via SMARTGLIDE à la rubrique " LES DOCUMENTS".

JUSTIFICATION D'IDENTITE ET D'ADRESSE / MOYENS DE CONTACT

Le club peut demander à tout adhérent de justifier son identité ainsi que de lui fournir un justificatif d'adresse récente. Il peut ainsi demander :

- une photo récente (que l'adhérent doit alors charger sur l'application de gestion du club) ;
- un justificatif récent de domicile (facture d'eau, d'électricité, de téléphone) ;
- de présenter sa Carte Nationale d'Identité au moment de l'inscription ou d'une réinscription.

Dans le but de faciliter la gestion et de permettre une diffusion rapide de l'information, l'adhérent a obligation de maintenir dans le système de gestion une adresse de courrier électronique 'e-mail' valide et un numéro de téléphone, de préférence 'mobile', pour toute la durée de son adhésion.

Les envois manuels de courriers, qu'ils soient simples ou recommandés, rendus nécessaires par le fait que l'adhérent n'a pas fourni d'adresse courriel valide, pourront faire l'objet d'un surcroît de facturation au tarif en vigueur.

SECURITE ET GESTION ADMINISTRATIVE DES VOLS - FLARM

Dans un but de sécurité (faciliter les recherches éventuelles) et de simplification administrative, (planches automatiques) l'adhérent a obligation :

- de déclarer son FLARM à l'OGN sans masquer l'identification qu'il a choisi, ni sa position ;
- de fournir son numéro de FLARM au Club ;
- d'avoir son FLARM opérationnel durant toute la durée du vol du décollage à l'atterrissage.

Les traitements manuels de vols, rendus nécessaires par le fait que l'adhérent n'a pas satisfait aux conditions ci-dessus, pourront faire l'objet d'un surcroît de facturation au tarif en vigueur.

FORMALITES AVANT DE VOLER

A son arrivée sur la plateforme, chaque pilote doit obligatoirement se présenter au secrétariat pour son inscription et l'attribution d'un numéro de pilote. Il doit être en possession d'une licence assurance fédérale le couvrant en responsabilité civile, F.F.V.P. pour le planeur, F.F.A. pour l'avion. Il doit avoir sa licence de planeur et/ou, d'avion en état de validité et être en mesure de la présenter à tout contrôle.

Chaque adhérent doit avoir constamment un compte positif d'au moins 100 € et doit s'acquitter, avant toute période de vol, de l'avance en vigueur.

Sans avoir à réunir la commission de discipline, le Chef Pilote, le Trésorier, le Vice-Président ou le Président peuvent suspendre momentanément de vol un pilote avec un compte ne respectant pas ce critère et ce tant que la situation du compte n'est pas rétablie.

FORMALITES DE DEPART

Lors du départ le pilote doit passer au secrétariat pour signaler son départ et régler son compte si celui-ci est débiteur.

Si le départ se fait en dehors des horaires d'ouverture du secrétariat, informez le et indiquez votre départ sur le tableau prévu à cet effet dans la salle de briefing.

Les comptes créditeurs seront remboursés aux pilotes qui le souhaitent au plus tard dans les 15 jours suivant leur départ.

COMPTES dits « A ZERO »

L'attention des adhérents est attirée sur le point suivant concernant les comptes dits « A ZERO » : des modifications sur le compte adhérent peuvent être apportées même à l'issue d'un paiement dit « pour solde ».

A titre d'exemple, et sans pour autant être exhaustif, on peut noter les cas typiques suivants:

- des vols ou des remorqués étaient manquants ou erronés,
- une imputation de vols ou de remorqués a été effectuée à tort sur un autre adhérent puis remis sur le bon compte,
- un dépannage air dont la facture n'était pas encore arrivée est porté sur le compte de l'adhérent ultérieurement,
- une fourniture de marchandises ou un dépannage essence non pris en compte ou erroné.

Ces modifications affectent le solde dans un sens comme dans l'autre. Le solde à ZERO à un instant "t" ne préjuge donc pas que toutes les opérations, dont un adhérent est redevable, ont été réglées. Le détail de la position d'un compte adhérent est constamment disponible via le site.

RESPONSABILITES DU PILOTE AU SEIN DU CLUB

Tout pilote est responsable du matériel qui lui est confié sous le régime du COMMODAT (prêt à usage).

Le matériel emprunté doit être rendu dans l'état où il se trouvait avant le vol. Pour une adhésion minimale, le club met à disposition du matériel de grande valeur.

Il appartient à chaque pilote

- de veiller sur ce matériel lors de la sortie des hangars, de la mise en piste, de la rentrée du matériel, et au parking
- d'assurer sa sécurité au sol et en vol, notamment de respecter les consignes sur les pentes, de le maintenir en état de propreté, avant et après le vol,
- de respecter les consignes d'atterrissage, phraséologie à Sisteron, « PLANEUR XX vent arrière train sorti, verrouillé, vérifié ».

DEGATS AUX MATERIELS DU CLUB ou CONFIES AU CLUB

En cas de détérioration, une participation pourra être demandée au(x) membre(s) à hauteur maximum de 700€, au cas où sa (leur) responsabilité(s) serai(en)t engagée(s). Ces 700 € s'entendent par membre et par sinistre. En cas de détérioration par négligence, la participation pourra être doublée.

La responsabilité sera statuée par le bureau réuni pour l'occasion.

BRIEFING

Le briefing a lieu chaque jour à l'heure définie par le coordonnateur des vols, dans la salle prévue à cet effet. La présence des pilotes est obligatoire sauf entente préalable avec le coordonnateur des vols. Les pilotes seront informés de la météo du jour, des possibilités de vol de la journée, des consignes de vol et de piste, de l'attribution des planeurs, de l'heure limite de fin des vols.

AVANT DE DECOLLER ET EN VOL

La mise en piste s'effectue selon les directives du coordonnateur des vols.

Tout pilote doit :

- faire sa préparation au vol consciencieusement,
- avoir reçu l'autorisation du responsable des vols pour l'utilisation du planeur « club » sur lequel il prévoit de voler,
- remplir au starter la fiche du planeur,
- placer la fiche sur le panneau* « planeur en vol » avant le décollage, (*ou tout autre dispositif prévu à cet effet),
- placer le BO dans la zone prévue pour les BO,
- lors du vol, rester en écoute radio et faire une vacation radio selon la procédure en vigueur,
- ne pas dépasser ses limites et celles autorisées par l'instructeur et/ou le responsable des vols,
- respecter les termes de la Réglementation Aérienne en vigueur,
- signaler immédiatement toute vache ou tout atterrissage sur un autre terrain

En cas de difficultés, le pilote doit le signifier au plus tôt, étant précisé que le commandant de bord reste, dans tous les cas, l'unique juge et responsable de ses décisions.

Les passages à basse altitude sont strictement interdits.

APRES LE VOL

Tout pilote doit :

- revenir au starter, inscrire sur la fiche planeur l'heure d'atterrissage,
- remettre la fiche planeur sur le panneau « planeurs au sol »,
- retirer le BO de la zone « BO »,
- laver l'aéronef utilisé,
- aider à rentrer les planeurs au hangar à la fin des vols (attendre un instructeur ou un pilote désigné),
- remettre les housses sur les planeurs,
- signaler tout incident même mineur sur le planeur utilisé en remplissant « la fiche d'anomalie » prévue à cet effet,
- ranger les parachutes côté sangles en bas, mettre les batteries en charge à l'endroit prévu à cet effet.

UTILISATION DES BIPLACES CLUB ou CONFIES AU CLUB

Les biplaces sont prévus pour l'école de début, la formation montagne et les événements organisés par le club. Ils peuvent être néanmoins utilisés :

- par les pilotes du club,
- par un pilote breveté et un instructeur,
- ou encore par un pilote et un passager invité à titre occasionnel.

Que ce soit sur un biplace club ou sur un autre biplace, le commandant de bord doit être clairement désigné auprès du coordonnateur des vols puis du pilote remorqueur.

Il est rappelé que le commandant de bord doit avoir accès à toutes les commandes de vols.

En aucun cas la place occupée dans un biplace ne peut définir qui est commandant de bord.

Le vol est facturé à une seule personne, en principe le commandant de bord. Dans le cas contraire voir le paragraphe « tenue de la planche des vols ». En cas de contestation le vol sera facturé au commandant de bord.

VOLS D'INITIATION

Seuls les pilotes remplissant les conditions requises sont autorisés à effectuer les V.I.

Ils doivent être préalablement autorisés par le Club et être déclarés en tant que pilotes VI auprès de l'assureur.

Ils doivent vérifier qu'ils sont bien inscrits sur la liste des pilotes « autorisés VI » avant d'effectuer un VI.

TENUE DE LA PLANCHE DES VOLS

La planche des vols doit être remplie avec soin en mentionnant correctement les noms des pilotes, élèves, instructeurs ou passagers éventuels ainsi qu'en bout de ligne la personne à qui facturer le vol pour les cas particuliers.

Les contestations sur la facturation ne seront pas recevables si, à l'issue de la journée de vol, la planche des vols n'est pas correctement renseignée.

DOCUMENTS DE BORD

La tenue du carnet de route et le signalement de toute anomalie sont à la charge du commandant de bord ceci est fait conformément aux instructions décrites dans le classeur situé près des casiers prévus à cet effet.

SURETE ET CONSIGNES DE CIRCULATION

"Extrait de l'arrêté de police LFNS" :

- *Toute personne accédant au côté piste doit pouvoir faire la preuve d'une autorisation d'accès ou être accompagnée en permanence par une personne titulaire d'une autorisation en cours de validité.*

L'autorisation d'accès est matérialisée :

- *Pour les pilotes privés, par la licence de pilote ;*

- *Pour les membres d'un aéro-club, par la carte de membre associatif.*

La circulation des véhicules sur l'aire de trafic est strictement limitée aux mouvements des véhicules d'assistance, de sécurité et de sûreté et de remorquage planeurs.

Ces véhicules doivent être habilités (laisser passer) et équipés des dispositifs de signalisation en vigueur, en particulier de gyrophares, d'un dispositif de liaison radiophonique bilatérale avec la fréquence auto information.

Aucun véhicule ne peut être laissé en stationnement sans surveillance sur l'aire de manœuvre.

Les feux de croisement et le gyrophare des véhicules doivent fonctionner pendant la totalité de la présence sur l'aire de manœuvre.

La personne qui pénètre ou circule sur l'aire de mouvement aux commandes d'un véhicule doit s'assurer qu'il dispose d'un contrat d'assurance pour les dégâts causés aux aéronefs.

Cas particulier de la ZA31 (Hangars Biaggi et Delhay)

« Extrait de l'arrêté de police LFNS »

Tout accès au côté piste de l'aérodrome est interdit au moteur aux aéronefs en partant de la parcelle ZA 31, de même que toute sortie au moteur de la zone coté piste vers la parcelle ZA 31.

Tout accès et toute sortie de cette parcelle par les aéronefs (sauf ci-dessous) ne peut se faire qu'en déplacement manuel ou remorquage par véhicule en passant exclusivement par l'aire de trafic.

Les planeurs, en déplacement manuel ou tractés par un véhicule, peuvent sortir de l'aire de manœuvre pour rejoindre la parcelle ZA 31.

CIRCULATION et STATIONNEMENT DES AERONEFS, VOITURES, REMORQUES

Tout incident ou accident qui surviendrait lors de la circulation et du stationnement des remorques, des véhicules ou des aéronefs n'est pas de la responsabilité du club mais de la responsabilité de l'auteur du trouble. Le propriétaire d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une remorque a obligation de s'assurer pour les dégâts, de quelque nature que ce soit, qu'il peut causer, ou qu'un utilisateur de son matériel peut causer, sur l'emprise de l'aérodrome ou du terrain du club. Il appartient au propriétaire de vérifier auprès de son assurance que celle-ci couvre bien les risques ci-dessus.

UTILISATION DES VOITURES ET GOLFETTES CLUB ou CONFIEES AU CLUB

Selon les périodes, le club peut disposer ou non d'un véhicule de dépannage. Celui-ci est réservé aux dépannages des planeurs « club ».

Pour les pilotes partant sur la campagne, il est de leur responsabilité de prévoir leur dépannage éventuel : véhicule, assurance correspondante, remorque, conducteur etc....

Les voitures et golfettes sont prévues chacune pour un usage particulier et doivent être utilisées conformément aux règles fixées par le Comité Directeur.

ATELIER

L'atelier est à l'usage de l'entretien du matériel du club (Avions, planeurs, voitures de piste et entretien hangar). Tout autre usage est à demander soit au responsable de l'atelier soit au responsable des vols. L'atelier doit être nettoyé et le matériel rangé en fin de journée et en fin de travaux, ne pas oublier qu'il s'agit d'un atelier de maintenance aéronautique.

L'utilisation de tout outil, équipement, machine ..., de quelque nature que ce soit, est placée sous la responsabilité exclusive de l'utilisateur. Le fait d'utiliser le matériel implique automatiquement de la part de l'utilisateur qu'il en connaît les consignes de sécurité (même si elles ne sont pas disponibles à l'atelier), qu'il possède les compétences nécessaires à l'usage, qu'il a vérifié l'état du matériel et de ses accessoires préalablement à l'usage. En cas de doute, l'utilisateur doit s'abstenir d'utiliser le matériel.

Les conditions d'utilisation pour des aéronefs privés sont définies par le Comité Directeur.

STATION ESSENCE

La station essence est à usage privatif et son volumètre n'est pas homologué. Les membres qui souhaitent bénéficier de carburant acceptent expressément les indications du volumètre et renoncent à toute contestation du volume débité ainsi qu'à tout recours, de quelque nature que ce soit, tant envers le club qu'envers le propriétaire de la station.

CLUB-HOUSE

L'utilisation du club-house est réservée aux membres du club, à leur famille et à leurs amis. Néanmoins le club se réserve la possibilité de refuser l'accès à toute personne non membre. Après usage, tant intérieur qu'extérieur, le club house, devra être restitué immédiatement en parfait état de propreté.

SALLE de BRIEFING et SALLE PILOTES

L'utilisation de ces salles est réservée aux membres du club. Leur famille et leurs amis sont les bienvenus en fonction de la place disponible. Néanmoins le club se réserve la possibilité de refuser l'accès à toute personne non membre.

INTERDICTIONS, SANCTIONS, COMMISSION DE DISCIPLINE

A tout moment le chef pilote peut interdire de vol tout pilote représentant un risque pour la sécurité.

Les infractions répétées au présent règlement, les fautes graves, les propos ou écrits publics susceptibles de porter préjudice à l'intérêt ou à l'image du club, pourront faire l'objet de sanctions allant de l'avertissement à l'exclusion du club, l'intéressé étant chaque fois convoqué devant une commission de discipline pour y être entendu.

Cette commission sera composée de plein droit du Président du Club, d'instructeurs et de membres du club désignés par le Comité Directeur. Les membres de cette commission ne pourront participer à la commission de discipline lorsqu'ils sont directement impliqués dans l'événement sur lequel la commission est appelée à se prononcer.

Le rôle de cette commission est, en outre, de faire établir et respecter les règles de sécurité à appliquer en vol et au sol pour tous les membres du club. Elle statue sur les accidents et incidents et définit les degrés de responsabilité des pilotes mis en cause.

REPOS

Si votre trajet d'arrivée à Sisteron a été long, il est recommandé de réserver une période de repos appropriée avant d'entreprendre le premier vol.

Afin de minimiser les accidents dus à la fatigue, consécutifs à des vols trop nombreux, trop longs, ou à l'âge, il est fortement recommandé à tous les pilotes de prendre une journée de repos tous les 6 jours de vol.

Les instructeurs pourront interdire de vol les pilotes, volant sur les planeurs du club, qui ne respecteraient pas ces consignes.

DOCUMENTS TRADUITS PAR LE CLUB

A l'exclusion des manuels aéronautiques (tels que manuel de vols, manuel de maintenance, manuel de réparations...) en langue du constructeur ou en langue anglaise approuvés par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne mis à disposition des pilotes, lorsque des documents, de quelque nature que ce soit et sous quelque forme que ce soit, sont traduits et fournis en langue étrangère par le club, ceci est fait à titre de courtoisie uniquement. En cas de contestation sur leur interprétation, seule la version française fait foi.

PRISE d'EFFET

Le règlement intérieur est applicable dès sa validation par l'Assemblée Générale.