REGLEMENT INTERNE D'EXPLOITATION

« RIE »

Version 08 2026

Introduction

Le Règlement Interne d'Exploitation (RIE) est conçu pour permettre à tout membre, pilote licencié ou aspirant pilote en formation de l'Air-Club d'Yverdon-les-Bains, de connaître ses droits et devoirs.

Le Règlement Interne d'Exploitation (RIE) décrit la totalité des règles qui régissent les relations entre l'Air-Club d'Yverdon-les-Bains et ses membres. Il est donc opposable par l'Air-Club ou par l'un des précités en cas de litige. Le Comité de l'Air-Club est chargé d'interpréter toute situation qui ne serait pas totalement couverte par ce dossier.

Le Comité vous souhaite une bonne lecture.

Table des matières

Page	Chapitre	Titre	Edition
2	A 0.1	Introduction	31.08.26
3	A 0.2	Table des matières	31.08.26

A : Généralités

5	A 1.0	Statuts de l'Air-Club	01.06.23
11	A 2.0	Règlement d'exploitation OFAC	08.09.99
14	A 2.1	Annexe règlement exploitation OFAC - trajectoires	28.07.26
15	A 3.0	Comité	31.08.26

B : Règlement interne d'exploitation (RIE)

16	B 0.0	**Organigramme d'exploitation**	01.06.23

17	B 1.0	**Généralités du RIE**	07.03.11
	1.1	Portée du présent règlement	
	1.2	Responsabilités d'exploitation	
	1.3	Validité	

18	B 2.0	**Service de vol**	28.07.26
	2.1	Direction du service de vol	
	2.2	Droit de participer au service de vol	
	2.3	Conditions et heures d'exploitation de l'aérodrome	
	2.4	Organisation du service de vol	
	2.5	Prescriptions du service de vol	
	2.6	Obligation d'annoncer les incidents et accidents	

25	B 3.0	**Formation, entraînement et perfectionnement aéronautique**	28.07.26
	3.1	Ecoles de vol à moteur et vol à voile	
	3.2	Buts des écoles de vol	
	3.3	Directions des écoles de vol	
	3.4	Subordination de la formation	
	3.5	Etendue de la formation	
	3.6	Conditions requises pour participer à la formation	
	3.7	Formation théorique	
	3.8	Formation pratique de vol à moteur	
	3.9	Conditions de formation	

Page	Chapitre	Titre	Edition
29	B 4.0	**Matériel et infrastructure**	28.07.26
	4.1	Direction du service technique	
	4.2	Attribution du matériel de vol / Restrictions	
	4.3	Contrôle et prise en charge	
	4.4	Soin du matériel et obligation d'annoncer les incidents	
	4.5	Matériel d'exploitation de vol perdu ou endommagé	
	4.6	Dommage au terrain	
	4.7	Utilisation des hangars et entreposage	
	4.8	Entretien de l'infrastructure	

35	B 5.0	**Assurances**	03.09.18
	5.1	Généralités	
	5.2	Assurance responsabilité civile RC	
	5.3	Assurance casco	

37	B 6.0	**Responsabilités**	01.04.16
	6.1	Responsabilité de l'Air Club	
	6.2	Responsabilité des écoles vol à moteur et vol à voile	
	6.3	Responsabilité des pilotes, élèves seuls et instructeurs	

38	B 7.0	**Mesures disciplinaires**	02.03.09
	7.1	Infractions au règlement (RIE)	
	7.2	Négligences simples	

C : Annexes

39	C 1.0	Dispositions financières - Taxes d'aérodrome	01.05.25
41	C 2.0	Couverture des assurances	31.08.26
42	C 2.1	Conditions et accords particuliers	01.10.22
43	C 3.0	Règles relatives aux tarifs applicables	28.07.26
45	C 3.1	Prix heures vol à voile	01.03.23
46	C 4.0	Procédure de douane à LSGY	01.05.25
48	C 4.1	Liste des responsables douane	31.08.26
49	C 5.0	Vol de nuit à LSGY	01.04.24
53	C 6.0	Règlement du Groupe de vol à voile	01.01.15
58	C 6.1	Résumé pilotes vol à voile	01.01.15
59	C 7.0	Règlement de fauchage de la piste et autres surfaces en herbe	11.02.10
60	C 8.0	Utilisation du treuil pour le vol à voile	01.10.22
62	C 9.0	Règlement d'exploitation de l'Extra 200 HB-MTD	28.07.26
69	C 10	Routes de l'avion largueur	28.07.26

AIR-CLUB

YVERDON-LES-BAINS

Association régionale de
l'Aéroclub de Suisse

STATUTS

(Édition 2023)

Chapitre 1

Siège – Constitution – But– Durée

Article 1 L'Air-Club, dont le siège est à Yverdon-les-Bains, a été fondé par Monsieur Ernest Savary en 1935. C'est une association au sens des articles 60 et ss. du C.C. suisse.
L'Air-Club forme une association régionale de l'Aéro-Club de Suisse (ci-après AéCS) qui est membre de la Fédération aéronautique internationale (FAI).

Article 2 L'Air-Club a pour but :

a) de former des pilotes qualifiés

b) de mettre à disposition de ses membres, contre rémunération, des aéronefs ainsi que l'infrastructure nécessaire.

c) de développer l'aviation sportive et privée et de défendre les intérêts de ceux qui la pratiquent

d) d'organiser des manifestations ayant pour but la promotion aéronautique

e) l'Air-Club est affilié à l'AéCS. L'admission d'une nouvelle discipline doit être approuvée par l'assemblée générale

f) L'Air-Club peut accorder à titre exceptionnel des sous-droits de superficie à ses groupements. L'Air-club reste le seul interlocuteur vis-à-vis de la Commune.

Article 3 La durée de l'Air-Club est illimitée.

Chapitre 2

Membres – Admissions – Démissions – Radiations – Exclusions

Article 4 L'Air-Club se compose de membres actifs, honoraires et sympathisants :

a) Peuvent être admises comme <u>membre actif</u> les personnes physiques dont la candidature est appuyée par un membre actif ou honoraire de l'Air-Club (parrain), qui sont titulaires d'une licence valable ou qui œuvrent d'une façon particulièrement méritante dans l'intérêt de l'Air-Club, ainsi que les aspirants pilotes en formation aux écoles internes VM ou VV.
Une personne mineure ne peut être reçue sans l'autorisation écrite des parents ou du représentant légal.
Sont membres actifs également les membres des groupes pouvant se constituer au sein de l'Air- Club.
La qualité de membre actif entraîne celle de membre actif de l'AéCS et d'au moins une fédération de discipline (par exemple FSVM, etc.), excepté pour les aspirants pilotes qui le seront dès l'obtention de leur licence.

b) Le titre de <u>membre honoraire</u> peut être conféré par l'assemblée générale aux personnes, membres ou non de l'Air Club, qui se sont particulièrement distinguées par des services exceptionnels rendus à celui-ci.
Le membre honoraire est exonéré de toute cotisation envers l'Air-Club.
La qualité de membre honoraire entraîne celle de membre de l'AéCS.

c) Les personnes physiques et morales s'intéressant à l'Air-Club peuvent en faire partie en qualité de <u>sympathisant</u>, moyennant le versement d'une cotisation.
Le membre sympathisant n'a pas le droit de vote.

d) Un membre temporaire est accepté au sein de l'Air-Club dans le but, en tant que pilote licencié, d'effectuer une qualification spécifique. Le membre temporaire n'est redevable que de la cotisation annuelle ; en outre, il paie ses vols et formations soit au comptant, soit avec une avance de vol. Une fois la qualification obtenue, le pilote s'inscrit comme membre actif ou quitte le club.

Article 5 Les demandes d'admission doivent être présentées sur un formulaire ad hoc, signé par le candidat et le parrain.
Elles sont du ressort du comité, qui peut refuser d'y donner suite sans avoir à motiver sa décision.

Article 6 Toute démission doit être adressée par écrit au comité pour le 30 novembre au plus tard.
La démission auprès de l'AéCS incombe au membre démissionnaire.

Article 7 Tout membre qui, après mis en demeure, n'aura pas satisfait à ses obligations financières, sera rayé de la liste des membres de l'Air Club par le comité.
Il ne pourra être réadmis qu'après avoir acquitté ses arriérés.

Article 8 L'exclusion peut être prononcée par le comité à l'égard de tout membre qui aurait failli à l'honneur ou agi contre les intérêts de l'Air Club.
Un membre exclu peut en appeler à l'assemblée générale dans les quinze jours qui suivent la communication de la décision du comité, moyennant recours écrit adressé au président par lettre signature.
La décision de l'assemblée générale est définitive. Tout autre moyen de droit, notamment l'action judiciaire, est exclu.

Article 9 Les exclusions et radiations doivent être annoncées au secrétariat central de l'Aéro-Club de Suisse.

Chapitre 3

Organes de l'association générale

Article 10 Les organes de l'Air-Club sont :

1. L'assemblée générale
2. Le comité
3. Les vérificateurs des comptes

1. L'assemblée générale

Article 11 L'assemblée générale des membres actifs et honoraires forme le pouvoir suprême de l'Air-Club.
L'assemblée générale ordinaire a lieu à Yverdon-les-Bains au plus tard au 30 avril de chaque année.
Convoquée par le comité, elle est annoncée par convocation individuelle, au moins dix jours à l'avance.

Article 12 Des assemblées générales extraordinaires peuvent être convoquées par le comité ou sur demande d'au moins un tiers des membres actifs et honoraires, exposant par écrit les raisons de la convocation. Le comité doit donner suite à une telle demande dans les trente jours qui la suivent.

Article 13 L'assemblée régulièrement convoquée peut valablement délibérer quel que soit le nombre de membres présents.
Les élections et votations se font à main levée, à moins que 10 % des membres actifs et honoraires présents ne demandent le bulletin secret. L'assemblée prend ses décisions à la majorité des membres actifs et honoraires présents. En cas d'égalité des voix, le président tranche souverainement.

Article 14 L'assemblée générale est compétente pour :

a) approuver le procès-verbal de la dernière assemblée générale

b) approuver le rapport annuel d'activité du comité, ainsi que les comptes annuels après lecture du rapport des vérificateurs des comptes et éventuellement d'un organe chargé du contrôle

c) donner décharge au comité et aux vérificateurs des comptes et à l'organe éventuellement chargé du contrôle

d) procéder à l'élection du président, des autres membres du comité et des vérificateurs des comptes

e) ratifier les projets d'activité et le budget pour l'exercice courant

f) fixer le montant de la finance d'entrée et des cotisations

g) nommer les membres honoraires

h) statuer sur un recours déposé par un membre exclu

i) délibérer et voter sur les propositions individuelles annoncées au comité au plus tard six jours avant les date de l'assemblée générale

j) admettre une nouvelle discipline

k) modifier les présents statuts et décider la dissolution de l'association régionale

Article 15 Les statuts de l'Air-Club peuvent être modifiés à la majorité des membres actifs et honoraires présents, à l'exception de l'Art. 28. Les propositions de modifications doivent être soumises par écrit aux membres au plus tard en même temps que la convocation à l'assemblée générale.

Article 16 Aucune décision ne pourra être prise sur des objets ne figurant pas à l'ordre du jour.

2. Le comité

Article 17 Le comité est élu pour un an par l'assemblée générale et ses membres sont rééligibles.
Un tiers des membres au moins est constitué de pilotes non-propriétaires d'avion, excepté en cas de manque de candidats.
L'élection se fait à la majorité absolue des membres actifs et honoraires votants, la liste de présence établie en début d'assemblée faisant foi.
Il est tenu de signaler les activités et les charges de chacun de ses membres.
Il se compose d'aux moins cinq membres dont un instructeur au minimum. En principe un président, un vice-président, un responsable des finances, un chef d'aérodrome, un représentant non professionnel de l'école et de quelques membres adjoints.
Le cumul de deux fonctions est possible.
Le comité s'organise lui-même.

Article 18 En cas de vacance parmi ses membres, le comité est autorisé à se compléter par cooptation, jusqu'à la prochaine assemblée générale.

Article 19 Le comité est l'organe directeur de l'Air-Club qu'il administre et représente envers les tiers. Il exerce toutes les compétences qui ne sont pas réservées expressément à un autre organe par la loi ou les présents statuts et désigne les délégués à l'assemblée des délégués de l'AéCS. Les membres du comité ont droit au remboursement de leur débours.

Article 20 Les statuts des groupes constitués au sein de l'Air-Club, ainsi que leurs modifications ultérieures, doivent être soumis à l'approbation du comité. Les membres de ces groupes doivent aussi être membres actifs de l'Air-Club.

Article 21 Les actes engageant l'Air-Club doivent être signés collectivement par le président et/ou le vice-président, et/ou le responsable des finances ou avec un membre du comité.

Article 22 Le comité décide de l'utilisation, de l'entretien et de la révision des installations et du matériel. Il est responsable de la réalisation des opérations budgétées et ratifiées selon l'Art. 14 lettre d).
Pour toute opération extrabudgétaire importante, le comité doit en référer à l'assemblée générale. Chaque membre du comité doit présenter à l'assemblée générale un rapport détaillé sur son activité.

Article 23 Le comité se réunit aussi souvent que les affaires de l'association régionale l'exigent. Il est régulièrement constitué moyennant la présence de plus de la moitié de ses membres.
Il prend ses décisions à la majorité des membres présents. En cas d'égalité des voix, celle du président est prépondérante.

3. Les vérificateurs des comptes

Article 24 L'assemblée générale nomme chaque année deux vérificateurs des comptes et deux suppléants ainsi qu'un éventuel organe de contrôle compétent.

Article 25 Les vérificateurs des comptes examinent les comptes annuels sur la base des livres et pièces comptables et présentent à l'assemblée générale un rapport et des propositions d'approbation ou de rejet.
Les comptes doivent leur être soumis par le responsable des finances quinze jours au moins avant la date fixée pour l'assemblée générale.

Chapitre 4

Finances

Article 26 Les finances d'entrée ainsi que les cotisations annuelles de l'Air-Club sont perçues par le caissier de l'Air-Club. La cotisation centrale et celles des fédérations de discipline sont prélevées par l'AéCS.
Les membres admis après le 30 septembre sont exonérés de la cotisation de l'Air-Club pour l'année courante.
Les membres de l'Air-Club n'encourent aucune responsabilité personnelle pour les engagements de l'association. Ils n'ont aucun droit sur les bénéfices ou la fortune de celle-ci. Seule la fortune de l'association répond des engagements de l'Air-Club.

Article 27 L'exercice comptable coïncide avec l'année civile. Les comptes sont établis et bouclés au 31 décembre de chaque année.

Chapitre 5

Dissolution

Article 28 La dissolution de l'Air-Club ne peut être décidée que par l'assemblée générale et à la majorité des trois quarts des membres actifs et honoraires de l'association régionale.
Si ce quorum n'est pas atteint, une seconde assemblée générale sera convoquée dans les six semaines et décidera à la majorité des deux tiers des membres actifs honoraires présents.
Les avoirs seront remis à la Municipalité d'Yverdon-les-Bains, qui aura le devoir de les remettre à son tour à un groupement dont l'activité aura pour but le développement de l'activité aéronautique régionale.

Les présents statuts ont été adoptés par l'assemblée générale de 25.03.2006 et annulent les statuts précédents. Les articles 2 et 4 ont été modifiés par décision de l'assemblée générale du 29.04.2023 pour l'article 2, respectivement lors de l'assemblée générale du 30.04.2022 pour l'article 4.

Ces statuts sont intégrés au dossier RIE et chaque nouveau membre de l'Air-Club en reçoit un exemplaire.

Le Président

Denis ROSSIER

Le responsable des finances

Karim CHAFAI

Règlement d'exploitation de l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains

1 Exploitant de l'aérodrome

Le terrain de l'aérodrome est propriété de la Commune d'Yverdon qui le loue à l'Air-Club d'Yverdon. Ce dernier en assure l'exploitation.

2 Chef d'aérodrome

L'exploitation de l'aérodrome est confiée au chef d'aérodrome désigné par l'exploitant et approuvé par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Ses droits et obligations sont stipulés dans le cahier des charges établi par l'OFAC.
Le chef d'aérodrome peut émettre des directives.

3 Organisation et prescriptions d'utilisation

L'organisation et les prescriptions d'utilisation sont définies dans l'annexe jointe au présent règlement d'exploitation :

Annexe 1: Prescriptions d'utilisation et heures d'ouverture

4 Procédures d'approche et de décollage

Les procédures d'approche et de décollage approuvées par l'OFAC et publiées dans la publication d'information aéronautique (AIP) font partie intégrante du présent règlement.

5 Dispositions pénales

Toute violation des dispositions du présent règlement est passible des sanctions prévues à l'article 91 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) à savoir arrêts ou amende.

6 Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur après avoir été approuvé par l'autorité fédérale compétente.

7 Abrogation de réglementation antérieure

Le règlement du 1er juillet 1972 est abrogé.

Yverdon, le 1er juin 1999

Ph. TINEMBART
Président de l'Air-Club

L'exploitant de l'aérodrome,

J. PLE
Membre du Comité

APPROUVÉ
Office fédéral de l'aviation civile
Berne
décision du 8.9.99

Annexe 1

Prescriptions d'utilisation et heures d'ouverture

1. Ouverture de l'aérodrome

1.1. Heures d'ouverture

L'aérodrome est ouvert du lundi au samedi de 0700 à 2200 heures locale (LT) et
le dimanche de 0800 à 2200 heures locale (LT)

1.2 Restrictions des heures d'ouverture

1.2.1 Les décollages et atterrissages avant 0730 (LT) du lundi au samedi et avant 0900 (LT) le dimanche ainsi qu'après le coucher du soleil (HR*) ne sont admis que si l'avion provient d'un autre aérodrome ou fait escale sur un autre aérodrome.

1.2.2 Les vols d'entraînements sur les voltes (tours de piste) sont admis:

a) pour les avions basés sur l'aérodrome :
du lundi au vendredi de 0800 à 1200 et de 1330 à 2100 (LT), au plus tard HR*
le samedi de 0800 à 1200 et de 1330 à 1900 (LT), au plus tard HR*
les dimanches et jours fériés de 0900 à 1200 et de 1400 à 1800 (LT), au plus tard HR*

b) pour les avions non basés sur l'aérodrome:
du lundi au samedi de 0900 à 1200 et de 1330 à 1900 (LT) au plus tard HR*
les dimanches et jours fériés de 1400 à 1800 (LT) au plus tard HR*

1.2.3 Les vols d'acrobatie au dessus de l'aérodrome sont admis uniquement :
du lundi au vendredi de 0800 à 1200 et de 1400 à 1700 (LT)
le samedi de 0900 à 1200 et de 1400 à 1700 (LT)

1.3. Extensions des heures d'ouverture.

1.3.1 Pour l'instruction, des vols de nuit sont autorisés deux soirées par mois, non consécutives. Les départs doivent s'effectuer avant 2200 et les atterrissages avant 2300 (LT).

1.3.2 Le chef d'aérodrome peut, à titre exceptionnel, autoriser du lundi au samedi des décollages pour des vols à l'étranger dès 0600 (LT). Ces autorisations sont à inscrire dans un journal.

2. Restrictions d'exploitation

2.1 Voltes

Pour les avions non basés au maximum 5 voltes (tours de piste) par avion et par ½ journée sont autorisées.

2.2 Vols d'acrobatie

Les vols d'acrobatie au dessus de l'aérodrome doivent être effectués exclusivement dans le secteur réservé, défini sur la carte d'approche à vue OACI. Le nombre de programme d'évolutions dans le secteur réservé est limité à trois par heure.

2.3 Vols pour le largage de parachutistes

Les vols pour largage de parachutistes, le week-end, sont limités à 18 week-ends par année.

2.4 Utilisation des pistes

L'utilisation simultanée de la piste en herbe et de la piste en dur est interdite.

APPROUVÉ
Office fédéral de l'aviation civile
Berne
Décision du 8.7.99

3. Lutte contre le bruit

3.1 Voltige

Les appareils de voltige basés sur l'aérodrome d'Yverdon devront être équipés de systèmes anti-bruit, si ceux-ci ont été prévus par le constructeur.

3.2 Zones à éviter

Pour limiter le bruit , le survol de la ville d'Yverdon, de la colline de Chamblon au nord-ouest du champ d'aviation et des localités avoisinantes doit être évité.

4. Vols de recherche, sauvetage et de police

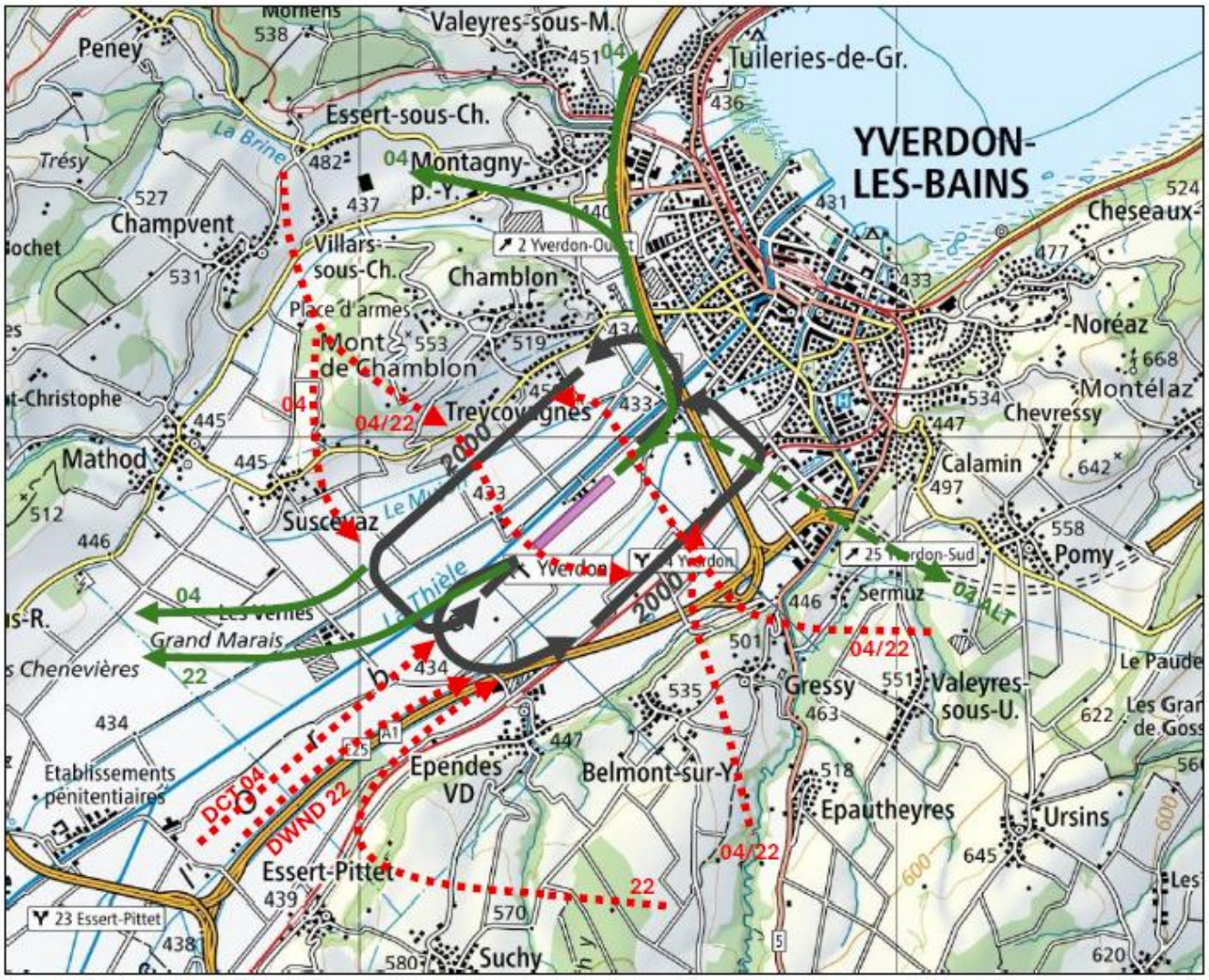
Les vols de recherche, sauvetage et de police ne sont pas soumis aux restrictions d'horaire.

Annexe 2

Trajectoires de départs et d'arrivées

Départs

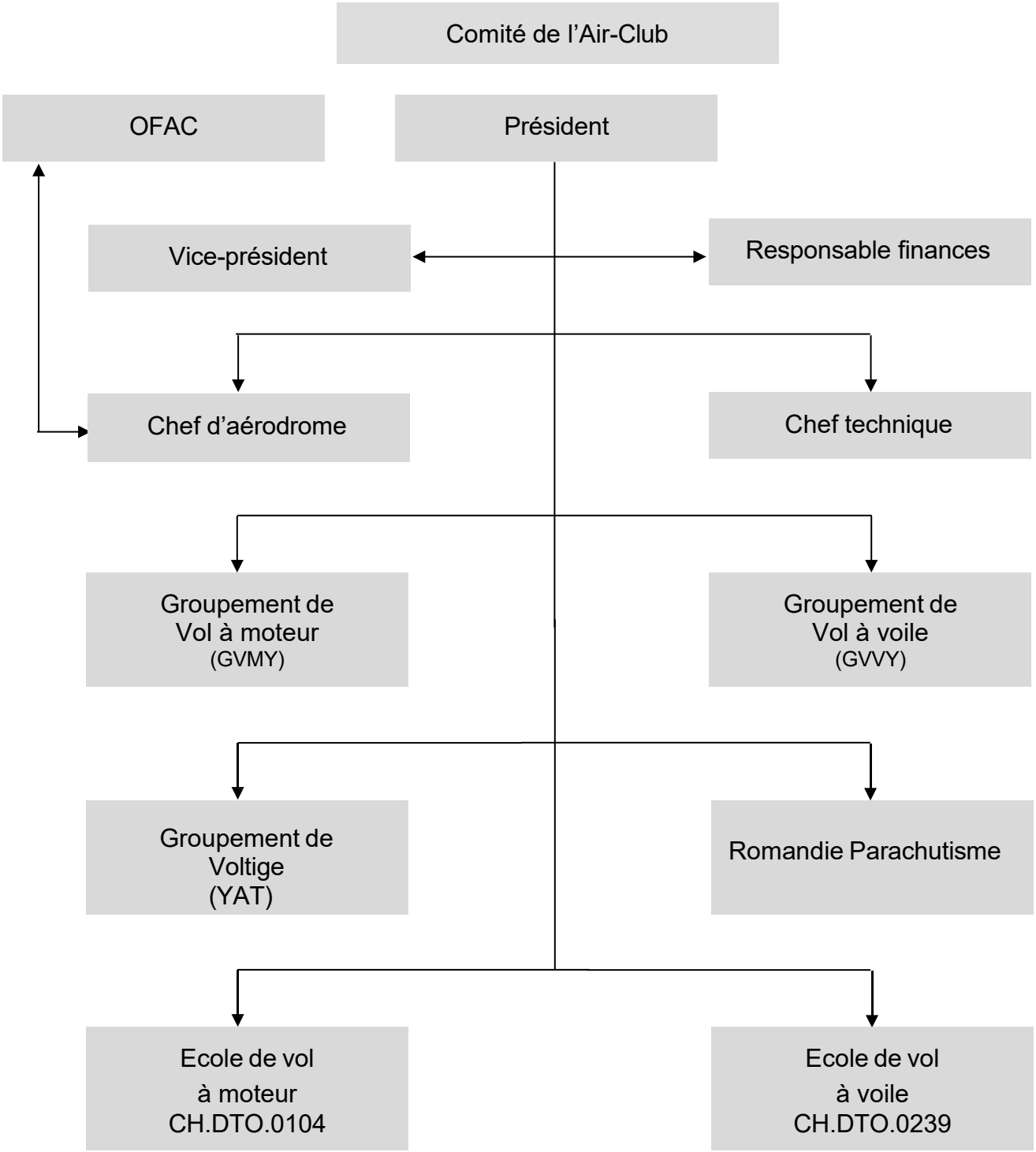
Arrivées



COMITE 2026

Fonction Prénom,nom, adresse	Téf privé Tél prof	Natel	Courriel
Président et responsable groupe AD Claude-Alain DISERENS Rte de Mareindeux 26, 1870 Monthey	021 804 08 45	076 339 21 76	ca.diserens@sunrise.ch
Chef d'aérodrome et vice-président Sébastien PITTON Rue du village 27, 1436 Chamblon		079 285 90 22	pittstours@yahoo.fr
Bâtiments & infrastructures Maxime FAVEZ Rue du They 20, 1820 Veytaux		079 589 84 78	maximefavez@hotmail.com
Responsable finances Loris GAVILLET Rue de la Falaise 3b, 2074 Marin-Epagnier		079 509 87 10	loris@lgavillet.ch
Chef technique Jean-Luc HAUTIER Ch de la Corrayette 8, 1376 Goumoëns-la-Ville		079 226 38 61	jlhautier@gmail.com
Responsable école vol moteur Philippe PILLOUD La Vy D'Aubonne 15, 1144 Ballens	021 864 38 64	079 436 38 39	philippe.pilloud@easyjet.com
Pol UFFER Berg Egg 1, 6376 Emmetten		076 562 11 56	poluffer@gmail.com
Représentant GVMY Mentor BAJRAMI Route de Léchelles 54, 1773 Russy		079 291 51 69	mbsanitaire@gmail.com
Représentant vol à voile Gabriel TSCHANZ Ch des Peupliers 1 B, 1008 Prilly		079 290 11 04	gabrieltschanz@hotmail.com
Représentant groupe voltige YAT Jérôme SCHALLER La Panteire 16, 1564 Domdidier		079 268 67 60	jerome.schaller@gmail.com
Représentant Romandie Parachutisme Jean-Jacques DEL DUCA Ch de l'Airelle 2, 1084 Carrouge	021 784 47 56 024 442 82 06	079 210 85 67	yd@bluewin.ch
Secretariat	024 425 27 24		
Carole RAYMONDAZ Rue de la Plaine 7, 2027 Montalchez	024 425 27 24	078 604 89 92	carole.raymondaz@air-club-yverdon.ch

Organigramme d'exploitation



Règlement interne d'exploitation « RIE »

1. Généralités

1.1 Portée du présent règlement

Les dispositions du Règlement Interne d'Exploitation s'appliquent à l'usage de l'infrastructure de l'aérodrome et à l'utilisation des avions basés, propriétés de l'Air-Club ou de privés confondus. Ce règlement est disponible sur le site internet www.lsgy.ch (partie membre accessible par login).

1.2 **Responsabilités d'exploitation** (voir organigramme B 0.0)

Le Comité est l'organe directeur de l'Air-Club, qu'il administre et représente envers les tiers.

Le président de l'Air-Club, ou son remplaçant, sont responsables de l'ensemble de la direction d'exploitation de l'Air-Club.

Le chef d'aérodrome est responsable de l'exécution sûre et réglementaire et de la surveillance du service de vol. Il est également responsable de l'ensemble de l'exploitation aéronautique de l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains.

Le chef technique organise l'entretien, la préparation et le maintien de la navigabilité des aéronefs de l'Air-Club.

Le chef de l'école de vol à moteur et le responsable de la formation sont garants de l'organisation de la formation aéronautique et du maintien du niveau d'instruction des pilotes. Ils dirigent ensemble l'école de vol à moteur.

Le chef de l'école de vol à voile et chef instructeur (en principe double fonction) est responsable de l'organisation de la formation aéronautique et du maintien du niveau d'instruction des pilotes.

Chacun de ces responsables assume les tâches conformément aux règlements en vigueur. Ils font tous partie du Comité de l'Air-Club, à l'exception de la fonction séparée du responsable de la formation et sont placés sous la surveillance directe de l'OFAC.

Les responsables des groupements répondent de leurs tâches auprès du Comité de l'Air-Club. Chaque instructeur, pilote (expression utilisée dans le RIE incluant le pilote licencié comme l'aspirant pilote) et parachutiste est tenu de se conformer strictement aux lois, règlements, ordonnances et prescriptions en vigueur, ainsi qu'aux règlements et directives internes de l'Air-Club.

1.3 Validité

Ce règlement interne, rédigé en chapitres séparés et en annexes, entre en vigueur dès son adoption par le Comité de l'Air-Club. Il annule et remplace avec toutes ses mises à jour et éditions ultérieures le règlement d'exploitation du 17 novembre 1989.

2. Service de vol

2.1 Direction du service de vol

Le service de vol est dirigé par le chef d'aérodrome ou un de ses remplaçants désignés, d'entente avec les chefs des écoles de vol à moteur et de vol à voile. Ils ont tout pouvoir de contrôle sur les décisions des pilotes et peuvent interdire un vol ne présentant pas les garanties nécessaires de sécurité. Ils pourront en tout temps contrôler les détenteurs de licence.

2.2 Droit de participation au service de vol

2.2.1 Conditions

Sont admis à participer au service de vol les membres actifs de l'Air-Club :

a) qui sont en possession de la documentation et des licences requises pour effectuer le vol prévu ou aspirant pilote dans le cadre de l'écolage
b) qui ont effectué leur vol de contrôle annuel conformément aux dispositions spécifiées sous chiffre 2.2.2 de ce règlement
c) qui se sont acquittés de leurs obligations financières conformément aux statuts de l'Air-Club
d) en ce qui concerne la pratique de la voltige avec des appareils basés sur l'aérodrome d'Yverdon, tous le pilotes qui ont adhéré au Groupe de voltige de l'Air Club

2.2.2 Vol de contrôle et expérience récente

2.2.2.1 Dispositions générales

Tous les pilotes qui utilisent un avion exploité par l'Air-Club sont tenus d'effectuer un vol de contrôle chaque année avec un instructeur de l'Air-Club. L'instructeur a toute compétence pour apprécier le ou les entraînements requis en fonction des activités et du type d'aéronef envisagé.

L'Air-Club se réserve le droit de ne plus mettre ses avions à disposition des pilotes qui n'ont pas effectué leur vol de contrôle conformément aux dispositions ci-dessous.

Le vol d'entraînement avec instructeur pour la prorogation de la qualification CR SEP(A) est considéré comme vol de contrôle annuel, si effectué au sein de l'Air-Club.

2.2.2.2 Expérience récente

En cas d'inactivité de plus de 3 mois sur un type d'avion, un vol de contrôle avec instructeur à bord est demandé
[5 groupes, à savoir : 1) Tecnam, 2) Robin, 3) Piper PA18, 4) Dynamic WT9, 5) E200]

Piper PA-18 : L'intervalle est de 3 mois pour une utilisation sur piste en herbe et de 6 semaines pour une utilisation sur piste en dur. Au-delà, un vol de contrôle avec FI/CRI est obligatoire, y compris atterrissage sur piste en dur avant d'aller poser sur une piste en dur à l'extérieur.

2.2.2.3 Exemptions / Exceptions

Le vol de contrôle est facultatif pour les pilotes :
a) utilisant exclusivement des avions privés
b) instructeurs de vol

Exceptionnellement, un vol de contrôle annuel effectué à l'extérieur peut être validé par les directions d'école (VM ou VV). Il en va de même pour un vol de contrôle sur avion privé. Les restrictions d'expérience récente sur type restent applicables pour utiliser les aéronefs de l'Air-Club.

2.2.2.4 Déroulement

Le vol de contrôle peut être intégré à une familiarisation (F) ou à une formation aux différences (D) ou perfectionnement mais devra dans tous les cas être attesté comme tel dans le carnet de vol du pilote par l'instructeur.

2.2.3 Activités aéronautiques particulières

Les activités voltige, vol à voile, vol de nuit, atterrissages en montagne et parachutisme font l'objet de directives complémentaires figurant au chapitre C/ Annexes.

2.2.4 Familiarisation / Variante TW - roulette de queue (Piper) sur PISTE EN HERBE

5 à 7 heures, selon syllabus établi, en instruction de base ou après licence sous contrôle FI (toutes particularités entraînées).

2.2.5 Maintien de la qualification Piper (TW - roulette de queue)

Un minimum de 3 atterrissages dans les 3 derniers mois sur avion à roulette de queue est exigé avant l'utilisation du Piper HBPAX. L'entraînement (interne ou externe à l'Air-Club) sur tout avion à roulette de queue peut être crédité (Extra, Bücker, Jodel, Cessna 140 ou autres).
A défaut, un vol de contrôle préalable avec instructeur est requis.

2.2.6 Qualification Piper pour « PISTE EN DUR »

Prérequis :	Qualification / Variante TW 15 heures et 60 atterrissages « herbe » avec Piper
Obtention :	Entraînement spécifique en instruction avec FI selon syllabus établi avec un minimum de 10 atterrissages sur piste en dur en deux journées différentes au moins. Approbation par le FI.
Validité :	Période limitée à 6 semaines, inscrite dans le carnet de vol et renouvelable soit par vol de contrôle, soit automatiquement pour la même durée si ont eu lieu dans la période antérieure 5 atterrissages sur piste en dur, vérifiables.

Pendant la saison hivernale, lorsque que le HBPAX est équipé de skis et pour autant que la piste en herbe soit impraticable, l'atterrissage sur la piste en dur à LSGY est exceptionnellement autorisé pour les pilotes détenteurs de la qualification MOU.

De façon générale aussi, tout pilote désirant utiliser l'avion équipé de skis s'adressera préalablement à un instructeur MI pour une familiarisation spécifique à cette configuration.

2.2.7 Familiarisation et entraînement minimum pour le Dynamic WT9 HB-WNZ

Un minimum de 15 heures après licence est exigé pour entreprendre la prise en main de cet avion.

De plus, un minimum d'entraînement de 3 atterrissages au cours des 3 derniers mois est demandé. Si cette clause n'est pas respectée, un vol de contrôle avec instructeur est requis.

2.3 Conditions et heures d'exploitation de l'aérodrome

2.3.1 Conditions d'utilisation

Le service de vol est organisé conformément aux directives de l'Office fédéral de l'aviation civile et à l'autorisation d'exploitation du champ d'aviation d'Yverdon.

Les conditions et heures d'exploitation sont publiées dans le Manuel VFR LSGY AD INFO.

2.3.2 Taxes d'atterrissages

Tous les utilisateurs de l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains s'acquittent des taxes d'atterrissage officielles publiées sur le site internet de l'Air-Club et annexée au chapitre C 3.0.

Dans le but d'encourager l'entraînement aux atterrissages avec les appareils basés à l'aérodrome d'Yverdon, chaque pilote licencié membre actif VM ou VV (école de base et formations ultérieures exclues, tarif déjà appliqué) a droit dans l'année civile à 4 séances d'entraînement (paquets) de 5 atterrissages, dont seuls les 2 premiers seront taxés. Pour pouvoir bénéficier de cette facturation réduite, cette activité devra être notée sur les rapports de vols avec la mention « paquet 1, paquet 2, paquet 3, paquet 4 ».
(révision en Comité du 14.11.19)

2.4 Organisation du service de vol

2.4.1 Activités simultanées sur l'aérodrome

Hormis le service de vol normal (avions à moteur et planeurs), les activités suivantes ne peuvent se dérouler simultanément entre elles qu'avec coordination entre les différents participants :

a) voltige
b) écolage en vol à voile (activité selon calendrier annuel)
c) largage et écolage parachutisme (activité selon calendrier annuel).

Pour le calendrier annuel de l'activité de parachutisme, 24 week-ends peuvent être planifiés. Comprendre par week-end deux jours consécutifs, sans compter les événements spéciaux tels que boogie (précisions au règlement d'exploitation OFAC chiffre 2.3).

2.4.2 Service AD

Un service de garde AD est mis en place de mi-mars à mi-octobre pendant les week-ends et les jours fériés. Il est assuré par un groupe de volontaires, membres actifs (minimum PPL A) avec licence R/T ou ayant une expérience équivalente, sous la direction du chef d'aérodrome qui émet les prescriptions et le plan d'engagement annuel.

La rémunération est de CHF 100.- par jour de permanence, soit de 09h à 19h.

Les pilotes licenciés de l'Air-Club, qui ne participent pas à ce service ou à une journée de travail dans l'année (chi 4.8) contribuent aux frais moyennant le versement de la taxe de CHF 100.- exigible dès le 1er janvier de l'année suivante. (EXC pilotes remorqueurs actifs)

2.5 Prescriptions du service de vol

2.5.1 Connaissances des prescriptions et procédures

Chaque pilote est tenu de se conformer strictement aux lois, règlements, ordonnances et prescriptions en vigueur.

2.5.2 Formalités pré-vol

Hormis les dispositions officielles concernant les vols à l'étranger, le pilote a l'obligation de passer au bureau C de l'aérodrome, afin de prendre connaissance des informations et restrictions, ainsi que de déposer un « Avis de vol » à activer sur le site avant le vol.

2.5.3 **Titre de transport** (billet de passage)

Avant chaque vol privé entrepris avec des passagers contre rémunération (participation des passagers aux frais de vol), le pilote délivrera un titre de transport indiquant que sa responsabilité en tant que transporteur est déterminée par la loi, notamment l'Ordonnance sur le transport aérien (OtrA) du 17 août 2005 qui se réfère entre autres à la Convention de Montréal du 28 mai 1999. Un carnet de billets de passage est disponible au bureau C. L'original est à remettre au passager, la copie bleue reste en main du pilote et il est recommandé de laisser la copie jaune dans le carnet ou avec l'avis de vol déposé au bureau C.
Les vols gratuits (vols privés non rémunérés au sens de l'art. 137 OSAv - Ordonnance sur l'aviation) sont régis par les dispositions du droit suisse des obligations sur la responsabilité. Dans ce cadre, la responsabilité du pilote ne peut être limitée (selon l'art. 100 CO) qu'à la condition que les passagers aient tous signé une décharge à l'égard du pilote, celle-ci n'ayant que peu de valeur au regard de la loi en cas de faute du pilote. Il est par conséquent recommandé de privilégier la variante d'un vol privé rémunéré et de délivrer un titre de transport.

2.5.4 Douane

Conformément à la Convention passée entre l'Office fédéral des douanes et de la sécurité des frontières et l'Air-Club d'Yverdon-les-Bains, l'aérodrome d'Yverdon est reconnu et autorisé pour des vols transfrontaliers à l'intérieur de l'espace Schengen.

Le service de douane est assuré par du personnel agréé par la Direction générale des douanes, à savoir par le Secrétariat en semaine et par les pilotes licenciés en charge du service AD les week-ends et jours fériés.

Le chef d'aérodrome assume la responsabilité du service de douane et émet les directives d'exécution et d'instruction y relatives.

Les procédures de douane et les formulaires appropriés sont disponibles sur le site internet de l'Air-Club. Ces procédures doivent être respectées impérativement.

2.5.5 Utilisation des aéronefs, carnet de route

Chaque pilote a l'obligation d'utiliser l'aéronef conformément à l'Aircraft Flight Manual (AFM).

Après chaque vol, le pilote complète le carnet de route de l'avion. L'annotation n'exclue pas l'obligation de compléter les données du vol sur le site de réservation afin de clore le(s) mouvement(s). Voir aussi RIE B 4.4.3 et 4.4.4.

2.5.6 Contrôle des temps de vol

La facturation s'effectue sur la base du temps effectif de vol, soit le temps écoulé entre le moment où l'aéronef quitte le sol et celui où il reprend contact avec lui.

2.5.7 Lutte contre le bruit

Les pilotes prendront les dispositions propres à réduire les nuisances pouvant être occasionnées aux riverains de l'aérodrome. Le chef d'aérodrome peut, en accord avec le Comité, édicter des restrictions ou des limitations destinées à limiter le bruit autour de l'aérodrome.

2.5.8 Obligation de coopérer dans le service de vol

Les pilotes sont tenus de participer au service de vol également lorsqu'ils ne volent pas eux-mêmes. Plus particulièrement, ils doivent coopérer au déplacement des avions au sol, au nettoyage et à toutes tâches contribuant au bon déroulement du service de vol et à la sécurité de l'aérodrome. Ils prêteront en outre assistance aux pilotes assurant le service de garde AD lorsque ceux-ci en effectueront la demande.

2.5.9 Atterrissages en campagne

Les atterrissages en campagne sont interdits, sauf en cas de force majeure ou pour des raisons d'écolage avec instructeur de vol à bord, sur terrain reconnu préalablement et conformément aux prescriptions de l'OFAC.

2.5.10 Altitudes de vol

Les altitudes de vol légales seront respectées. Le chef d'aérodrome peut autoriser des dérogations concernant l'aérodrome.

2.5.11 Utilisation de la radio et du transpondeur

Tous les pilotes ont l'obligation d'enclencher la radio de bord des aéronefs au sol, dans les circuits et aux abords de l'aérodrome, qu'ils soient au bénéfice ou non d'une extension R/T.

Les annonces, concises et destinées exclusivement au bon déroulement du service de vol et de la sécurité sur et aux abords de l'aérodrome, seront transmises conformément au Recueil VFR RAC 1.3.2 (transmissions sans accusé de réception aux aérodromes ne disposant pas d'un service AFIS).

L'Air-Club, en tant qu'exploitant responsable des avions mis en location, demande expressément aux pilotes de se conformer aux prescriptions en vigueur concernant l'utilisation du transpondeur.

2.5.12 Utilisation de caméras embarquées à bord des aéronefs de l'Air-Club

1) Caméras montées à l'extérieur sur la cellule

Suite à différents incidents sérieux (perte de caméras en vol), l'OFAC recommande la plus grande prudence concernant cette pratique et la déconseille fortement. En conséquence :

- L'Air-Club interdit de tels montages.

- Le chef d'aérodrome peut accorder exceptionnellement des autorisations, par exemple pour le tournage de films promotionnels pour le club. Il s'assurera que l'opération ne fait encourir aucun danger.

2) Prise d'images en vol à l'aide d'une caméra fixe montée dans le cockpit

- La décision d'autoriser ou non une caméra fixe embarquée appartient au commandant de bord (PIC). Toute personne souhaitant publier des séquences prises lors d'un vol doit en demander l'autorisation au PIC et à toutes les personnes pouvant y apparaître. L'Air-Club ne saurait être impliqué dans un éventuel conflit futur survenant entre le PIC et les personnes à bord.

- Dans tous les cas, l'usage de caméras ne doit compromettre en rien la sécurité des vols (visibilité, accès aux commandes, lecture des instruments, etc.)

- L'utilisation d'une caméra embarquée n'implique pas automatiquement le droit à la diffusion.

- Le Comité se réserve le droit, sur demande argumentée, de faire retirer des séquences diffusées sur les réseaux sociaux s'il juge leur contenu contraire aux intérêts de l'Air-Club. Si elle est membre, il pourra sanctionner la personne responsable de la publication (selon RIE chapitre 7).

3) Prise d'images en école

- De façon générale, l'école dans son activité s'interdit ce genre de saisies vidéo, aussi bien en double commande avec instructeur qu'en vol solo de l'élève.

- Avec accord ponctuel de sa direction et à titre d'élaboration de supports d'instruction, des exceptions pourront être admises dans un cadre bien délimité.

2.6 Obligation d'annoncer les incidents et les accidents

Tout événement (accident ou incident) doit être annoncé au chef d'aérodrome qui dictera les mesures d'annonce à prendre selon la loi sur l'aviation (LA) art 20 et du règlement UE 376/2014 art 4.

En sus, se référer aux articles suivants du présent RIE :
- B 4.0, chiffre 4.4.3
- B 6.0, chiffre 6.3.2
- B 7.0, chiffre 7.1 et 7.2

3. Formation, entrainement et perfectionnement aéronautique

3.1 Ecoles de vol à moteur et vol à voile

L'Air-Club est au bénéfice d'une autorisation d'exploiter une école de vol à moteur (CH.DTO.0104) et une école de vol à voile (CH.DTO.0239) sur l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains. Les deux écoles mettent à disposition des membres les instructeurs nécessaires. Les chefs d'école peuvent, avec l'approbation du Comité, déléguer des travaux occasionnels d'instruction à d'autres instructeurs ou écoles agréées par l'OFAC.

3.2 Buts des écoles

Les écoles de l'Air-Club ont pour buts la formation des pilotes, leur entraînement, ainsi que le perfectionnement selon les programmes et les directives de l'OFAC. Les écoles sont ouvertes exclusivement aux membres actifs de l'Air-Club, service de vol y relatif inclus.

3.3 Directions des écoles de vol

3.3.1 Direction de l'école de vol à moteur

L'école de vol à moteur est dirigée conjointement par le responsable de l'école et celui de la formation (Head of training / HT) dont les nominations sont proposées par l'assemblée des instructeurs puis ratifiées par le Comité de l'Air-Club au sein duquel le responsable de l'école devient membre. Le chef de l'école et le HT doivent eux-mêmes être instructeurs de vol (ces deux fonctions pouvant être remplies par la même personne). Ils dirigent l'école conformément aux directives et à l'autorisation de l'Office fédéral de l'aviation civile, ainsi qu'aux statuts de l'Air-Club.

3.3.2 Direction de l'école de vol à voile

L'école de vol à voile est dirigée par le chef de l'école et chef instructeur (en principe double fonction) nommé par le comité du groupement de vol à voile. Le chef de l'école est responsable du suivi de la formation des aspirants pilotes et des vols de contrôle.

3.4 Subordination de la formation

Les élèves pilotes sont soumis à l'autorité des instructeurs, eux-mêmes soumis à la direction de l'école. Sont réservées les dispositions concernant l'autorité du chef d'aérodrome.

3.5 Etendue de la formation

Les écoles dispensent les formations pratique et théorique de base selon les autorisations en cours ainsi que les extensions au vol de nuit, radiotéléphonie, vol à voile, remorquage de planeurs, largage de parachutistes, vol de virtuosité, atterrissages en montagne et planeurs autonomes.

Elles dirigent également les familiarisations (F) et les formations aux différences (D) sur les aéronefs de l'Air-Club. Elles ont en outre pour tâche de maintenir et contrôler l'entraînement des pilotes de l'Air-Club en rapport avec les licences qu'ils détiennent.

Les écoles organisent en début de saison la soirée "briefing sécurité" annuelle (anciennement "refresher"), ainsi que les vols de contrôles et reprises en main si nécessaires. Une participation bisannuelle au moins à ce "briefing sécurité" est demandée aux pilotes et élèves.

L'Air-Club se réserve le droit de suspendre en tout temps la formation, sans que le pilote puisse réclamer un dédommagement.

3.6 Conditions requises pour participer à la formation

Les élèves pilotes, pilotes licenciés et autres membres de l'Air-Club désirant entreprendre une formation aéronautique prendront contact avec la direction de l'école concernée. Celle-ci organisera la formation ou le perfectionnement aéronautique et assurera la répartition entre les instructeurs.

L'adhésion comme membre actif de l'Air-Club devra être officialisée au plus tard trente jours après le début de la formation pratique.

3.7 Formation théorique

3.7.1 Généralités

L'enseignement théorique est ouvert à tous, membres de l'Air-Club ou pas. Il est dispensé par les écoles selon les directives de l'OFAC et la réglementation suisse.

3.7.2 Organisation

Les directions d'école organisent et dirigent les cours théoriques qui sont dispensés par les instructeurs et les aspirants-instructeurs de l'Air-Club. Occasionnellement, d'autres personnes qualifiées peuvent être mandatées et agrées dans le cadre des cours théoriques.

3.7.3 Programme des cours

Le programme des cours est remis aux candidats inscrits, affiché au bureau C de l'aérodrome ainsi que sur le site internet de l'Air-Club.

3.7.4 Surveillance

La direction de l'école surveille l'exécution et la qualité des cours théoriques.

3.7.5 Présentation aux examens

La direction de l'école supervise la présentation des candidats aux examens. Seuls les candidats faisant preuve d'un niveau d'instruction suffisant seront présentés.

3.8 Formation pratique de vol à moteur

3.8.1 Généralités

La formation de vol des pilotes est organisée par la direction de l'école, conformément aux directives de l'Office fédéral de l'aviation civile.

Les instructeurs éviteront à Yverdon-les-Bains toutes activités concurrentielles à celle de l'école de vol à moteur de l'Air-Club, sauf accord préalable du Comité.

3.8.2 Organisation

La direction de l'école répartit les élèves entre les différents instructeurs qui fixent eux-mêmes les jours et les heures des leçons, d'entente avec les concernés.

3.8.3 Programme

L'instruction en vol peut, en principe, commencer en tout temps et se déroule conformément à l'organisation mise en place par la direction de l'école. Elle a lieu sur l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains, sous réserve du chiffre 3.8.8 de ce règlement.

3.8.4 Surveillance

Les instructeurs informeront régulièrement la direction de l'école sur l'avancement de la formation qu'ils dispensent. La direction de l'école se réserve le droit d'interrompre en tout temps une formation en cas de progression qu'elle juge insuffisante.

3.8.5 Présentation aux examens

La décision de présenter les élèves aux examens de vol est de la compétence de la direction de l'école sur préavis des instructeurs.

L'instructeur fixe la date de l'examen pratique avec l'élève et prend contact avec l'expert OFAC de son choix. Il en informe la direction de l'école.

3.8.6 Ecolage de base

La formation aéronautique de base a lieu uniquement sur les avions-école désignés comme tels par le Comité sur proposition de la direction de l'école (liste déposée à l'OFAC).

3.8.7 Familiarisations, formations aux différences et permis spéciaux

Seuls les instructeurs de l'Air-Club sont autorisés à effectuer ces exercices sur les aéronefs de l'Air-Club.

Les familiarisations (F), formations aux différences (D) et permis spéciaux sur des aéronefs privés basés à Yverdon pourront être effectués par les instructeurs de l'Air-Club. Ces aéronefs doivent être assurés en casco complète et intégrés momentanément à l'école.

3.8.8 Vol en montagne

Pour effectuer des vols en montagne avec les avions du club, le pilote doit avoir effectué au préalable **deux vols d'initiation en montagne**, soit dans le cadre de sa formation, soit avec un instructeur de l'Air-Club.

3.8.9 Voyages, camps de formation, vols de navigation à l'étranger

Les instructeurs ou pilotes peuvent, avec l'approbation du Comité, organiser et/ou participer à des stages, camps de formation et vols de navigation à l'étranger, lorsque la demande en est faite par un nombre suffisant.

Chaque direction d'école et le Comité peuvent en tout temps intervenir quant aux choix des aéronefs, des participants, de l'encadrement et du programme.

3.8.10 Instructeur de vol à moteur

L'école de vol à moteur ne présentera comme aspirants-instructeurs que les candidats nécessaires à la bonne marche de l'école ou dans l'intérêt de l'Air-Club et présentant un degré de sérieux et de motivation suffisante. La sélection de ces candidats est sous la responsabilité de la direction de l'école.

3.9 Conditions de formation

3.9.1 Discipline

Les pilotes sont tenus de respecter les consignes de discipline fixées par la direction de l'école et les instructeurs.

3.9.2 Indisponibilité

Les pilotes sont tenus d'avertir leur instructeur en cas d'empêchement.

En cas de leçon manquée sans avertissement, leurs instructeurs sont en droit de facturer le temps perdu au tarif d'instruction en vigueur. Les cas de force majeure sont réservés. De plus, le chiffre 4.2.3.6 fixe les conditions concernant les avions réservés et non utilisés.

4. Matériel et infrastructure

4.1 Direction du service technique

L'entretien et la disponibilité des avions de l'Air-Club et du matériel auxiliaire, à l'exception du matériel d'enseignement, sont sous la responsabilité du chef technique ou « responsable du matériel ». Le matériel d'enseignement est sous la responsabilité de la direction des écoles.

4.2 Attribution du matériel de vol / Restrictions

4.2.1 Aéronefs attribués

L'Air-Club loue à ses pilotes des aéronefs qui lui appartiennent en propre ainsi que des aéronefs mis à disposition par d'autres sociétés ou personnes en vertu de conventions particulières approuvées par le Comité de l'Air Club.

Aéronefs privés

1) Chaque propriétaire d'aéronef privé basé à Yverdon-les-Bains fournira une liste des utilisateurs. Leur nombre est limité à quatre et ces pilotes doivent obligatoirement être membres actifs de l'Air-Club. La location à d'autres personnes est interdite
2) Un aéronef privé basé ne peut être inscrit dans une école autre que celles de l'Air-Club (VM ou VV).
3) Pour les appareils appartenant à des sociétés, une liste de pilotes sera fournie également

   Toute dérogation à ces trois principes exige l'aval du Comité.

4.2.2 Droit d'utilisation

Seuls sont autorisés à utiliser les aéronefs de l'Air-Club les membres actifs remplissant les droits de participation au service de vol selon le chapitre 2 chiffres 2.2.1 et 2.2.2.

Aucun aspirant-pilote ne peut disposer d'un aéronef sans avoir obtenu l'autorisation de l'instructeur de vol responsable qui définit également dans chaque cas la mission à remplir.

L'Air-Club se réserve le droit de suspendre en tout temps la location d'avions sans que le pilote puisse réclamer un dédommagement.

4.2.3 Réservation des aéronefs

4.2.3.1 Obligation de réservation

Aucun aéronef ne pourra être exploité sans réservation préalable sur le site internet de l'Air-Club, comprenant le nom du pilote et la durée d'utilisation prévue. Toute réservation sans utilisation pourra être sanctionnée.

4.2.3.2 Priorités

Le pilote inscrit la réservation principale de l'aéronef. S'il renonce à son vol ou, sans préavis, ne se présente pas dans les 15 minutes suivant le début de sa période de réservation, le pilote inscrit en priorité 2 peut disposer de l'avion.

La liste des numéros de téléphone et adresses-mail de tous les pilotes, disponible sur le site, permet toute concertation entre pilotes afin de convenir d'un arrangement. Si les pilotes ne peuvent se mettre d'accord, la priorité sera accordée à l'école pour les avions-école définis par le Comité et aux pilotes ayant prévu un voyage de longue durée avec d'autres aéronefs de l'Air-Club.

4.2.3.3 Liaison avec les pilotes

Chaque pilote est tenu de mettre à jour ses propres coordonnées sur le site internet afin d'être atteignable en cas de défectuosité de l'avion pour en coordonner l'utilisation.

4.2.3.4 Durée minimale d'utilisation

30 minutes, commençant ou se terminant à H (heure ronde)

4.2.3.5 Durée maximale d'utilisation

1 jours, au-delà un accord préalable du Comité est nécessaire

4.2.3.6 Annulation de réservation

L'annulation ou la modification, pour un motif ne concernant pas la sécurité du vol, sera annoncée au minimum 2 heures avant le début de la période et 24 heures pour les réservations d'un jour et plus.

Une réservation non annulée entraînant une immobilisation injustifiée de l'avion est passible d'une pénalisation financière d'au minimum CHF 60.-, les cas de force majeure demeurant réservés.

4.2.3.7 Réservation Extra 200 / HB-MTD

Afin d'améliorer la disponibilité de l'avion, les réservations courantes par les instructeurs et les membres sont autorisées selon le système suivant:

- Réservation d'une période permettant 1 vol (1h solo ou max 1h30 biplace)
- Libération d'une intercalaire (1h) ouverte à un autre utilisateur
- Réservation d'une nouvelle période permettant 1 vol (1h solo ou max 1h30 biplace)
- Libération d'une période intercalaire (1h) etc.

Les instructeurs, après annonce au Comité YAT pourront utiliser l'avion pour des cours intensifs par journée ou demi-journée entières (sans périodes intercalaires) en semaine (lundi à vendredi) ; en week-end (samedi et dimanche) ils devront se conformer au règlement ci- dessus.

La réservation de l'avion pour des camps, stages à l'étranger, championnats, etc. est possible sous réserve d'approbation par le Comité YAT.

4.2.4 Durée d'utilisation

En cas de réservation supérieure à 6 heures, la durée d'utilisation journalière moyenne par tranche de 24 heures devra être de 1,5 heure au minimum. Il sera facturé au pilote la contre-valeur des heures qui n'auront pas été effectuées, cas de force majeure réservés et à l'appréciation du Comité.

4.2.5 Interruption de vol

Lorsqu'un vol doit être interrompu à l'extérieur pour quelque raison que ce soit, le pilote licencié prendra contact sans délai avec le chef technique ou le secrétariat. L'aspirant-pilote prendra contact avec son instructeur, qui assurera le relais avec le chef technique.

Le pilote reste responsable durant tout le temps d'immobilisation de la machine. Le chef technique décidera toute mesure appropriée à la situation. Les frais résultants peuvent être mis à la charge du pilote licencié selon les circonstances. Les cas de faute grave et de négligence restent réservés.

4.2.6 Voyages à l'étranger, participation à des rallyes ou des manifestations

4.2.6.1 Avant d'entreprendre en tant que PIC un premier voyage à l'étranger avec un aéronef de l'Air-Club, le pilote devra avoir accompli un vol transfrontalier avec instructeur à bord comprenant une application scrupuleuse des procédures douanières de l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains et de ceux utilisés hors frontière. La distance minimale de ce vol A/R doit être de 200 NM.

Une liste d'aérodromes, mise à jour chaque année est établie (par ex.Dole, Dijon, Chambéry, Grenoble Isère, Lyon Bron, Colmar, Freiburg i.B, Bremgarten, Lahr, Friedrichshafen, Donaueschingen, Mengen (etc).

4.2.6.2 La participation à des rallyes ou autres manifestations aériennes est soumise à l'approbation préalable du Comité.

4.2.7 Facturation des heures de vol

Le prix des heures de vol des aéronefs de l'Air-Club est publié sur le site internet yverdon.airmanager.ch. La liste des prix fait l'objet d'une révision lorsque l'évolution des frais d'exploitation l'exige. Les factures sont établies à la fin de chaque mois et sont payables, net et sans escompte, dans les 30 jours. En cas de retard dans les paiements, les pénalités prévues au complément 3 seront appliquées

4.3 Contrôle et prise en charge

4.3.1 Contrôle par les pilotes

Chaque pilote à l'obligation de s'assurer de l'état, de la disponibilité de l'avion et du matériel qu'il entend utiliser. La prise en charge de l'aéronef implique obligatoirement une visite pré-vol, la responsabilité du chef technique ne pouvant être mise en cause lorsque le pilote prend la décision d'exploiter l'aéronef en question.

Un dégât constaté lors de la prise en charge par un pilote et qui n'aurait pas fait l'objet d'une annonce au chef technique entraînera la facturation des frais au dernier utilisateur de l'aéronef.

4.3.2 Lancement d'hélice à la main

Seule une personne initiée pourra procéder au lancement manuel d'une hélice.

4.3.3 Ravitaillement en carburant et lubrifiant

4.3.3.1 Prescription de sécurité

Le pilote qui procède à l'avitaillement prendra toutes les mesures nécessaires à la sécurité de l'opération et sera particulièrement attentif aux points suivants :

- L'avion doit être stationné de telle sorte qu'en cas d'incident, il puisse être rapidement évacué de la place qu'il occupe (ne pas serrer le frein de parc)
- Avant le remplissage de carburant, la mise à terre doit être connectée à l'aéronef
- Il est interdit de faire le plein de carburant à l'intérieur d'un hangar
- Utiliser exclusivement des carburants et lubrifiants prévus par l'AFM
- Vérifier l'absence de feu ouvert ou de fumeur à proximité
- Aucun passager ne doit être à bord et le moteur doit être à l'arrêt
- L'avion doit être assuré contre une mise en mouvement intempestive

Après le plein, le pilote rangera le matériel utilisé

4.3.3.2 Inscriptions essence et lubrifiant

Le pilote a l'obligation d'inscrire dans le carnet de route de l'aéronef tout avitaillement en carburant et en lubrifiant, en précisant les quantités ajoutées avant ou après vol.

4.4 Soin du matériel et obligation d'annoncer les incidents

4.4.1 Avant le vol

a) pour les avions à roue de proue : tirer ou pousser l'avion en tenant l'hélice près du moyeu, les extrémités de pales ou les casseroles d'hélices étant fragiles
b) pour les avions à roulettes de queue : tirer ou pousser les avions par la poignée arrière prévue à cet effet ou par l'arrière du fuselage
c) le déplacement, la sortie ou la rentrée d'un aéronef s'effectueront de manière à limiter les risques de touchettes. Si disponibles, les housses de protection seront enlevées après la sortie et replacées avant la rentrée au hangar

4.4.2 Après le vol

a) les aéronefs seront parqués de manière à libérer l'accès aux hangars ainsi que vers la station carburants.
b) les aéronefs seront restitués propres et débarrassés d'effets personnels
c) sans l'assurance d'une prise en charge ultérieure imminente, le pilote a l'obligation de rentrer l'aéronef au hangar et de fermer les portes
d) le pilote ne remet pas d'essence (pour éviter une surcharge au prochain vol)

4.4.3 Avis de défectuosité

Le pilote a l'obligation de remplir, immédiatement après le vol, un avis de défectuosité au bureau C et sur Airmanager, pour toute perturbation qu'il constate avant, pendant ou après le vol, même si celle-ci paraît minime. Il avisera en outre le chef technique dans les délais les plus brefs afin que ce dernier puisse prendre les dispositions nécessaires et décréter éventuellement l'interdiction d'exploitation de l'aéronef.

Toute omission d'annoncer une défectuosité technique ou un dégât à l'aéronef sera sanctionnée par le Comité et peut aller jusqu'à la mise à pied, les cas de faute grave demeurant réservés.

Un événement particulier sortant du domaine de vol normal (atterrissage dur, survitesse, collision aviaire, foudre, etc.) sera également signalé en vertu du danger potentiel qu'il représente pour les prochains utilisateurs. Se référer également à RIE B 2.0, chi 2.6

4.4.4 Carnet de route (art. 20 et 29 ONAE 748.215.1)

Chaque pilote est responsable de la tenue correcte et chronologique du carnet de route de l'aéronef. L'enregistrement de chaque vol doit être fait immédiatement après le vol. Les défectuosités / dégâts selon le chi 4.4.3 ci-dessus seront mentionnés en bref ou alors par la mention NIL (néant) avec paraphe (signature) du PIC.

4.4.5 Interdictions à bord de l'avion

a) il est interdit de fumer à bord de tous les aéronefs de l'Air-Club
b) sous réserve d'autorisation du Comité, les animaux sont interdits à bord des avions de l'Air-Club

4.4.6 Stationnement d'un avion en plein air

Sur un aérodrome extérieur, pour éviter tout risque de dommage dû aux intempéries, le pilote est responsable d'amarrer si possible l'aéronef et d'en bloquer les commandes, si la durée de stationnement est conséquente (nuitées entre autres).

4.5 Matériel d'exploitation de vol perdu ou endommagé

La perte ou l'endommagement du matériel d'exploitation de vol ou auxiliaire seront annoncés au chef technique. Tout dommage et perte seront facturés au pilote.

4.6 Dommage au terrain

En cas de dommages causés au sol par une utilisation inappropriée de l'aéronef ou de tout autre véhicule, les frais de remise en état ainsi qu'une éventuelle pénalisation seront facturés à la personne responsable.

4.7 Utilisation des hangars et entreposage

L'accès aux hangars et l'utilisation du matériel auxiliaire qui s'y trouve sont régis par les règles suivantes auxquelles les pilotes se conformeront strictement :

a) l'accès aux hangars est interdit aux voitures
b) les moteurs d'avion ne doivent jamais fonctionner à l'intérieur des hangars ou devant leurs portes ouvertes
c) il est interdit de fumer à l'intérieur des hangars et à proximité des aéronefs
d) les portes seront entièrement ouvertes avant de déplacer, sortir ou rentrer un aéronef

Le matériel d'exploitation de vol et auxiliaire sera soigneusement rangé après usage dans les armoires ou les endroits prévus.

4.8 Entretien de l'infrastructure

L'infrastructure et les bâtiments appartenant à l'Air- Club sont gérés par le responsable désigné au sein du Comité. Pour les menus travaux d'entretien et de réparation, ce dernier fait appel aux membres de l'Air-Club en organisant une ou plusieurs journées de travail dans l'année, en général un samedi de 08h00 à 17h00 avec repas de midi offert.

Les pilotes licenciés de l'Air-Club qui ne participent pas à l'une des journées de travail ou à un autre service équivalent reconnu par le Comité (service AD, remorqueurs actifs par ex.) contribuent aux frais moyennant le versement d'une taxe de CHF 100.- exigible dès le 1er janvier de l'année suivante.

5. Assurances

5.1 Généralités

L'exploitation des aéronefs de l'Air-Club est couverte par des assurances RC et casco.

Les conditions détaillées et actualisées sont mentionnées dans un complément de ce règlement (C 4.0).

5.2 Assurance responsabilité civile (RC)

Une assurance RC combinée assure la couverture des dommages corporels et matériels des tiers, des passagers et des pilotes. L'émission d'un titre de transport (chi 2, chiffre 2.5.3) peut limiter la responsabilité du transporteur. Cette assurance ne développe ses effets que pour autant que les vols effectués le soient dans le cas des prescriptions aériennes.

5.3 Assurance casco

5.3.1 Une assurance casco avec franchise couvre les dommages causés aux aéronefs de l'Air-Club.

5.3.2 Tout pilote licencié utilisant un avion à titre privé ou élève seul a la possibilité de se protéger en partie de la charge de la franchise en s'acquittant de la taxe annuelle au « fonds de solidarité de la franchise casco ». En cas de premier sinistre, ce fonds participe à 80 % au montant de la franchise ; les 20% restants sont à la charge du responsable.

5.3.3 Un sinistre répété est un sinistre qui en suit un autre dans une période de 0 à 5 ans.
En cas de sinistre répété, quel que soit l'appareil utilisé, la prise en charge de la franchise se répartit de la manière suivante :

		Fonds casco	Responsable
1	Dès le sinistre répété et toute la première année après le sinistre	40 %	60 %
2	Dès la 2ème année après le sinistre répété	50 %	50 %
3	Dès la 3ème année après le sinistre répété	60 %	40 %
4	Dès la 4ème année après le sinistre répété	70 %	30 %
5	A partir de la 5ème année après le sinistre répété	Retour à la normale 80 %	Retour à la normale 20 %

5.3.4 La couverture de l'adhésion au « fonds de solidarité de la franchise casco » s'étend du 1er février au 31 janvier de l'année suivante, pour autant que la taxe annuelle soit acquittée avant le 31 janvier précédant la période d'assurance.

5.3.5 En cas de négligences avérées aux usages aéronautiques, infraction au RIE ou fautes graves, le comité peut décider d'abaisser ou supprimer cette participation. Un recours auprès de l'Assemblée générale est possible.

6 Responsabilités

6.1 Responsabilité de l'Air-Club

L'Air-Club d'Yverdon-les-Bains n'encourt aucune responsabilité envers toute personne ou à l'égard de tout bien que le pilote breveté pourrait prendre à bord de l'aéronef dans n'importe quelles circonstances.

Il en est de même à l'égard du pilote dont les qualifications exigées seraient non valables ou échues.

6.2 Responsabilité des écoles VM et VV

Les écoles sont au bénéfice d'une assurance RC pour la formation. Les instructeurs et auxiliaires en sont les personnes assurées. Sont exclus les dommages causés aux aéronefs qui sont traités sous chiffre 6.3.2 de ce règlement.

6.3 Responsabilité des pilotes, élèves seuls et instructeurs

6.3.1 Dispositions générales

La responsabilité du pilote ou de l'élève volant seul est formellement engagée quant à l'observation des règles de l'air, des conditions de navigabilité et des décisions prises en fonction des conditions météorologiques.

En cas de faute grave, la loi fédérale sur le contrat d'assurance prévoit que la compagnie peut réduire ses prestations ou les refuser entièrement. La perte de couverture qui en découlerait est imputable au pilote responsable.

6.3.2 Dégâts matériels

6.3.2.1 Par dégâts matériels, on entend :

a) des dégâts causés à l'aéronef lors du roulage, lors du parcage ou lors des mouvements dans les hangars
b) des dégâts causés à d'autres aéronefs ou équipements lors du parcage ou des mouvements dans les hangars
c) un excédent d'accélération (g) en vol de virtuosité entraînant de frais de convoyage ou de révision
d) d'une manière générale pour tout dommage causé à l'aéronef ou à des tiers.

6.3.2.2 Responsabilité des instructeurs

Les instructeurs sont dispensés de la participation à la franchise casco pour tout dommage survenant en écolage de base ou en formation supérieure dans leur activité d'instruction au sein de l'école.

7 Mesures disciplinaires

7.1 Infractions au règlement (RIE)

En cas de non-observation d'un article du présent règlement, des prescriptions mentionnées au chapitre B 2.5.1 de ce règlement ou dans le cas d'une négligence ou imprudence, le pilote peut être suspendu du service de vol sur l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains, temporairement ou définitivement.

Une telle décision est de la compétence du Comité de l'Air-Club, sur préavis du chef d'aérodrome ou des responsables des écoles.

Les infractions graves pourront être signalées à l'Office fédéral de l'aviation civile.

7.2 Négligences simples

Les négligences simples, perte de clé, aéronef non rangé dans le hangar, contact batterie laissé enclenché, etc. feront l'objet d'une pénalisation financière dont le montant minimum sera fixé par le Comité. A cette dernière pourront s'ajouter les frais éventuels de remise en état du matériel utilisé.

Dispositions financières Air-Club et taxes d'aérodrome

1. Obligations financières de l'Air-Club

	CHF TTC
Finance d'inscription applicable à tous les pilotes licenciés (les aspirants pilotes paient ce montant après obtention de leur licence)	500.00
Caution applicable à tous les pilotes licenciés utilisant nos avions (les aspirants pilotes paient la caution après obtention de leur licence)	500.00
Contribution unique infrastructure (après l'obtention de la licence)	200.00
Cotisation annuelle membres actifs	120.00
Cotisation membre sympathisant	30.00
Finance anticipée annuelle obligatoire sauf en cas d'achat d'au moins une unité de prépaiement	480.00
Taxes, cotisation et forfaits propres au Groupe de vol à voile, voir annexe au Règlement du Groupe de vol à voile (RIE A 4.0)	
Achats optionnels	
- Achat unité prépaiement dès	1000.00
- Participation annuelle au « fonds de solidarité de la franchise casco »	162.15

2. Pénalisations financières

Négligence simple avion	30.00
Non-participation à une journée de travail (exclus élèves, service AD, pilotes remorqueurs actifs ou autres mandats discutés)	100.00
Taxe annuelle maximum pour les pilotes volant sur avion à moteur privé Texte supprimé, voir chiffre 5.2.1	

3. Frais de recouvrement factures

1er rappel	Gratuit
2ème et dernier rappel, avec interdiction de vol	30.00
Puis mise en poursuites, avec frais de poursuite, frais d'intervention et 10% d'intérêts de retard	

4. Taxes d'aérodrome (pour les avions basés)

De 0000 - 1000 kg (+ HBKLT)	17.00
De 1001 - 1500 kg	19.00
De 1501 - 2000 kg	25.00
De 2001 - 3000 kg	31.00
De 3001 - 4000 kg	37.00
De 4001 - 5000 kg	47.00
Taxe d'atterrissage écolage de base (jusqu'à 1500 kg)	8.50
Supplément de taxe d'atterrissage NVFR	15.00
Supplément de taxe d'atterrissage NVFR, ***en écolage***	15.00
Taxe de stationnement journalier à l'extérieur	10.00
Formalités de douane pour l'arrivée (départ exonéré)	20.00

5. Forfaits d'atterrissages pour les pilotes de l'Air-Club

5.1 Forfait Gold

CHF 500.00

Inclus
- Taxes d'atterrissages illimitées
- Taxes de douane illimitées
- Suppléments atterrissages de nuit illimités

5.2 Conditions

5.2.1 Pilotes privés propriétaires d'un avion basé à Yverdon-les-Bains (LSGY)

Le forfait Gold est obligatoire pour l'année civile. Le montant doit être réglé au 31.01 ou au plus tard lors de l'entrée en vigueur du bail à loyer.

5.2.2 Pilotes d'avions club

Le forfait Gold est valable pour l'année civile dès la date du paiement du forfait. Il n'y a pas d'effet rétroactif.

Le forfait est aussi valable pour les pilotes d'avions club venant avec un aéronef externe ainsi que pour les élèves pilotes.

Couverture des assurances

Assurances & franchises flotte aéronefs (dès le 01.04.2024)

Aéronef	Casco	RC	Franchises (dommage partiel)
HB-KLX	CHF 387'000.00	CHF 10'000'000.00	CHF 5'000.00
HB-KOW	CHF 220'000.00	CHF 10'000'000.00	CHF 5'000.00
HB-KLT	CHF 300'000.00	CHF 10'000'000.00	CHF 5'000.00
HB-KPB	CHF 130'000.00	CHF 5'000'000.00	CHF 5'000.00
HB-PAX d)	CHF 150'000.00	CHF 5'000'000.00	CHF 5'000.00
HB-MTD a),b),c)	CHF 250'000.00	CHF 5'000'000.00	CHF 5'000.00
HB -WNZ	CHF175’000.00	CHF 5'000'000.00	CHF 5'000.00
HB- 1752	CHF 20'000.00	CHF 3'000'000.00	CHF 5'000.00
HB-1898	CHF 20'000.00	CHF 3'000'000.00	CHF 5'000.00
HB-3050	CHF 70'000.00	CHF 5'000'000.00	CHF 5'000.00
HB-3423	CHF 150'000.00	CHF 5'000'000.00	CHF 5'000.00

a), b), c), d) : voir Annexe Delvag

Pour la LAPL :
Clause de pilote ouvert : PIC : au moins 35 h sur avion monomoteur et avoir reçu une instruction de type détaillée avant son premier vol. Cela comprend au moins cinq heures de vol et dix décollages et atterrissages.

Assurances Passagers: (identique pour tous les aéronefs)

Décès : CHF 25'000.00
Invalidité : CHF 50'000.00

Conditions et accords particuliers

Annexe à la couverture des assurances

Delvag

Air-Club Yverdon-les-Bains

Annexe : conditions et accords particuliers pour les utilisations suivantes

a) Vol acrobatique (toutefois, la participation à des airshows et à des compétitions de vol acrobatique ainsi que les vols en formation dans le cadre de la voltige ne sont pas assurés)

- Il est convenu que tous les pilotes disposent d'une qualification de vol acrobatique (Rating) valable. Ils ont suivi une formation en vol acrobatique comprenant au moins 5 heures de vol acrobatique ou 20 vols acrobatiques sur des aéronefs monomoteurs.
- Tous les pilotes ont reçu une formation obligatoire et ont effectué un vol de contrôle. Ce n'est qu'après la confirmation formelle par un Flight Instructor (FI/CRI) qu'ils peuvent effectuer des vols acrobatiques de manière autonome.
- La franchise est convenue par sinistre

b) Formation à la voltige:

- Les prescriptions de la réglementation EASA (JAR FCL 800) sont respectées à tout moment.
- La formation à la voltige aérienne est dispensée conformément à la réglementation EASA en vigueur (FCL 800).
- Pour la formation à la voltige aérienne, il est demandé à l'élève de justifier d'une expérience en vol d'au moins 40 heures de vol total ou de 120 atterrissages en tant que PIC sur des aéronefs monomoteurs après l'obtention du brevet.
- L'assurance responsabilité civile est réduite à des couvertures séparées responsabilité civile du détenteur et responsabilité civile du passager aux sommes d'assurance minimales légales.
- La franchise est convenue par sinistre

c) Les compétitions de voltige aérienne (la participation à des meetings aériens ainsi que les vols en formation dans le cadre de la voltige aérienne ne sont toutefois pas assurés)

- En outre, les conditions visées au point a) s'appliquent
  L'assurance responsabilité civile du détenteur est réduite aux sommes d'assurance minimales légales. La responsabilité civile du passager n'est pas couvert.

d) Atterissages sur glacier

- Les pilotes disposent d'une qualification de vol en montagne (Mountain Rating) valable et toutes les prescriptions de l'EASA FCL.815 sont respectées à tout moment.
- Les pilotes doivent avoir effectué au moins 25 atterrissages en montagne sur trois places d'atterrissage en montagne différentes au cours des douze derniers mois. S'ils ne peuvent pas remplir cette condition, ils seront accompagnés par un instructeur de vol en montagne (MI-A).
- Dans le cadre de l'assurance casco, le double de la franchise par sinistre est convenu.
- La couverture CSL est réduite à des assurances responsabilité civile du détenteur et du passager séparées, aux sommes d'assurance minimales légales.
- Les atterrissages sur les altiports ne sont pas couverts par l'assurance.

CGN Q/XU-A, 21.03.2022

Règles relatives aux tarifs applicables

1. Tarif normal

Le prix de base est appliqué à tout membre de l'Air-Club qui ne remplit pas les conditions de prépaiement.

2. Tarif prépaiement

2.1 Pour bénéficier du tarif prépaiement, un membre de l'Air-Club doit approvisionner son compte par paiement d'une ou plusieurs unités. Une unité est égale à CHF **1000.-**

2.2 Dès épuisement des unités de prépaiement, le tarif horaire est facturé au prix de base

3 Remise dès 20 heures de vol dans l'année

3.1 Une remise de 5% est appliqué à tout membre de l'Air-Club, dès 20 heures de vol effet rétroactif, sur les avions de l'Air-Club (heures facturées hors carburant) effectuées dans l'année calendaire (du 01.01 au 31.12).

3.2 Une remise de 10% est appliqué à tout membre de l'Air-Club, dès 30 heures de vol effet rétroactif, sur les avions de l'Air-Club (heures facturées hors carburant) effectuées dans l'année calendaire (du 01.01 au 31.12).

Les tarifs des heures avec ou sans prépaiement peuvent être consultés directement sur: yverdon.airmanager.ch , sous rubrique **FlyDrive –> 000 Listes de prix**

4. Avitaillement d'un avion à l’extérieur

Dans le cadre d'un voyage, un pilote peut être amené à avitailler un avion sur un ou plusieurs terrains extérieurs. Il présentera alors ses factures d'achat de carburant au secrétariat. Il lui sera crédité un montant équivalant au nombre de litres achetés multiplié par le prix du carburant en vigueur à l'Air-Club.

5. Taxes applicables

5.1 La TVA au taux de 8,1 % est applicable sur toutes les prestations proposées par l'Air-Club : location avion, taxes d'atterrissage, etc.

5.2 Les vols d'instruction et toutes les prestations associées sont exonérés de TVA. (hormis carburant).

5.3 Les vols hors de Suisse qui ne sont pas de l'instruction ne donnent pas lieu à une exonération de TVA.

6. Rétribution des instructeurs

Les instructeurs sont rémunérés par l’Air-Club à raison de :

1) CHF 83.00 par heure de vol effectif

2) CHF 99.00 par heure de vol effectif en ACR ou MOU

3) CHF 120.00 par séance de théorie de 2 ½ heures

4) CHF 0.00 pour le Vol à voile (bénévolat)

1. Prix sans TVA pour les aspirants et pilotes en formation

PLANEUR	C/S	Prix sans TVA	Avec prépaiement	
DG300	1752	34.00	31.50	
	1898	34.00	31.50	
DG 500 Trainer	3050	49.00	45.00	
DG 1000	3423	59.00	54.00	
Treuil par départ		15.00		
Participation annuelle obligatoire aux frais fixes de planeurs, à payer en début de saison : Elève + pilote privé : CHF 400.- Pilote club : CHF 600.- Pilote planeur privé : CHF 400.-				

2. Prix avec TVA pour vols privés

PLANEUR	C/S	Prix sans TVA	Avec prépaiement	
DG300	1752	36.62	33.93	
	1898	36.62	33.93	
DG 500 Trainer	3050	52.77	48.47	
DG 1000	3423	63.54	58.16	
Treuil par départ		16.16		
Participation annuelle obligatoire aux frais fixes de planeurs, à payer en début de saison : Elève + pilote privé : CHF 400.- Pilote club : CHF 600.- Pilote planeur privé : CHF 400.-				

3. Forfait vol à voile

3.1 Le forfait vol à voile permet à son détenteur de voler un nombre d'heures illimité avec tous les planeurs du GVVY.
Le montant du forfait est fixé à fr 1600.-. Ce montant inclut la participation aux frais fixes annuels.

3.2 Les coûts liés au remorquage ainsi qu'aux taxes d'atterrissage de l'avion remorqueur ne sont pas compris dans le forfait.

3.3 Le forfait ne donne pas de priorité à son détenteur quant à la réservation des planeurs. Il n'est pas transmissible et n'est pas obligatoire.

Procédure de douane sur l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains

1 Généralités

1.1 Responsabilité

La responsabilité des opérations de douane est entre les mains du chef d'aérodrome, qui délègue ses droits et obligations aux secrétaires de l'Air-Club ainsi qu'au groupe de pilotes licenciés responsable du Service Aérodrome dont il fait partie (RIE C 7.1). Ces personnes constituent le groupe dit des « Responsables de douane ». **Les instructions données par le responsable douane doivent impérativement être suivies.**

1.2 Statut douanier

Le statut douanier de l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains, dit de « trafic transfrontalier toléré » ne permet que des vols internationaux à l'intérieur de l'Espace Schengen et sans marchandises à bord excédent les franchises tolérées.

1.3 Transmission et activation de la déclaration de douane

Avant un vol pour ou de l'étranger, le pilote transmettra par voie électronique www.lsgy.ch au responsable douane de l'aérodrome la déclaration en douane dûment remplie. Le pilote est également responsable de l'exactitude des données communiquées pour lui et ses passagers. Il veillera aussi à ce que ses passagers se conforment aux instructions données.

2 Procédure de douane

2.1 Annonce

L'annonce d'un vol transfrontalier s'effectue par internet sur le site http://www.lsgy.ch

L'annonce est directement transmise à l'OFDF. Il n'est plus nécessaire de valider par téléphone au bureau d'aérodrome.

2.2 Délais d'annonce

- Au maximum 24 heures avant le vol prévu
- Départ à l'étranger : minimum 1 heure avant
- Arrivée de l'étranger : minimum 2 heures avant

2.3 Procédure au départ

- Stationner l'avion sur la zone de douane prévue à cet effet
- Sans présence des représentants du corps des gardes-frontière ou de police à l'heure de départ annoncée, le vol est libéré.
- **En aucun cas un départ avant l'heure n'est autorisé**. L'heure de départ est l'heure à laquelle le moteur est mis en route.

2.4 Procédure à l'arrivée

- A l'arrivée, stationner l'avion sur la zone de douane prévue à cet effet
- En cas d'arrivée avant l'heure prévue, les marchandises et autres biens restent à bord. Le pilote et les passagers se rendent au bureau C où ils attendent l'heure prévue d'arrivée annoncée et suivent les instructions du responsable de service
- En cas d'arrivée après l'heure prévue, rouler vers la zone de douane et se conformer aux instructions du responsable de service. A défaut d'instructions, l'arrêt dans la zone de douane est obligatoire.

2.5 Irrégularités

Tout retard de plus de 30 minutes, annulation ou atterrissage intermédiaire imprévu doivent être annoncé sans délai :
Durant les horaires de service : bureau aérodrome **+41 24 425 27 24**
En dehors des horaires de service : opérations de douane **+ 41 58 480 90 32**

3 Horaires de service bureau aérodrome

En semaine :

Lundi et mardi:	08h00 – 12h00 / 14h00 – 18h00
Mercredi:	08h00 – 12h00
Jeudi:	08h00 – 12h00 / 14h00 – 18h00
Vendredi:	08h00 – 12h00

Samedi et dimanche, ainsi que jours fériés officiels du canton de Vaud
Bureau ouvert de 09h00 à 19h00 de mi-mars à mi-octobre

4 Taxes

Une taxe de CHF 20.- est perçue pour l'arrivée.

5 Infractions

Le non-respect des annonces est verbalisé par l'OFDF avec un montant de fr 300.- à charge du pilote.
Il s'agit entre autres des annonces ne respectant pas les délais, les annonces incomplètes ou incorrectes et les oublis d'annulation ou de modification.

En sus, l'Air-Club se réserve le droit de facturer les frais administratifs liés au non-respect de la procédure de douane.

6 Procédure spéciale pour planeurs et remorqueurs

L'avion destiné au remorquage des planeurs ayant dû se poser en France voisine est considéré comme libéré dès que l'annonce électronique a été effectuée. Cela signifie qu'il n'y a pas lieu de respecter le délai d'annonce d'une heure. Ces vols sont spécialement désignés en tant que tels dans le formulaire d'annonce.

Au retour, l'avion destiné au remorquage des planeurs ayant dû se poser en France voisine est considéré comme libéré dès l'atterrissage. L'annonce électronique a lieu en même temps que celle du départ. Ces vols sont spécialement désignés en tant que tels dans le formulaire d'annonce.

7 Dispositions finales

Le service de douane est une opportunité pour les pilotes. Nous comptons sur le respect des procédures établies, afin de garantir une bonne relation avec les autorités concernées et de maintenir futur indispensable à l'exploitation de notre aérodrome.

Responsables du service aérodrome et douane 2026

Annexe à la procédure de douane

Le groupe des responsables douane est dirigé par le Chef d'aérodrome, M. Sébastien Pitton. Le groupe est composé de 15 personnes assurant le Service aérodrome, en semaine pendant les heures d'ouverture du secrétariat durant toute l'année, le week-end et jours fériés sur le terrain du 28 mars au 11 octobre 2026.

Liste nominative

Nom et prénom	ligne fixe	portable	e-mail

Chef d'aérodrome et secrétaire

Pitton Sébastien	X	079 285 90 22	pittstours@yahoo.fr
Raymondaz Carole	024 425 27 24	078 604 89 92	admin@air-clud-yverdon.ch

Pilotes du Service aérodrome et douane (AD)

Acig Serhat	X	079 945 40 05	serhat.acig@hotmail.com
Chafai Karim	024 426 63 30	079 243 84 84	karim.chafai@kcswisstrade.com
Diserens Claude-Alain	X	076 339 21 76	ca.diserens@sunrise.ch
Demory Brice-Oliver	X	077 473 28 48	bodemory@ikmail.com
Giorgis Nicolas	X	079 467 39 93	ngiorgis@hotmail.com
Hautier Valentin	021 881 33 07	078 709 69 40	vhautier@bluewin.ch
Jaquiery Adrien	024 426 35 51	076 203 90 11	adrienjaquiery13@gmail.com
Kaplan Cem	X	079 904 51 56	c.kaplan08@hotmail.com
Kiener Ronny	X	076 391 77 51	ronny.kiener@bluewin.ch
Lagger Johann	024 445 58 20	076 615 17 43	jlagger@gmail.com
Marques Sara	X	078 441 49 82	scmarques99@gmail.com
Monnier Florian	X	078 905 86 56	florianmonnier.fm@gmail.com
Schmutz Michael	X	079 575 99 15	michaelschmutz20@gmail.com
Schwander Bernard	022 361 30 92	079 205 84 05	bschwander@sunrise.ch
Sommer Vincent	X	076 349 70 83	vince.sommer@gmail.com

Vol de nuit – NFVR

1. Définition

Sur l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains, l'activité de vol de nuit a lieu uniquement si les conditions météo suivantes sont établies : **Visibilité MNM 10 km et plafond MNM 600 m AGL**.

Cette activité a pour but la formation et l'entraînement des pilotes, les vols de plaisance sur les avions propriété de l'Air-Club et les avions privés, ainsi que l'accueil des avions provenant des aérodromes voisins.

Cette activité est en accord avec la législation en vigueur et le Règlement d'exploitation de l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains approuvé par l'OFAC.

2. Qualification NIT / Conditions / Entraînement

Pilotes qualifiés :
PPL(A) avec rating SEP **et** certificat médical valables
Pour l'emport de passagers avec les avions de l'Air Club, 3 décollages et 3 atterrissages en vol de nuit dans les trois derniers mois sont requis (RPN) EASA Part-FCL, FCL.060

Entraînement minimum :
Avant toute activité NIT avec les avions de l'Air Club, 3 décollages et 3 atterrissages NIT dans les trois derniers mois sont requis. Sans cela, un vol de contrôle comprenant au minimum ces 3 vols est obligatoire

Pour l'obtention de la qualification NIT :
PPL(A) avec rating SEP **et** certificat médical valables
Familiarisation sur le type d'avion utilisé effectuée
Expérience MNM 5 HR en vol de nuit, dont MNM 3 HR en **dual**
Navigation en campagne (durée min. 1 HR, comprise dans les 3 HR de dual)
MNM 5 décollages et 5 atterrissages en **solo**

3. Utilisation de l'aérodrome

Instruction :
Les vols de nuit ne sont autorisés que deux soirées par mois, non consécutives, jusqu'à 2200 LT et ceci pendant l'horaire d'hiver seulement (le premier mercredi suivant le changement d'heure)
Se référer également aux points 5 et 6 du présent document.

Vols privés ou commerciaux :
<u>Deux mouvements au maximum par avion</u> (1 décollage et 1 atterrissage)
sont autorisés quotidiennement jusqu'à 2200 LT.

L'aérodrome est PPR et l'autorisation doit être demandée au bureau de l'aérodrome (024 / 425 27 24) avant 1700 LT.
Dans tous les cas, se référer à l'AIP, AD INFO 2, chi. 4 et 10.1 (MAX 5 circuits).
Pour les avions non basés et conformément à l'annexe 1 du règlement d'exploitation, les circuits ne sont autorisés que lors des deux soirées d'instruction mensuelles.

4. Mise en service de l'éclairage de piste

Le système d'éclairage d'approche et de piste fonctionne sur commande, par pressions successives sur le bouton d'émission radio (AD, fréquence 131.130 Mhz, voir AD INFO 3 – chi 10.3) :

- 3 pressions: éclairage de piste (intensité normale) + APAPI, THR, RENL (intensité faible)
- 5 pressions: éclairage de piste (intensité normale) + APAPI, THR, RENL (intensité moyenne)

Les accès et sorties de piste A, B et C sont balisés (lampes bleues), mais la voie de roulage en dur entre les positions Alpha et Bravo ne l'est pas

5. Taxes d'atterrissage

Pour tous les vols d'instruction ou privés, un supplément par atterrissage de nuit s'ajoute à la taxe réglementaire diurne (sauf pour détenteurs du forfait GOLD)
Une approche avec remise de gaz (go-around) est considérée comme un atterrissage.

6. Service de vol lors des soirées d'instruction (pour les avions basés)

Le service de vol est dirigé par le chef d'aérodrome, un instructeur de vol à moteur ou un responsable désigné
Les soirées d'instruction ont lieu généralement le mercredi. La décision est prise au bureau de l'aérodrome à 1600 LT (en fonction des conditions météo).
La réservation des avions se fait sur le site, comme habituellement.
Les pilotes s'assurent eux-mêmes des services d'un instructeur, si nécessaire.
Trois avions au maximum peuvent effectuer des circuits d'aérodrome simultanément.
Un aérodrome de dégagement doit être accessible avant fermeture et en conditions météorologiques de vol de nuit.
Dans la mesure du possible, une permanence radio sera assurée entre 1800 et 2200 LT

7. Recommandations

Les pilotes seront attentifs à leur réserve de carburant (durée de vol avec dégagement + 45 min. de réserve).
Ils emporteront toujours une lampe de poche à bord par membre d'équipage. Le port des casques radio est obligatoire en instruction.
Ils auront également à bord les documents nécessaires et réglementaires à un éventuel atterrissage sur l'aérodrome de dégagement.
Le port du gilet de sécurité à haute visibilité norme EN 471 est vivement recommandé.

8. Remarques

L'Air-Club d'Yverdon-les-Bains décline toute responsabilité en cas de dysfonctionnement ou de problèmes d'alimentation de l'installation électrique.
Pour le cas échéant, il recommande encore aux pilotes de toujours s'organiser et de prévoir un atterrissage sur un aérodrome de dégagement.

Directives pour les soirées d’entrainement et vol de nuit

Secrétariat :

Prendre note des demandes avec les détails nécessaires (selon formulaire).

Informer le pilote visiteur que :

a) pour l'entraînement en tours de piste, les avions basés sont prioritaires. La capacité du circuit est de maximum 3 avions en même temps.

b) un seul avion visiteur est accepté à la fois en entraînement de tours de piste. Ainsi, si plusieurs visiteurs se présentent pour des tours de piste, une attente au sol est à envisager.

c) après le premier atterrissage et avant de faire des tours de piste, le pilote visiteur passera au bureau C afin de recevoir les directives du responsable de la soirée.

d) un vol visiteur sans tour de piste n'a pas de restriction particulière, si ce n'est éventuellement la durée du stationnement.

En l'absence d'un responsable de la soirée annoncé (sur place ou par tél) en fin d'après-midi, la soirée ne pourra pas être déclarée "soirée d'entraînement/d'écolage" tant pour les visiteurs que pour les basés.

Responsable(s) de la soirée :

1/ Le PPR sera strictement appliqué. Le visiteur non annoncé ne pourra pas faire de tours de piste, ou alors passera en dernier selon les possibilités du moment. Selon la situation, l'atterrissage pourra lui être refusé ou un délai d'attente imposé. La situation météorologique prime sur ce point, la sécurité du vol restant le point prioritaire unique.

2/ Un seul avion visiteur sera accepté à la fois en entraînement de tours de piste. La capacité du circuit étant limitée à 3 avions, nous gardons 2 positions pour les avions basés. Lorsque l'avion visiteur a terminé, le visiteur suivant peut être accepté. Les positions "avions basés" actuellement non utilisées sont disponibles pour les visiteurs.

3/ Le pilote visiteur, après le premier atterrissage, passera obligatoirement au bureau C afin de recevoir les instructions du responsable de la soirée, telles que avions en entraînement dans le circuit, montée initiale en piste 05, etc., Selon la situation du moment, ces instructions pourront être données par radio, ceci dans le but de réduire les mouvements au sol.

NVFR sans plan de vol (FPL)

Selon SERA.4001 Dépôt de plan de vol → b) Un plan de vol est déposé avant :
1) tout vol, ou partie d'un vol, appelé à bénéficier du contrôle de la circulation aérienne
6) tout vol de nuit, si l'aéronef quitte les abords d'un aérodrome

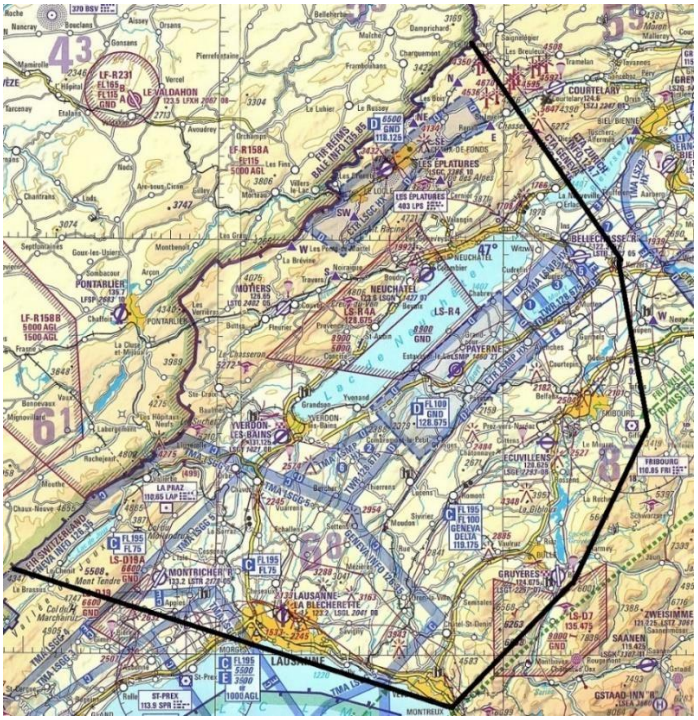
Vu qu'il n'existe aucune définition légale des abords d'un aérodrome, les vols sans FPL des avions de l'Air Club Yverdon sont autorisés si limités à la zone ci-dessous, uniquement sur territoire suisse et au nord de la limite Plateau / Alpes fixée sur la carte OACI 1:500'000 (traitillé vert)

IMPORTANT : Les règles relatives aux différentes classes d'espace englobés dans cette zone sont à respecter impérativement (TMA's Genève, Payerne et CTR's Payerne, Les Eplatures et les zones LS-R ou LS-D).

A rappeler aussi qu'un FPL doit être déposé pour tout atterrissage à l'extérieur (Ecuvillens ou autres)

Le service SAR ne sera assuré par nos soins que s'il y a une permanence d'un responsable pendant les soirées officielles de l'ACY. Pour tous vols NIT en dehors de ces périodes, il incombe au pilote d'organiser la surveillance de son activité, soit par FPL ou par d'autres moyens.

Limites de la zone :
Frontière Suisse / France - Le Brassus - Montreux - Gruyères - FRI - Bellechasse - Le Noirmont



A rappeler aussi qu'un ATC FPL doit être déposé pour tout atterrissage à l'extérieur (Ecuvillens ou autres)

Yverdon-les Bains,
FEB 2018

Règlement du Groupe de vol à voile

1. Base

Il est créé, au sein de l'Air-Club Yverdon-les-Bains un groupe de vol à voile, régi par les statuts, le règlement interne d'exploitation et les règles propres à l'activité de vol à voile qui suivent.

2. But du groupe

Le seul but délégué par l'Air-Club est l'organisation et la conduite de l'activité vélivole, incluant l'exploitation d'une école, avec l'enseignement des connaissances théoriques et pratiques se rapportant au vol à voile, à la réparation et à l'entretien des planeurs.

Le service de vol propre au groupe est réservé exclusivement aux membres actifs de l'Air-Club qui adhèrent au groupe de vol à voile. Cela n'exclut pas la collaboration avec d'autres clubs pour l'organisation de stages, par exemple.

3. Organisation du groupe

3.1 Comité du groupe

Le Comité est élu pour une durée de deux ans par l'assemblée annuelle des adhérents au groupe de vol à voile et ses membres sont rééligibles.

Il est composé :
- du chef de groupe
- du responsable du matériel
- du chef d'école et/ou du chef instructeur (en principe double fonction)
- d'un secrétaire
- d'un pilote licencié actif et caissier interne

3.2 Attribution des fonctions et responsabilités

3.2.1 Chef du groupe

Il est responsable de l'organisation de l'activité vélivole et de l'ensemble des activités du groupe, veillant au respect des prescriptions légales en vigueur. Il propose au comité, qui décide, l'admission de nouveaux membres comme leur exclusion éventuelle (pour justes motifs).

Il peut s'entourer de collaborateurs personnels, le comité étant informé. Enfin, il représente le groupe envers l'Aéro-Club de Suisse ainsi qu'au sein du Comité de l'Air-Club.

3.2.2 Responsable du matériel

Il est responsable de tous les travaux exécutés aux planeurs et au matériel auxiliaire. A l'atelier, il dirige le travail, exécute les réparations et modifications non compliquées. Les travaux les plus importants doivent être suivis et approuvés par des personnes disposant des connaissances et licences requises.

3.2.3 Chef d'école et/ou chef instructeur

Il dirige l'école de vol à voile et coordonne l'activité des instructeurs. Il assure une coordination permanente avec le chef d'école de vol à moteur. D'entente avec le chef de groupe, il organise l'activité d'instruction pratique et théorique. Il gère les demandes de vols de passagers ou d'initiations et en coordonne l'exécution.

Si la double fonction ne peut être exercée, celle du chef de l'école l'emporte au sein du comité sur celle du chef instructeur, ce dernier pouvant alors être désigné parmi les instructeurs remplissant les conditions pour la fonction.

3.2.4 Instructeur de vol

Il est responsable du service de vol. Il enseigne selon les prescriptions de l'OFAC, fait un contrôle général de l'état des planeurs et du matériel auxiliaire avant de commencer le service de vol. Il exécute les vols d'essai s'il y a lieu. Il contrôle et signe les feuilles de start. Durant les journées, il signe et tient à jour les carnets de vol ainsi que les fiches de progression. Il informe (par le site internet) le chef d'école et les autres instructeurs de la progression de chaque élève.

Pour favoriser la formation de nouveaux instructeurs, l'Air-Club subventionne, par une contribution unique, les frais de formation au cours d'instructeur. En échange, le nouvel instructeur s'engage à enseigner durant au moins cinq ans au sein de l'école.

3.2.5 Secrétaire

Le secrétaire tient à jour la liste des membres. Il la coordonne avec le secrétariat de l'Air-Club, l'AéCS et la Fédération de vol à voile. Il coordonne la mise à jour du site internet.

3.2.6 Caissier

Le caissier tient à jour la caisse interne en étroite collaboration avec le caissier de l'Air-Club à qui il fournit les comptes pour révision.

4. Membres du groupe

Pour adhérer au groupe de vol à voile et participer au service de vol, il faut être membre actif de l'Air-Club. La demande d'admission, conforme aux statuts, doit être adressée à son Comité.

5. Réglementation en vigueur

Elle est contenue dans le Règlement Interne d'Exploitation (RIE) de l'Air-Club. Toutes les règles contenues dans ce document s'appliquent par analogie au groupe de vol à voile. Le présent règlement en fait partie intégrante, étant complémentaire pour la pratique de vol à voile et son instruction.

6. Finances

Les planeurs sont la propriété de l'Air-Club, qui assure leur gestion financière (acquisition, exploitation, vente). Le secrétariat de l'Air-Club en assure la facturation.

Le groupe de vol à voile dispose d'une caisse autonome alimentée par :

- des cotisations internes dont le montant est de la compétence de l'assemblée générale annuelle du groupe
- des subsides de fonctionnement de la Fédération suisse de vol à voile
- de fonds du Sport Toto liés au fonctionnement du groupe

Les dispositions financières propres au Groupe de Vol à Voile font l'objet de l'annexe 1 au présent règlement.

Le caissier de l'Air-Club a droit de regard en tout temps et assure la révision annuelle de cette caisse interne.

7. Organisation du service de vol

7.1 Activités du groupement

Le comité décide à quels moments et à quels endroits auront lieu les diverses activités du groupe. Les membres du groupe sont astreints sans exception à participer à l'activité de vol et à l'entretien du matériel.

7.2 Réparations et entretien des planeurs

Ces activités sont dirigées et coordonnées par le responsable du matériel d'entente avec le chef de groupe.

8. Service de vol

8.1 Règles générales

8.1.1 Chaque instructeur, pilote ou élève-pilote est tenu de se conformer strictement aux lois, règlements, ordonnances et prescriptions en vigueur, ainsi qu'aux règlements et directives internes à l'Air-Club (RIE B 1.0 chi 1.2) ainsi qu'au présent règlement.

8.1.2 L'instructeur de vol désigné ou le responsable du jour (pour les journées sans écolage) organise le service de vol d'entente avec le chef du groupe et le chef d'aérodrome (en personne ou p.ex. avec le responsable du service AD du jour).
Les membres s'engagent à prendre une part active au service de vol.

La présence au briefing matinal de tous les participants est obligatoire.

8.1.3 En début de saison, un vol de contrôle est exigé. Celui-ci n'est pas nécessaire si le pilote a effectué au moins 3 départs et 3 atterrissages sur planeur dans les trois derniers mois.

8.1.4 Vols sur planeurs ou motoplaneurs (non TMG) privés

Les vols avec des planeurs ou planeurs à dispositif d'envol autonome sont intégrés dans l'activité du groupe de vol à voile. Les membres utilisant leur propre matériel sont tenus au vol de contrôle annuel en début d'activité. Ils participent de manière équitable aux tâches communes. Ces membres paient au minimum le forfait annuel biplace.

8.1.5 Journée d'activité vélivole

Un responsable est désigné parmi les pilotes présents. Il coordonne le début d'activité avec le responsable AD et les autres responsables des activités du jour sur l'aérodrome.
Il assure la bonne tenue des documents administratifs et contrôle en fin de journée que chaque planeur est rentré ou est identifié posé à l'extérieur. En cas de non-retour, il avisera le chef de groupe et le chef d'aérodrome.

Pour les journées d'écolage, la tâche de responsable est en général confiée à l'instructeur en service.

8.2 Ecolage

Cette période dure jusqu'à l'obtention, par l'élève, de la licence de pilote de planeurs. Durant cette phase, l'élève doit se conformer scrupuleusement aux instructions et ordres des instructeurs et prendre part de façon régulière et assidue au service de vol.

L'élève devra être sur le champ d'aviation à l'heure indiquée par les instructeurs et ne pas quitter celui-ci avant que le service de vol ne soit terminé. Le service de vol est réputé terminé lorsque le matériel est rentré dans les hangars, nettoyé et que toutes les formalités administratives sont réglées.

En cas d'empêchement, l'élève doit aviser son instructeur. D'autre part, au cas où il ne se sentirait pas dans toute la possession de ses moyens, l'élève a l'obligation de l'annoncer à son instructeur.

L'élève ne peut pratiquer son activité de vol que sous contrôle direct et permanent d'un instructeur. Lors de tous les vols en double commande, les instructeurs agissent sur mandat de l'école.

8.3 Entraînement et vols de loisirs

8.3.1 Pour ces vols, les pilotes titulaires de la licence de vol à voile utilisent les planeurs en accord avec le responsable du service de vol.

En dehors de l'écolage, les frais de transport du matériel sont à la charge des pilotes, sous réserves d'arrangements spéciaux.

8.3.2 Lorsqu'un pilote désire effectuer une familiarisation, il s'annonce à l'instructeur de service. Celui-ci vérifie le degré d'entraînement du pilote et l'instruit conformément aux prescriptions en vigueur. Avant tout vol local, le pilote doit avoir reçu l'instruction aux atterrissages extérieurs effectués sur motoplaneur.

8.4 Vol de distance

Pour ces vols, les pilotes doivent recevoir préalablement l'autorisation du chef d'école. Pour être à même d'entreprendre ceux-ci, les pilotes doivent avoir accompli les performances suivantes :

- un vol d'une durée minimale de 5 heures
- justifier un entraînement minimum de 30 heures de vol, seul à bord, après l'obtention de la licence ou être au bénéfice d'un entraînement spécifique et suffisant reconnu par le chef instructeur
- avoir reçu l'instruction aux atterrissages en campagne
- réussi un atterrissage en campagne ou sur un aérodrome extérieur selon directives et surveillance d'un instructeur

En cas d'atterrissage extérieur à l'aérodrome de départ, le pilote à l'obligation de prendre toutes les mesures afin d'assurer le retour du planeur à sa base dans les meilleures conditions.

Les vols de distance entrepris avec un planeur privé doivent être annoncés au responsable du service de vol de l'aérodrome de départ.

8.5 Transition « pilotage depuis la place arrière »

Les critères exigés pour prétendre à la transition « pilotage depuis la place arrière » sont les suivants :

- être titulaire de l'extension pour vol avec passager
- un minimum de 200 heures de vol comme commandant de bord depuis la licence de pilote de planeur
- le baromètre d'entraînement doit être dans le vert
- démontrer lors d'un ou plusieurs avec instructeur être en mesure d'effectuer avec succès et depuis la place arrière les épreuves exigées pour l'obtention de la licence de planeur
- effectuer les vols de contrôle de début de saison depuis la place arrière

8.6 Contrôle des vols

Le contrôle des vols est sous la responsabilité du chef de groupe. Les contrôles suivants doivent être exécutés :

- un contrôle général des vols (feuilles de start et avis de vol)
- un contrôle des planeurs (documents des planeurs)
- un contrôle des pilotes (licences et carnets de vol)

9. Ratification et révisions

Le présent règlement annule et remplace toutes les éditions précédentes (1961 à 2010). Il a été adopté conjointement par le comité du groupe et le Comité de l'Air-Club le 7 mars 2011 et révisé en séance de comité du 01.01.2015

Résumé pour les pilotes de vol à voile

Annexe 1 au règlement du Groupe de vol à voile de l'Air-Club Yverdon-les-Bains

- **Taxe unique d'inscription à l'Air-Club** CHF **500.-**
  Se paie une seule fois lors de la demande d'admission au Club

- **Cotisation annuelle Air-Club** CHF **120.-**
  Se facture 1 fois par année et ceci pour tous les membres du Club

- **Location annuelle place de parc remorque privée** CHF **300.-**
  Le loyer pour l'entreposage d'une remorque est à payer par les pilotes ayant leur propre planeur moyennant acceptation de la remorque par le Comité

- **Participation annuelle aux frais fixes**

  - Pilotes vol à voile élèves CHF **400.-**
  - Pilotes vol à voile Club CHF **600.-**
  - Pilotes vol à voile planeur privé CHF **400.-**

- **Cotisation annuelle groupe de vol à voile** CHF **150.-**
  Celle-ci est utilisée pour le défraiement des instructeurs du Vol à Voile

Règlement de fauchage de la piste et autres surfaces en herbe

1. Le fauchage de la piste et de ses abords est de la responsabilité de l'exploitant soit l'Air-Club. Cette surveillance incombe au chef d'aérodrome dans le cadre de son cahier des charges.

2. Celui-ci ordonne le fauchage au responsable des infrastructures, qui diligente le travail. C'est ce dernier uniquement qui donne les ordres au personnel d'entretien. En son absence, le chef d'aérodrome se charge de donner l'ordre de fauchage.

3. La surface au SUD de la piste en dur est à faucher dans son entier. Les abords de la piste en dur le sont de manière à dégager l'éclairage de la piste ainsi que la zone des APAPI afin que les aéronefs en approche puissent bien voir leurs indications, surtout si ceux-ci se trouvent sous la pente idéale d'approche.

4. En principe, la surface au SUD de la piste en dur est fauchée (selon point 3) une fois toutes les deux semaines d'avril à août, le reste de l'année selon les besoins.

5. Le parking en herbe, la place d'atterrissage pour les paras de même que les voies d'accès aux hangars sont entretenus selon les besoins.

6. En ce qui concerne les activités de vol à voile, la situation est à analyser chaque dimanche en fin de journée par le « responsable du jour ». Celui-ci transmet son observation avec une demande éventuelle pour un fauchage anticipé au chef d'aérodrome, soit directement, soit par l'intermédiaire du secrétariat au plus tard le lendemain.

7. En ce qui concerne les autres activités de vol à moteur sur piste en herbe et de parachutisme, le chef d'école ainsi que le responsable des parachutistes font leur demande, en cas de nécessité, au chef d'aérodrome ou via le secrétariat pour transmission.

8. La hauteur de l'herbe est maintenue appropriée sur la piste, les zones de dégagement et de parking. L'intervalle de temps entre les fauchages est adapté aux besoins.

9. La sécurité de l'activité aéronautique est toujours prioritaire sur toutes les autres considérations.

Utilisation du treuil sur l'aérodrome d'Yverdon-les-Bains Conditions-cadres

1. Généralités

L'activité treuil ne peut avoir lieu que si un « chef de jour » (pilote breveté) est présent sur le terrain.

L'activité treuil sera coordonnée avec le responsable AD de service **avant** le démarrage des treuillages.

Le treuillage ne se fait **pas** avec du vent arrière !

Aucune activité treuil n'est autorisée si plusieurs avions à moteur font de l'entraînement en tours de piste.

Performance : selon le poids du planeur, la technique du pilote et du treuilliste, le planeur peut atteindre une altitude entre 2100 et 2600 pieds QNH. Une coordination soignée est donc absolument nécessaire avec des avions procédant par une verticale terrain.

2. Opérations

2.1 Communications

2.1.1 Avant chaque treuillage, le treuilliste annonce sur la fréquence aérodrome :
« Attention ! Yverdon treuillage immédiat » (« Immediate Winch Lauch Yverdon »)
Ensuite les feux jaunes tournants sont enclenchés.
Il est souhaitable que le silence radio soit ensuite maintenu jusqu'à la quittance :
« Yverdon treuillée terminée » (« Winch Lauch completed »)

2.1.2 Procédure radio standard au vol à voile

Deux minutes avant le départ, lorsque les pilotes sont prêts, le bout de piste informe le treuilliste de l'imminence du départ par l'appel standard :
« Treuil de Piste »
Le treuilliste répond alors :
« Piste, de Treuil, j'écoute », puis le bout de piste énonce :
« Treuil de Piste, départ dans 2 minutes avec le (type de planeur et nombre d'occupants), câble côté Jura / Plateau ».

Lorsque les pilotes du planeur ont terminé leur check-list et que l'aile du planeur est horizontale,
« Treuil de piste, DG500, double, câble côté Jura, tu peux tendre le câble »
« OK, je tends le câble ! »
Une fois le câble tendu, le bout de piste annonce :
« Câble tendu, départ, départ, départ ».
Pendant la montée, les échanges radios se limitent à des corrections d'axe ou de vitesse.
Une fois la treuillée terminée et le câble rembobiné, le treuilliste annonce : *« Yverdon treuillée terminée »*, ce qui clôt la procédure.

3 Restrictions

3.1 Globales

L'activité treuil n'est pas autorisée **non plus** lorsque :

- Un avion de voltige s'entraîne sur la piste
- Un avion de voltige s'entraîne dans le box
- Un hélicoptère, situé sur la zone hélicoptère, a le rotor qui tourne, en cas d'activité en piste 04
- La procédure de treuillage doit être terminée lors du largage des parachutistes.

Une attention toute particulière doit être portée aux avions procédant par le secteur S ou N puis par la verticale terrain.

3.2 Piste 22

Arrivée sud : aucun départ n'est autorisé jusqu'à ce que l'avion soit visualisé et ait intégré le vent arrière 22.
Arrivée nord : aucun départ n'est autorisé jusqu'à ce que l'avion soit visualisé et ait dépassé la verticale pour s'intégrer en vent arrière 22.

3.3 Piste 04

Arrivée sud : aucun départ n'est autorisé jusqu'à ce que l'avion soit visualisé et ait dépassé la verticale pour s'intégrer en vent arrière 04.
Arrivée nord : aucun départ n'est autorisé jusqu'à ce que l'avion soit visualisé et ait intégré le vent arrière 04.

3.4 Finale (22/04)

Aucun départ au treuil n'est autorisé si un aéronef est en finale.

Règlement d'exploitation de l'avion de voltige « EXTRA 200 » HB MTD

1. Introduction

Reconnaissant la particularité de l'exploitation d'un avion de voltige moderne au sein d'un club, le comité de l'Air-Club d'Yverdon-les-Bains, ci-après ACY, a demandé à l'école de vol à moteur de l'ACY en collaboration avec le groupe de voltige de l'ACY d'éditer le présent document.

Celui-ci a pour but de fixer les règles d'exploitation de l'avion de voltige EXTRA 200 - HB-MTD. Ceci sur les plans aéronautique, administratif et financier. Il constitue un complément au règlement d'exploitation de l'ACY.

Les pilotes qui désirent voler avec le HB-MTD sont tenus de respecter les directives du présent document. Ils s'y engagent par signature à la réception de celui-ci.

1.1 Responsabilités

Exploitant : Air-Club d'Yverdon-les-Bains

Formation : Ecole de vol à moteur ACY - Instructeurs qualifiés HB-MTD

Technique : Responsable technique ACY, en collaboration avec le responsable avion HB-MTD du groupe de voltige et l'atelier de maintenance

Administrative : Secrétariat avec le responsable du groupe de voltige au comité de l'ACY

Financière : Comité de l'ACY en collaboration avec le groupe de voltige de l'ACY

1.2 Confirmation de réception / acceptation des directives de l'Air-Club d'Yverdon-les-Bains concernant l'exploitation de l'avion de voltige Extra 200 HB-MTD

Je soussigné(e),

Nom : ……. Prénom : …….....

Adresse : …….....…….

Licence de pilote : …….……... Numéro : ……...

déclare avoir reçu les directives d'exploitation de l'avion EXTRA 200 HB-MTD et m'engage à les appliquer.

Lieu et date : ……..….

Signature :

A retourner au secrétariat de l'Air-Club :

Air-Club Yverdon-les-Bains, Chemin de l'aérodrome 2, 1400 Yverdon-les-Bains

2. Règlement de remboursement des parts de l'Extra 200 HB-MTD

2.1 Achat d'un nouvel avion de voltige

L'Air-Club en son assemblée générale extraordinaire du 27 novembre 2007 a décidé d'acheter un avion Extra 200 qui restera sa propriété. Le financement a été réalisé par un apport en liquide de CHF 110'000.- de l'Air-Club et le reste sous forme de parts. Le règlement ci-après définit les conditions de remboursement des parts.

2.2 Emission des parts

L'Air-Club émet des parts remboursables « Parts Extra 200 ». Il existe deux types de part :

- les parts « Finance d'entrée pilote » d'une valeur de CHF 2'500.- sans intérêt et
- les parts de « Soutien » d'une valeur de CHF 500.- portant un intérêt annuel de 3 %.

2.3 Finance d'entrée « Pilote »

Pour pouvoir piloter la machine en tant que pilote commandant de bord, il est nécessaire d'avoir versé CHF 2'500.- de finance d'entrée. Ce montant pourra être remboursé partiellement en fonction du nombre de nouveaux pilotes et également en fonction des résultats opérationnels de la machine.

2.4 Remboursement des parts de « Soutien »

Les parts de soutien majorées de l'intérêt seront remboursées prioritairement par tirage au sort lors de l'assemblée générale annuelle de l'Air-Club.

2.5 Remboursement ordinaire

Un compte des frais spécifiques à l'avion sera établi par l'Air-Club à la fin de chaque année calendaire. Ce compte comprendra la somme de toutes les dépenses hors amortissement (entretien, hangar, essence, huile et assurances).

La différence entre les recettes totales de l'avion et les dépenses sera attribuée à l'amortissement de l'avion. Soixante pourcent (60%) de ce montant sera affecté au remboursement des parts de « Soutien ». Les quarante pour cent (40%) restants seront affectés à l'Air-Club.

2.6 Arrêt de l'utilisation du HB-MTD

Un pilote ayant versé sa « Finance d'entrée pilote » de CHF 2'500.- qui souhaite cesser de voler l'Extra 200 verra sa part convertie en parts de « Soutien ».

2.7 Vente de l'avion HB-MTD par l'Air-Club

En cas de vente de l'avion, les finances d'entrée pilote et les parts de soutien seront remboursées intégralement.

Approuvé par le comité de l'Air-Club le 1er décembre 2008

3. Règles d'utilisation fixées par l'Air-Club d'Yverdon-les-Bains

3.1. Toutes les limitations et consignes du manuel de vol AFM (une version en ligne est disponible sur le site de l'Air-Club) sont à respecter en tout temps.

3.2 L'Air-Club impose en outre les restrictions complémentaires suivantes :

- Chaque pilote devra avoir accompli la formation aux différences « pas variable » VP, attestée par un instructeur dans son carnet de vol, avant son premier vol en place arrière.

- Si le pilote ne possède pas la variante roue de queue (tail wheel TW) et qu'il n'a pas d'expérience sur avion à roulette de queue, une pré-initiation, même partielle, avec le Piper PA-18 est vivement recommandée, mais non obligatoire.

- Pour ménager la machine, les accélérations ne doivent pas dépasser :
  - Vol solo +/- 9 G, vol à deux +/- 7 G, valeurs lues sur l'accéléromètre plombé.
  - Si ces limites étaient malheureusement dépassées, il est impératif d'avertir le responsable de l'avion. Ce dernier s'informera sur les conditions dans lesquelles ce dépassement a eu lieu (nombre d'occupants, genre de figure, etc.).
  - Si les limites du constructeur sont dépassées, à savoir +/- 10 G en vol solo et +/- 8 G en vol à deux, l'avion doit être immédiatement mis hors service et le responsable informé.

- Comme sur les autres machines du Club, le pilote pourra se voir réclamer une participation aux frais de remise en état de vol.

3.3 Conformément à l'AFM l'avion sera utilisé avec casque(s) et parachute(s).

3.4 Les pilotes qui n'ont pas volé l'Extra 200 ou un avion similaire, en voltige, (Extra 300, CAP 231, etc.) dans les dix dernières semaines doivent obligatoirement faire un vol de contrôle avec instructeur voltige avant de pouvoir revoler seul.

3.5 Pour mémoire la directive OFAC 318.14.151.F du 01.04.07 impose entre autres, pour la voltige avec passager, que le pilote ait effectué au moins un programme dans les trente derniers jours.

3.6 La loi prévoit également que pour emporter un passager avec un avion de la classe SEP, il faut avoir effectué au moins 3 décollages et 3 atterrissages avec un avion de cette catégorie dans les trois derniers mois. Les trois conditions du point 4 sont cumulatives.

3.7 En raison des nuisances sonores et pour ménager moteur et hélice, les tours de piste seront effectués avec les réglages moteur suivants : MP 24 et RPM 2400 en montée et RPM 2300 en vent arrière. On veillera à ne pas mettre en plein petit-pas avant l'étape finale de l'approche. Pour la voltige, on affichera au maximum MP 25/RPM 2500 comme le prévoit l'exploitation normale de l'avion.

3.8. La prise en main se terminera par une transition technique sous forme de questionnaire.

3.9 Le pilote inscrira les accélérations maximales subies pendant le vol dans le carnet de route de l'avion.

4. Types de vols et tarification

4.1 Type de vols et tarification à titre privé

L'Air-Club reconnaît **deux types de vols** avec la machine HB-MTD et leur tarification respective, soit:

- Voltige aérienne
- Survol/convoyage

4.1.2 Voltige aérienne

La voltige aérienne est entendue comme un vol d'entraînement ou de compétition, le décollage et l'atterrissage s'effectuant sur le même aérodrome, pendant lequel, la machine est utilisée en configuration voltige. Le réservoir "Acro & Center tank" étant d'ailleurs seul utilisé.
Un entraînement aux atterrissages avant ou après un entraînement en voltige est considéré comme faisant partie de cette rubrique.
Ce type de vol est facturé sous la mention *"avec activité spécifique".*

4.1.3 Survol/convoyage

Le survol ou convoyage est entendu comme un vol au départ de LSGY à destination d'un autre aérodrome avec comme but la participation à un entraînement ou à une compétition (locale, nationale ou internationale), ainsi que le vol retour.
Ce type de vol est facturé sous la mention *"sans activité spécifique"*.

Vols de plaisance

L'Air-Club ne reconnaît pas, à ce jour, les vols de plaisance à bord de HB-MTD, ceci pour les raisons suivantes :

- Disponibilité élevée de la machine pour les entraînements voltige
- Problématique de la vidange du carburant emporté dans les ailes (réservoirs vides pour la voltige).

Le comité YAT prend position sur les éventuelles exceptions.

4.2 Réservations

Afin de garantir la meilleure disponibilité de HB-MTD, l'Air-Club recommande de réserver la machine selon les périodes mentionnées ci-après.

De manière générale, une coordination et un dialogue entre pilote sont à privilégier pour garantir la meilleure utilisation

Rappel des principes de base du RIE 4.2.3.7:

Afin d'améliorer la disponibilité de l'avion, les réservations courantes par les instructeurs et les membres sont autorisées selon le système suivant :

- Réservation d'une période permettant **1 vol** (**1h solo** ou max 1h30 biplace)
- Libération d'une période intercalaire (**1h**) ouverte à un autre utilisateur
- Réservation d'une nouvelle période permettant **1 vol** (**1h solo** ou max 1h30 biplace)
- Libération d'une période intercalaire (**1h**) etc.

Les instructeurs, après annonce au Comité YAT pourront utiliser l'avion pour des cours intensifs par journée ou demi-journée entières (sans périodes intercalaires) en semaine (lundi à vendredi) ; en week-end (samedi et dimanche) ils devront se conformer au règlement ci- dessus.

La réservation de l'avion pour des camps, stages à l'étranger, championnats, etc. est possible sous réserve d'approbation par le Comité YAT.

4.2.1 Préparation de l'avion

Le **temps de préparation de l'avion** n'est **pas** à prendre en compte lors de la réservation dans le système.

Dans le cas où la machine est déjà en dehors du hangar et à la station d'essence, la préparation est facilitée et le temps nécessaire à la préparation de l'avion est réduit à l'avitaillement et aux contrôles prévol.

S'il n'y a pas de réservation précédente ou en début de journée, le pilote veillera à venir préparer l'avion **avant sa réservation** afin de pouvoir utiliser comme prévu le slot de réservation.

Le respect rigoureux de ces principes garantit la meilleure disponibilité de l'avion et facilite aussi l'accès aux boxes dans les horaires prescrits.

4.2.2 Vol avec un passager

Afin d'informer et préparer son passage, le pilote prévoira suffisamment de temps de préparation. La réservation peut être étendue à 1h30 pour 1 vol, afin d'assurer l'installation adéquate du passager.

L'intervalle laissé libre entre deux vols passagers (repos du pilote, débriefing, préparation) doit permettre à un autre pilote d'effectuer son vol. Dans ce cas également une réservation libre de 1h00 est à prévoir pour un autre pilote.

5. Gestion de l'essence (Fuel policy)

5.1 Rappel

Concernant les vols VFR de jour avec décollage et atterrissage sur le même aérodrome, celui-ci restant toujours en vue, l'EASA réglemente l'emport de carburant comme suit dans le NCO.OP.125 article 1 (i) :

Le pilote commandant de bord commence uniquement un vol si l'avion contient suffisamment de carburant pour le décollage, la route prévue, l'atterrissage et 10 min de vol à l'altitude croisière normale.

Toutefois, l'article NCO.SPEC.135 mentionne que cette manière de calculer ne s'applique pas en voltige.

5.2 Procédure

L'Air-Club d'Yverdon-les-Bains, propriétaire et exploitant du HB-MTD, impose la procédure décrite ci-dessous pour l'emport de carburant en utilisation voltige.

Procédure carburant

a) Avant le vol, le pilote doit refaire le plein du réservoir avant (*Acro&Center tank*)
b) Le pilote doit planifier son vol de façon à ne pas dépasser 30 minutes de vol
c) Si le pilote doit effectuer une remise de gaz après 30 minutes de vol, il demandera la priorité pour l'atterrissage

A titre indicatif, les aérodromes de Lausanne (LSGL), Neuchâtel (LSGN) et Payerne (LSMP) sont à 9 minutes de vol point à point.

5.3 Extrait AFM

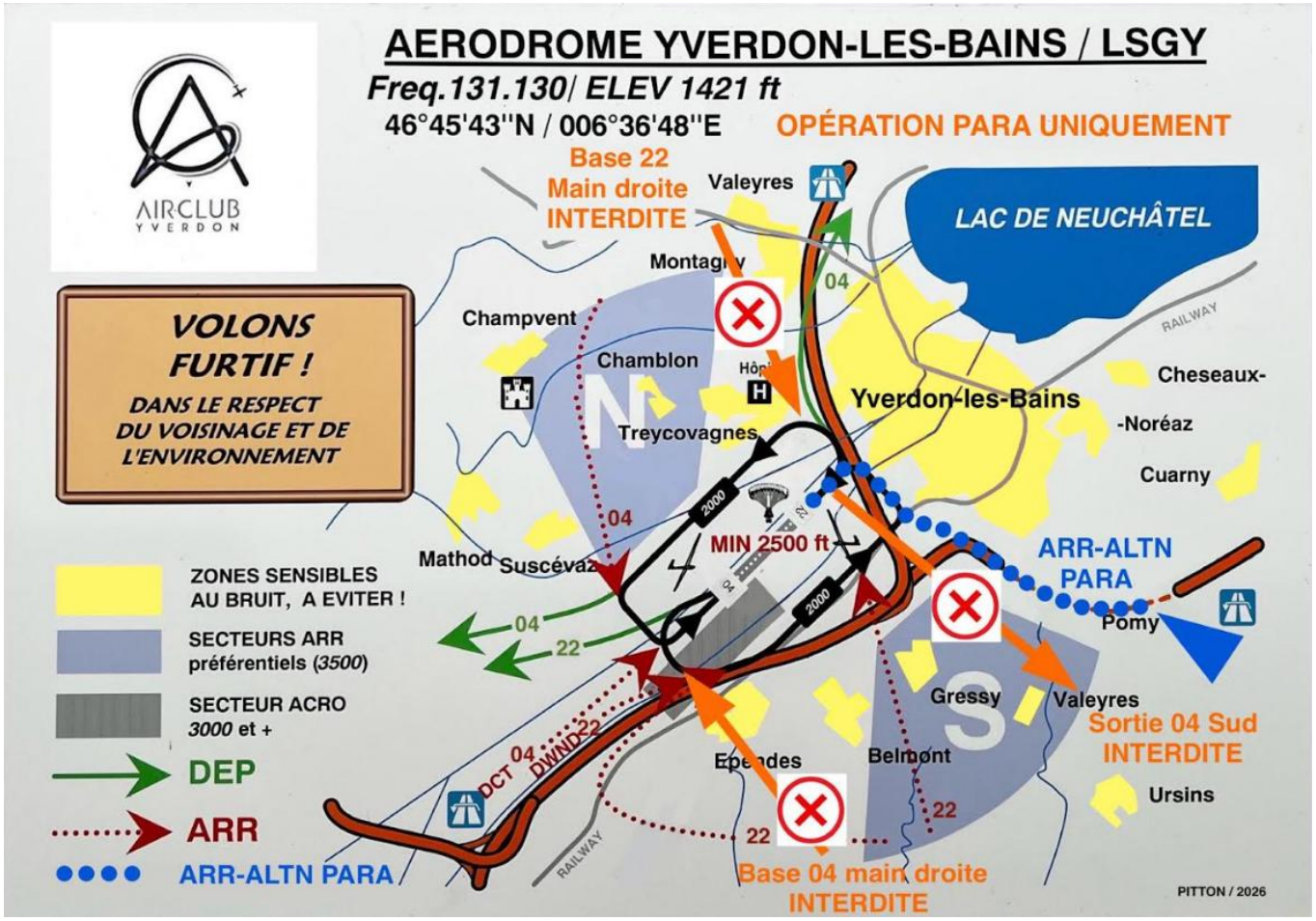
Le décollage et l'atterrissage se font uniquement sur le réservoir avant qui contient 36 l dont 32 l utilisables. Lorsque la jauge indique 0 / vide, il reste encore 9 l dans le réservoir, soit approximativement 15 minutes de vol à régime économique et sans voltige.

Routes de l'avion largueur

Afin d'éviter les nuisances dues au bruit répétitif, le pilote de l'avion largeur privilégiera les routes décrites ci-dessous. Dans tous les cas, les zones sensibles ne doivent pas être survolées.

Les sorties passent par les trajectoires indiquées DEP, les arrivées via ARR et ARR-ALTN PARA.

En cas de différence, les cartes VAC publiées dans l'AIP font foi.



Horaires du service de vol pour les largages parachutistes :

Semaine et samedi :
09h00 – 12h00 LT (dernier décollage avant 12h00) / 13h30 – 19h00 LT (dernier décollage).

Dimanche et autres jours fériés :
09h00 – 12h00 LT (dernier décollage avant 12h00) / 13h30 – 18h30 LT (dernier décollage).

Le chef d'aérodrome peut accorder des exceptions.