



Dossier d'inscription

- Activité avion
- Activité ULM
- Modalités d'inscriptions
- Tarifs heures de vol
- Liste des médecins agréés
- Tableau comparatif licence pilote avion
- Numéros de téléphone et adresses utiles
- Acceptation des statuts et du règlement intérieur
- Autorisation parentale
- Statuts
- Règlement Intérieur
- Note concernant les incidents et les accidents
- Fiche de pré-inscription

Site internet : www.aeroclubandernos.com

COMMENT APPRENDRE A PILOTER

AVION

Le but essentiel d'un aéro-club est de former des pilotes puis, à l'issue de leur formation, de mettre à leur disposition des avions d'entraînement ou de voyage.

La démarche

L'aéroclub assure la formation pour trois types de brevets : le PPL (Private Pilot Licence), le LAPL (Light Aircraft Pilot Licence) et le BB (Brevet de Base). Pour ces trois brevets la démarche est sensiblement la même.

La démarche type se caractérise par les étapes suivantes : première visite au club avec éventuellement un vol de découverte ou un vol d'initiation, l'inscription au club, les premières leçons en vol, les cours théoriques et les examens.

Le premier pas

Le premier pas pour piloter est de passer à l'aéroclub, au cours de cette visite un membre vous présentera le déroulement de la formation. Suite à cette présentation vous pouvez prendre rendez-vous pour un vol de découverte ou même un premier vol avec un instructeur (vol d'initiation).

Maintenant il ne vous reste plus qu'à remplir les formalités administratives. Tout d'abord l'adhésion à l'aéroclub ainsi qu'à la Fédération Française Aéronautique. Ensuite il faudra acheter le carnet de vol, et s'inscrire sur internet au e-learning concernant les cours théoriques et au livret de progression électronique. Enfin il faudra prendre rendez-vous auprès d'un médecin agréé aéronautique afin de passer une visite médicale.

Les leçons en vol

Il est maintenant temps de prendre les premières leçons en vols. Les leçons débutent par un briefing ou l'instructeur explique les points qui seront abordés pendant le vol. Les premiers vols ont pour but de prendre en main l'avion, on apprend donc comment monter, descendre, tourner puis progressivement la difficulté augmente il faut apprendre à atterrir. Une fois que ces leçon sont maîtrisés vient le moment le plus marquant de la formation : le lâché. C'est un vol où l'instructeur descend de l'avion et laisse l'élève pilote réaliser seul un tour de piste (un décollage suivi d'un circuit pour se poser). Ensuite viennent les vols de navigation, puis les navigations seul à bord pour le PPL ou le LAPL. Et enfin vous êtes prêt pour passer le test final.

Les cours théoriques

La pratique c'est essentiel, mais la théorie ... aussi. Les cours théoriques sont effectués sur internet en e-learning puis quelques cours théoriques ont lieu en week-end au club, quand la météo est mauvaise par exemple. Chaque leçon aborde un thème qu'il est important de connaître. Une grosse partie de la théorie est aussi dispensée lors de briefing long, avec votre instructeur, avant ou après une leçon en vol.

Les examens

Il y a deux types d'examens : le théorique et le pratique. L'examen théorique est un QCM d'un certain nombre de questions qu'il faut passer avant l'examen pratique. Une fois le théorique en poche, il faut passer l'examen pratique en vol avec un examinateur. Il s'agit d'un vol pendant lequel vous devrez démontrer tout ce que vous savez faire en toute sécurité.

La suite...

Une fois déclaré apte, vous pourrez voler dans le cadre de la licence ou du brevet. Cela suffit à certaines personnes, d'autres veulent aller plus loin : qualifications sur d'autres machines, vol de nuit, rallye aérien, voltige, vol aux instruments...

Le BREVET DE BASE

Le Brevet de base est le premier niveau de formation du pilote, accessible aux jeunes dès 15 ans. Il vous permet de voler seul à bord de l'avion sur lequel vous avez été formé, dans un rayon de 30 km autour de l'aérodrome, sur le territoire français, hors des espaces contrôlés ou réglementés.

Des autorisations additionnelles telles que celle d'emport de passagers, d'évolution en zone contrôlée,

atterrissage sur un aérodrome extérieur peuvent être délivrées par l'instructeur lorsqu'un niveau d'expérience seul à bord est atteint.

Les conditions d'obtention sont :

- Totaliser au moins 6 heures de vol en double commande et 4 heures de vol seul à bord ainsi que 20 atterrissages seul à bord.
- Avoir 15 ans révolus le jour de l'examen en vue de l'obtention du brevet.
- Subir avec succès les examens théoriques, pratiques et radio prévus par arrêtés.
- Avoir passé la visite médicale auprès d'un médecin agréé aéronautique.

Programme de formation :

Pendant cette formation, votre instructeur sera chargé de votre progression et vous accompagnera pendant toute la durée de votre apprentissage. Les séances seront programmées en fonction de vos disponibilités, de celles de l'instructeur et de celles du matériel.

Jusqu'à l'obtention du brevet de base, l'élève paiera le tarif double-commande pour toutes les heures effectuées à l'exception des vols solo supervisés par l'instructeur pour lesquels la part double commande ne sera facturée qu'à 50%.

Vous alternerez :

- Les cours théoriques en e-learning
- Les leçons de vol en double commande.
- Le premier lâché en solo pour des tours de pistes.
- Les vols en solo et en double commande.

Le LAPL (Light Aircraft Pilot Licence)

Après votre brevet de base, à partir de 17 ans, vous pouvez obtenir LAPL qui permet de voyager et d'emporter sans rémunération des passagers sans limitation de distance dans tous les pays reconnaissant le LAPL.

Les conditions d'obtention sont :

- Totaliser au minimum 30 heures de vol, dont au moins : 15 heures de double commande, 6 heures de vol en solo supervisé avec 3 heures en navigation et un vol de plus de 80 Nm.
- Avoir 17 ans révolus le jour de l'examen en vue de l'obtention de la licence.
- Subir avec succès les examens théorique et pratique prévus par arrêtés.
- Avoir passé la visite médicale LAPL auprès d'un médecin agréé aéronautique.

Programme de formation :

Pendant cette formation, votre instructeur sera chargé de votre progression et vous accompagnera pendant toute la durée de votre apprentissage. Les séances seront programmées en fonction de vos disponibilités, de celles de l'instructeur et de celles du matériel.

Pour les vols solo nécessitant une supervision de l'instructeur, la part double commande ne sera facturée qu'à 50%.

Vous alternerez :

- Les cours théoriques en e-learning
- Les leçons de vol en double commande.
- Le premier lâché en solo pour des tours de pistes.
- Les vols de navigation en double commande.
- Les premières navigations en solo vers les terrains voisins.

La qualification est valable 2 ans, elle se renouvelle en justifiant d'un minimum d'expérience (12h dans les 24 derniers mois).

Les cours théoriques

Les cours théoriques se font en e-learning et sont également dispensés en partie lors des briefings avec l'instructeur, avant les vols, mais aussi sur demande des élèves. Le but est de préparer l'examen théorique du PPL qui est un QCM. Ce QCM est divisé en 2 épreuves qui portent sur les connaissances principales à avoir pour passer son LAPL (par exemple réglementation, mécanique du vol ...). Il faut alors convenir avec l'instructeur de dates pour voir les différents points à étudier.

Le PPL (Licence de Pilote Privé)

Après votre brevet de base, à partir de 17 ans, vous pouvez obtenir la licence de pilote privé (PPL) qui permet de voyager et d'emporter sans rémunération des passagers sans limitation de distance.

Les conditions d'obtention sont :

- Totaliser au minimum 45 heures de vol, dont au moins : 25 heures de double commande, 10 heures de vol en solo supervisé avec 5 heures en navigation et un vol de plus de 150Nm (~270 km) avec deux atterrissages sur deux aérodromes différents.
- Avoir 17 ans révolus le jour de l'examen en vue de l'obtention de la licence.
- Subir avec succès les examens théorique et pratique prévus par arrêtés.
- Avoir passé la visite médicale auprès d'un médecin agréé aéronautique.

Programme de formation :

Pendant cette formation, votre instructeur sera chargé de votre progression et vous accompagnera pendant toute la durée de votre apprentissage. Les séances seront programmées en fonction de vos disponibilités, de celles de l'instructeur et de celles du matériel.

Pour les vols solo nécessitant une supervision de l'instructeur, la part double commande ne sera facturée qu'à 50%.

Vous alternerez :

- Les cours théoriques en e-learning
- Les leçons de vol en double commande.
- Le premier lâché en solo pour des tours de pistes.
- Les vols de navigation en double commande.
- Les premières navigations en solo vers les terrains voisins.

La qualification est valable 2 ans, elle se renouvelle en justifiant d'un minimum d'expérience (12h dans les 12 derniers mois) et un vol d'une heure avec un instructeur.

Les cours théoriques

Les cours théoriques se font en e-learning et sont également dispensés en partie lors des briefings avec l'instructeur, avant les vols, mais aussi sur demande des élèves. Le but est de préparer l'examen théorique du PPL qui est un QCM.

Ce QCM est divisé en 2 épreuves qui portent sur les connaissances principales à avoir pour passer son PPL (par exemple réglementation, mécanique du vol ...). Il faut alors convenir avec l'instructeur de dates pour voir les différents points à étudier.

Et après ?

Une fois le PPL ou le LAPL en poche plusieurs possibilités s'offrent à vous pour vous perfectionner.

Tout d'abord au sein de l'aéroclub vous pouvez vous initier au rallye aérien.

Le rallye aérien a pour but d'effectuer une navigation le plus précisément possible tout en trouvant l'emplacement où ont été prises des photos qui sont remises au décollage.

Vous pouvez aussi faire du vol de nuit (mais pas à Andernos) et donc redécouvrir la terre vue du ciel seulement éclairée par la lune.

Tout savoir sur les ULM

Les ULM sont classés désormais en six catégories: Classe 1 - Paramoteurs - Classe 2 - Pendulaires - Classe 3 - Multiaxes - Classe 4 - Autogires - Classe 5 - Aérostats - Classe 6 - Hélicoptères

L'Aéro Club d'Andernos a souhaité accompagner le succès grandissant de la Catégorie 3 en faisant l'acquisition d'un ULM multiaxes neuf, un Bestoff aircraft "NYNJA" et un Flight Design "CTSL" équipé d'un moteur Rotax 80 cv, d'une radio, d'un transpondeur et de toute l'instrumentation classique ainsi qu'un parachute de secours et en mettant en place une formation ULM.

. QUALIFICATION ULM

La pratique de l'ULM nécessite l'obtention du Brevet de Pilote ULM. Aucune visite médicale "Aéronautique" n'est exigée, il suffit d'un **certificat médical de « non contre-indication »** délivré par votre médecin traitant. Il est exigé lors de la première inscription auprès de la Fédération ULM pour la délivrance de la licence/assurance FFPLUM.

Le pilotage est autorisé dès l'âge de 15 ans (avec un accord parental pour les -18 ans).

Après la réussite d'une **épreuve théorique** consistant en un QCM composé de 40 questions, le **Brevet ULM** est délivré à l'appréciation de l'instructeur (généralement 25 heures de pratique). Il n'y a pas de minimum réglementaire pour les heures de vol « solo supervisées » pendant la formation (environ 5 h suffisent). Andernos étant entouré de zones militaires, et assez proche de l'aéroport de Bordeaux Mérignac, la circulation dans ces zones contrôlées nécessite une bonne maîtrise de la radio et une formation à la **qualification de radiotéléphonie** qui sera indispensable pour l'obtention du Brevet ULM.

Ensuite une dizaine d'heures de mûrissement, constitué de vols solo et de quelques navigations accompagnées de votre instructeur seront nécessaires avant d'obtenir à l'issue d'un test : l'autorisation **d'emport passager**, et ainsi devenir totalement autonome et d'avoir la satisfaction de pouvoir voyager et d'enfin emmener en vol votre famille et vos amis.

Pour les Pilotes brevetés avion ou hélicoptère, une simple photocopie de votre certificat médical Classe 2 et de votre licence valide FFA seront nécessaires. Les détenteurs de licences TT/PPLA/TTH/PPLH.... sont dispensés du théorique ULM. Le Brevet ULM (+ emport pax + radiotéléphonie) est généralement obtenu en quelques heures d'instruction, le temps de vous familiariser à une nouvelle machine et de démontrer vos capacités d'adaptation aux spécificités de l'ULM.

DAC/SO Bureau des licences

Inscription Examen théorique: 30 €

Délivrance Brevet ULM: 80 €

Emport passager et Radiotéléphonie: gratuit

Estimation Formation BREVET ULM :

Brevet + Radiotéléphonie: environ 2700€

Brevet + Radiotéléphonie + Emport Passager : environ 3800€

NOTA pour les élèves de moins de 21 ans

- Cotisation annuelle réduite
- Pour l'activité avion, bourses pouvant être accordées par la FFA à chaque étape réussie (lâché, BB, PPL(A) ...)

INSCRIPTION A L'AERO CLUB

- Cotisation (valable jusqu'au 31/12 de l'année suivante si elle est prise après le 01/10)
 - 77 € pour les moins de 21 ans (au 1^{er} janvier de l'année concernée)
 - 154 € pour les + de 21 ans
- Avance sur compte vol : 250 €
- Carnet de vol : 14 € (disponible au Club)
- E-Learning PPL(A) Théorique 70 € sur www.ppl-theorique.com
- Licence FFA (valable jusqu'au 31/12 de l'année suivante si elle est prise après le 01/10) :
 - 75 € sans le journal « Info Pilote »
 - 116 € avec « Info Pilote »

Nota: la licence FFA permet de pratiquer l'activité ULM

- Licence FFPLUM (pour activité ULM seulement)
 - 75,68 €
 - 49,65 € pour les - 25 ans
 - Individuelle accident 27,50 € (conseillée)
- Deux photos d'identité
- Photocopie recto-verso carte d'identité
- Certificat médical délivré par un médecin agréé (activité avion), voir liste : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Medecins_examinateurs_agrees_classe_2.pdf
- Certificat médical de « non contre-indication à la pratique de l'ULM » délivré par votre médecin (activité ULM seule)
- Fiche d'inscription remplie
- Feuille d'acceptation des statuts et règlement intérieur signée
- Photocopie de la licence pour les pilotes déjà brevetés
- **Autorisation parentale pour les mineurs**

TARIF HEURES DE VOL

Avion	Solo	Double Commande (instructeur à bord)	Solo supervisé (instructeur au sol)
Cessna F150	115,00 €	140,00 €	127,50 €
Ruby	90,00 €	115,00 €	
Tecnam P2002	114,50 €	139,50 €	127,00 €
DR400/120	130,75 €	155,75 €	143,25 €
DR400/140B	157,50 €	182,50 €	170,00 €
MCR4S	131,50 €	156,50 €	
CTSL (ULM)	93,25 €	118,25 €	105,75 €
Nynja (ULM)	78,25 €	103,25 €	90,75 €

MEDECINS AERONAUTIQUES

La liste des médecins agréés aéronautique est disponible sur internet à l'adresse https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Medecins_examinateurs_agrees_classe_2.pdf



COMPARAISON LICENCES PILOTES AVIONS LEGERS

	Brevet de Base (BB)	LAPL	PPL
Privileges			
Privileges	Pouvoir voler dans un rayon de 30 km autour du terrain et en dehors des zones contrôlées sur le territoire français exclusivement. Accès à d'autres aérodrome avec autorisation additionnelle	Pouvoir voler dans toute l'UE dont la Suisse et dans les pays tiers reconnaissant le LAPL	Pouvoir voler dans tous les pays reconnaissant le PPL
Qualifications pour avions	Utilisation d'un ou plusieurs avions ou TMG sur lesquels le BB a été lâché	Monomoteurs à pistons < 2 t	Monomoteurs à pistons < 5,7 t
Passagers	Avec autorisation additionnelle à partir de 20 heures de solo dont 5 dans les 2 derniers mois	3 maxi, après 10h de vol solo	9 passagers maxi
Vol aux instruments (IFR)	Pas de qualification possible	Pas de qualification possible	Qualification possible
Prérequis			
Début de formation	Pas d'âge	Pas d'âge	Pas d'âge
Premier vol solo	15 ans	16 ans	16 ans
Présentation à l'examen	15 ans	17 ans	17 ans
Aptitude médicale	Classe 2	Pour LAPL	Classe 2
Validité du médical	5 ans pour les moins de 40 ans limité à 42 ans 2 ans de 40 à 50 ans limité à 51 ans 1 an pour les plus de 50 ans	5 ans pour les moins de 40 ans limité à 42 ans 2 ans pour les plus de 40 ans	5 ans pour les moins de 40 ans limité à 42 ans 2 ans de 40 à 50 ans limité à 51 ans 1 an pour les plus de 50 ans
Formation			
Théorique	1 épreuve, 60 QCM 75% de réussite à l'épreuve Validité 2ans	2 épreuves, 120 QCM 75% de réussite nécessaire à chaque épreuve Validité 2ans	2 épreuves, 120 QCM 75% de réussite nécessaire à chaque épreuve Validité 2ans
Heures de vol totales minimum en double commande	10	30	45
en solo	6	15	25
dont navigation solo	4 heures et 20 atterrissages	6	10
	Sans objet	3h, dont un vol de 80 Nm	5h, dont un vol de 150 Nm avec 2 atterrissages sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ
Expérience récente exigée après l'obtention de la licence pour une prorogation "automatique"			
Heures de vol	10 heures de vol en commandant de bord dans les 12 derniers mois (ou un vol de contrôle avec FI (A))	12h dans les 24 mois précédant le vol (glissants)	12h dans les 12 mois précédant la fin de validité de la qualification de classe
Avec instructeur	Pas de nombre d'heure exigé	et 1h dans les 24 mois précédant le vol (glissants)	dont 1h avec instructeur

NUMEROS DE TELEPHONE ET ADRESSES UTILES

AERO CLUB	Allée du Commandant René Mouchotte 33510 ANDERNOS-LES-BAINS	05 56 82 18 77
PRESIDENT	LABOUYRIE Patrick	06 51 48 17 31 Mail : president@aeroclubandernos.com
VICE PRESIDENT	BAREILLE Laurent	06 22 18 30 61 Mail : vice_president@aeroclubandernos.com
SECRETAIRE GENERAL	DUPUCH Kevin	06 61 45 70 31 Mail : secretaire_general@aeroclubandernos.com
SECRETAIRE Adjoint	ROUSSEAU J-Michel	06 08 82 12 80 Mail : secretaire_adjoint@aeroclubandernos.com
TRESORIER	SCHERER Jean	06 26 13 58 57 Mail : tresorier@aeroclubandernos.com
TRESORIER Adjoint	CLAVERIE Kevin	06 73 91 05 10 Mail : tresorier_adjoint@aeroclubandernos.com
 <u>MEMBRES CONSEIL ADMINISTRATION :</u>		
	ROUX Hubert	06 71 11 48 28 Mail : hubert.roux@aeroclubandernos.com
	RAMADE Christian	06 26 53 28 38 Mail : christian.ramade@aeroclubandernos.com
	SOCASAU Pierre	06 27 42 79 82 Mail : pierre.socasau@aeroclubandernos.com
 <u>INSTRUCTEURS :</u>		
<i>RESPONSABLE PEDAGOGIQUE</i>	DUPUCH Kevin	06 61 45 70 31 Mail : kevin.dupuch@aeroclubandernos.com
	BARREAU Fabien	06 18 75 94 06 Mail : fabien.barreau@aeroclubandernos.com
	BIENVENU Jacques	06 71 49 97 75 Mail : jacques.biennvenu@aeroclubandernos.com
	BRUNET Eric	06 15 96 19 19 Mail : eric.brunet@aeroclubandernos.com
	COURTADE Marine	06 84 19 23 27 Mail : marine.courtade@aeroclubandernos.com
	DELBREL Martial	06 73 21 64 85 Mail : martial.delbrel@aeroclubandernos.com
	DELQUIE Jean Luc	06 08 53 60 26 Mail : jean-luc.delquie@aeroclubandernos.com
	GIRAUD Pierre	06 83 78 07 43 Mail : pierre.giraud@aeroclubandernos.com
	JOSSE Aurélie	06 81 55 59 98 Mail : aurelie.josse@aeroclubandernos.com
	LENOIR Guillaume	06 15 89 12 33 Mail : guillaume.lenoir@aeroclubandernos.com
	MARCHAND Anthony	06 73 49 08 32 Mail : anthony.marchand@aeroclubandernos.com
	OTAL Steven	06 50 32 58 66 Mail : steven.otal@aeroclubandernos.com
	PELTREAU Nicolas	06 27 76 22 40 Mail : nicolas.peltreau@aeroclubandernos.com
	ROSSET Guillaume	06 70 09 12 05 Mail : guillaume.rosset@aeroclubandernos.com
	ROUSSEAU Jean-Michel	06 08 82 12 80 Mail : jean-michel.rousseau@aeroclubandernos.com
	ROUX Hubert	06 71 11 48 28 Mail : hubert.roux@aeroclubandernos.com
	TOSSAN Philippe	06 30 23 35 69 Mail : philippe.tossan@aeroclubandernos.com
ULM	SALDOU Jean François	06 33 84 96 51 Mail : jean-francois.saldou@aeroclubandernos.com
	BIENVENU Jacques	06 71 49 97 75 Mail : jacques.biennvenu@aeroclubandernos.com
	BRUNET Eric	06 15 96 19 19 Mail : eric.brunet@aeroclubandernos.com
	VIGOUROUX Patrick	06 78 12 34 58 Mail : patrick.vigouroux@aeroclubandernos.com
 <u>RESPONSABLE TECHNIQUE :</u>		
	SOCASAU Pierre	06 27 42 79 82 Mail : pierre.socasau@aeroclubandernos.com 05 56 03 71 58 (Atelier)

AEROPORT DE BORDEAUX MERIGNAC

BNIA 05 57 92 60 84 fax : 05 57 92 83 34

<u>DSAC/SO (Ex.District)</u>	BP 70116 33704 MERIGNAC Cedex	05 57 92 83 07
	M. GILLET (Chef Division T.A. et Aviation Générale)	05 57 92 82 81
	Mme LAGUEYTE (Chef de la Subdivision Aviation Légère)	05 57 92 82 99
	M. PORCHERON (Chef de la Subdivision Travail Aérien)	05 57 92 82 87
	Licences (Renouvellement licences et examens privés)	05 57 92 83 01
	Pilote Inspecteur	05 57 92 83 03

Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens 05 57 92 81 30

METEO

Aérofax	05 61 07 84 85 (+ N° FFA)
Répondeur	08 36 68 10 13
TAF / METAR	3615 METAR
PREVISIONNISTE	08 99 70 12 15

AERO CLUB D'ANDERNOS

STATUTS

Association déclarée le 28 Janvier 1959 à la Préfecture de la Gironde sous le n° 6654

- Article 1er** Il est fondé entre les personnes s'intéressant aux sports aériens qui adhèrent ou adhéreront aux présents statuts, une Association qui sera régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901.
- Article 2** Cette Association a pour but la pratique du vol à moteur et les activités s'y rapportant.
- Article 3** L'Association a pour nom: AERO CLUB D'ANDERNOS (A.C.A.)
- Article 4** La durée de l'Association est illimitée
- Article 5** Le siège de l'Association est établi à l'aérodrome d'Andernos les Bains. Il peut être transféré en tout autre endroit de la commune sur simple décision du Conseil d'Administration.
- Article 6** L'Association se compose de personnes des deux sexes.
- Sont considérés comme membre actif, les membres à jour de leur cotisation et de leur licence FFA ou FFPLUM pour l'année en cours.
- Le prix des cotisations est fixé chaque année par le Conseil d'Administration.
- Article 7** La qualité de membre se perd :
- a) pour le retard de plus de trois mois dans le paiement de la cotisation
 - b) par démission adressée par écrit au Président de l'association
 - c) Par radiation prononcée par le Conseil d'Administration
- La radiation est prononcée:
- a) par inobservation des règlements de vol ou de piste ou pour tout autre cas d'indiscipline portant atteinte à la sécurité ou à l'activité de l'Association
- Dans ce dernier cas, le Conseil d'Administration statue en premier et dernier ressort, après que le membre visé aura été appelé à fournir des explications à un conseil de discipline spécialement désigné par le Conseil d'Administration
- Article 8** Pour faire partie de l'Association, il faut adhérer aux présents statuts et s'acquitter de la cotisation et de la licence FFA ou FFPLUM. Toute demande d'adhésion sera vérifiée par le Conseil d'Administration qui est seul juge de l'acceptation ou du rejet de ces demandes sans qu'il soit tenu, dans ce dernier cas, à fournir des explications.
- Le Conseil d'Administration peut déléguer ses pouvoirs au Bureau
- Article 9** L'Association est dirigée par un Conseil d'Administration composé de 9 (neuf) membres choisis parmi les sociétaires éligibles élus au scrutin secret par l'Assemblée Générale. Les membres éligibles doivent être membre actif (à jour de leur cotisation et licence FFA ou FFPLUM) et avoir un an d'ancienneté au moins dans l'Association.
- Les membres sont élus pour trois ans et sont renouvelables par tiers et par ancienneté par l'Assemblée Générale.
- Les membres sortants sont rééligibles.
- Tout nouveau candidat au Conseil d'Administration devra avoir fait preuve d'activité aéronautique dûment constatée dans les douze mois précédant sa candidature.
- Le Conseil d'Administration choisit parmi ses membres, au scrutin secret, un Bureau composé de:
- 1 Président
 - 1 Vice Président
 - 1 Secrétaire Général
 - 1 Trésorier

Le Bureau est élu pour un an et renouvelé à la première réunion du Conseil d'Administration suivant l'Assemblée Générale annuelle. Les membres du Conseil d'Administration ne peuvent recevoir aucune rétribution en raison des fonctions qui leurs sont confiées.

Le Conseil d'Administration choisit et révoque le personnel. Il fixe les traitements et toutes les indemnités ou gratifications.

Le Conseil d'Administration se réunit toutes les fois que les intérêts de l'Association le réclament et au moins quatre fois par an à l'initiative du Bureau. L'absence d'un membre du Conseil d'Administration à deux réunions consécutives, sauf cas d'impossibilité majeure peut entraîner son exclusion.

Afin de l'aider à prendre des décisions importantes, le Conseil d'Administration consulte largement les membres de l'Aéroclub par tous les moyens à sa disposition et notamment le Cavok (journal interne de l'association) et le site Internet du club.

En cas de choix structurant pour l'avenir du club ou qui s'écarte de manière notable et conséquente du budget prévisionnel, le Conseil d'Administration peut décider de soumettre la décision à une Assemblée Générale extraordinaire.

La présence des membres du Bureau est nécessaire pour la validité des délibérations. En cas d'égalité des voix, celle du Président est prépondérante.

Les membres du Bureau se réunissent chaque fois que nécessaire, ils sont tenus d'assister à toutes les réunions du Conseil d'Administration, sauf de se faire excuser valablement. Après trois absences consécutives, le membre manquant sera considéré comme démissionnaire.

Des élections partielles peuvent être prévues au cas où 2 membres du Conseil d'Administration seraient démissionnaires.

Article 10

Les membres du Conseil d'Administration désigneront un conseil de discipline chaque fois que le besoin sera justifié.

Article 11

L'Assemblée Générale ordinaire a lieu une fois par an, au plus tard au mois de Mars.

Quinze jours au moins avant la date fixée, les membres de l'association sont convoqués par écrit. Les convocations peuvent être envoyées par courrier électronique aux membres dont l'association possède l'adresse de messagerie électronique. L'ordre du jour est inscrit sur les convocations.

Si les circonstances l'obligent, une Assemblée Générale Extraordinaire peut être convoquée sur la demande d'un quart des membres actifs ou du tiers du Conseil d'Administration.

L'Assemblée Générale comprend les membres actifs à jour de cotisations.

Le Conseil d'Administration arrête l'ordre du jour. L'Assemblée Générale entend le compte-rendu des opérations de l'année et les situations financière et morale, elle approuve les comptes de l'exercice clos, vote le budget de l'exercice suivant et délibère sur toutes les questions de l'ordre du jour.

Le vote par procuration est limité à deux représentations par sociétaire.

Les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des membres présents ou représentés. Elles peuvent être votées à main levée.

Enfin, elle pourvoit au renouvellement ou au remplacement des membres du Conseil d'Administration par un vote au scrutin secret.

Article 12

Les fonds de l'Association proviennent:

- des cotisations
- des subventions de l'état, de la région, du département, de la municipalité et autres
- des ressources acceptées par le Conseil d'Administration

Article 13

Les fonds de réserve comprennent

- le dixième au moins des revenus et des biens de l'Association

- le capital provenant de libéralités, à moins que l'emploi immédiat n'en ait été autorisé.
- le fond de réserve est placé en rentes nominatives sur l'Etat ou en obligations nominatives dont l'intérêt est garanti par l'Etat.

Article 14 La situation financière de l'Association est soumise à un expert Comptable choisi par le Conseil d'Administration

Les livres et les pièces comptables leurs seront communiqués par le Trésorier, six semaines au moins avant l'Assemblée Générale.

Article 15 Toutes les pièces concernant les opérations faites avec les établissements bancaires et de crédit, devront être revêtues obligatoirement de la signature du Président ou du vice-président et de celle du Trésorier.

Article 16 L'Association est représentée en justice ou dans les actes de la vie civile, par son Président ou son Vice – Président

Article 17 Le régime de l'Association, et notamment celui des vols, est régi par un Règlement Intérieur.

Article 18 Les aéronefs ne seront utilisés qu'après homologation par les services compétents.

Article 19 En aucun cas les membres du Conseil d'Administration ne seront tenus pour responsables des accidents qui pourraient survenir aux membres de l'Association.

L'Association décline toute responsabilité pour les dommages subis par les membres utilisant les appareils de l'Association qu'ils pilotent eux-mêmes ou à bord desquels ils volent, ainsi que les dommages corporels ou autres, subis par les passagers faisant partie ou non de l'Association qui auraient pris place à bord des dits appareils.

Par le fait de leur adhésion à l'Association, les membres pilotes ou non, renoncent à tout recours contre l'Association du fait d'accident dont ils auraient été victimes en tant qu'utilisateurs des appareils de l'Association ou appartenant aux membres de l'Association et loués à celle-ci, sauf dans le cas où ils apporteraient la preuve que cet accident est dû à une faute indiscutable du personnel.

Toutes assurances que le Conseil d'Administration jugera utiles, seront souscrites par l'Association pour garantir sa responsabilité civile ou pour tout autre cas.

Article 20 Les membres actifs ayant moins de 18 ans devront produire pour être admis à voler, une autorisation parentale.

Article 21 Toutes discussions politiques ou religieuses sont formellement interdites, sous peine de radiation conformément à l'article 7 des présents statuts.

Article 22 Les présents statuts ne peuvent être modifiés qu'au cours d'une Assemblée Générale Extraordinaire régulièrement convoquée spécialement à cet effet.

Article 23 La dissolution de l'Association a lieu volontairement soit par décision des deux tiers de l'Assemblée Générale, soit dans les conditions fixées par les lois en vigueur.

Article 24 En cas de dissolution, l'actif de l'Association devra être versé à la caisse d'établissement analogue.

Article 25 Le Conseil d'Administration remplira les formalités de déclaration et de publication prescrites par la loi du 1er Juillet 1901 et le décret du 16 août suivant. A cet effet, tous les pouvoirs sont conférés au Président.

Article 26 Un exemplaire des présents statuts sera remis à chaque membre de l'Aéro-Club d'Andernos, qui signera un formulaire de réception et d'acceptation.

Les présents Statuts comportant 26 (vingt-six) articles et 4 (quatre) pages, ont été modifiés et approuvés par l'Assemblée Générale Extraordinaire qui s'est déroulée le 10/04/16 à la salle du Broustic à Andernos les Bains

Fait le 10 avril 2016 à Andernos

Le Vice Président Laurent BAREILLE

Le Président Patrick LABOUYRIE

Le Secrétaire Général Kevin DUPUCH

Le Trésorier Jean SCHERER



AERO CLUB D'ANDERNOS

REGLEMENT INTERIEUR

Edition mars 2018

Page 1/14

HISTORIQUE

Le club a été créé le 26 Janvier 1959, déclaré à la Préfecture de la Gironde le 28 Janvier 1959 et enregistré sous le numéro 6654.

Le premier avion posé à ANDERNOS était piloté par Monsieur Paul BORDURON.

Le club a acheté son premier avion le 8 Juillet 1962, il s'agissait d'un JODEL 112, immatriculé F-BKJZ.

La construction du premier hangar eut lieu en Août 1962, le deuxième en Août 1973 et le troisième en Décembre 1978.

Le club house fut inauguré le 22 Juin 1979.

Membres fondateurs : - Paul BORDURON,
- Marcel BACHE,
- Etienne LEFORT,
- René GOUBET,
- René LACAZE.

TITRE PREMIER

PREAMBULE

Le présent Règlement Intérieur, prévu par les Statuts de l'Aéro Club, a pour objet:

- d'apporter des précisions sur les articles des Statuts,
- d'en faire l'interprétation suivant l'esprit qui a présidé à leur rédaction,
- de définir et préciser les règles nécessaires au bon fonctionnement de l'Association.

Le Conseil d'Administration pourra, à tout moment, modifier ou compléter le présent Règlement Intérieur afin de le rendre conforme aux nécessités dues à l'évolution du Club ou à celles qui apparaîtraient indispensables à son bon fonctionnement.

Ce Règlement Intérieur est complété par le Manuel d'exploitation et le manuel SGS de l'ATO de l'Aéroclub d'Andernos dans le cadre de l'approbation de l'organisme de formation.

TITRE DEUXIEME

CONSTRUCTION ET OBJET DE L'ASSOCIATION

article 1 - Forme :

Il est fondé, entre les personnes s'intéressant aux Sports aériens et adhérant aux Statuts, une Association régie par la loi du 1er Juillet 1901, par les Statuts et par le présent règlement.

article 2 - But :

Cette Association a pour but la pratique du vol à moteur et le développement du sport aérien, sous toutes ses formes (enseignement technique, modèles réduits, vol à voile, ULM, parachutisme, voltige, restauration d'aéronefs anciens, construction d'avions amateur et toute activité s'y rapportant, éventuellement constituées en sections).

article 3 - Dénomination :

L'Association a pour nom : **AERO CLUB d'ANDERNOS (A.C.A).**



AERO CLUB D'ANDERNOS

REGLEMENT INTERIEUR

Edition mars 2018

Page 2/14

article 4 - Durée :

La durée de l'Association est illimitée.

article 5 - Siège :

Le Siège de l'Association est établi à l'Aérodrome d'Andernos – Allée du Commandant René Mouchotte – 33510 Andernos les Bains. Il peut être transféré en tout autre endroit de la commune sur simple décision du Conseil d'Administration.

article 6 - Composition :

L'Association comprend:

- des membres actifs,
- des membres d'honneur.

Le prix des cotisations est fixé chaque année par le Conseil d'Administration.

article 7 - Membre Actif :

Les membres actifs ont seuls droit à la pratique des Sports aériens et suivent les règlements en vigueur.

Ils sont soumis au paiement d'une cotisation annuelle. La cotisation club et la licence assurance FFA (pour l'activité mixte avion et ULM) ou FFPLUM (pour l'activité ULM uniquement) doivent impérativement être réglées et à jour avant de réaliser le premier vol de l'année.

Après deux années consécutives de non renouvellement de la cotisation, la fiche d'adhésion est mise en sommeil et le solde du compte vol reste acquis à l'Association.

Les "Membres Actifs" participent à la vie effective et à la prospérité de l'Aéro-Club par la pratique des activités qui leurs sont offertes. Leur compte vol ne doit jamais être négatif.

article 8 - Membre d'honneur :

Ce statut est réservé aux personnes et personnalités qui ont rendu ou peuvent rendre des services signalés au Club ou à celles qui peuvent justifier d'un passé ou d'une compétence aéronautique susceptible de présenter un intérêt notoire pour l'Aéro-Club.

Ils ne sont pas soumis à verser une cotisation. En aucun cas, ils ne peuvent prendre part à aucun acte de gestion du Club, ni vote.

TITRE TROISIEME

ASSEMBLEE GENERALE DES SOCIETAIRES

DISPOSITIONS COMMUNES :

article 9 - Composition :

L'Assemblée Générale des sociétaires représente l'universalité de ceux-ci et ses décisions obligent chacun d'entre eux, dans les limites fixées par la réglementation en vigueur.

Elle se compose de tous les membres à jour de leurs cotisations.



AERO CLUB D'ANDERNOS

REGLEMENT INTERIEUR

Edition mars 2018

Page 3/14

Tout membre actif présent ou représenté ne peut avoir droit qu'à une voix. Il doit faire partie du Club depuis au moins SIX MOIS pour prendre part au vote et depuis un an pour être lui même éligible.

Tout sociétaire peut, dans les quinze jours qui précèdent la réunion de l'Assemblée Générale, prendre communication au Siège Social, par lui-même ou par un mandataire, de l'inventaire, du bilan, du compte de résultats, de la liste des candidats au Conseil d'Administration qui seront présentés à l'Assemblée Générale, ainsi que de tous les documents qui doivent être communiqués à l'Assemblée.

article 10 - Convocation et ordre du jour.

L'Assemblée Générale se réunit au siège social. Elle peut se tenir en tout autre endroit sur décision du Conseil d'Administration, à condition qu'avis personnel en soit donné au moins quinze jours auparavant.

L'Assemblée Générale de l'Association est convoquée par le Conseil d'Administration, avec indication des sujets de délibération arrêtés par lui.

Pour chaque Assemblée Générale Ordinaire ou Extraordinaire, la convocation doit mentionner l'ordre du jour et il ne peut être délibéré valablement que sur les questions figurant à celui-ci. L'ordre du jour ne peut contenir que les propositions du Conseil d'Administration et celles qui lui auront été communiquées vingt jours au moins avant la réunion de l'Assemblée Générale avec la signature d'un quart des sociétaires.

article 11 - Bureau :

Le Bureau du Conseil d'Administration est de droit le bureau de l'Assemblée Générale. Le Président ouvre, dirige et clôt les délibérations.

article 12 - Procès-verbaux :

Les décisions prises par l'Assemblée Générale sont consignées sur un registre de procès verbaux avec indication du jour de la séance et signées du Président et du Secrétaire Général.

Chaque Membre à la possibilité de prendre connaissance des comptes rendus de l'Association et des noms des Membres du Conseil d'Administration présents.

ASSEMBLEES GENERALES ORDINAIRES STATUTAIRES :

article 13 - Epoque et périodicité :

Il est tenu obligatoirement chaque année, en Avril au plus tard, une Assemblée Générale Ordinaire chargée de statuer sur les comptes de l'exercice écoulé. Le Conseil d'Administration peut en outre convoquer l'Assemblée Générale Extraordinaire à toute époque.

article 14 - Objet :

L'Assemblée Générale Ordinaire statutaire est chargée, après avoir écouté le rapport moral et le rapport financier de l'exercice écoulé, d'élire les Membres du Conseil d'Administration dont les sièges sont à pourvoir.

article 15 - Validité des délibérations :

L'Assemblée Générale Ordinaire ne peut valablement délibérer que si elle réunit le quart des membres ayant le droit d'y assister. Si elle ne réunit pas le quart, une nouvelle Assemblée est convoquée avec le même ordre du jour que la précédente dans les formes et les délais prévus par l'article 10 des présents statuts et délibère



AERO CLUB D'ANDERNOS

REGLEMENT INTERIEUR

Edition mars 2018

Page 4/14

valablement quel que soit le nombre des membres présents ou représentés.

Les décisions sont prises à la majorité relative des membres présents ou représentés par procuration.

ASSEMBLEES GENERALES EXTRAORDINAIRES

article 16 - Convocation :

L'Assemblée Générale extraordinaire est convoquée par le Conseil d'Administration, soit de sa propre initiative ou soit à la demande des membres sociétaires (au moins un quart).

article 17 - Validité des délibérations :

L'Assemblée Générale Extraordinaire n'est régulièrement réunie et ne délibère valablement qu'autant qu'elle est composée des deux tiers au moins des sociétaires ayant le droit d'y assister.

Si une première Assemblée n'a pas réuni le quorum précédent, une nouvelle Assemblée peut être convoquée. La convocation reproduit l'ordre du jour indiquant la date et le résultat de la précédente Assemblée. La seconde Assemblée délibère valablement si elle se compose de la moitié au moins des sociétaires ayant le droit d'y assister.

Si cette seconde Assemblée ne réunit pas ce dernier quorum, il peut être convoqué une troisième Assemblée qui délibère normalement à la majorité des présents.

TITRE QUATRIEME

ADMINISTRATION DE L'ASSOCIATION

CONSEIL D'ADMINISTRATION :

article 18 - Composition et durée du mandat :

L'administration de l'Association est confiée à un Conseil d'Administration nommé par l'Assemblée Générale.

Le Conseil est composé de 9 membres, choisis parmi les sociétaires éligibles.

Pour être éligibles, les candidats doivent être membres actifs et faire partie du club depuis un an minimum.

Ne pas avoir d'action de direction ou de commandement dans un aéro-club situé à moins de 100 km routiers.

Les administrateurs sont à tout moment révocables, pour faute grave, par l'Assemblée Générale.

Les administrateurs sont nommés pour 3 ans. Le Conseil est renouvelable par tiers, chaque année. Les membres sortants sont rééligibles.

Tout administrateur, perdant sa qualité de sociétaire, décédé ou démissionnaire durant le cours de son mandat est remplacé par le membre ayant eu le plus de voix, à la suite des élus, aux dernières élections.

Ces désignations sont faites à titre provisoire jusqu'à la première réunion de l'Assemblée Générale à laquelle est soumise la ratification de la nomination du nouvel administrateur. Ce dernier ne restant en fonction que jusqu'à l'époque à laquelle devait expirer le mandat de celui qu'il remplace.



article 19 - Réunions et délibérations :

Le Conseil se réunit toutes les fois que les intérêts de l'Association le réclament et au moins quatre fois par an à l'initiative du Bureau.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres du Conseil. Le vote par procuration est limité à une représentation par Administrateur. Il est dressé procès-verbal de chaque séance qui est signé par le Président et le Secrétaire Général ou par deux Administrateurs présents à la séance.

article 20 - Attributions

Le Conseil d'Administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour gérer les intérêts de l'Association, dans la limite des lois et des règlements en vigueur.

Il est notamment chargé:

- de statuer sur les demandes d'admission,
- de déterminer et ratifier les contrats relatifs aux assurances de l'Association,
- de fixer le montant des cotisations,
- de fixer les prix des heures de vol,
- d'établir les comptes annuels de l'Association,
- de régler l'emploi des fonds disponibles ainsi que celui des réserves,
- de nommer et de révoquer le personnel et de fixer leurs appointements et leurs gratifications,
- de faire et autoriser tous retraits, transferts, aliénations de rentes, d'actions, d'obligations, de créances et d'autres valeurs quelconques appartenant à l'association, de décider tout achat, tout échange, toute aliénation, de passer tous baux et engagements de location,
- d'entreprendre toute action judiciaire, ainsi que tout compromis et transaction, il peut déléguer certains de ses pouvoirs s'il le juge utile à toute personne de son choix et lui donner faculté de se substituer,
- de l'application des statuts du règlement intérieur et des règlements de prévention des accidents.

L'absence d'un membre du Conseil d'Administration à deux réunions consécutives, sauf cas d'impossibilité majeure peut entraîner son exclusion.

article 21 - Elections :

Le Conseil d'Administration est élu par l'Assemblée Générale ordinaire des membres du club:

- seuls les membres actifs appartenant au club depuis au moins 6 mois et définis à l'article 9 peuvent prendre part au vote,
- la liste électorale est dressée par le Secrétaire en exercice avant l'Assemblée Générale,
- le vote à bulletin secret ne peut avoir lieu que si le quorum est respecté,
- les candidats sont élus à la majorité relative.

Les vacances de sièges du Conseil d'administration sont suppléées par le candidat ayant obtenu le nombre de voix le plus élevé dans la suite du vote de l'Assemblée Générale statutaire. A partir de 2 sièges vacants, le Conseil d'Administration peut convoquer l'Assemblée Générale pour des élections complémentaires.



article 22 - Passation des pouvoirs :

Dans les 8 jours suivants le vote.

article 23 - Election du Bureau :

Aussitôt son élection, le Conseil d'Administration désigne par un vote les membres du Bureau.

Le Bureau représenté est l'émanation du Conseil d'Administration. Il est composé de 4 membres.

LE PRESIDENT:

Dans le cadre de l'ATO, le Président est de fait le Dirigeant Responsable de l'organisme de formation approuvée par l'Autorité.

Il dirige les réunions du Bureau et du Conseil d'Administration.

Il représente le club dans toutes ses activités.

Il coordonne l'action de toutes les instances assurant la bonne marche, la prospérité et la discipline de l'Association.

Il décide en concertation avec le Responsable Pédagogique de l'interruption des vols en cas de conditions météorologiques extrêmes.

Il contresigne tous les chèques et mouvements de fonds établis par le Trésorier

Il est responsable vis-à-vis du Conseil d'Administration à qui il rend compte de toutes ses actions.

Les décisions importantes dépassant la gestion courante ne sont prises qu'en Conseil d'Administration impérativement, notamment:

- achat de matériel
- vente de matériel
- nominations Responsable Pédagogique, instructeurs, mécaniciens, etc.
- commissions
- conseil de discipline
- exclusions
- salaires, primes
- prix des heures de vol
- assurances
- organisation de fêtes et manifestations, etc.

Le Président est secondé par les trois autres membres du Bureau qui le remplacent automatiquement en cas d'absence, et à qui il délègue ses pouvoirs pour des absences dépassant huit jours.

Il représente le club en justice et extra judiciairement. La présentation s'étend également aux affaires et actes juridiques pour lesquels la loi oblige un mandat spécial.

Il doit être tenu au courant de toute la correspondance reçue, et doit dicter et signer sauf délégation, toute la correspondance expédiée.

Au cours des votes en cas d'égalité des voix, celle du Président est prépondérante.



AERO CLUB D'ANDERNOS

REGLEMENT INTERIEUR

Edition mars 2018

Page 7/14

LE VICE PRESIDENT

En cas d'absence du Président, il représente le club judiciairement et extra judiciairement, il contresigne les chèques et titres de paiement.

LE SECRETAIRE GENERAL:

Il est chargé des comptes-rendus de réunions, et du contrôle :

- du courrier à l'arrivée, au départ et archivé,
- du registre des vols de passage

LE TRESORIER

Il a la responsabilité des opérations financières du Club :

- encaissements,
- règlements,
- comptes : espèces, banque, chèques postaux.
- des carnets de chèques,
- de la tenue des livres comptables.

Il signe les chèques de paiement contresignés par le Président ou le Vice Président. Ses comptes doivent être arrêtés chaque mois et présentés à la réunion la plus proche du Conseil d'Administration.

En fin d'année, la récapitulation des mois (donc de l'année) doit être présentée à l'Expert Comptable, au plus tard le 15 Janvier de l'année suivante.

Rétribution :

Les fonctions d'administrateur sont bénévoles. Les administrateurs ne peuvent recevoir que le remboursement, sur justificatifs, des débours effectivement exposés par eux pour le compte du Club.

Responsabilité :

Conformément aux dispositions de la législation en vigueur, les administrateurs sont responsables individuellement ou solidairement suivant le cas envers l'Association ou envers les tiers des infractions aux lois et règlements en vigueur.

TITRE CINQUIEME

INSTRUCTEURS ET MECANICIENS

article 24 - Nomination :

Les instructeurs sont choisis par le Conseil d'Administration sur proposition du Responsable Pédagogique de l'ATO de l'Aéroclub d'Andernos.

Les mécaniciens sont choisis par le Conseil d'Administration.

article 25 - Dédommagements et salaires:

Les Instructeurs devront se conformer à la charte de l'instructeur bénévole qui sera signée annuellement.

La rémunération des salariés est fixée par le Conseil d'Administration sur proposition du Bureau.



article 26 - Attributions des instructeurs:

Les instructeurs, sont placés sous l'autorité du Responsable Pédagogique, ils doivent

- assurer l'instruction des élèves pilotes,
- assurer la discipline des vols et la sécurité de l'aérodrome,
- s'assurer du bon fonctionnement des aéronefs en collaboration avec le responsable technique,
- tenir à jour une liste des noms des pilotes et des aéronefs qu'ils sont aptes à utiliser suivant leur entraînement et leur qualification et validité de licence et peuvent modifier la liste sans préavis suivant l'entraînement des pilotes,

Il appartient au pilote qui n'a pas volé depuis **trois mois** de prendre contact avec un instructeur du club pour ce vol obligatoire.

Ils recueilleront les observations des pilotes sur le comportement des aéronefs ainsi que sur tous les faits intéressant la navigation.

En l'absence du Président ou d'un membre du Conseil d'Administration sur le terrain, ils ont délégation pour le représenter et prendre toute mesure dans les cas d'urgence.

Les instructeurs peuvent s'opposer au départ d'un aéronef du Club pour toute raison de sécurité.

article 27 - Responsabilité des instructeurs:

Ils sont responsables devant le Conseil d'Administration.

Ils rendent compte au Conseil d'Administration des infractions dont ils sont témoins, de la part des membres du club.

Ils peuvent être appelés, à titre consultatif, par le Conseil d'Administration pour recueillir leurs avis techniques concernant les matériels, le règlement intérieur, etc.

article 28 - Responsabilité du Responsable d'Entretien et des Mécaniciens :

Le Responsable d'Entretien supervise l'action des Mécaniciens éventuels.

Il a la responsabilité :

- des documents de suivi des aéronefs
- du tableau situation des aéronefs
- de l'entretien courant.
- des visites semestrielles et grandes visites
- du stock huile et ingrédients
- des pièces détachées
- de l'outillage.

Pour tout achat dépassant 100 Euros, il doit avoir l'accord du Président.

Le Responsable d'Entretien et les Mécaniciens décident de la disponibilité des aéronefs.

Si le Responsable d'Entretien ou les Mécaniciens ne sont pas pilotes, ils ne seront autorisés à faire des roulages à caractère technique qu'après autorisation et déclaration à la DSAC compétente.



TITRE SIXIEME

article 29 - Les pilotes:

Doivent se conformer aux règles de la navigation aérienne et respecter les consignes de vol.

Les avions et les ULM seront généralement utilisés et gérés administrativement selon les mêmes règles.

Pour la pratique de l'activité avion seule ou combinée avec l'ULM, la licence de pilote correspondante et le certificat médical doivent être en cours de validité. La cotisation Club et la licence FFA doivent être en règle et le compte vol créditeur.

Pour la pratique de l'activité ULM seule, la licence de pilote ULM doit être valide et un certificat médical de non contre indication à la pratique de l'ULM de moins de 5 ans doit être détenu. La cotisation Club et la licence FFPLUM doivent être en règle et le compte vol créditeur.

Trois mois sans entraînement sur un type d'avion conduiront à un vol d'entraînement avec instructeur sur un avion du type considéré (Exemple de type : Tecnam, MCR4S, DR400, Cessna 150 ...) sauf aéronef spécifique, dans ce cas, le Conseil d'administration précisera les conditions récentes d'entraînement.

Cas spécial des Brevets de Base Avion :

Les « Junior Brevet de Base » sont des pilotes ayant obtenu leur BB et qui ont moins de 5 heures de vol en tant que CDB au titre de leur licence. Dans ce cadre, un « Junior Brevet de Base » n'ayant pas volé pendant 1 mois sur un type d'avion devra effectuer un vol d'entraînement avec instructeur sur un avion du type considéré.

Parallèlement à cela, avant chaque vol, un « Junior Brevet de Base » demandera une autorisation à un instructeur avant de voler si les conditions météo aux stations météorologiques (METAR/TAF) de Bordeaux et Cazaux sont inférieures à CAVOK et si le vent constaté à Andernos est supérieur à 15 kts et selon l'expérience démontrée en vent de travers.

Trois mois sans entraînement sur un ULM conduiront à un vol d'entraînement avec instructeur sur un ULM.

Dans le cas d'un vol avec un titre périmé, le pilote assumera seul la responsabilité et les conséquences en cas d'accident ou d'incident.

Les pilotes s'obligent à utiliser les aéronefs suivant les instructions qui leurs sont données. Le temps de vol est pris en compte block à block (du début du roulage à la fin du roulage). Toute fraude sera sanctionnée par le Conseil de Discipline.

Avant la mise en route et après l'arrêt du moteur, l'horamètre sera noté et les valeurs devront être saisies dans le système d'enregistrement des vols.

Les pilotes sont responsables des documents de bord qu'ils doivent emporter en vol, d'en vérifier la validité et de les renseigner suivant les consignes en vigueur.

Ils doivent indiquer à leur descente de l'aéronef, toutes les anomalies de fonctionnement qu'ils auraient constatées et les consigner sur le carnet de route et le système de gestion informatique.

Les pilotes sont autorisés, sous réserve de leur qualification, à utiliser les aéronefs pour des voyages d'entraînement et d'agrément. Un minimum de 2 heures de vol sera facturé par journée complète de réservation, sauf accord préalable du Conseil d'Administration.

Le fait, pour un pilote, d'emmener avec lui des passagers, amis, invités ou famille, implique automatiquement qu'il est civilement responsable.

La participation des aéronefs de l'Aéro-club à des rallyes ou à des épreuves à caractère sportif ne pourra être envisagée sans l'autorisation expresse du Conseil d'Administration.

L'utilisation de tout aéroport non ouvert à la CAP (restreint, privé...) est soumise à la réception préalable par



AERO CLUB D'ANDERNOS

REGLEMENT INTERIEUR

Edition mars 2018

Page 10/14

le pilote d'une autorisation écrite du responsable (DSAC, propriétaire suivant le cas) et à la vérification de la compatibilité avec les performances décollage/atterrissage de nos aéronefs.

L'ULM ne pourra être utilisé que sur tous les aérodromes ouverts à la Circulation Aérienne Publique et accessibles aux ULM.

L'atterrissage des aéronefs sur d'autres plates-formes (aérodrome privé, bases ULM...) devra faire l'objet d'une demande auprès du Responsable Pédagogique après avoir obtenu l'accord du propriétaire.

Toute utilisation de ce type de plates-formes sans les autorisations préalables nécessaires entraînera le passage dudit pilote devant Conseil de Discipline de l'Aéroclub d'Andernos, conformément aux statuts.

Avant d'effectuer un vol, tout pilote doit obligatoirement vérifier sur le système de gestion informatique mis à sa disposition que toutes les conditions lui permettant de partir en vol sont réunies (cotisation, FFA ou FFPLUM, compte vol, etc.), il doit également vérifier le devis de masse et centrage et indiquer dans le système de gestion informatique, la destination, le nom de l'instructeur si présent à bord, le nombre de passagers, la date et l'heure prévue de son retour. Il doit avoir pris connaissance de la météo et de l'information aéronautique relatives au trajet envisagé.

Par le fait même de leur inscription à l'Aéro-Club, les pilotes s'interdisent de se livrer à toute activité de travail aérien sur les aéronefs du club.

Le vol à partage de frais est autorisé en respectant les conditions suivantes :

- il s'agit d'un vol réalisé dans le cadre du cercle de connaissances, d'affinité ou de rattachement du pilote licencié fédéral, à savoir : le cercle de famille, des amis, des pilotes de son aéroclub ou des autres licenciés de sa fédération agréée.
- conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser six.
- les coûts directs sont les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes aux vols entrepris.
- le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice et par conséquent, partager de manière équitable les coûts directs du vol tout en sachant que ceux-ci ne sont réellement déterminés qu'à la fin du vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires (personnel navigant) inhérentes.
- par ailleurs, le non-respect du cadre possible des vols à partage de frais précité expose directement le pilote à une procédure disciplinaire interne à l'aéroclub

Le vol à partage de frais élargi est autorisé en respectant les conditions prévues ci-dessus (vol à partage de frais) et les conditions suivantes :

- le pilote est préalablement identifié par l'aéroclub via l'outil en ligne ad hoc de la Fédération agréée dont il est licencié,
- après avoir été identifié, le pilote peut réaliser des vols, d'une durée minimale d'une heure bloc-bloc, en local ou en navigation (pour cette dernière le pilote devra avoir une expérience récente démontrée) et dont le partage de frais se réalise par l'intermédiaire ou au moyen de site(s) Internet(s) partenaire(s) de la fédération agréée dont il est licencié.

Sont notamment interdits à TOUS et PARTOUT:

- toute manœuvre de voltige aérienne y compris virages serrés (inclinaison max 60°), huit paresseux, autorotation et ce quel que soit le type d'aéronef utilisé.
- tout décollage autre que sur un terrain agréé
- tout vol rasant (exclusion immédiate)
- tout décollage avec virage à moins de 300 ft sol (sauf avec instructeur).
- toute rupture de vol à vue



AERO CLUB D'ANDERNOS

REGLEMENT INTERIEUR

Edition mars 2018

Page 11/14

- tout décollage en cas de limite de vent de travers (cf manuel de vol)

Il est interdit de fumer dans les aéronefs.

Pour des raisons de sécurité, sont fortement déconseillés sans instructeur à bord :

- les « touché-décollé »
- les tours de piste basse hauteur ou moteur réduit

Toute faute grave commise au mépris de la réglementation aéronautique qui entraînerait des dégâts matériels à nos aéronefs et priverait le club de tout recours à ses assurances rendrait le pilote responsable vis à vis de l'Aéro-Club (voir Conseil de Discipline).

Le matériel est très onéreux, les pilotes s'appliqueront donc à réduire son usure au maximum. A cet effet, ils devront:

- utiliser les aéronefs conformément au manuel de vol
- respecter scrupuleusement les instructions particulières qui peuvent leur être données.
- procéder aux visites "pré-vol" réglementaires
- exécuter minutieusement la procédure de vérification avant le décollage (check-list, sélection magnétos, essai de frein, etc.)
- surveiller attentivement les paramètres moteur (régime, pression, températures, charge génératrice ...)
- s'interdire les "touché-décollé" après descente prolongée moteur réduit (fatigue excessive du moteur)

Avant de quitter l'aéronef, le pilote doit vérifier que la balise de détresse n'émet pas et que tous les contacts sont coupés (en particulier, batterie et contacts magnétos).

Le pilote doit rentrer l'aéronef dans le hangar et fermer les portes si aucun autre vol n'est prévu au planning.

article 30 - Comportement des membres du club:

Les membres du club doivent à tout moment, conserver une attitude empreinte de correction et de courtoisie, tant envers leurs camarades qu'envers les dirigeants, le personnel du Club et les visiteurs.

En outre la mauvaise tenue, les injures, voies de fait et tous actes ou paroles de nature à porter préjudice aux membres, dirigeants ou personnel du Club, ou à porter atteinte à leur réputation, à leur dignité ou à leur honneur pourront entraîner la radiation du Club ou la démission d'office.

article 31 - Conseil de discipline:

Le conseil de discipline est composé de 7 membres:

- Le Président.
- Un instructeur désigné par tirage au sort
- Trois membres du Conseil d'Administration désignés par tirage au sort.
- Deux pilotes (désignés par tirage au sort) dans la liste électorale ayant au moins deux ans d'appartenance au club et un minimum de 100 heures de vol.



article 32 - Attribution du Conseil de Discipline:

En cas de manquement au Règlement Intérieur:

- entendre les faits et la défense du pilote
- statuer sur les responsabilités
- déterminer les sanctions
- rendre compte au Conseil d'Administration

article 33 – Vols de découverte:

Conformément à la réglementation des assurances en vigueur et à l'arrêté interministériel daté du 18 août 2016 qui se substitue à l'article D510-7 du Code de l'Aviation Civile, les vols de découverte seront effectués, exclusivement par les pilotes remplissant les conditions et ayant signé une convention avec l'Association.

Les pilotes effectuant des vols de découverte peuvent être pilotes privés, LAPL ou PPL totalisant plus de 200 HdV (CdB + DC) en avion après l'obtention de leur licence de pilote d'avion dont 25h dans les 12 mois précédents le vol. Ils doivent avoir effectué 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 jours sur le même type ou classe d'appareil (FCL.060 §b1). Il appartient au pilote de vérifier qu'il remplit les conditions du décret au moment du vol de découverte qu'il effectue.

La liste des pilotes autorisés à effectuer ces vols de découverte est validée par le Président puis communiquée à l'assurance, ainsi qu'à chaque modification en cas d'entrée ou de sortie de pilotes de cette liste.

Les vols de découverte ou vols d'initiation en ULM ne seront effectués que par un instructeur ULM ou un pilote ULM possédant la DNC appropriée.

article 34 - Avions de passage:

La vente d'essence et d'huile sera consentie contre paiement comptant.

Le garage pourra être assuré dans les hangars (dans la limite des places disponibles). Il sera perçu une redevance dont le montant est fixé par le Bureau.

Le propriétaire devra fournir la preuve que son aéronef est assuré en responsabilité civile.

Le stationnement des avions étrangers au Club sur les parkings extérieurs se fera sous la responsabilité et aux risques et périls des propriétaires ou commandants de bord de ces avions.

L'Aéro-Club décline toute responsabilité concernant les dégâts, vols ou préjudice pouvant survenir à ces avions à l'extérieur ou à l'intérieur des hangars.

article 35 – Utilisation des hangars par des propriétaires d'aéronefs privés

Attribution de place

Les hangars sont mis à disposition de l'ACA par la Mairie et en priorité destinés à héberger ses propres aéronefs. La disponibilité de places pour des propriétaires privés dépend donc de la taille de la flotte du Club.

Tout propriétaire d'avion qui souhaite utiliser le hangar du club doit en faire la demande au Président.

Les places sont attribuées aux demandeurs dans l'ordre de réception des demandes. La liste d'attente est consultable librement par tous les membres.

L'adhésion au club (comme membre actif) du propriétaire ou d'un représentant du propriétaire si celui-ci est une personne morale ainsi que la signature de la Convention d'utilisation des hangars affectés à l'ACA sont obligatoires.



Si le besoin de libérer une place se fait ressentir, les propriétaires d'avions ou un représentant désigné par eux auprès du Conseil d'Administration sont consultés afin de rechercher la meilleure solution.

Après cette consultation, la décision est prise par le Conseil d'Administration qui recherche la meilleure solution pour le Club et pour les propriétaires d'avions. L'activité aéronautique réelle et l'implication dans la vie du club sont notamment prises en compte.

Le Président peut alors être amené à demander à un propriétaire basé de libérer la place occupée par son aéronef après un préavis de 6 mois formalisé par écrit.

Le montant de la taxe de stationnement dans les hangars est fixé annuellement par le Conseil d'Administration et indexé sur le taux de l'inflation. Cette taxe est payable au début de chaque trimestre d'occupation. Un manquement répété à cette règle entraîne pour son titulaire la perte du bénéfice de sa place de stationnement dans les hangars.

Afin de simplifier les procédures et d'éviter les oublis, le montant de la taxe de stationnement dans les hangars peut être réglé par virement automatique.

La taxe de stationnement dans les hangars ne constitue en aucun cas une location et l'occupation d'une place de hangar ne fait pas l'objet d'un bail. Il s'agit d'un avantage non cessible et non transmissible.

Toute place non occupée pendant plus d'un trimestre fera l'objet d'une consultation avec son titulaire sur la suite à donner. Le Conseil d'Administration pourra si besoin la considérer comme vacante et l'attribuer au demandeur suivant sur la liste d'attente ou à l'Aéroclub, selon le cas.

Tout changement de gabarit d'un aéronef occupant basé dans le hangar (longueur, envergure, type d'aile) doit obtenir l'accord préalable du Conseil d'Administration.

Les propriétaires d'aéronefs utilisant le hangar du club doivent être convenablement assurés contre les risques que leur aéronef fait courir aux installations et aux autres aéronefs et doivent transmettre chaque année le justificatif de leur assurance au trésorier de l'Aéroclub.

Les dégâts causés aux avions basés en cas de sinistre touchant le hangar (tempête incendie,...) sont couverts par une assurance spécifique souscrite par le club. Hormis ce cas de figure, le Club décline toute responsabilité quant aux incidents pouvant survenir aux aéronefs stationnés dans le hangar (vols, accrochages, ...).

Règles d'utilisation

Les aéronefs immobilisés (trains démontés, etc.) ou non opérationnels seront placés de telle sorte qu'ils n'entravent en rien la sortie et la rentrée des autres aéronefs du hangar. Sauf accord du Conseil d'Administration, la durée d'immobilisation ne devra pas excéder 6 mois sinon la place devra être libérée au profit du demandeur suivant.

Il est interdit de laisser traîner des objets ou des déchets au sol de quelle que nature qu'ils soient. Des brosses et des poubelles sont prévues à cet effet.

Une armoire de rangement par machine peut être installée pour autant qu'elle ne perturbe pas le mouvement des aéronefs dans le hangar.

Il est interdit de déposer des produits dangereux ou écologiquement nocifs dans les poubelles (huiles, diluants, sprays...).

Chacun est responsable de la propreté de son emplacement.

Il est strictement interdit de parquer des voitures ou tout autre véhicule dans le hangar.

Il est interdit de laisser un aéronef à l'extérieur du hangar après avoir rentré ou sorti le sien.

Il est recommandé de demander de l'aide lorsque l'on doit rentrer ou sortir un ou plusieurs aéronefs du hangar et ce, afin d'éviter tout dégât.

En cas de dégâts causés à un autre aéronef, il est impératif d'en avertir le propriétaire ou une personne du conseil d'administration dans les plus brefs délais. Le non-respect de cette règle sera considéré comme faute grave, pouvant mener à l'exclusion du club.



Les portes du hangar doivent être refermées le plus vite possible. Celui qui omet de le faire sera considéré comme responsable pour tout dommage causé par ce fait.

Il est strictement interdit de laisser des aéronefs électriques connectés (baladeuses, chargeur de batteries ...) sans surveillance et surtout après la fermeture du hangar.

Il est interdit de souder ou d'utiliser une disqueuse à l'intérieur du hangar.

article 36 - Taxe d'atterrissage :

La taxe d'atterrissage est exigible de tout aéronef faisant escale sur l'aérodrome, suivant le tarif en vigueur.

Pour les aéronefs abrités à l'année dans les hangars gérés par l'Aéro Club d'Andernos, le montant de la taxe d'atterrissage sera fixé chaque année forfaitairement par le Conseil d'Administration et sera payable trimestriellement au plus tard le quinzième jour du trimestre courant.

article 37 - Article réservé :

article 38 - Mesure de police sur l'aérodrome:

L'accès à la plate-forme aéronautique et aux hangars est interdit à tous véhicules terrestres sauf cas de nécessité absolue.

La barrière d'accès au parking avions est verrouillée par un cadenas. Les responsables de l'Aéro Club possèdent les clés. Une clé est disponible dans une boîte à clé à proximité du portail, elle ne sera utilisée qu'en cas d'urgence.

Les pilotes doivent veiller, lorsqu'ils sont les derniers à quitter la plate-forme, à ce que les aéronefs soient rentrés, les hangars et le Club House fermés.

article 39 - Accès au club-house :

L'accès au club-house et aux services associés (boissons, café...) est admis à titre privé aux seuls membres de l'Association et à leurs invités.

**NOTE DE PROCEDURE CONCERNANT
LES INCIDENTS OU ACCIDENTS AERONAUTIQUES**

Cette note a pour but de rappeler les textes réglementaires et les consignes particulières à l'Aéro Club d'Andernos à appliquer en cas d'accident ou d'incident d'aéronef.

1- RAPPEL DES TEXTES REGLEMENTAIRES – DEFINITION (Instruction n° 300/IGAC/SA du 03/06/57)

Les accidents et les faits techniques ayant engendré un risque pour le personnel ou le matériel doivent être portés à la connaissance de la DGAC.

On doit faire la distinction entre **l'incident** et **l'accident** d'aviation.

Est qualifié d'**incident** d'aviation tout évènement ayant fait courir un risque aux personnes et au matériel même s'il n'a pas entraîné d'irrégularité d'exploitation. Cette définition concerne également toute infraction aux règlements de la circulation aérienne ou aux règlements opérationnels.

- Exemples :
- panne du groupe motopropulseur,
 - début d'incendie,
 - phénomènes vibratoires,
 - rupture d'organe important qui n'a pas entraîné l'arrêt du voyage en cours,
 - givrage, foudre ou autre phénomène ayant mis l'avion en difficultés,
 - risque de collision avec le sol,
 - défaillance de la radio ou des moyens de navigation,
 - mauvaise préparation ou exécution du voyage,
 - atterrissage en campagne ou hors des limites d'une piste non suivis de dommage ...

Cette énumération n'est pas limitative. Tout incident dont l'étude peut comporter un enseignement permettant d'accroître la sécurité aérienne doit être signalé.

Est qualifié d'**accident** d'aviation tout évènement qui, survenu au cours d'une évolution ou manœuvre quelconque d'un aéronef, a entraîné une ou plusieurs des conséquences suivantes :

- dommages physique à l'équipage et/ou aux passagers (en vol ou à la surface) ,
- dommages physiques aux tiers à la surface,
- dommages au matériel volant ayant provoqué l'interruption du voyage en cours ou ne pouvant être réparés dans de courts délais par les moyens du bord ou par un service de piste.

Sont inclus dans cette désignation les accidents de parachute et les accidents causés par la marche des organes moto-propulseurs d'un aéronef, même s'ils ne surviennent pas au cours d'une évolution de cet aéronef.

1-1 Conduite à tenir dans la pratique

1-1-1 En cas d'incident

Tout incident tel que défini ci-dessus fait obligatoirement l'objet de la part du Commandant de bord, d'un membre d'équipage ou du représentant du propriétaire ou de l'exploitant d'un avis immédiat :

- soit au service chargé du contrôle d'aérodrome si ce dernier existe,
- soit à l'autorité civile ou militaire la plus proche.

En pratique, l'autorité civile sera représentée par la DSAC/SO (ex District) et l'autorité militaire par la brigade de Gendarmerie compétente pour le lieu considéré.

En outre le Commandant de bord devra adresser sous 48 heures, au chef de la DSAC/SO (ex district) un rapport circonstancié relatif aux circonstances de l'incident.

1-1-2 En cas d'accident

Tout commandant de bord, tout membre d'équipage, ou même tout passager d'un aéronef civil accidenté, s'il est en mesure de le faire et plus généralement quiconque trouve abandonné un aéronef ou une partie d'aéronef ou de son chargement se doit d'aviser immédiatement l'autorité civile ou militaire la plus proche.

En pratique, l'autorité civile sera représentée par la DSAC/SO (ex District) et l'autorité militaire par la brigade de Gendarmerie compétente pour le lieu considéré.

Par ailleurs dans tous les cas après avoir organisé les secours, il est recommandé de consacrer le maximum des moyens à interdire l'accès de l'épave, afin d'éviter le pillage des débris et la disparition d'indices utiles aux enquêteurs, en attendant leur arrivée.

2- CONSIGNES APPLICABLES A L'AERO CLUB D'ANDERNOS

2-1 En cas d'incident (aéronef appartenant ou loué à l'ACA)

2-1-1 Sur l'aérodrome d'Andernos

Le Commandant de bord avise immédiatement le Président de l'ACA ou son représentant et en accord, l'un ou l'autre prévient les organismes selon le § 1-1-1 (voir n° de téléphone page 3)

Le Commandant de bord adressera la copie du rapport circonstancié au Président de l'ACA.

Si nécessaire, l'aéronef sera déclaré indisponible, l'incident sera noté sur le carnet de route.

2-1-2 Atterrissage en campagne ou sur un aérodrome extérieur nécessité par l'incident.

Le Commandant de bord avise immédiatement les organismes concernés selon le § 1-1-1 puis le Président de l'ACA ou son représentant.

L'aéronef sera déclaré indisponible et immobilisé, l'incident sera noté sur le carnet de route.

Le Commandant de bord adressera la copie du rapport circonstancié au Président de l'ACA.

Dans le cas d'un atterrissage en campagne, le redécollage éventuel de l'aéronef ne s'effectuera qu'après autorisation écrite de l'autorité compétente et en accord avec le Président de l'ACA ou son représentant.

2-2 En cas d'accident

2-2-1 Sur l'aérodrome d'Andernos ou à proximité (tout aéronef).

Toute personne présente sur l'aérodrome et témoin d'un accident aérien devra prévenir si besoin les services de secours d'urgence (voir n° de téléphone page 3)

Le Commandant de bord s'il est en état de le faire (à défaut le responsable de l'Aéro Club présent ou le témoin lui-même) devra prévenir immédiatement et dans tous les cas :

- la Brigade de Gendarmerie locale,
- la DSAC/SO
- la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens de Mérignac
- le Président ou un responsable de l'ACA

Après les opérations de secours, la balise de détresse devra être coupée en cas de déclenchement.

En aucun cas (sauf pour raison de secours), l'épave et les débris ne seront déplacés avant l'autorisation de l'enquêteur de la DSAC/SO (ex District).

2-2-1 Sur tout autre lieu du territoire Français (aéronef appartenant ou loué à l'ACA).

Le Commandant de bord s'il est en état de le faire devra prévenir immédiatement et dans tous les cas :

- la Brigade de Gendarmerie locale,
- la DSAC de la région concernée,
- la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens de la région concernée
- le Président ou un responsable de l'ACA

Le Commandant de bord ou un passager s'il est en état de le faire, devra assurer la garde de l'épave jusqu'à l'arrivée de l'enquêteur de la DSAC.

Après les opérations de secours, la balise de détresse devra être coupée en cas de déclenchement.

En aucun cas (sauf pour raison de secours), l'épave et les débris ne seront déplacés avant l'autorisation de l'enquêteur de la DSAC

NUMEROS DE TELEPHONE ET ADRESSES

Andernos et région Aquitaine

Pompiers Andernos.....	18
Gendarmerie d'Andernos	17
Samu	15
Gendarmerie Hélicoptère Cazaux	05 56 22 26 26

DSAC/SO

Par l'intermédiaire du BNIA (Bureau de piste) de Mérignac..... 05 57 92 60 84

BP n° 70116
33704 Mérignac Cedex

Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens de Mérignac 05 57 92 81 30 ou 81 40

Autre région

Pompiers.....	18
Gendarmerie	17
DSAC (ex District)	Voir carte VAC
Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens	Voir avec gendarmerie locale

Aéro Club d'Andernos

Aéro Club d'Andernos	05 56 82 18 77
Président.....	Patrick LABOUYRIE 06 51 48 17 31
Vice-Président.....	Laurent BAREILLE 06 22 18 30 61
Secrétaire Général	Kevin DUPUCH 06 61 45 70 31
Trésorier.....	Jean SCHERER 06 26 13 58 57
Responsable Entretien.....	Pierre SOCASAU..... 06 27 42 79 82



<p>ACCEPTATION DES STATUTS ET DU REGLEMENT INTERIEUR</p>

Je soussigné

.....

déclare avoir lu le règlement intérieur et les statuts de l'aéroclub
d'Andernos

Je déclare les accepter sans réserve.

Date :

Signature précédée de la mention "lu et approuvé"



AUTORISATION PARENTALE

Je soussigné(e) (M. ou Mme, Nom, Prénom).....

demeurant

et agissant en qualité de **père / mère ou Tuteur légal** (rayer les mentions inutiles)

Autorise **mon fils / ma fille** (précisez nom et prénom):
à participer aux vols de formation en double commande et en solo au Brevet de Base avion,
au LAPL ou au PPL (A) prévus au programme et à effectuer des vols solo à l'issue de
l'obtention de sa licence de pilote Brevet de Base avion ou LAPL ou PPL (A) sur les avions
appartenant à l'Aéro Club d'Andernos.

Pour les enfants mineurs, la signature des deux parents est obligatoire, pour les personnes placées sous tutelle, la signature du tuteur est obligatoire.

Signataire

Nom

Prénom

Lien de parenté

Fait à

Le :

Signataire

Nom

Prénom

Lien de parenté

Fait à

Le :

Signature précédée de la
mention "lu et approuvé"

Signature précédée de la
mention "lu et approuvé"

FICHE DE PRE-INSCRIPTION ADHERENT

Date d'inscription			
Civilité (M / MME / MELLE)			
NOM			Prénom
Sexe	M <input type="checkbox"/>	F <input type="checkbox"/>	
Adresse			
Adresse (suite)			
Code Postal		Ville	Pays

Date de Naissance		Ville Naiss.	
Département Naiss.		Pays Naiss.	
Profession			

Adresse E-mail			
-----------------------	--	--	--

N° de Tel Domicile	
N° de Tel Prof.	
N° de Tel Portable	

Licences	TT	FPLA	BB	ULM	Autres
Numéro					
Date d'obtention					
Validité					

Date Validité Visite Médicale	
--------------------------------------	--

Licence FFA n°	
Licence FFPLUM n°	

Qualifications

Nuit Voltige Montagne IR TW VP T
 P PP RU MEP

Divers

Personne à prévenir en cas d'urgence	Nom Prénom :
	N° de Tel :

NOTA : Documents à joindre à ce document au moment de l'inscription définitive:

- photocopie des licences
- photocopie du certificat médical (avion et ULM) ou de non contre indication (ULM seul)
- photocopie de la carte FFA (si prise dans un autre aéroclub)
- photocopie de la carte FFPLUM (si prise dans un autre aéroclub)
- photocopie recto/verso de la carte d'identité (ou passeport)
- 2 photos d'identité
- autorisation parentale pour les mineurs

Nom de la personne de l'Aéro Club d'Andernos ayant effectué l'inscription :