



FOIRE AUX QUESTIONS

MEMBRES DE L'AEROCLUB

JUILLET 2023

TABLE DES MATIERES :

[Cliquer sur un titre pour vous rendre directement à l'article](#)

LOCAUX TECHNIQUES ET CONTACTS	2
Codes d'accès porte, alarme et emplacements avions	2
Utilisation de l'ordinateur du local :	3
Que faire pour réinitialiser la connexion internet en cas de problème ?	4
Mise à disposition des produits de nettoyage et d'entretien :	5
Utilisations des commodités :	6
UTILISATION OPENFLYERS – GUIDE RAPIDE	8
1/ Réserver un vol	8
2/ Saisir un vol	9
3/ Approvisionner le compte pilote	10
4/ Mise à jour des validités	10
5/ Suppléments pour les élèves pilotes	11
ACCES A L'ESPACE MEMBRES SITE WEB DE L'AEROCLUB :	12
COMMENT TROUVER LES COORDONNEES D'UN MEMBRE OU D'UN INSTRUCTEUR :	13
Liste et contacts des instructeurs	14
Qui contacter ou informer en cas de situation anormale ?	15
AVIONS	16
Où trouver la documentation des avions ?	16
Où trouver les clefs des avions ?	17
PREPARATION DU DOSSIER DE VOL	18
Où trouver les informations météo, les notam, etc	18
INSTALLATION A BORD DES DR 400	18

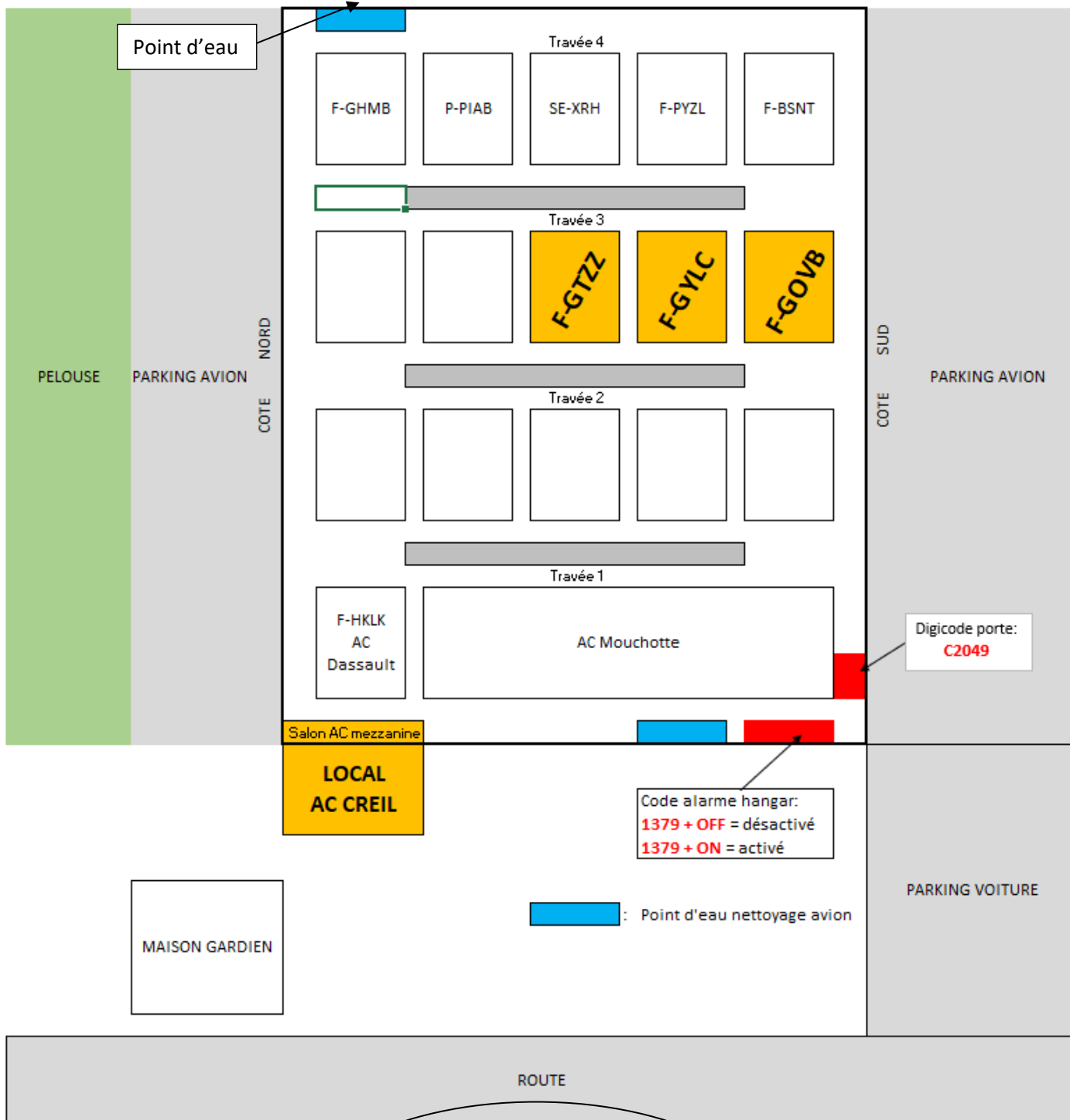
Suivi des butées pour les opérations de maintenance des avions :	19
Quelle est la documentation à emporter en vol ?	20
Modalités de fermeture des portes du hangar.....	26
Où trouver les pontets pour le passage des rails des portes ?	26
Modalités d'utilisation des barres de traction « béquilles »	27
Modalités pour faire l'appoint d'huile moteur	28
Vérification du niveau d'huile :	29
L'accueil et la gestion des accompagnants pour un vol privé :	31
Modalités de démarrage avion à froid et à chaud :	32
VOLS	33
Préchauffage et décompte du temps de vol :	33
Consignes d'utilisation du réservoir additionnel du DR440 F-GYLC :	34
Vol de nuit ; consignes d'utilisation aérodrome LFPP :	35
Que faire en cas d'interruption de vol sur un terrain extérieur ?	36
VOLS – APRES	37
Nettoyage de votre avion :	37
Comment ranger l'avion dans le hangar	38
Comment faire la saisie et l'enregistrement du vol ?	38
Impossible de saisir le vol sur Openflyers	38
Comment alimenter votre compte pilote sur Openflyers ?	38
Comment mettre à jour mes validités sur Openflyers.....	38
Liste des contacts pour signaler un problème	38
Déclarer et signaler un problème technique sur l'avion.....	38
Comment saisir le plein carburant ou le complément d'huile dans le carnet de route ?	39
SUR LES TERRAINS	40
Comment utiliser la pompe d'avitaillement au Plessis ?	40
Que faire si la pompe du Plessis est hors service ?	43
Paiement de la taxe d'atterrissage sur les terrains extérieurs :	43

LOCAUX TECHNIQUES ET CONTACTS

Codes d'accès porte, alarme et emplacements avions

Mà: 31/05/2022

HANGAR PAINDAVOINE LFPP



Boitier alarme hangar

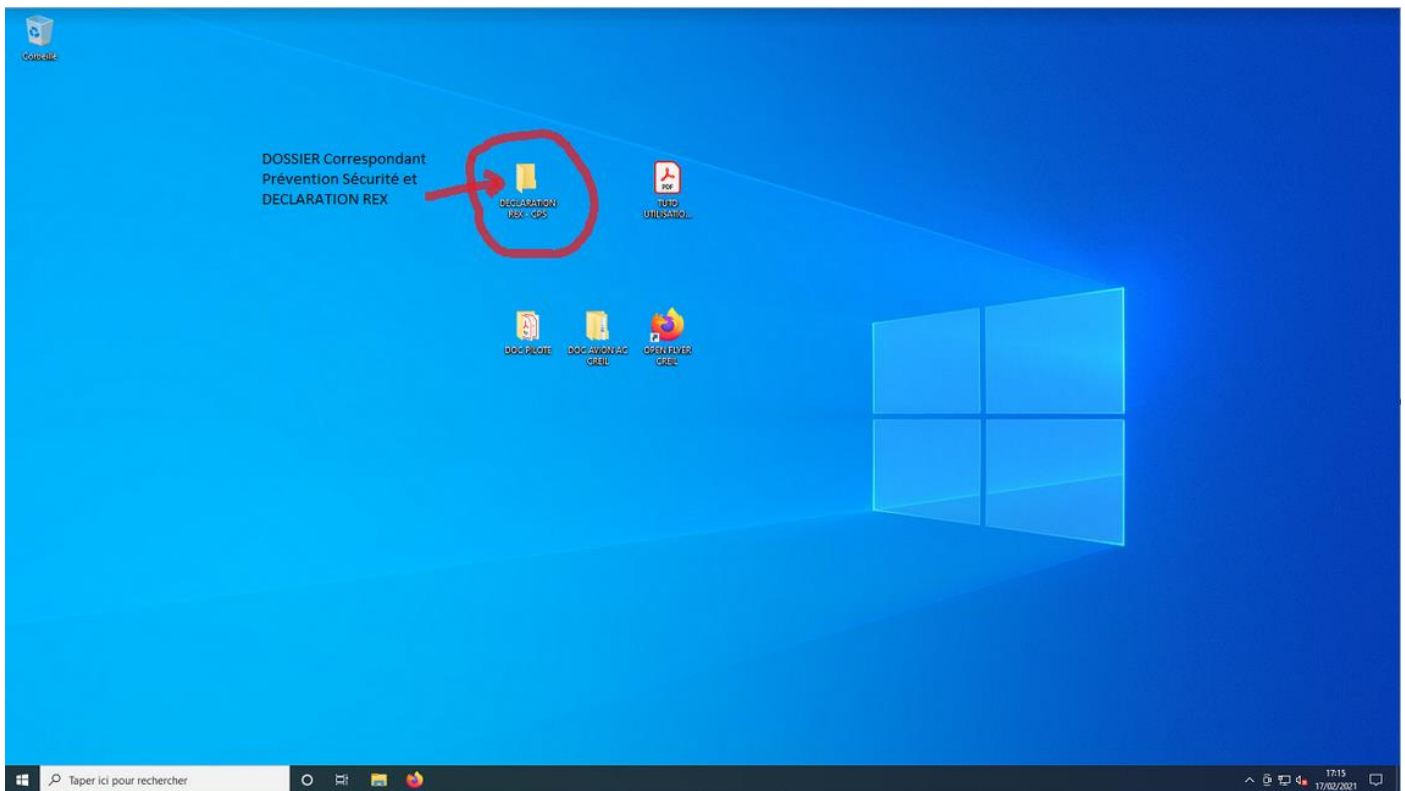


Mise à l'arrêt => **1379 + « off »**
Mise en marche => **1379 + « on »**
45 secondes pour sortir

Utilisation de l'ordinateur du local :

Au démarrage, vous devez sélectionner le **compte** Windows intitulé « **Accès membre** »
Vous trouverez à votre disposition sur le bureau :

- **La documentation avion :**
 - Feuille de calcul de masse et centrage
 - Manuel de vol
 - La check-list et les paramètres avion approuvés par le club
 - Les guides d'utilisation GPS et boîtes de mélange
- Le formulaire de **déclaration REX** au format PDF.
- **La documentation pilote :**
 - Le DAD (document d'aide à la décision)
 - La majoration des vitesses en finale
 - La feuille de calcul pour l'emport carburant
 - Un log de navigation vierge
 - Un formulaire de dépôt de plan de vol
 - Le guide d'utilisation Openflyer y compris pour la mise à jour de vos validités
 - Le guide pour l'emport des passagers
- Le raccourci pour vous connecter à **Openflyers**



CHECK-LIST MISE EN ROUTE DE L'ORDINATEUR AU PLESSIS-BELLEVILLE

Que faire pour réinitialiser la connexion internet en cas de problème ?

Afin de pouvoir accéder à votre compte OpenFlyers pour réserver ou saisir votre vol et préparer votre navigation (météo, Notams, SUP AIP...), voici la procédure pour mettre en route l'ordinateur :

- **Allumer l'ordinateur** : en appuyant sur le bouton se trouvant au sommet de la façade de l'unité centrale.
- **Allumer l'écran** : en appuyant sur le bouton se trouvant en dessous, à droite de la façade de l'écran.



Si vous constatez un dysfonctionnement, merci de le signaler à l'adresse aeroclubdecreil@gmail.com

Mise à disposition des produits de nettoyage et d'entretien :

Le club est uniquement composé de bénévoles. Personne n'est désigné pour faire le ménage. Nous comptons sur la bienveillance et la courtoisie de toutes et tous pour participer au nettoyage des avions et du local. A cet effet, le club met à votre disposition les produits et le matériel d'entretien nécessaires pour réaliser ces tâches.

Pour les avions :

- Rouleau essuie-tout
- Nettoyant **Plizz** pour les verrières (ne pas utiliser le nettoyant vitre qui obscurci la verrière en plexiglass)
- Seaux
- Eponges et chiffons microfibrés

Les consommables et produits d'entretiens se trouvent dans l'armoire grise dans le hangar.

N'emmenez pas en vol l'essuie-tout et le nettoyant vitre en vol afin qu'ils restent à disposition de tous.

Pour vous et le local :

- Lingettes hygiéniques
- Papier toilette,
- Gel hydroalcoolique,
- Savon
- Balai, pelle et sacs poubelle
- Seau et serpillère et nettoyant sol
- Liquide vaisselle, éponge, torchon

Les réserves des produits d'entretiens se trouvent dans le placard en face de la porte des toilettes ou dans le placard sous l'évier de la cuisine. Si vous constatez un manque ou du matériel qui nécessite d'être remplacé, vous pouvez le signaler à l'adresse email aeroclubdecreil@gmail.com

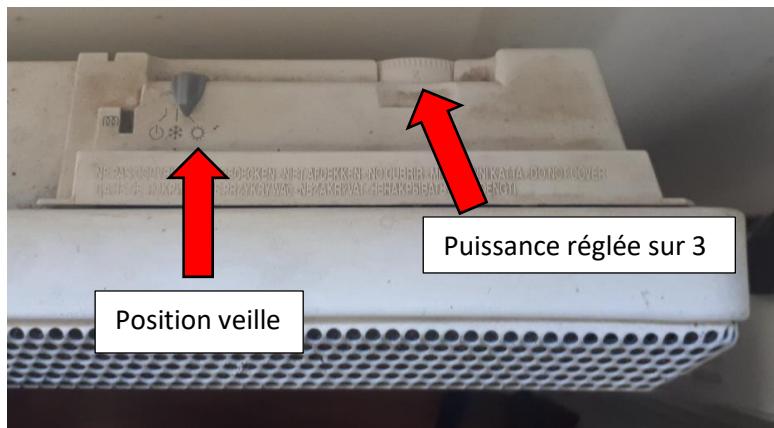
Nous demandons aux membres qui utilisent la vaisselle de la nettoyer avant de quitter le local.

Le tri des déchets est appliqué. Il faut mettre les matières recyclables directement dans la poubelle jaune à l'extérieur du local.



Utilisations des commodités :

- L'eau : Veillez à ce que les robinets soient refermés après utilisation. Si vous constatez une fuite, vous pouvez la signaler à l'adresse email aeroclubdecreil@gmail.com
- Le chauffage : Lorsque vous fréquentez le local, vous pouvez augmenter la puissance du chauffage. En période hivernale, en quittant définitivement le local, nous vous demandons de baisser les chauffages muraux à la position 3 et d'éteindre le chauffage d'appoint.



- L'électricité : Veillez à éteindre les lumières et l'ordinateur quand vous quittez le local. Si vous constatez un dysfonctionnement, vous pouvez le signaler à l'adresse email aeroclubdecreil@gmail.com



CHECK-LIST

DERNIER DEPART DU LOCAL

Avant de quitter ce lieu, veuillez-vous assurer SVP :

- Que les radiateurs muraux sont positionnés sur 3
- Que le radiateur d'appoint est éteint
- Que les volets roulants sont fermés
- Que la machine à café est éteinte
- Que l'ordinateur est éteint
- Que la lumière est éteinte

Le club est uniquement composé de bénévoles. Personne n'est désigné pour faire le ménage. Nous comptons sur la bienveillance et la courtoisie de toutes et tous pour participer au nettoyage des avions et du local.

Veillez à laisser ce local aussi propre, voire même plus propre que vous ne l'avez trouvé en arrivant.

Merci de votre compréhension, et n'oubliez de refermer la porte en partant !!!

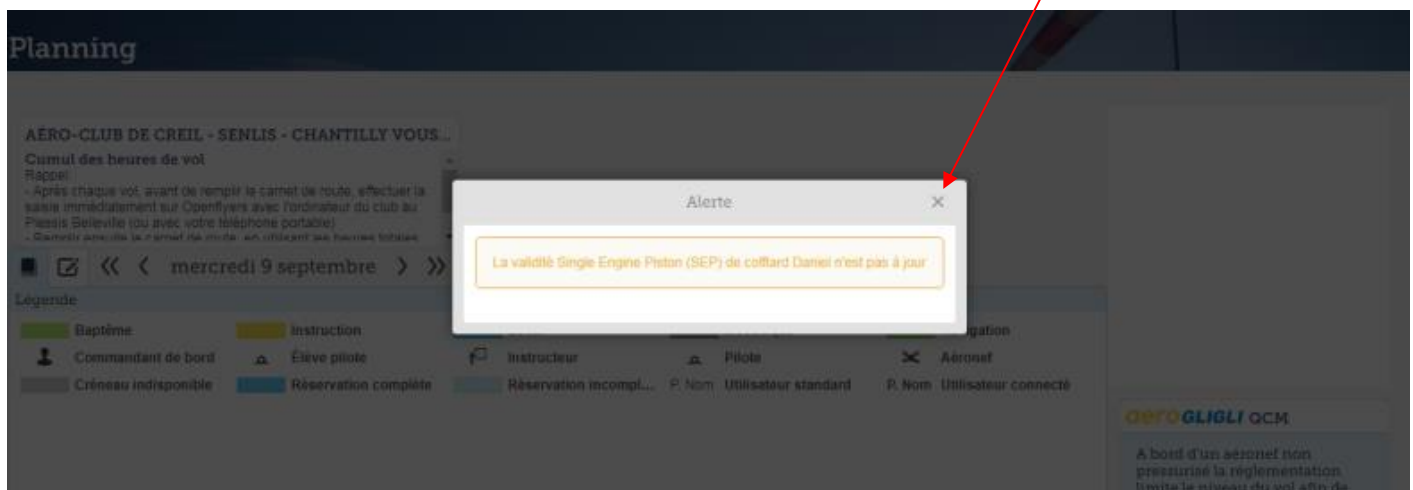


Si problème contacter la hotline
0766535348

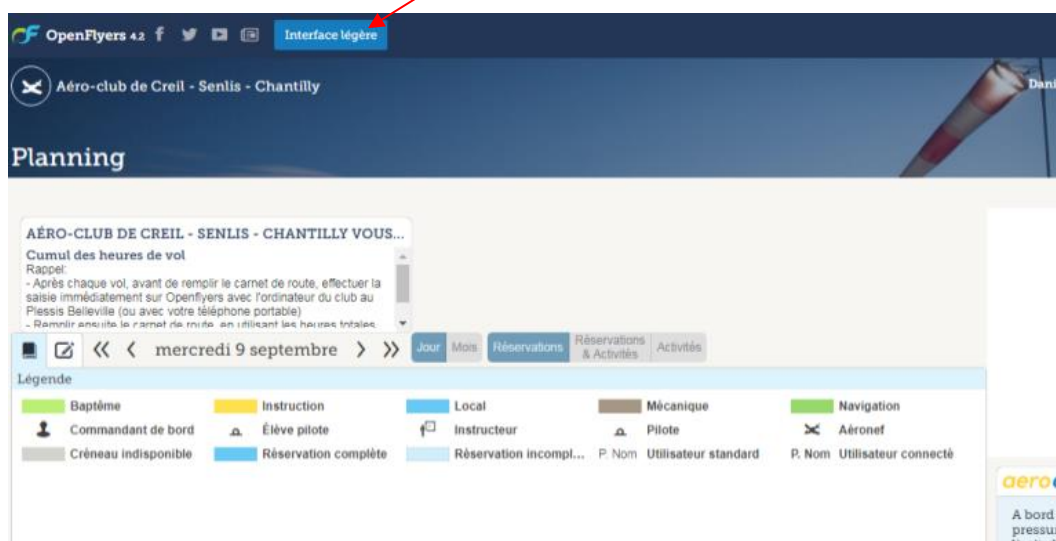
Support d'utilisation Openflyers

1/ Réserver un vol

- a. Accès au site (avec identifiant et mot de passe communiqués par mail)
 - via
 - www.openflyers.com → Se connecter → plateforme Creil
 - aeroclub-creil.org → liens → openflyers
- b. Si fenêtre avec validités dépassée ou solde négatif, **la fermer**



- c. Clic sur « interface légère »



- d. Clic sur l'avion disponible à l'heure souhaitée
Renseigner la page « effectuer une réservation »

2/ Saisir un vol

- e. A partir du planning (ne pas utiliser la rubrique « activités » sur le bandeau haut central), accéder à une fenêtre en cliquant sur le vol réservé

Avion	Statut	Activité
F-HARM AT01	Maintenance -9:45	
Surbook RM AT01		
F-GOVB DR42	23:30	SINET H. LEP 23:30
Surbook VB DR42		SERRURIER C. DEMILLY 22:30
F-GYLC DR44	-2:20	
Surbook LC DR44		
CANICAVE Michel		
SERRURIER Michel		
SINET Jean Michel		

F-GYLC en réservation local.....
Pilote.....
Modifier la réservation
Annuler la réservation
Préparer le vol
Saisir le vol

Option « Saisir le vol »

f. Saisir l'activité

Activités > Saisir une activité

coffiard Daniel (Admin) Pilote 3,32 €

Annuler Enregistrer

Etat : Retour de vol	Date de départ : Fuseau horaire : Europe/Paris 09 / 09 / 2020 16 : 40	Type d'activité : <input checked="" type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> Navigation <input checked="" type="checkbox"/> Instruction <input type="checkbox"/> Baptême <input type="checkbox"/> Mécanique	Terrain de départ : LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)
Aéronef : F-GOVB	Date de retour : Fuseau horaire : Europe/Paris 09 / 09 / 2020 17 : 40		Terrain d'arrivée : LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)
Pilote : LEPINE Hugo	Durée de l'activité : 1 h 00 min		Nombre d'atterrissages : --
Statut : -- Choisir une valeur --	Heures totales après activité : 9553:50		<input type="checkbox"/> Réapprovisionnement de réservoir avant vol
Instructeur : SINET Jean Michel			<input type="checkbox"/> Réapprovisionnement de réservoir après vol
Statut : Instructeur			Commentaire :
Nombre de personnes à bord : --			

- Renseigner les différentes plages et utiliser « les heures totales après activité » pour, **ensuite**, remplir le carnet de route de l'avion

- → **Enregistrer**. Si une fenêtre apparaît avec une validité qui n'est pas à jour ou tout autre raison, cliquer sur « confirmer » **et non** « enregistrer »

La validité Single Engine Piston (SEP) de coffiard Daniel n'est pas à jour

Confirmer l'enregistrement

Annuler Enregistrer

Etat : Retour de vol	Date de départ : Fuseau horaire : Europe/Paris 09 / 09 / 2020 17 : 15	Type d'activité : <input checked="" type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> Navigation <input checked="" type="checkbox"/> Instruction <input type="checkbox"/> Baptême <input type="checkbox"/> Mécanique	Terrain de départ : LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)
Aéronef : F-GOVB	Date de retour : Fuseau horaire : Europe/Paris 09 / 09 / 2020 17 : 35		Terrain d'arrivée : LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)
Pilote : coffiard Daniel	Durée de l'activité : 0 h 20 min		Nombre d'atterrissages : 2
Statut : Commandant de bord	Heures totales après activité : 9553:10		<input type="checkbox"/> Réapprovisionnement de réservoir avant vol
Instructeur : SINET Jean Michel			<input type="checkbox"/> Réapprovisionnement de réservoir après vol
Statut : Instructeur			Commentaire :

3/ Approvisionner le compte pilote

Ne permet pas de payer en ligne, mais d'indiquer que vous avez déposé un chèque, ou mieux que vous avez fait (ou allez faire) un virement de votre compte bancaire sur celui du club

Sur le bandeau central supérieur, utiliser « comptes » → Approvisionner → renseigner les différentes rubriques

4/ Mise à jour des validités

Sur le bandeau central supérieur, utiliser « Données » → Validités → mettre à jour

Back à la page

Utilisateur : COFFLARD Daniel

Toutes À certifier Effectives

administrateur Ajouter

Validité	Code identifiant	Date d'obtention	Limite de validité	Alerte ?	Contrat ou document	Commentaires	Etat de certification	Actions
Conditions générales v1.11 OpenFlyers			pas de limite de validité	✓		Ce contrat a été signé par Daniel cofflard le 2019-11-23 à 8h28m7s avec l'adresse IP : 86.192.75.65	<i>Signé</i>	
Cotisation Club		01/01/2021	31/12/2021	✓		Cette validité a été modifiée le vendredi 8 janvier 2021 à 08h01		
Licence Fédérale	0270082		31/12/2021	✓		Cette validité a été ajoutée le mardi 9 avril 2019 à 13h55		
Private Pilote License (PPL)	F LPA00142758	23/05/2014	pas de limite de validité	✓		Cette validité a été ajoutée le mardi 9 avril 2019 à 13h55		
Single Engine Piston (SEP)	AJ 6793		 31/05/2020			Cette validité a été ajoutée le mardi 9 avril 2019 à 13h55		
Visite Médicale			 25/09/2019			Cette validité a été ajoutée le mardi 9 avril 2019 à 13h55		
Vol annuel avec instructeur		28/10/2017	 27/10/2018			Cette validité a été ajoutée le mardi 9 avril 2019 à 13h55		

→ Cliquer sur la validité à mettre à jour

La fenêtre suivante apparait :

Single Engine Piston (SEP)

Annuler Enregistrer

<input type="checkbox"/> Alerte ?	Code identifiant : AJ 6793	Date d'obtention : 	Limite de validité : 31/05/2020
-----------------------------------	-------------------------------	------------------------	------------------------------------

Annuler Enregistrer

Renseigner les différents champs et **enregistrer**

5/ Suppléments pour les élèves pilotes

L'élève fait face à 2 situations :

A/ Il effectue un vol avec instructeur dans l'avion

Activités Comptes Données Planning Préparation Vol Ressources Équipe

Activités > Saisir une activité PADIN José (Pilote) Pilote 2

Annuler Enregistrer

Etat : Retour de vol	Date de départ : Fuseau horaire : Europe/Paris 25 / 10 / 2020 07 : 21	Type d'activité : <input checked="" type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> Navigation <input checked="" type="checkbox"/> Instruction <input type="checkbox"/> Baptême <input type="checkbox"/> Mécanique	Terrain de départ : LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)
Aéronef : F-GYLC	Date de retour : Fuseau horaire : Europe/Paris 25 / 10 / 2020 08 : 21		Terrain d'arrivée : LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)
Pilote : PADIN José	Durée de l'activité : 1 h 00 min		Nombre d'atterrissages : 2
Statut : Élève pilote	Heures totales après activité : 5948:31		<input type="checkbox"/> Réapprovisionnement de réservoir avant vol <input type="checkbox"/> Réapprovisionnement de réservoir après vol
Instructeur : LOUIS Patrick			Commentaire :
Statut : Instructeur			
Nombre de personnes à bord : 2			

B/ Il effectue un vol solo, avec l'instructeur qui est présent ou non, mais pas dans l'avion

Activités Comptes Données Planning Préparation Vol Ressources Équipe

Activités > Saisir une activité PADIN José (Pilote) Pilote

Annuler Enregistrer

Etat : Retour de vol	Date de départ : Fuseau horaire : Europe/Paris 25 / 10 / 2020 07 : 21	Type d'activité : <input checked="" type="checkbox"/> Local <input type="checkbox"/> Navigation <input type="checkbox"/> Instruction <input type="checkbox"/> Baptême <input type="checkbox"/> Mécanique	Terrain de départ : LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)
Aéronef : F-GYLC	Date de retour : Fuseau horaire : Europe/Paris 25 / 10 / 2020 08 : 21		Terrain d'arrivée : LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)
Pilote : PADIN José	Durée de l'activité : 1 h 00 min		Nombre d'atterrissages : 2
Statut : Élève pilote	Heures totales après activité : 5948:31		<input type="checkbox"/> Réapprovisionnement de réservoir avant vol <input type="checkbox"/> Réapprovisionnement de réservoir après vol
Instructeur : -- Choisir une valeur --			Commentaire :
Nombre de personnes à bord : 1			

ACCES A L'ESPACE MEMBRES SITE WEB DE L'AEROCLUB :

L'adresse du site web officiel de l'aéroclub de Creil est <http://aeroclub-creil.org/>

Dans l'espace membres vous aurez accès aux rubriques suivantes :

- La foire aux questions
- La rubrique téléchargements dans laquelle vous trouverez :
 - L'espace CPS (formulaire de dépôt de REX, manex, manuel de formation, plan d'action sécurité, ...)
 - La documentation avion et pilote
 - Le règlement intérieur et les statuts
 - Les comptes rendus de CA, AG et autres informations diverses
 - Le RIB de l'aéroclub

Search ...

ACCÈS MEMBRES

Déconnexion

LIENS

- o Aéroweb
- o Déclaration CPS (REX)
- o OLIVIA
- o OpenFlyers
- o Tous les liens

IDENTIFICATION

- o Admin. du site
- o Déconnexion
- o Flux des publications
- o Flux des commentaires
- o Site de WordPress-FR

Les Défis l'AC Creil – Déclarer votre candidature par email à l'adresse de l'aéroclub

[Règlement du jeu-concours des Défis de l'Aéroclub de Creil](#)

Téléchargement documentation de l'aéroclub:

- [FAQ – Foire Aux Questions](#)
- [RIB Aéroclub de Creil](#)
- [Informations diverses](#)
- [Espace Prévention Sécurité – Statuts – Règlement intérieur – Manex](#)
- [Déclaration CPS \(REX\)](#)
- [Documentation Avion](#)
- [Documentation Pilote](#)

EVÉNEMENTS À VENIR

- o Mille mercis et longue vie au club! 21 septembre 2022
- o Nomination du nouveau Responsable Pédagogique 14 septembre 2022
- o Retour sur le Forum des associations de Senlis 2022 11 septembre 2022
- o Journée d'animations ouverte à tous pour les 75 ans de l'aéroclub! 30 août 2022

VIGILANCE MÉTÉO-FRANCE

FRANCE ENTIÈRE
7 janvier 8 janvier
Maj: 07/01/23 16:00 METEO

Pour vous connecter :

- Rubrique « accès membres » dans la colonne à gauche de la page d'accueil
- Saisissez l'identifiant « **aerocreil** » et le mot de passe **1364Y**, cliquer sur « se connecter »
- Cliquer à gauche de l'écran sur la rubrique souhaitée

ACCÈS MEMBRES

Identifiant (adresse club)

Mot de passe (code de la porte / Maj)

SE CONNECTER

[Lost your password?](#)



📅 15 décembre 2022 👤 L'équipe de communication 📁 Annonces

Toute l'équipe de l'Aéroclub vous souhaite de passer de bonnes fêtes de fin d'année. Garder une place pour la galette le 07 Janvier 2023 à l'Aéroclub,

[READ MORE](#)

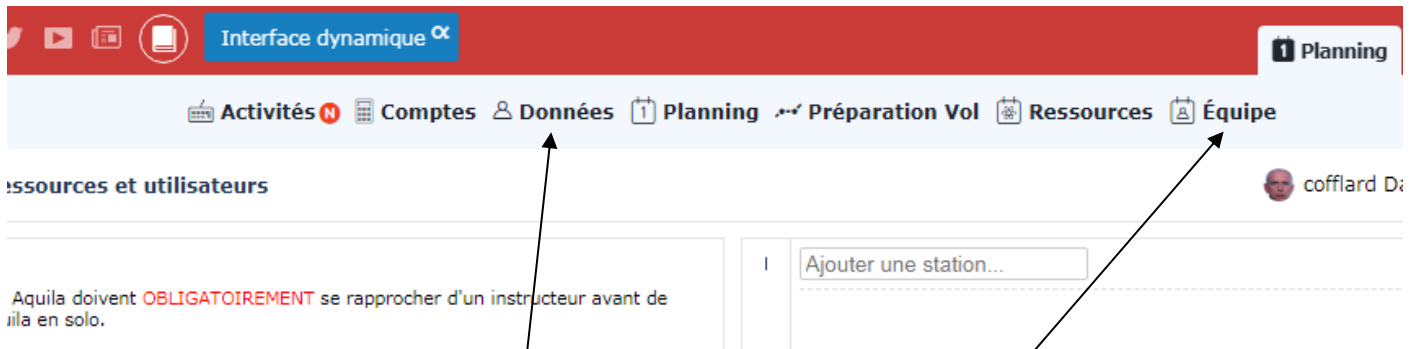


Mille mercis et longue vie au club!

📅 21 septembre 2022 👤 L'équipe de communication

COMMENT TROUVER LES COORDONNEES D'UN MEMBRE OU D'UN INSTRUCTEUR :

Connecter-vous à Openflyer avec votre compte.



1. Pour trouver les coordonnées d'un membre :

Cliquer ensuite sur « Données » ➔ « Utilisateurs », et chercher le nom du membre ou de l'instructeur dans la liste des membres pour trouver ses coordonnées.









2. Pour trouver un instructeur :

Dans le bandeau supérieur, cliquer sur « Equipe », la liste des instructeurs apparait. Ensuite, suivez la même démarche que pour trouver les coordonnées d'un membre.



LISTE DES INSTRUCTEURS AEROCLUB CREIL-SENLIS-CHANTILLY

(à jour le 29/06/2023)

	NOM	PRENOM	TELEPHONE	MAIL	FI	FI VFR NUIT	FE	REMARQUE
	BASSET	Stéphane	06 85 04 27 96	stephb777@free.fr	X	X		Responsable Pédagogique disponible en semaine
	BINET	Justin	06 72 93 75 89	jus.binet@gmail.com	X	X		
	CANICAVE	Michel	06 82 60 21 72	m.canicave@wanadoo.fr	X			
	COESNON	Pierre Dominique	06 70 39 15 23	pcoesnon@gmail.com	X	X	X	
	MAGUER	Roland	06 35 12 75 21	rolandmaguer@gmail.com	X	X		
	PINHAS	Nicolas	06 38 32 26 64	nicolas.pinhas@gmail.com	X			
	SINET	Jean-Michel	06 26 27 08 62	jm-sinet@wanadoo.fr	X	X	X	
	VAN DER GOES	Gilles	06 17 15 44 48	gillesvandergoes@gmail.com	X	X	X	Chef Pilote - Responsable Pédagogique délégué

Qui contacter ou informer en cas de situation anormale ?

Problème technique / mécanique :

Exemples : vibrations à l'atterrissage/roue crevée/Avertisseur décrochage sonne en permanence...

- 1- Guillaume Doriot Tel. 06 08 28 72 16
- 2- Fabien VF Aéro Tel. 07 86 52 53 03 (La semaine uniquement)

Problème radio :

Contacteur :

- 1- Guillaume Doriot Tel. 06 08 28 72 16
- 2- Fabien VF Aéro Tel. 07 86 52 53 03 (La semaine uniquement)

Pas de carte d'essence dans le carnet de route :

- 1- Avez-vous vérifié :
 - Le tiroir de rangement de la sacoche avion
 - Toute la documentation,
 - Tous les vides poches,
 - Sous les sièges et dans le coffre de l'avion
- 2- Trouver, sur le carnet de route, le pilote qui a réalisé le dernier avitaillement.
- 3- Rechercher son contact sur Openflyers, (cf paragraphe 5 du support d'utilisation Openflyers)
- 4- Si la carte reste introuvable, signaler la perte à aeroclubdecreil@gmail.com

Pas de clef avion dans l'armoire à clefs :

- 1- Avez-vous vérifié :
 - La sacoche de vol et le tiroir de rangement de la sacoche de vol
 - Si la clef est accrochée au tableau de bord
 - Les vides poches
 - Sous les sièges ou dans le coffre
- 2- Trouver, sur le carnet de route, le pilote qui a réalisé le dernier vol.
- 3- Rechercher son contact sur Openflyers, (cf paragraphe 5 du support d'utilisation Openflyer)
- 4- Si la clef reste introuvable, signaler la perte à aeroclubdecreil@gmail.com

AVIONS

Où trouver la documentation des avions ?

La documentation des avions est disponible en version papier et sous format électronique. Nous mettons à votre disposition les documents suivants :

- Carnet de route accompagné de l'ensemble des documents obligatoires (certificat d'assurance, certificat d'immatriculation, certificat de navigabilité, ...)
- Les cartes carburant Total (code 6989) et BP (pas de code) dans le carnet de route.
- Feuille de calcul sous forme de tableur pour établir la masse et centrage
- Manuel de vol
- La check-list et les paramètres avion approuvés par le club
- Les guides d'utilisation GPS et boîtes de mélange

Vous pouvez trouver la documentation aux endroits suivants :

- Au local dans les tiroirs de rangement des sacoches de vols.
- Dans l'ordinateur du local : le dossier intitulé « Doc Avion AC Creil » sur le bureau. Vous pouvez enregistrer les fichiers sur votre clef USB.
- Sur le site internet de l'aéroclub à l'adresse <http://aeroclub-creil.org/>, dans la section «Espace membres / Téléchargements / Documentation avion» en cliquant sur l'immatriculation d'un avion.



Extrait de la page du site web :



Aéro-club de Creil-Senlis-Chantilly
L'actualité du club : annonces, événements, rendez-vous, albums...

Accueil

- L'aéro-club
- Piloter un avion
- Baptêmes de l'air
- Stage découverte
- Nous contacter
- Nous trouver
- Tarifs
- Inscription 2021
- Tarifs avions
- La flotte de l'Aéro-club
- Des mots en l'air
- Albums

Membres

- Espace membres
- Téléchargements
- Documentation Avion

Documentation Avion – F-GOVB

- Paramètres DR400-120 F-GOVB_V2 **Télécharger**
- Manuel de vol DR400-120 F-GOVB **Télécharger**
- Check-list DR400-120 F-GOVB_V5-1 **Télécharger**
- NOTICE RAPIDE GPS GTN 635-2 **Télécharger**
- Masses et Centrage DR400-120 F-GOVB **Télécharger**
- Manuel d'utilisation boîte de mélange TMA44 **Télécharger**

Où trouver les clefs des avions ?

Pour sécuriser les clefs des avions, l'aéroclub a installé deux boîtes à clefs dans le local.

Nous vous demandons après votre vol de ranger la clef systématiquement dans cette boîte. Aucune clef ne doit rester dans la sacoche de vol.

La planche de vol et les carnets de routes des avions serviront pour la traçabilité au cas où une clef est signalée manquante auprès de l'aéroclub.

La clef de la salle de réunion est également rangée dans les boîtes à clefs.

Le **code** des deux boîtes à clefs est **6314**.



PREPARATION DU DOSSIER DE VOL

Où trouver les informations météo, les notam, etc...

Un ordinateur avec connexion Internet est à votre disposition au local pour préparer votre vol.

- Pour consulter les notam et déposer un plan de vol vous pouvez vous rendre sur le site **Sofia Briefing** : <https://sofia-briefing.aviation-civile.gouv.fr/sofia/pages/homepage.html>
- Pour consulter les sup-aip, l'activité AZBA et les cartes VAC vous pouvez vous rendre sur le **site du SIA** : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>
- Pour préparer votre dossier météo : **Aéroweb** <https://aviation.meteo.fr/login.php>

Se référer à la page de cette FAQ intitulée « Check-list mise en route de l'ordinateur » si vous rencontrez une difficulté pour l'allumer.

INSTALLATION A BORD DES DR 400

Nous vous invitons à regarder cette vidéo qui présente la méthode d'installation à bord des DR400 en suivant ce lien <https://youtu.be/H1hRRNCVW3M>

En résumé :

- Monter sur la bande antidérapante de l'aile
- Eviter de vous appuyer sur la glissière de la verrière au risque de tordre le guide
- Eviter de vous appuyer sur le dossier du siège pour ne pas fragiliser sa structure

Merci de laisser les sièges reculés au maximum et les boucles de ceinture sur l'assise quand vous quittez l'avion.

Suivi des butées pour les opérations de maintenance des avions :

REVISIONS MECANIQUES

Nos aéronefs sont soumis à deux types de butées pour les opérations de maintenance :

La butée calendaire : C'est la date limite à laquelle une visite devra être effectuée ou un composant inspecté ou remplacé

La butée horaire : C'est le nombre d'heures de vol total limite auquel une visite devra être effectuée ou un composant inspecté ou remplacé.

Tolérance : C'est le temps additionnel toléré d'une visite de maintenance.

Les dispositions relatives à la maintenance sont précisées dans les carnets de route par les ateliers, qui ont joint une fiche précisant la prochaine butée. **La vérification du carnet de route lors de la préparation d'un vol fait partie des responsabilités du commandant de bord.**

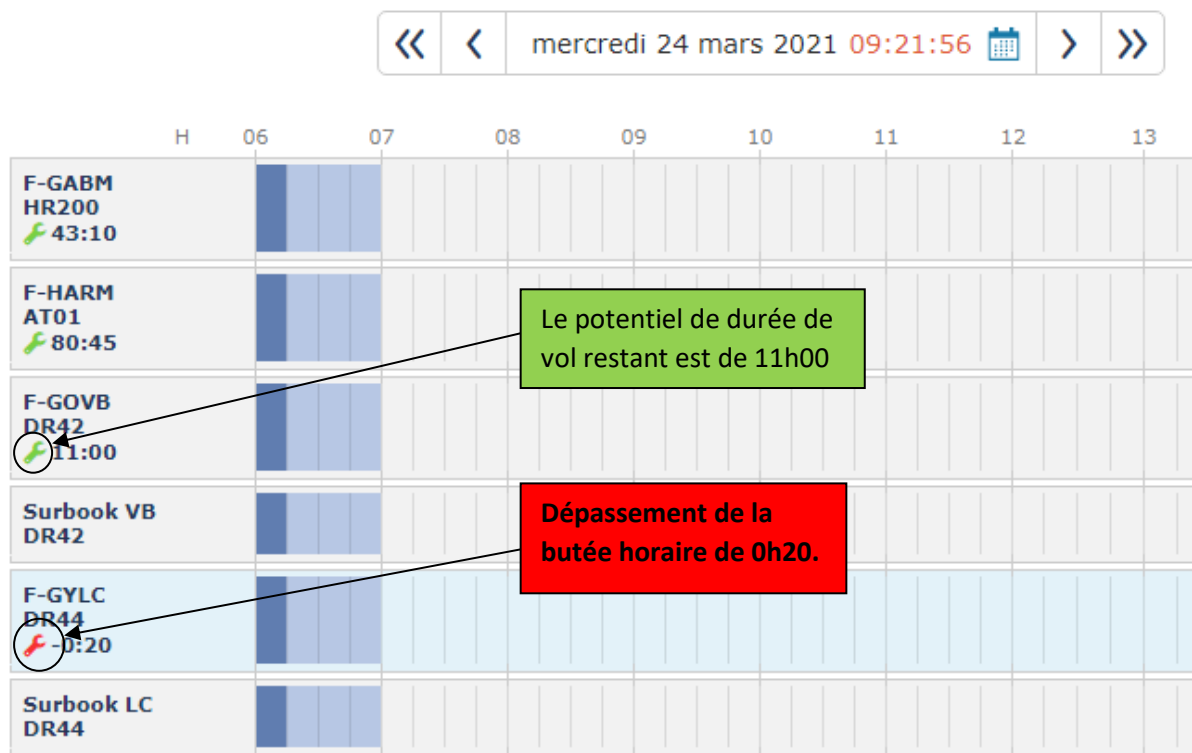
Afin d'en faciliter la lecture, notre site de réservation, Openflyers, précise le potentiel restant. Le pilote devra vérifier ces indications avant tout vol afin de s'assurer que le potentiel restant est supérieur à la durée d'utilisation prévue :

L'icône est verte : le nombre d'heures restantes avant la butée horaire est supérieur à 10h

L'icône est jaune : le nombre d'heures restantes avant la butée horaire est inférieur à 10h

L'icône est rouge : Dépassement de la butée horaire

EXEMPLES



Nous rappelons que les dépassements sont strictement interdits au-delà de la tolérance. Si la tolérance est dépassée, vous vous exposez à des sanctions en cas de contrôle de la GTA. L'assurance ne fonctionnera pas en cas d'accident.

Quelle est la documentation à emporter en vol ?

Documents aéronautiques.

En cas de contrôle, si les documents que vous présentez ne sont pas complets ou si leur date de validité est dépassée, vous vous exposez à des tracasseries administratives (suspension de vol, amendes).

Vous devez donc vous assurer que tous les documents référencés ci-dessous sont bien à bord :

Vos documents personnels :

- Pièce d'identité (Carte d'identité ou Passeport)
- Licence en cours de validité.
- Certificat médical en cours de validité.
- Carnet de vol à jour.

La documentation de l'avion :

Ces documents se trouvent dans la sacoche de chaque avion.

- Le carnet de route.
- La fiche de pesée.
- Le manuel de vol.
- Le certificat de navigation, le CEN, le certificat d'immatriculation, la licence de station d'aéronef, le certificat de limitation acoustique, l'attestation d'assurance.

En annexe une photo des documents « officiels » obligatoires.

Ces documents se trouvent à bord de l'avion dans le guide rapide d'utilisation (trieur bleu A5) :

- La check-list de l'appareil
- Les procédures et informations relatives aux signaux visuels à utiliser par un aéronef d'interception et un aéronef intercepté
- Le Document d'Aide à la Décision (DAD) qui fait office de MEL

Votre documentation aéronautique personnelle :

- Les documents électroniques sont souvent utilisés mais soumis aux aléas de la navigation **2.0** (piles à remplacer, réception GPS insuffisante, smartphone ou ipad inutilisables si votre matériel subit un dommage au cours du vol)
Ils sont donc déconseillés.
- Les cartes actualisées et appropriées pour la route suivie / la zone parcourue par le vol proposé et toutes les routes sur lesquelles on peut raisonnablement penser que le vol pourrait être dérouté ;
Les cartes papier OACI et VAC ne tomberont jamais en panne 😊 Vous y trouverez toujours les informations essentielles (fréquences des FIR, SIV, et des VOR ...)
- Toute autre documentation pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par les Etats concernés par ce vol.

Ne pas oublier d'emporter une seconde paire de lunettes (des solaires correctives par exemple) si elles vous sont indispensables.

Munissez-vous de tout ce qui vous sera utile au cours du vol : règle, rapporteur, stylos et sac vomitoire pour vos passagers ...



CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

CERTIFICATE OF REGISTRATION / CERTIFICADO DE MATRÍCULA

1. Marque de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality and registration mark</i> <i>Marcas de nacionalidad y matrícula</i> F-GYLC	2. Constructeur et Désignation de l'aéronef donnée par le constructeur <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i> <i>Fabricante y designación del fabricante de la aeronave</i> CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES DE BOURGOGNE DR 400-140 B	3. Numéro de série de l'aéronef <i>Aircraft serial number</i> <i>Número de serie de la aeronave</i> 2551
--	--	---

4. Nom du propriétaire / Name of owner / Nombre del propietario : AERO CLUB DE SENLIS CHANTILLY CREIL

5. Adresse / Address / Domicilio : AERODROME DU PLESSIS-BELLEVILLE - ROUTE NATIONALE 330 - 60950 ERMENONVILLE (FRANCE)

Aérodrome d'attache / Home aerodrom / Base habitual : LE PLESSIS BELLEVILLE (FRANCE)

6. Il est certifié, par les présentes, que l'aéronef ci-dessus désigné a été dûment inscrit au registre de la République Française, conformément à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944 et au Code des transports. *It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the French civil aircraft register in accordance with the convention on International Civil Aviation dated 7 december 1944 and with the code des transports / Se certifica que la aeronave arriba indicada ha sido inscrita en el Registro de Matrícula de aeronaves civiles francés de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944 y con el código de Transportes.*

Date de délivrance / Date of issue / Fecha de emisión
25/04/2012

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre français d'immatriculation des aéronefs civils
The administrator of the french civil aircraft register / El administrador del registro de aeronaves civiles francés

Zélie FIGUEIREDC

En cas de vente ou de destruction de l'aéronef ce certificat est à retourner à :
In case of sale or destruction of the aircraft, this certificate must be returned to / En caso de venta o destrucción de la aeronave debe remitir este certificado a:
Direction Générale de l'Aviation Civile - bureau immatriculation des aéronefs - 50 rue Henry Farman - 75720 Paris Cedex 15 - France



LA RÉUNION
AÉRIENNE

CERTIFICAT D'ASSURANCE

Modèle conforme à la recommandation CE - du 24/04/2008 Ref : COM2008-216

Police n° 2021/10153

Aviation Générale

Date d'émission: 03/03/2021

Assuré : AC DE CREIL SENLIS CHANTILLY	Période de couverture Du 15/03/2021 au 14/03/2022	
AERODROME DU PLESSIS BELLEVILLE 60950 ERMENONVILLE FRANCE	Aéronef (marque et modèle) : ROBIN DR 400-125	MMD en Kgs inférieure ou égale à 1 000
	Immatriculation : F-GYLC	Nbre passagers : 3

Limites géographiques : - Europe, Iles Canaries, Turquie, Egypte, Tunisie, Maroc, Malte.

Limite de garantie : 5 000 000,00 EUR par accident tous dommages et garanties confondus dont 5 000 000,00 EUR par accident et par année d'assurance au titre de la garantie RC Tiers Risques de Guerre et terrorisme

Règlement Européen 785/2004 relatif aux limites obligatoires, responsabilité civile, tiers et passagers

- La garantie prévue, objet de l'attestation, est conforme au règlement 785/2004 relatif aux limites de responsabilité vis à vis des tiers et passagers.
- Les limites minimum des garanties y compris actes de guerre et terrorisme, détournements, actes de sabotages, saisies illégales, mouvements sociaux sont:
 - Responsabilité vis à vis des passagers : 250 000 DTS par passager.
 - Responsabilité vis à vis des tiers :

Catégories MMD (Kg)

Limites

Entretien I.R.B.

AERODIMA Aérodrome de Nangis, 77270 Nangis Email: contact@aerodima.fr

Aéronef: ROBIN Immat: F-GYLC
 Modèle: DR400-140B
 N° de série: 2551

PROPRIETAIRE/EXPLOITANT:
 AERoclUB DE CREIL
 2 AVENUE DE LA FORET D'HALATTE
 90100 CREIL

VFR IFR BRNAV

TA ou TS/VV	Date dernier entretien	Prochaine échéance	Date validité pile RBDA
TS/VV		SO	février 2022
CC ATC	20 mars 2014	20 mars 2016	
TA*	SO		

TEST BALISE DE DETRESSE A FAIRE 1 FOIS PAR MOIS
 SE REFERER PAGE 301 OPERATION MANUAL

TA= Test Atelier
 TS= Test sol
 VV= Vérification vol
 CC ATC= Contrôle de la chaîne ATC

REPUBLIQUE FRANÇAISE
 DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
 DUPLICATA
 AIRCRAFT STATION LICENCE
 LICENCE DE STATION D'AERONEF
 N° LA000356

Conformément au Règlement de radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications actualisées en vigueur et au Code de l'Aviation Civile notamment dans ses articles D 133-19 à D 133-19-10, la présente autorisation est délivrée pour l'installation et pour l'utilisation de l'équipement radiotélégraphique décrit ci-dessous:

IMMATRICULATION	INDICATIF D'APPÊL	TYPE	PROPRIETAIRE
F-GYLC		DE 400-140B	Titulaire Certificat d'Immatriation

APPAREILS	Marque et Type	Puissance	Classe d'émission	Bande de fréquence
EMETTEURS	1 - TR3 TRIG AVIONICS 1 - KANAD 404 AF-COMPACT MARTEC REPER-8034 1 - KR155BH ALLED SIGNAL	24W 0.1W / 1W 10W	POW02D A1C02D A1E	100 MHz 121.5-404 MHz 118-134.975 MHz
EMETTEURS D'ENGIN DE SAUVETAGE				

Le présent document doit être conservé à bord de l'aéronef. Il a la même validité que le document de navigabilité de l'aéronef. Son titulaire doit se prêter à la vérification des installations par les fonctionnaires des Administrations Françaises et Étrangères compétentes.

Date: le 29/07/2013

Cachet: 

Signature: L. Bourgeat 

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE N° 121969
 CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

1. Marques de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality and registration marks</i> F-GYLC	2. Constructeur et désignation du type de l'aéronef <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i> CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES DE BOURGOGNE DR 400-140 B	3. Numéro de série de l'aéronef <i>Aircraft serial number</i> 2551
--	---	---

4. Catégories : Avion de catégorie Normale ou Utilitaire
Categories: Normal or Utility Category Aeroplane

5. Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944 et au règlement européen 1592/2002, article 5(2)(c); cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables.
This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Regulation (EC) No 1592/2002, Article 5(2)(c) in respect of the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.

Déjà délivré le : **6 FEV. 2009**
Date of issue:

Duplicata délivré le : **N/A**
Duplicate issued on:

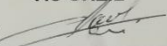
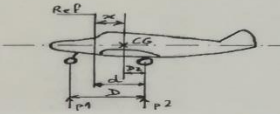
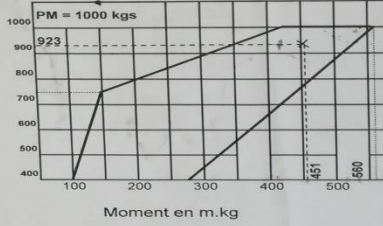
Limitations/Remarques : **Néant/None**
Limitations/Remarks:

6. Le présent certificat de navigabilité est valide tant qu'il n'est pas retiré par l'Autorité compétente de l'Etat membre d'immatriculation.
This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the competent authority of the Member State of registry.
 Un certificat d'examen de navigabilité en cours de validité doit être joint au présent certificat.
A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate.

Signature : 
 Signature: 

Déposé au chef de pile certification, Centre de navigabilité et aviation générale
 Philippe AURADE

Formulaire 25 de l'AESA
 Cette autorisation doit être présente à bord de l'aéronef à chaque vol.
 This permit shall be carried on board during all flights

RAPPORT DE PESEE		Appareil type : DR 400/140B		Date : 19 avril 2012																																						
		Immatriculation : F-GYLC		Lieu : AC CREIL																																						
		Signature : 																																								
Mise à niveau : Référence :		Mise à niveau : Longeron Supérieur		Référence : AV du bord d'attaque de l'aile																																						
$d = \text{---} \text{ m}$ $D = \text{---} \text{ m}$				$d = 0,82 \text{ m}$ $D = 1,67 \text{ m}$																																						
Distance du C.G.		Masse à vide (kg)			Distance du C.G.																																					
aux roues principales		Masse lue	Tare	Masse nette	aux roues principales																																					
$D_1 = p_2 \times D / M$		Roue G	207	NA	207	$D_2 = p_1 \times D / M = 0,5121$																																				
à la référence		Roue D	209	NA	209	à la référence																																				
$x = d + D_1$		Roue AV	184	NA	184	$x = d - D_2 = 0,31$																																				
		Masse à vide mesurée	M kg	600																																						
Corrections																																										
	Masse (kg)	Bras de levier (m)	Momente (p.rapport référence) (m.kg)																																							
Valeurs lues	600	0,31	184,72																																							
Résultats corrigés																																										
Limites de Centrage			Exemple de chargement																																							
			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Masse (kg)</th> <th>Bras de levier</th> <th>Moment (m.kg)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Avion vide</td> <td>600</td> <td>0,31</td> <td>184,72</td> </tr> <tr> <td>Equipage</td> <td>154</td> <td>0,41</td> <td>63,14</td> </tr> <tr> <td>Passagers</td> <td>80</td> <td>1,19</td> <td>95,20</td> </tr> <tr> <td>Bagages</td> <td>10</td> <td>1,90</td> <td>19,00</td> </tr> <tr> <td>Essence (110l)</td> <td>79</td> <td>1,12</td> <td>88,48</td> </tr> <tr> <td>Essence (50l)</td> <td></td> <td>1,61</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Huile:</td> <td colspan="3">Comprise dans la masse à vide</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>923</td> <td>0,49</td> <td>450,54</td> </tr> </tbody> </table>					Masse (kg)	Bras de levier	Moment (m.kg)	Avion vide	600	0,31	184,72	Equipage	154	0,41	63,14	Passagers	80	1,19	95,20	Bagages	10	1,90	19,00	Essence (110l)	79	1,12	88,48	Essence (50l)		1,61		Huile:	Comprise dans la masse à vide			TOTAL	923	0,49	450,54
	Masse (kg)	Bras de levier	Moment (m.kg)																																							
Avion vide	600	0,31	184,72																																							
Equipage	154	0,41	63,14																																							
Passagers	80	1,19	95,20																																							
Bagages	10	1,90	19,00																																							
Essence (110l)	79	1,12	88,48																																							
Essence (50l)		1,61																																								
Huile:	Comprise dans la masse à vide																																									
TOTAL	923	0,49	450,54																																							
			Pesée Précédente Masse à vide : 596,5 kg Date : 3-oct.-07																																							



Membre de l'Union Européenne
A Member of the European Union

CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITE
AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE

REFERENCE CEN/ AIRC REFERENCE : 2020-01GYLC

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil en vigueur au moment considéré, l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité suivant, approuvé conformément à la Section A de la sous-partie G de l'annexe I (Partie M) du règlement de la Commission (UE) n° 1321/2014 :
Pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council for the time being into force, the following continuing airworthiness management organisation, approved in accordance with Section A, subpart G of Annex I (Part M) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014:

VF AERO MAINTENANCE

Référence de l'agrément : FR.MG.0428

Approval reference :

Certifie qu'il a effectué un examen de navigabilité conformément à l'article M.A.710 de l'annexe I du règlement de la Commission (UE) n° 1321/2014 sur l'aéronef suivant :
hereby certifies that it has performed an airworthiness review in accordance with point M.A.710 of Annex I to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 on the following aircraft:

Constructeur de l'aéronef : CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES DE BOURGOGNE

Aircraft manufacturer:

Désignation de l'aéronef par le constructeur : DR400/140B

Manufacturer's designation:

Immatriculation de l'aéronef : F-GYLC

Aircraft registration:

Numéro de série de l'aéronef : 2551

Aircraft serial Number:

et que cet aéronef est considéré en état de navigabilité à la date de l'examen/ and this aircraft is considered airworthy at the time of the review.

Date de délivrance : 21/01/2020

Date of issue

Date d'expiration : 09/02/2021

Date of expiry:

Heures de vol cellule à la date de délivrance (*) : 5819:40

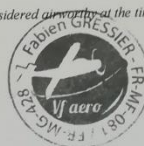
Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (*)

Signature : FABIEN GRESSIER

Signed:

N° d'autorisation : 01

Authorisation No:



1^{ère} extension / 1st Extension:

L'aéronef est resté dans un environnement contrôlé conformément au M.A. 901 de l'annexe I du règlement de la Commission (UE) n° 1321/2014 pendant l'année écoulée. L'aéronef est considéré en état de navigabilité au moment de la délivrance ci-dessous.
The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.

Date de délivrance : 03/02/2021

Date of issue:

Date d'expiration : 09/02/2022

Date of expiry:

Heures de vol cellule à la date de délivrance (*) : 5958 h 35

Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (*)

Nom de l'organisme : VF AERO

Company name:

Signature :

Signed:

N° d'agrément : FR.MG.0428

Approval reference:

N° d'autorisation : 01

Authorisation No:



2^{ème} extension / 2nd Extension:

L'aéronef est resté dans un environnement contrôlé conformément au M.A. 901 de l'annexe I du règlement de la Commission (UE) n° 1321/2014 pendant l'année écoulée. L'aéronef est considéré en état de navigabilité au moment de la délivrance ci-dessous.
The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issue.

Date de délivrance :

Date of issue:

Date d'expiration :

Date of expiry:

Heures de vol cellule à la date de délivrance (*) :

Airframe Flight Hours (FH) at date of issue (*)

Nom de l'organisme :

Company name:

Signature :




Signed:

N° d'agrément :

Approval reference:

N° d'autorisation :

Authorisation No:

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	2. CERTIFICAT ACOUSTIQUE NOISE CERTIFICATE		3. N° 121969		
	DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE				
4. Marques de nationalité et d'immatriculation <i>Nationality and registration marks</i> F-GYLC	5. Constructeur et désignation du type de l'aéronef <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i> CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES DE BOURGOGNE DR 400/140B			6. Numéro de série de l'aéronef <i>Aircraft serial number</i> 2551	
7. Moteur : <i>Engine:</i>	O-320-D2A		8. Hélice (*) : <i>Propeller(*):</i>	74DM6S5-2-64	
9. Masse maximum au décollage (kg) <i>Maximum Take-Off Weight (kg)</i>	1000		10. Masse maximum à l'atterrissage (kg) (*) <i>Maximum Landing Weight (*)</i>	N/A	
11. Norme de certification acoustique <i>Noise standard</i> ICAO, annex 16, vol.1, chap. 06					
12. Modifications complémentaires apportées en vue de respecter les normes de certification acoustique applicables : <i>Additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification standards:</i> <p style="text-align: center;">Standard</p>					
13. Niveau de bruit latéral/plaine puissance (*) <i>Lateral/Full Power Noise Level (*)</i>	14. Niveau de bruit en approche (*) <i>Approach Noise Level (*)</i>	15. Niveau de bruit de survol au décollage (*) <i>Flyover Noise Level (*)</i>	16. Niveau de bruit en survol (*) <i>Overflight Noise Level (*)</i>	17. Niveau de bruit au décollage (*) <i>Take-Off Noise Level (*)</i>	
N/A	N/A	N/A	69,5 dB(A)	N/A	
Remarques : Néant/None <i>Remarks:</i>					
18. Le présent certificat acoustique est délivré conformément à l'annexe 16, volume I, de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale du 7 décembre 1944 et au règlement européen 1592/2002, article 6, eu égard à l'aéronef mentionné ci-dessus, qui est considéré comme conforme aux normes acoustiques précitées lorsqu'il est entretenu et utilisé en conformité avec les spécifications et les limites d'utilisation qui s'y rapportent. <i>This Noise Certificate is issued pursuant to Annex 16, Volume I to the Convention on International Civil Aviation dated Dec. 7, 1944 and Regulation (EC) No 1592/2002, Article 6 in respect of the above-mentioned aircraft, which is considered to comply with the foregoing noise standard when maintained and operated in accordance with the relevant requirements and operating limitations.</i>					
19. Délivré le : <i>Date of issue:</i>		24 février 2014		20. Signature : <i>Signature:</i>	
Duplicata délivré le : <i>Duplicate issued on:</i>				 Thomas Iacono	

Formulaire 45 de l'AESA

(*) Ces cases peuvent être omises en fonction du chapitre de certification
 (*) These boxes may be omitted depending on Chapter of certification

Modalités de fermeture des portes du hangar

PARKING TEMPORAIRE EXTERIEUR DES AVIONS

Après avoir sorti votre avion, **vous pouvez laisser les portes du hangar ouvertes** jusqu'à votre retour, sauf pour un voyage de plusieurs jours.

Dès votre retour, 2 possibilités s'offrent à vous :

- 1- Aucun vol n'est prévu sur Openflyers après le vôtre → Rentrer l'avion et fermer les portes
- 2- Un vol est réservé sur Openflyers après le vôtre → contacter le pilote suivant pour confirmer son intention de venir voler.

Dans l'affirmatif, vous pouvez laisser l'avion **sur l'herbe** devant le hangar, et les **portes ouvertes**

Vous avez un doute, vous n'êtes pas en mesure de confirmer si le vol suivant est maintenu :

Rentrer l'avion et fermer les portes.

Où trouver les pontets pour le passage des rails des portes ?

Pour faciliter le passage des rails des portes du hangar, vous avez à votre disposition 3 pontets peints en rouge. Vous trouverez une vidéo de présentation des pontets sur la chaîne Youtube de l'aéroclub à l'adresse <https://youtu.be/2WpCfAn2L4I>

Les pontets se trouvent, côté Nord du hangar, posés contre le mur entre le coffrage jaune pour le point d'eau et le Money F-GHMB. Enlever les pontets immédiatement après leur utilisation pour éviter un oubli lors de la fermeture des portes.



La Barre de Traction ou « béquille »

DR400



La barre de traction est utilisée pour manœuvrer l'avion. Elle est spécifique au type d'appareil. Elle permet de déplacer l'avion en positionnant la roue avant dans la direction souhaitée. Elle sécurise la manœuvre car elle permet un guidage précis.

Les DR400 du club utilisent le même type de béquille.

Les béquilles sont rangées dans le local de l'aéroclub. Ne jamais laisser une béquille dans le hangar après avoir repoussé l'avion à sa place.

Avant de tirer l'avion, s'assurer que la béquille est bien en place afin d'éviter d'endommager le carénage de roue.

Ne jamais toucher le cône d'hélice qui est très fragile lors des opérations de repoussage manuel. Il faut saisir l'emplanture de l'hélice.

Si la roulette avant ne s'oriente pas de gauche à droite lors du repoussage au sol, appuyer sur le train avant pour le faire baisser et débloquer la roue avant.

Si l'avion est garé sur l'herbe, évitez de la déposer dans l'herbe, car elle pourrait être oubliée ou ne pas être vue par le prochain pilote.

Privilégiez plutôt le frein de parking et déposez la béquille dans le local.

Vérifiez systématiquement que la barre de traction n'est plus présente avant la mise en route du moteur.

Modalités pour faire l'appoint d'huile moteur

Huile moteur.

Elle est nécessaire au bon fonctionnement des moteurs d'avions.

Le niveau d'huile est à vérifier avant chaque vol.

Ce contrôle essentiel pour votre sécurité doit être réalisé systématiquement pendant la visite prévol.

Les moteurs **LYCOMING** des **ROBIN** (F-GABM, F-GOVB, F-GYLC, F-GTZZ) sont lubrifiés par une huile référencée **Aéro D80**



Huile moteur
TOTAL AERO D80

Vérification du niveau d'huile :

Le contrôle le plus fiable se fait moteur **FROID**.

L'huile est alors descendue complètement dans le carter.

Une lecture visuelle de la jauge permet d'évaluer son niveau avec exactitude et de juger de la nécessité de faire un complément.

Un moteur insuffisamment lubrifié va probablement « serrer » et s'arrêter en vol.

Un moteur qui contient trop d'huile pourra lui aussi produire une casse moteur.

Moteur **CHAUD**, vérifier la présence d'huile sur la jauge.

Si la lecture de la jauge montre qu'un complément s'avère nécessaire, ne surtout pas atteindre le repère maxi, car l'huile encore présente sur les cylindres fausse la mesure.

Chaque constructeur indique les spécifications de ses moteurs.

Vous les trouverez dans un tableau en annexe.

Pendant la phase de contrôle ou pendant l'appoint, l'huile étant un produit inflammable, évitez de faire couler de l'huile dans le moteur. Utilisez systématiquement un entonnoir pour faire l'appoint.

Attention :

Ne pas serrer le bouchon d'huile trop fort. Il devient alors indévissable à la main.

Si vous ne parvenez pas à le dévisser, annulez le vol. Informez rapidement un responsable du Club.

N'essayez pas d'utiliser un outil, vous pourriez dévisser le tube du jaugeur.

Respectez le positionnement des repères peints sur le bord du bouchon et du pas de vis pour le resserrer.

La réserve de bidons d'huile se trouve dans l'armoire grise du hangar à proximité des avions.

Vous trouverez également un bidon et un entonnoir dans chaque avion.

Ce bidon est à réserver pour des compléments sur des aérodromes extérieurs.

Au Plessis, utilisez plutôt les bidons stockés dans l'armoire du hangar.

Si vous videz un bidon, merci de le déposer dans le **bac** prévu à cet effet dans la cuisine du local.



N'oubliez pas de noter les ajouts d'huile sur le carnet de route de l'avion.

Évaluez le plus précisément possible la quantité que vous avez ajoutée.

Niveaux admissibles huile moteur

Avion	Immat	Maxi Huile	Mini Huile
HR-200	F-GABM	5 litres	4 litres
DR-400	F-GOVB	5 litres	4 litres
DR-400	F-GYLC	7 litres	5,5 litres
Aquila	F-HARM	Entre min et max sur jauge	

RAPPEL :

Le contrôle du niveau d'huile moteur fait **obligatoirement** partie de la visite avant vol.

Ne jamais dépasser le niveau maxi moins un litre (quantité respectée par l'atelier mécanique à chaque visite) :

exemple GYLC chiffre maxi sur jauge = 8L maxi autorisé 7L

Pour le minimum, calculer les 2/3 du chiffre maxi inscrit sur la jauge

Exemple GYLC $8 \times \frac{2}{3} = 5,33$ arrondi à 5,5L

Attention:

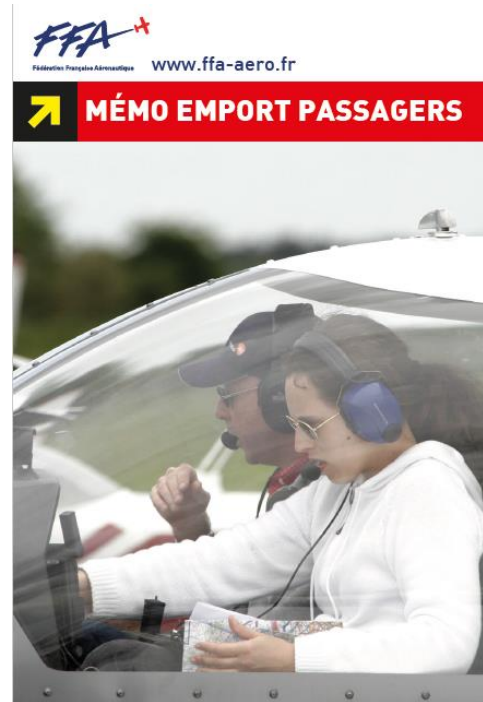
L'Aquila nécessite une huile spéciale, le bidon se trouve donc dans l'avion

L'accueil et la gestion des accompagnants pour un vol privé :

Dans le cadre des privilèges accordés par votre licence de pilote privé, vous pouvez être amenés à prendre des passagers en vol. Pour le confort de vos passagers par jour de beau temps, vous pouvez leur suggérer de venir avec de l'eau, des lunettes de soleil et un chapeau. Si besoin des bouteilles d'eau sont en vente dans le réfrigérateur du local.

Nous vous conseillons d'accueillir vos passagers au moins 45 minutes avant le décollage pour vous laisser le temps de présenter le vol dans de bonnes conditions. Pour rassurer vos passagers vous pouvez évoquer le parcours prévu, le temps de vol, les points d'intérêts survolés, les conditions météo...

La FFA met à la disposition des pilotes un mémo intitulé « Mémo emport passagers ». Ce mémo est disponible en version pdf sur l'ordinateur du local de l'aéroclub dans le dossier intitulé « Docs pilotes ».



Voici quelques rappels pour que l'accueil se fasse dans les meilleures conditions sécuritaires possibles.

- Le pilote PPL qui emporte des passagers à titre privé **est le commandant de bord responsable**. Les passagers sont sous sa responsabilité depuis l'accès dans l'aéroclub jusqu'à la sortie du club.
- Accès aérodrome : expliquer les zones règlementées éventuelles
- Evaluer votre devis de masse et centrage (emport de bagages, équipements, ...)
- Accueil des passagers : sont-ils anxieux ? Dédramatiser et expliquer
- **Briefing sécurité impératif** :
 - présentation de la machine
 - localisation des extincteurs et trousse de secours
 - évacuation incendie
- Précautions à l'embarquement : attention aux portes, marchepieds, ailes etc... Prévoir des sacs vomitoires. Proscrire tout objet non arrimé en place avant.
- **AVITAILLEMENT FORMELLEMENT INTERDIT AVEC PAX A BORD**
- Avant le décollage, vérifier que les commandes sont libres et dans le bon sens.
- Action vitale du pilote : le pilotage ! Faire participer les passagers au circuit visuel (voir et éviter).
- Arrivée au parking, moteur coupé : attention aux hélices.

Modalités de démarrage avion à froid et à chaud :

Avion		Demarrage à froid	Démarrage à chaud
AQUILA	F-HARM	Starter à tenir pendant 20 secondes. L'enlever progressivement après le délai des 20 secondes.	Démarrage sans utiliser le starter.
ROBIN DR400	F-GOVV	Pompe ON 4 injections minimum. Ne pas dépasser 8 injections. Manette des gaz enfoncée d'un centimètre (maxi 2 cm) démarrreur 4-5 secondes. Ne pas toucher à la manette des gaz pendant le démarrage : risque important de noyer le moteur. Si ECHEC attendre 30 secondes avant un nouvel essai. A 1200 tours risque de givrage si météo froide et humide : rechauffe carbu conseillée.	2 - 3 injections. Manette des gaz enfoncée de moitié. (frein de parking bien serré)
ROBIN DR400	F-GYLC	Pompe ON 4 injections minimum. Ne pas dépasser 6 injections. Manette des gaz enfoncée d'un centimètre (maxi 2 cm). démarrreur 4-5 secondes. Ne pas toucher à la manette des gaz pendant le démarrage : risque important de noyer le moteur. Si ECHEC attendre 30 secondes avant un nouvel essai.	1 ou 2 injections. Peut même démarrer sans injection. Manette des gaz enfoncée de moitié. (frein de parking bien serré)
ROBIN HR200	F-GABM	Entre 4 et 8 injections. L'injection ne doit pas être faite trop rapidement. Continer l'injection pendant que le démarreur est sollicité.	

VOLS

Préchauffage et décompte du temps de vol :

A l'aéroclub de Creil le temps de vol est compté par tranche de 5 minutes pour faciliter la saisie des carnets de route.

L'heure de départ est l'heure « **bloc départ** », c'est-à-dire à compter de l'instant où l'avion quitte le parking et taxi vers le point d'attente de la piste en service.

L'heure d'arrivée est l'heure « **bloc arrivée** », c'est-à-dire le moment où vous coupez le moteur au parking.



Ce système est avantageux pour les membres. Il permet de laisser les moteurs préchauffer correctement (c'est-à-dire jusqu'à ce que l'aiguille de température d'huile commence à monter) avant de débiter le roulage car c'est sans aucun coût pour le pilote. Durant le préchauffage du moteur, vous êtes en mesure de veiller la fréquence. En cas de trafic sol dense, vous pouvez décider le début de roulage au meilleur moment pour vous éviter une attente trop longue jusqu'au point d'attente.

Le temps de vol étant compté par tranche de 5 minutes, il faut arrondir l'heure bloc départ et l'heure bloc arrivée réelles au multiple de 5 le plus proche.

Exemple :

Heure bloc départ réelle : 14h47, Heure bloc départ retenue : **14h45**

Heure bloc arrivée réelle : 15h38, Heure bloc arrivée retenue : **15h40**

Temps de vol total : **00h55**

Consignes d'utilisation du réservoir additionnel du DR440 F-GYLC :

En cas d'utilisation du réservoir additionnel du LC voici la procédure d'utilisation à suivre :

1/ Décollage sur le réservoir principal avec alimentation du réservoir additionnel sur la position fermée, c'est-à-dire avec la tirette poussée vers le tableau de bord.



2/Attendre que le réservoir principal soit à moitié vide avant de débuter le transfert carburant du réservoir additionnel vers le réservoir principal.

La capacité du réservoir principal est de 110L, celle du réservoir additionnel est de 50L. Il est nécessaire d'avoir consommé au moins 50L dans le réservoir principal afin que celui-ci ait la capacité d'accueil disponible pour recevoir le volume de carburant stocké dans le réservoir additionnel.

Attention :



Si vous transférez le carburant trop tôt et que la tirette de transfert reste en position ouverte, le réservoir additionnel continue de se vider vers le réservoir principal. Le surplus de carburant dans le réservoir principal s'évacue par le trop plein, réduisant d'autant l'autonomie de l'avion.

3/ Lors de votre briefing approche, fermer le transfert entre le réservoir additionnel et le réservoir principal pour préparer l'atterrissage.

Procédures d'allumage et d'extinction du PCL

- Prendre connaissance des NOTAM avant le vol de nuit sur l'aérodrome du Plessis Belleville LFPP ;
- L'allumage est assuré par trois impulsions d'émission sur la fréquence A/A de l'aérodrome du Plessis Belleville en moins de 5 secondes. (120.4 MHz., canal : 120.405).
- L'extinction automatique du balisage survient 15 minutes après la dernière commande reçue. Si une nouvelle commande est reçue pendant ce temps, le balisage est relancé pour 15 minutes.
- L'extinction peut être commandée par sept impulsions d'émission sur la fréquence A/A de l'aérodrome du Plessis Belleville en moins de 5 secondes (120.4 MHz., canal : 120.405).

Procédures d'allumage de secours

- La commande du PCL via une VHF peut être secouru à l'aide d'une transmission téléphonique GSM.
 - En cas de défaillance de la commande du PCL via votre VHF.
 - Composez le 07.68.22.40.46, puis raccrocher après la première sonnerie. Un SMS vous confirmera la prise en compte de votre appel par le PCL et le balisage sera en service pour une durée de 20 minutes.
 - Chaque appel suivant relance la mise en service du balisage pour une durée de 20 minutes à partir de l'instant du dernier appel.
 - Les 20 minutes passées le dernier appelant recevra un sms lui signalant que le balisage est éteint.
 - En cas de dysfonctionnement du PCL, prévenir la SCAP au 03.44.63.09.52 ou par mail aerodrome.plessis@gmail.com
- Un NOTAM sera publié en cas de non-fonctionnement du PCL

Conditions opérationnelles

- Le survol des agglomérations est formellement interdit
- La limite tolérée est de quatre avions en vol local simultané
- Le tour de piste est porté à 1400 ft QNH (uniquement en vol de nuit)

LE VOL DE NUIT EST INTERDIT LES MOIS DE JUIN, JUILLET ET AOUT A LFPP

Que faire en cas d'interruption de vol sur un terrain extérieur ?

En cas de retour retardé avec l'avion au Plessis :

En raison d'une détérioration des conditions météo vous pouvez décider de retarder votre décollage pour votre retour au Plessis.

Pour cette raison ou pour une autre raison vous retardant, **contacter le pilote suivant pour l'informer de votre retard.**

L'avion ne redémarre pas, en cas de panne ou de crevaison :

- En semaine uniquement, contacter Fabien de VF aéro, notre atelier de maintenance au 07 86 52 53 03
- Contacter Didier Bober au 06 31 21 55 70

SI l'**Interruption de vol** correspond à l'impossibilité pour l'Adhérent de poursuivre son vol avec obligation impérative de se poser au sol, sont garanties par l'assurance de la FFA, les Interruptions de vol non prévues à la suite :

- ✓ d'une panne ou d'un accident matériel de l'appareil,
- ✓ de mauvaises conditions météo,
- ✓ d'une maladie, d'un accident de santé ou du décès de l'Adhérent.

Ce que la FFA organise et prend en charge :

- ✓ le transport de pré et post acheminement à la gare ou l'aéroport,
- ✓ le retour en train 1ère classe ou avion pour maximum 5 personnes,

.....

Si vous le jugez nécessaire, solliciter votre assurance rapatriement, tel d'urgence 0806 802 800 (coût d'une communication locale)

VOLS – APRES

Nettoyage de votre avion :

Après chaque vol, vous devez nettoyer votre avion afin de le laisser propre pour l'utilisateur suivant.

Dans l'habitacle :

- Enlever les chiffons / mouchoirs usagés
- Repositionner les boucles de ceinture correctement sur l'assise
- Remplacer le bidon d'huile de réserve se trouvant dans le coffre si vous l'avez utilisé.
- En fermant la verrière, vérifier que vous n'oubliez pas d'effet personnel à bord

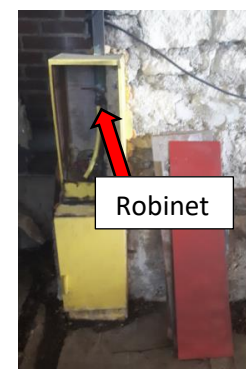
A l'extérieur :

- **Positionner les flammes**
- Nettoyer en priorité les **bords d'attaques des ailes + la verrière**
- Nettoyer les bords d'attaques de l'empennage
- Nettoyer les carénages de roue
- Nettoyer l'hélice et le capot moteur

Moyens à votre disposition :

Pour le nettoyage de l'avion, vous trouverez à votre disposition une armoire grise et des points d'eau dans le hangar Paindavoine. Leurs positions est mentionnée sur le plan [Codes d'accès porte, alarme et emplacements avions](#) en page 2 de cette FAQ :

- Clé **cadenas armoire** sur chaque trousseau de clés avion
- Rouleau essuie-tout
- Nettoyant vitre pour les verrières
- Seaux
- Eponges microfibras
- Lingettes désinfectantes



Comment ranger l'avion dans le hangar

Pour suivre les recommandations de l'aéroclub, vous pouvez vous référer aux questions de cette FAQ « Codes d'accès porte, alarme et emplacements avions » dans laquelle vous trouverez un plan du hangar avec les emplacements avions et aux questions « Où trouver les pontets pour le passage des rails des portes ? » + « « Utilisation barre de traction »

Comment faire la saisie et l'enregistrement du vol ?

Remplir dans cet ordre :

- La planche de vol
- Saisir le vol sur Openflyers :
Se référer au paragraphe 2 du support d'utilisation Openflyers
- Remplir le carnet de route :
Se référer aux questions FAQ « Comment saisir le plein carburant ou le complément d'huile dans le carnet de route ? » et « Préchauffage et décompte du temps de vol »)

Impossible de saisir le vol sur Openflyers

Relire la procédure dans le support d'utilisation Openflyers et la question FAQ « Que faire pour réinitialiser la connexion internet en cas de problème ? ». Si problème persiste contacter le 07 66 53 53 48

Comment alimenter votre compte pilote sur Openflyers ?

Il faut vous référer au paragraphe 3 du support d'utilisation Openflyers.

Comment mettre à jour mes validités sur Openflyers.

La mise à jour des validités relève de votre responsabilité. Pour mettre à jour votre prorogation/renouvellement de classe SEP, votre vol annuel avec instructeur, votre certificat médical ou votre lâché sur un type avion du club, Il faut vous référer au paragraphe 4 du support d'utilisation Openflyers.

Liste des contacts pour signaler un problème

- Accident : Pascal Chagnon, Président / pchagnon@wanadoo.fr / 06 09 17 05 07
- Utilisation d'Openflyer : Daniel Cofflard, Trésorier / dcofflard@hotmail.fr / 07 66 53 53 48
- Mécanique :
Par tel en semaine Fabien Gressier, atelier mécanique VF aéro / 07 86 52 53 03
le week-end Didier Bober 06 31 21 55 70
Par email : aeroclubdecreil@gmail.com

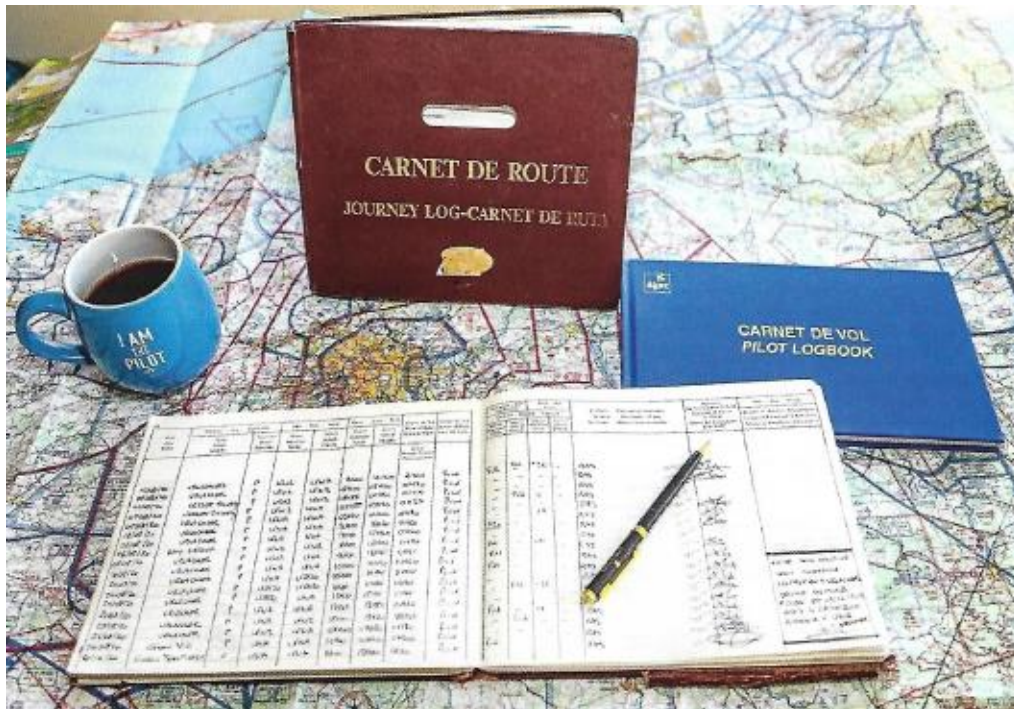
Déclarer et signaler un problème technique sur l'avion

Noter le problème technique sur le carnet de route de l'avion et sur la planche des vols. Vous pouvez vous aider du DAD (document d'aide à la décision) disponible dans les avions et sur l'ordinateur du local.

Informez dans l'ordre suivant :

- Fabien Gressier, VF Aéro maintenance 07 86 52 53 03 la semaine uniquement
- Didier Bober tel 06 31 21 55 70
- **Puis si nécessaire, le pilote suivant**

Comment saisir le plein carburant ou le complément d'huile dans le carnet de route ?



1/ Le plein carburant :

Vous devez indiquer dans la colonne « avant vol » ou « après vol » la quantité de carburant réapprovisionnée au litre près.

Si cette quantité correspond au plein complet, alors la mention PC (plein complet) doit être inscrite dans la case prévue pour la saisie de la quantité.

Si le réservoir principal n'est pas plein après le passage à la pompe, alors la mention PP (plein partiel) doit être inscrite avec la quantité dans le carnet de route.

Si vous n'effectuez pas le plein, vous devez mettre un tiret dans les cases prévues pour la saisie du plein carburant afin de notifier aux pilotes suivants qu'il n'y a pas d'oubli de saisie dans le carnet de route.

Exemple : Capacité réservoir DR400 = 110L, carburant résiduel avant plein = 30L

Si réappro de 80L, inscrire **80L PC**; ($80+30=110$)

Si réappro de 50L, inscrire **50L PP**; ($50+30 < 110$)

Cette information participe pleinement à la sécurité des vols, elle permet :

- de déterminer l'autonomie restante durant la préparation du vol
- la contre vérification de l'information affichée par la jauge carburant du tableau de bord.

2/ Le complément d'huile :

Vous devez indiquer dans la colonne « avant vol » ou « après vol » la quantité estimée d'huile réapprovisionnée.

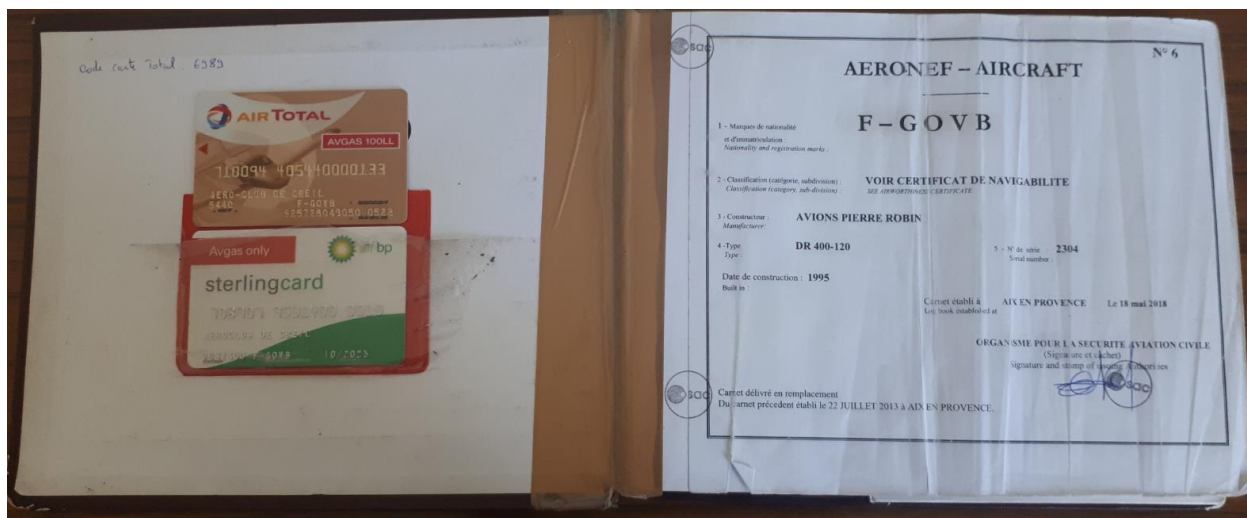
Pour aider votre estimation, les bidons d'huile à disposition ont une capacité d'un litre. Vous pouvez également vérifier le niveau avec la jauge après le complément pour estimer le volume ajouté.

Si vous n'effectuez pas de complément, vous devez mettre un tiret dans les cases prévues pour la saisie de la quantité d'huile afin de notifier aux pilotes suivants qu'il n'y a pas d'oubli de saisie dans le carnet de route.

SUR LES TERRAINS

Comment utiliser la pompe d'avitaillement au Plessis ?

Pour faire le plein au Plessis-Belleville, l'aéroclub met à votre disposition une carte carburant BP. Cette carte n'a pas de code d'utilisation. Il y en a 3 au total : une pour F-GOVB, une pour F-GYLC et une pour F-GABM. Les cartes carburant se trouvent dans les carnets de route des avions.



Procédure d'avitaillement au Plessis :



1/ A la fin du roulage vers la pompe, couper le moteur hors de la zone avec les zébras jaunes.

Faites débarquer tous les passagers, puis tirer l'avion jusqu'à la pompe.



2/ Serrer le frein de parc et connecter le câble de masse électrique au pot d'échappement



Pince de masse

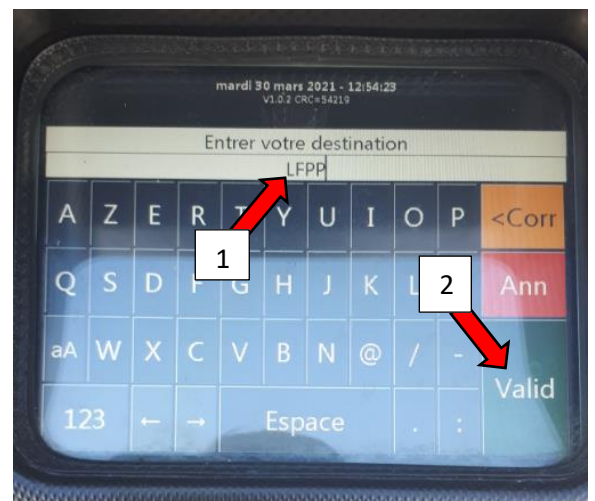
3/ Lancer la pompe :

a/ Introduire la carte jusqu'au fond dans la fente du lecteur et retirer la immédiatement :

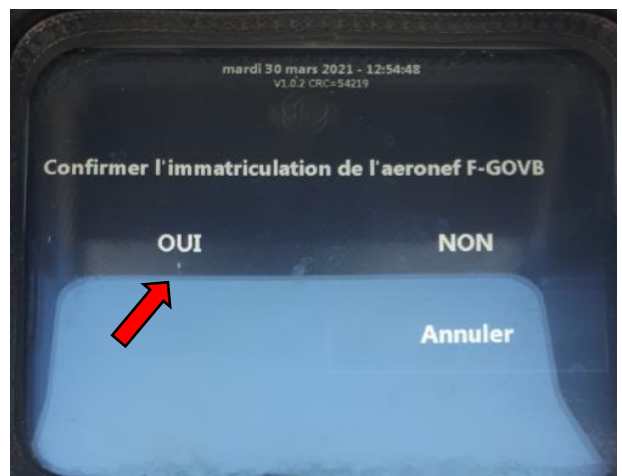


Logo BP de la carte à droite dans la fente.

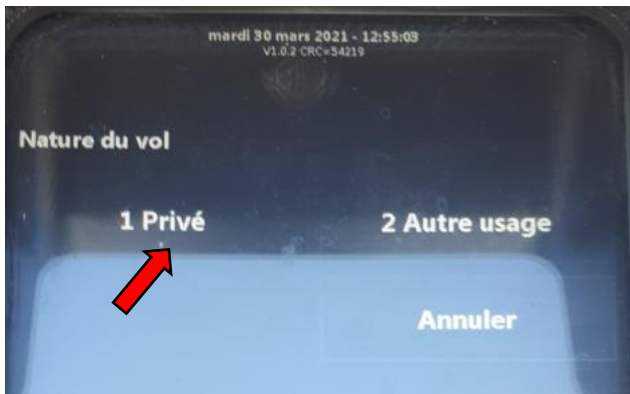
b/ Saisir votre destination en code OACI. En cas de doute saisir LFPP. Puis appuyer sur « VALID » :



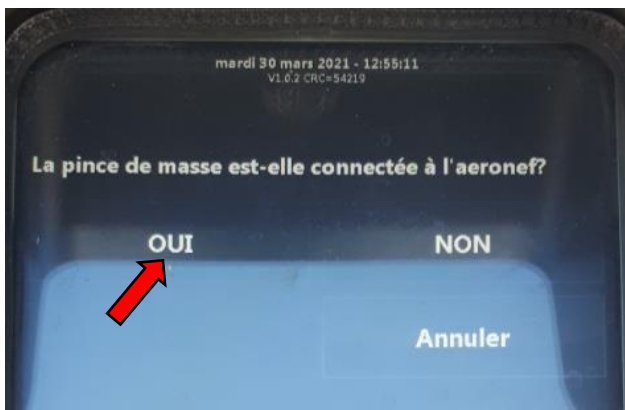
c/ Confirmer l'immatriculation de l'avion :



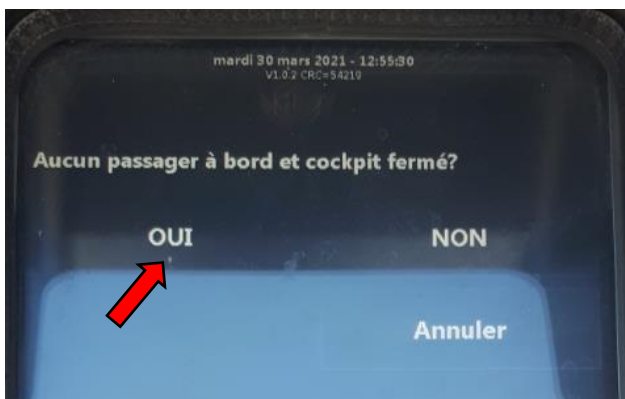
d/ Préciser la nature du vol : toujours « privé »



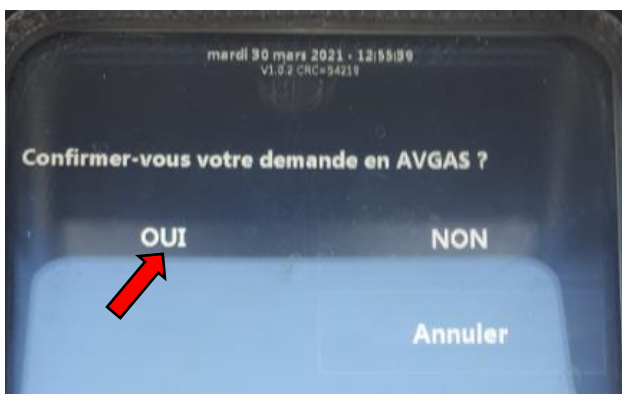
e/ Confirmer la mise en place de la pince de masse :



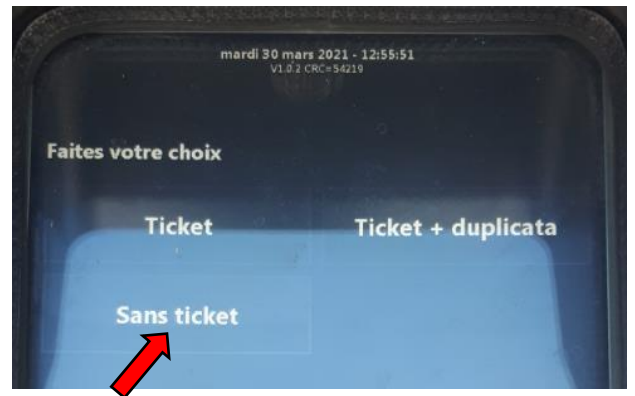
f/ Confirmer aucun passager à bord et cockpit fermé :



g/ Confirmer la demande d'AVGAS :



h/ Impression du ticket. L'aéroclub n'a pas besoin du ticket au Plessis Belleville :



Imprimer le ticket uniquement sur un terrain extérieur, si vous avancez personnellement les frais d'essence

i/ Amorcer la pompe électrique :



j/ A la fin du plein couper la pompe :



k/ Rembobiner le flexible du pistolet :



Que faire si la pompe du Plessis est hors service ?

Si la pompe est hors service, merci de **prévenir immédiatement** le club par téléphone au 07.66.53.53.48 ou par email à l'adresse aeroclubdecreil@gmail.com afin que l'on puisse avertir l'ensemble des membres.

Quand la pompe du Plessis est HS, dès lors que le réservoir est à moitié vide, nous vous demandons de faire le plein dans un terrain extérieur pour ne pas subir une immobilisation imprévue d'un appareil.

Vous avez à votre disposition une carte Total (code 6989) dans les carnets de route excepté pour l'Aquila.

Les automates Total les plus proches du Plessis se trouvent à Meaux LFPE et Lognes LFPL. Attention, il n'y a que des pistes en herbe à Meaux. Nous vous conseillons de consulter les NOTAM pour vous assurer que le terrain est ouvert. Lognes LFPL propose une piste en dur.

L'aéroclub prend en charge la taxe d'atterrissage à Meaux ou Lognes durant cette période à condition qu'un plein carburant dans ces aérodromes ait été notifié sur le carnet de route.

Vous pouvez également ravitailler sur un autre terrain en avançant les frais d'essence. Le club vous remboursera sur présentation du ticket.

Paiement de la taxe d'atterrissage sur les terrains extérieurs :

Lors d'un atterrissage complet sur un terrain extérieur où le paiement de la taxe est possible, prendre le temps de la payer. Dans tous les autres cas, la taxe sera débitée sur le compte pilote, majorée des frais de secrétariat/affranchissement.

Lors de la saisie de la planche de vol, dans la colonne spécifiée, ne pas oublier de préciser si une taxe d'atterrissage a été ou devra être payée.