



FOIRE AUX QUESTIONS

Version réservée aux
MEMBRES DE L'AÉROCLUB

MAI 2025

TABLE DES MATIÈRES :

Cliquer sur un titre pour vous rendre directement à l'article

Table des matières

ACCÈS AU LOCAL DE L'AÉROCLUB ET CONTACTS	3
L'adresse de l'aéroclub.....	4
Codes d'accès porte et coffres :	5
ACCÈS AU HANGAR AVIONS.....	6
Codes d'accès porte, alarme et emplacements avions :	6
FONCTIONNEMENT DE L'ORDINATEUR AU LOCAL CLUB	7
ACCÈS A L'ESPACE MEMBRES DU SITE WEB DE L'AÉROCLUB	8
PRODUITS MÉNAGERS POUR LE LOCAL.....	9
UTILISATION DES COMMODITÉS DU LOCAL CLUB	10
CHECK-LIST DERNIER DÉPART DU LOCAL CLUB	11
RÉSERVATION D'UN AVION	12
PRÉPARATION DU DOSSIER DE VOL	13
Où trouver les informations météo, les NOTAMs, SUP-AIP... ?	13
DOCUMENTATION AVIONS.....	14
LA DOCUMENTATION A EMPORTER EN VOL.....	16
LES CLÉS DES AVIONS	18
<i>Pas de clef avion dans l'armoire à clefs ?</i>	<i>18</i>

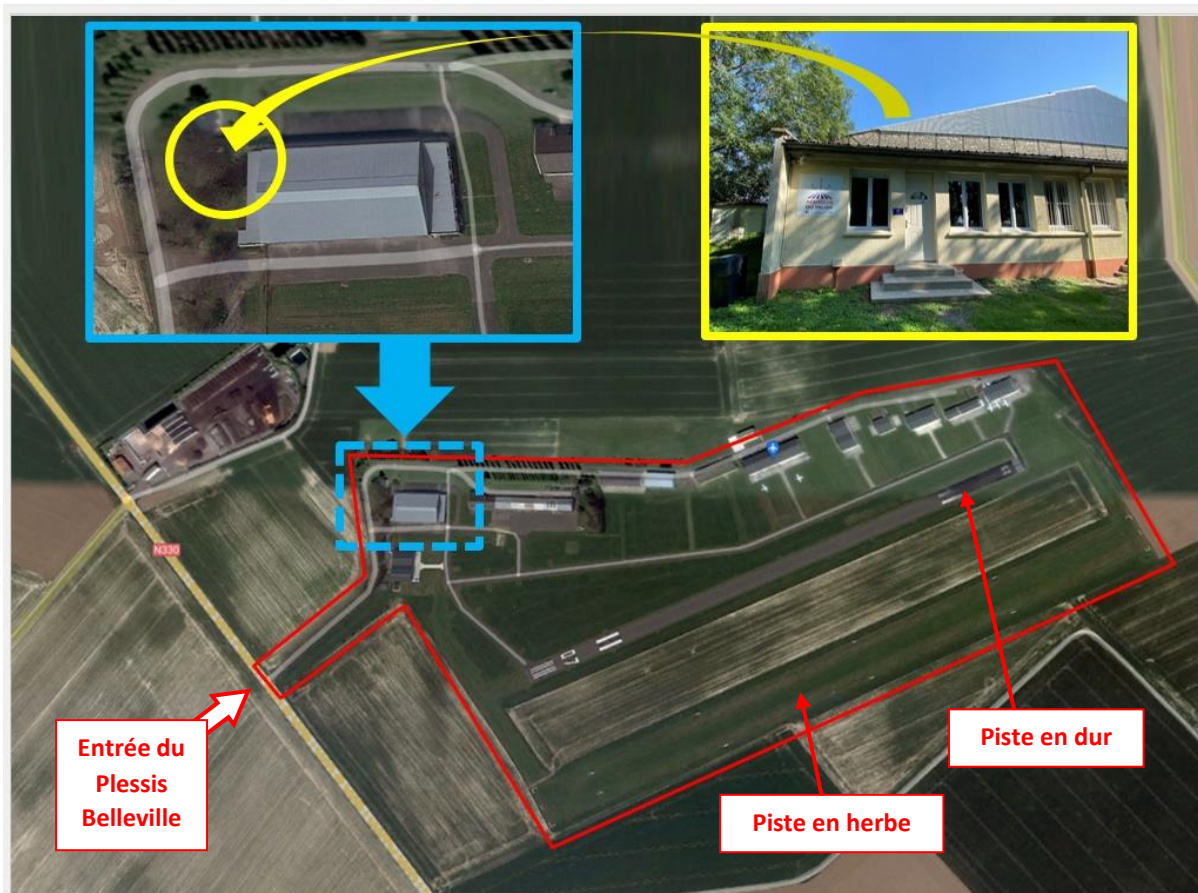
<i>Pas de carte d'essence dans le carnet de route ?</i>	19
PRISE EN COMPTE D'UN AVION : LA PLANCHE DES VOLS	20
CONSULTATION DE L'ÉTAT TECHNIQUE DES AVIONS	21
SUIVI DU POTENTIEL AVION RESTANT	22
SORTIE DES AVIONS DU HANGAR	24
UTILISATION DE LA BARRE DE TRACTAGE AVION	25
MISE A NIVEAU DE L'HUILE MOTEUR AVION	27
Vérification du niveau d'huile :.....	27
Niveaux admissibles huile moteur par avion :	29
DIFFÉRENTS MODES DE LOCATION DES AVIONS DE L'AÉROCLUB	30
L'ACCEUIL ET LA GESTION DE VOS PASSAGERS POUR UN VOL PRIVÉ	32
INSTALLATION A BORD DES AVIONS ROBIN DR-400	33
VOLS	34
Décompte du temps de vol :	34
ÉQUIPEMENTS SPÉCIFIQUES A CERTAINS AVIONS	35
Consignes d'utilisation du réservoir additionnel du DR400-140B F-GYLC :.....	35
VOL DE NUIT SUR L'AÉRODROME DU PLESSIS (LFPP)	37
POSSIBILITÉ DE FAIRE DES VOLS A FRAIS PARTAGÉS ET VOLS <i>WINGLY</i> :	40
Autorisations et conditions des vols <i>WINGLY</i> :	40
NAVIGATION EXTÉRIEURE ET VOYAGE AÉRIEN	41
Que faire en cas d'interruption de vol sur un terrain extérieur ?	42
PROCÉDURES APRÈS RETOUR DE VOL	43
Nettoyage de votre avion :	43
Produits de nettoyage pour les avions :	43
Sont à votre disposition dans cette armoire pour les avions :	44
Rangement des avions dans le hangar :	45
Fermeture des portes du hangar avions :	46
Comment faire la saisie et l'enregistrement du vol ?	46
Impossible de saisir le vol sur Openflyers ?.....	47
Comment alimenter votre compte pilote sur Openflyers ?.....	47
Comment mettre à jour mes validités sur Openflyers ?	47
Liste des contacts pour signaler un problème :.....	47
Déclarer et signaler un problème technique sur l'avion :.....	48
Comment saisir le plein carburant ou le complément d'huile dans le carnet de route ?	49
Ranger les documents et clés avion :	50
FORMULAIRE REX - Commission CPS :	50
PROCÉDURE DE NOTIFICATION D'UN DÉFAUT CONSTATÉ SUR AVION	51
UTILISATION DE LA POMPE TOTAL AU PLESSIS (LFPP)	53
Procédure d'avitaillement au Plessis :.....	53

Que faire si la pompe du Plessis est hors service ?	55
Paielement de la taxe d'atterrissage sur les terrains extérieurs :	55
UTILISATION D'OPENFLYERS - GUIDE RAPIDE	57
Support d'utilisation <i>Openflyers</i>	57
COMMENT TROUVER LES COORDONNÉES D'UN MEMBRE OU D'UN INSTRUCTEUR DANS OPENFLYERS	61
LISTE ET CONTACTS TÉLÉPHONIQUES DES INSTRUCTEURS	62

ACCÈS AU LOCAL DE L'AÉROCLUB ET CONTACTS

L'adresse de l'aéroclub :

*Aéroclub du Valois,
Aérodrome du Plessis-Belleville,
N330,
60950 Ermenonville*



Vue aérienne du Plessis-Belleville (LFPP) et de la localisation du club-house de l'aéroclub

Le terrain du Plessis Belleville dispose de :

- Deux pistes dont une en dur et une en herbe ;
- Une station essence 100LL (TOTAL) ;
- Un balisage pour le vol de nuit par allumage PCL ;
- Une société de maintenance et d'entretien aéronautique VF Aéro Maintenance, qui s'occupe notamment des avions de l'aéroclub.

[⏪ Retour sommaire](#)



Codes d'accès porte et coffres :



Le code d'ouverture de la porte d'entrée : **C6314Y**



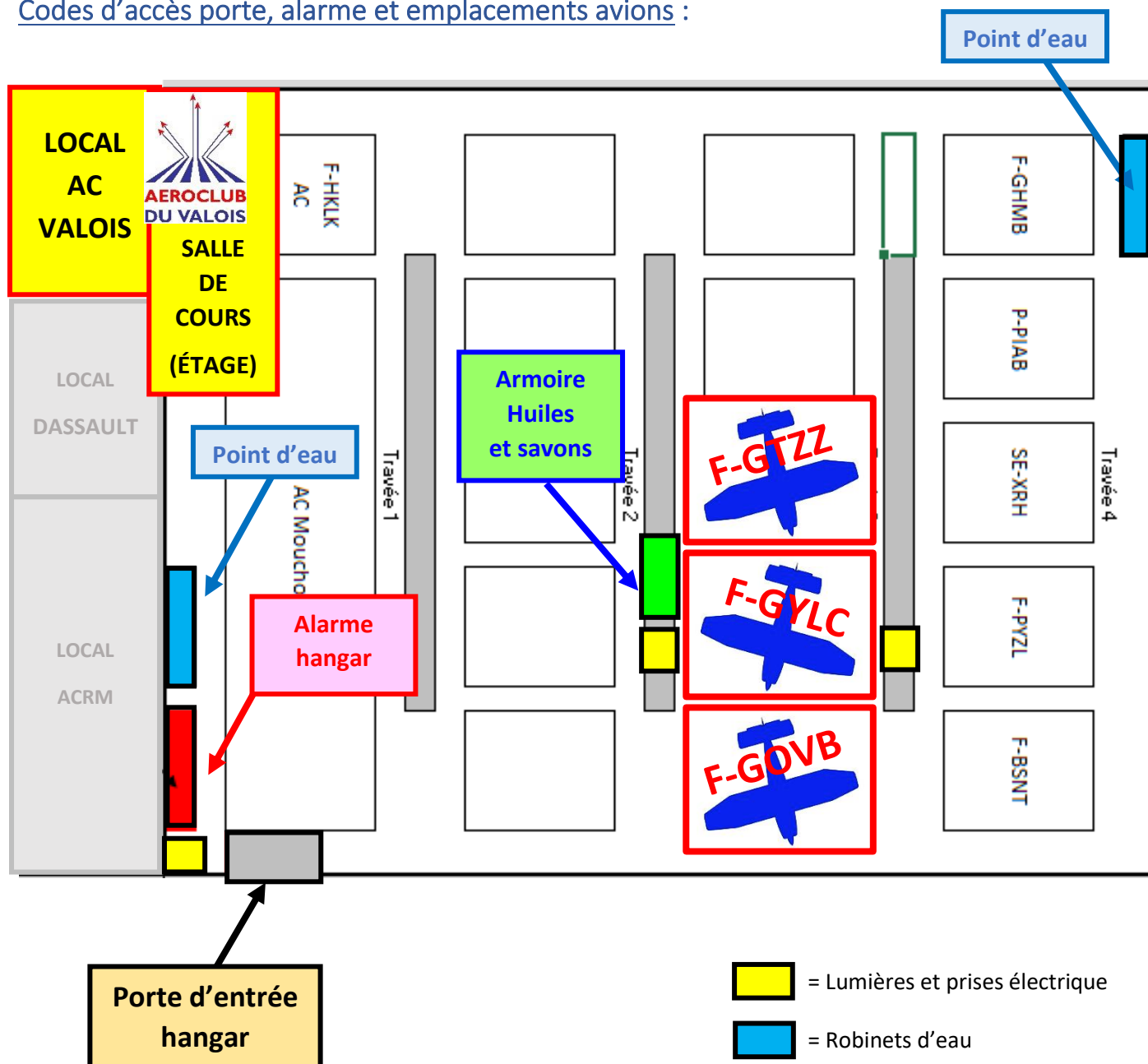
Le code d'ouverture du coffre à clés avions : **6314A**



Le contact de permanence de l'aéroclub : **07 66 53 53 48**

ACCÈS AU HANGAR AVIONS

Codes d'accès porte, alarme et emplacements avions :



Le code d'ouverture de la porte d'entrée du hangar : **C2049**



Le code de l'alarme du hangar :

- En entrant : **1379 + OFF** (arrêt)
- En partant : **1379 + ON** (mise en fonctionnement)

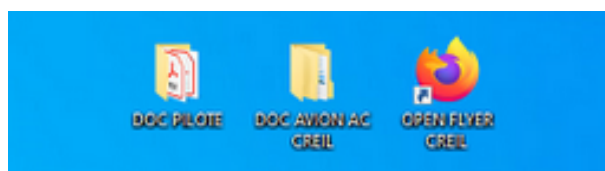
Délai pour quitter le hangar : 45 secondes

[⏪ Retour sommaire](#)

FONCTIONNEMENT DE L'ORDINATEUR AU LOCAL CLUB



Au démarrage, vous devez sélectionner le **compte** Windows intitulé « **Accès membre** ».



Vous trouverez à votre disposition sur le bureau de l'ordinateur :

- **La documentation avion :**
 - Feuille de calcul de masse et centrage
 - Manuel de vol
 - LES check-lists et les paramètres avions approuvés par le club
 - Les guides d'utilisation GPS et boîtes de mélange radios
- 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'import carburant
 - Un log de navigation vierge
 - Un formulaire de dépôt de plan de vol
 - Le guide d'utilisation *Openflyers* y compris pour la mise à jour de vos validités
 - Le guide pour l'import des passagers
- Le raccourci pour vous connecter à *Openflyers*

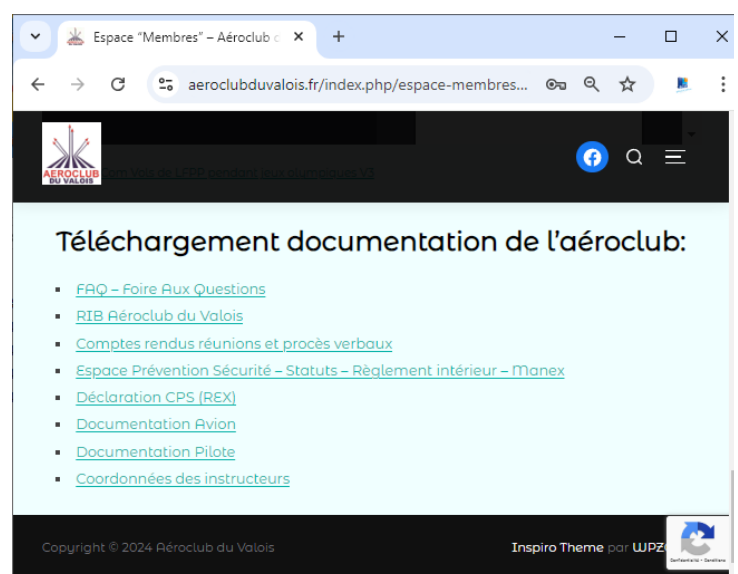
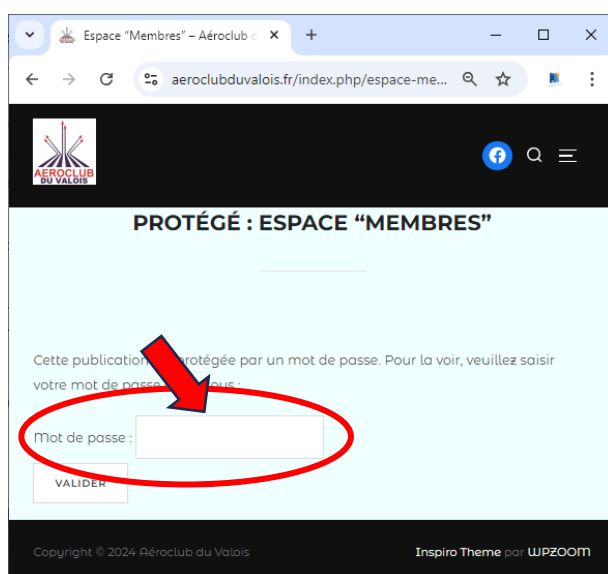
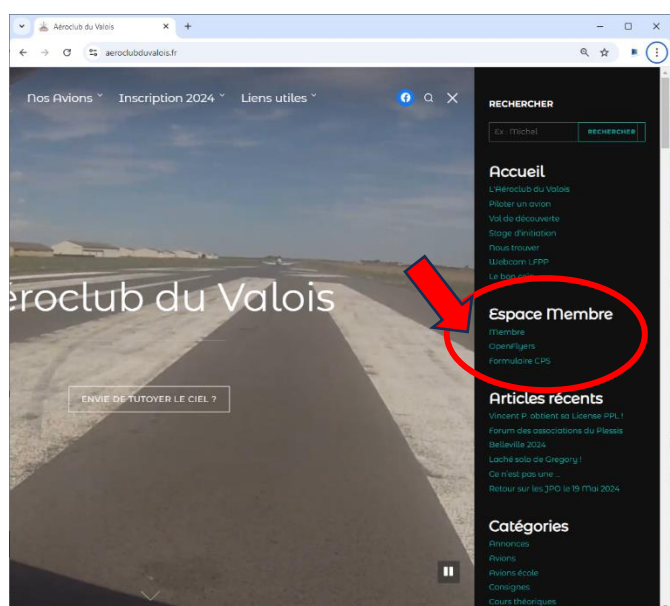
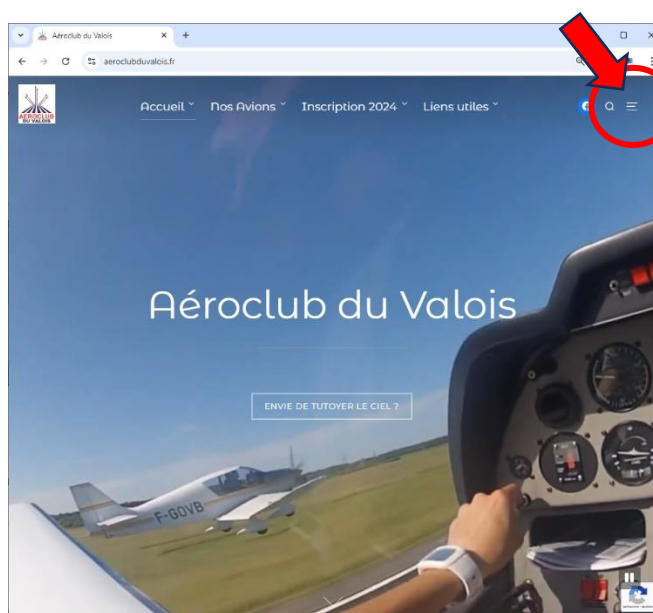
Si vous constatez un dysfonctionnement, merci de le signaler à l'adresse aeroclubduvalois@gmail.com

ACCÈS A L'ESPACE MEMBRES DU SITE WEB DE L'AÉROCLUB

L'adresse du site web officiel de l'aéroclub du Valois est : <https://aeroclubduvalois.fr/>

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 des avions et celle pour les pilotes
 - Le Règlement intérieur et les Statuts de l'aéroclub
 - Les comptes rendus de réunions de CA, d'Assemblées Générales et informations diverses
 - Le RIB de l'aéroclub



Le mot de passe pour accéder à l'Espace Membres est : **6314Y**

[Retour sommaire](#)

PRODUITS MÉNAGERS POUR LE LOCAL

L'aéroclub est une association composée uniquement de bénévoles. Nous comptons sur la bienveillance et la courtoisie de toutes et tous pour participer au nettoyage du local, et ne jamais le laisser sale lors de votre départ.

A cet effet, le club met à votre disposition des produits et matériels d'entretien en cas de besoin :



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

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.

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

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

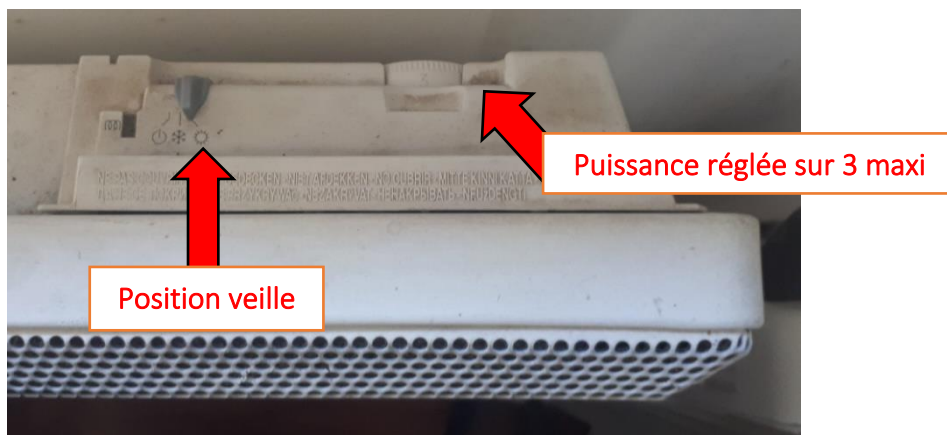


Merci de ne surtout pas emmener pas avec vous à l'avion l'essuie-tout et le nettoyant vitre qui ne sont pas adaptés pour cet usage (risques de rayures et blanchiment de la verrière et de la peinture).

Si vous constatez un manque ou du matériel qui nécessite d'être remplacé, vous pouvez le signaler à l'adresse email aeroclubduvalois@gmail.com

UTILISATION DES COMMODITÉS DU LOCAL CLUB

- L'eau : Veillez à ce que les robinets soient refermés après utilisation.
- Le chauffage : Lorsque vous êtes au local en hivers, vous pouvez mettre en route le chauffage (position flocon) et augmenter sa puissance. En revanche, en quittant le local, il vous est demandé de le baisser à la position 3 et d'éteindre totalement le chauffage d'appoint (à bain d'huile, branché sur une prise électrique).



- L'électricité : Veillez à éteindre les lumières et l'ordinateur quand vous quittez le local.

Si vous constatez une fuite ou tout problème quel qu'il soit, vous pouvez le signaler à l'adresse email aeroclubduvalois@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 au maximum
- 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

L'aéroclub est une association composée uniquement de bénévoles. Nous comptons sur la bienveillance et la courtoisie de toutes et tous pour participer au nettoyage du local, et ne jamais le laisser sale lors de votre départ.

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 pas de refermer la porte en partant ! (Tourner la molette à gauche et appuyer sur C).

RÉSERVATION D'UN AVION

(Cf. § 3.3 du Règlement Intérieur de l'aéroclub)

Que ce soit depuis chez vous à l'aide de votre ordinateur ou de votre smartphone, ou sur place au Plessis-Belleville en y étant venu sans idée préalable, il est **obligatoire de faire une réservation sur *OpenFlyers*** avant de monter à bord d'un avion (même de dernière minute).

Ceci permet :

- à tout autre pilote de savoir à partir de quelle heure il pourra prendre l'avion après vous ;
- de savoir à distance qui est actuellement parti avec l'avion.
- de justifier l'absence des papiers de l'avion en cas de contrôle de la gendarmerie des transports aérien dans le local.

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit **avoir son compte pilote en positif**.

Le pilote est tenu de vérifier le planning de réservation préalablement à son vol afin d'éviter d'empiéter sur une réservation existante.

La réservation d'un avion pour une durée de plusieurs jours avec découché à l'extérieur de LFPP, considéré comme un voyage, doit faire l'objet d'une autorisation préalable du Président ou d'un de ses représentants en lien avec la disponibilité de la flotte de l'aéroclub durant la même période.

○ Minimum d'heures :

Si un pilote désire réaliser une réservation d'un avion sur une durée de plus d'une journée afin de le conserver à sa disposition dans le cadre d'une navigation extérieure, il s'engage à effectuer un minimum de :

- Du lundi au vendredi (jours ouvrés) : **deux heures de vol par jour** de réservation ;
- Le samedi ou le dimanche ou un jour férié : **deux heures et demi de vol par jour** de réservation.

Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes lui seront facturées.

Toutefois, les vols non effectués pour des raisons de sécurité (météo, problème mécanique de l'avion...) n'impliqueront pas de pénalité si elles sont justifiées.

○ Annulation de la réservation :

Les réservations peuvent être annulées avec un **préavis d'au moins 12 heures**. Si ce préavis n'est pas respecté sans motif valable (météo, mécanique, imprévu familial justifié...), l'aéroclub se garde la possibilité d'appliquer au pilote un forfait annulation tardive de 20 euros pour l'aéronef.

Pour les réservations non annulées avant le vol et non honorées sans motif valable, l'aéroclub se garde la possibilité d'appliquer au pilote un forfait annulation tardive doublé (40 euros).

○ Retards au départ et à l'arrivée :

Lors d'une réservation non honorée et sans nouvelles du pilote, l'appareil sera considéré comme libre 10 minutes après le début de l'horaire de la réservation.

Si le retour ne peut être effectué au jour et à l'heure prévue, il est demandé au pilote d'en prévenir l'aéroclub dès que possible.

PRÉPARATION DU DOSSIER DE VOL

Où trouver les informations météo, les NOTAMs, SUP-AIP... ?

Un ordinateur avec connexion Internet et une imprimante sont à votre disposition au local pour préparer votre vol :

- Pour consulter les **cartes VAC des aérodromes**, vous pouvez vous rendre sur le site du **SIA** : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dvd/eAIP_03_OCT_2024/Atlas-VAC/FR/VACProduitPartieframeset.htm
- 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 des zones basses altitudes AZBA, vous pouvez vous rendre sur le site du **SIA** : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/schedules>
- Pour préparer votre **dossier météo**, vous pouvez vous rendre sur le site de Météo France **AEROWEB** : <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.

DOCUMENTATION AVIONS

La **documentation avions** comprend les documents suivants :

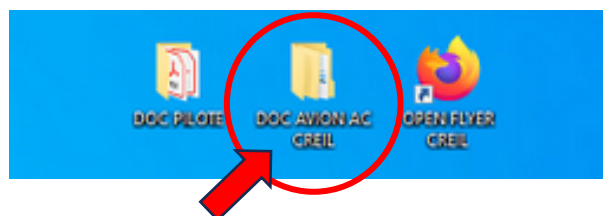
- **Carnet de route avion**, avec sa pochette arrière comprenant l'ensemble des **papiers de l'avion** (certificat d'assurance, certificat d'immatriculation, certificat de navigabilité, fiche de pesée pour le centrage, ...)
- Les **cartes carburant** Total (code 6989) et BP (pas de code) dans le carnet de route.
- Le **Manuel de vol** du constructeur
- La **Check-List** et les paramètres avion approuvés par les instructeurs de l'aéroclub
- Les différents **Guides Utilisateur** et **Notices** des équipements particuliers : GPS, boîtes de mélange radio, Pilote Automatique...

La **documentation originale papier** complète de chacun des avions est contenue dans une sacoche rangée dans les casiers à tiroirs du local sur lesquels les immatriculations des avions sont inscrits avec leur photo.



La **documentation scannée et numérique complémentaire** est disponible :

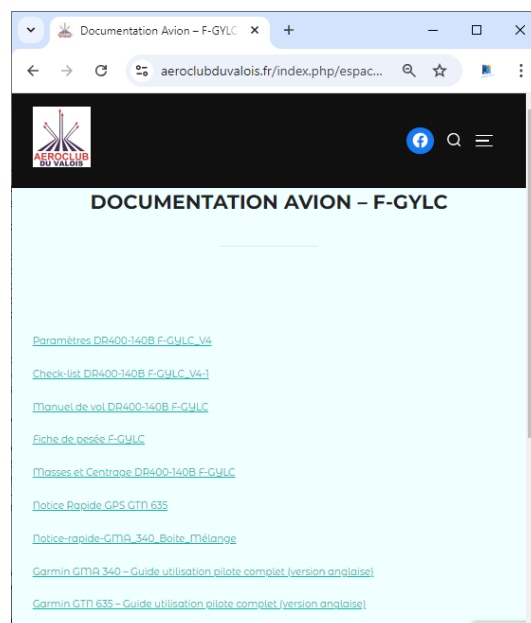
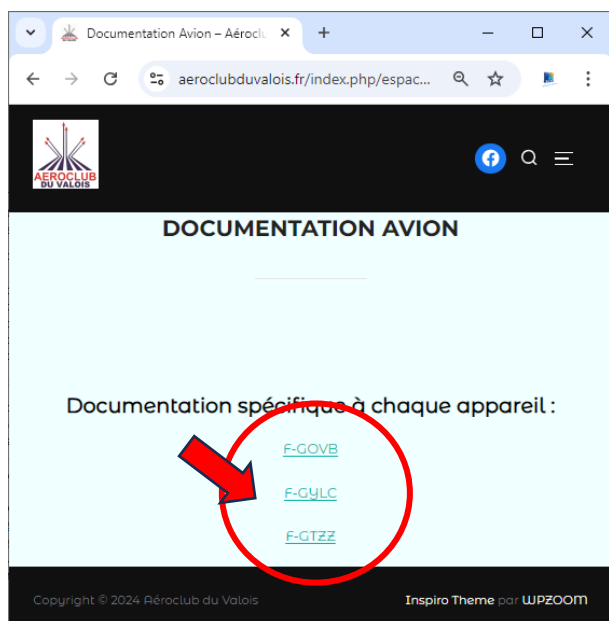
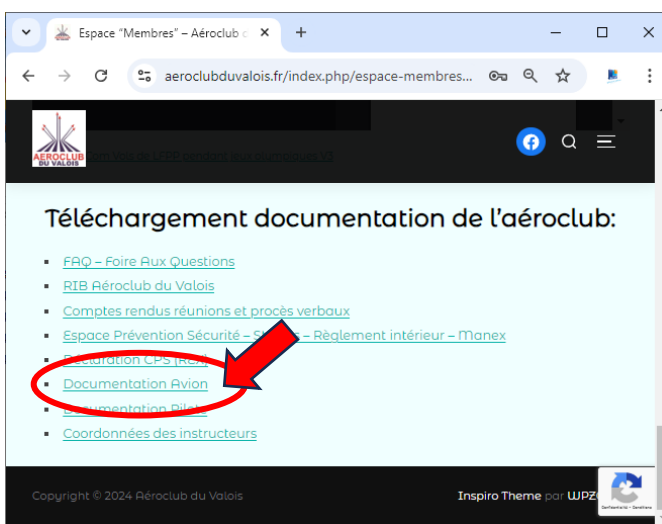
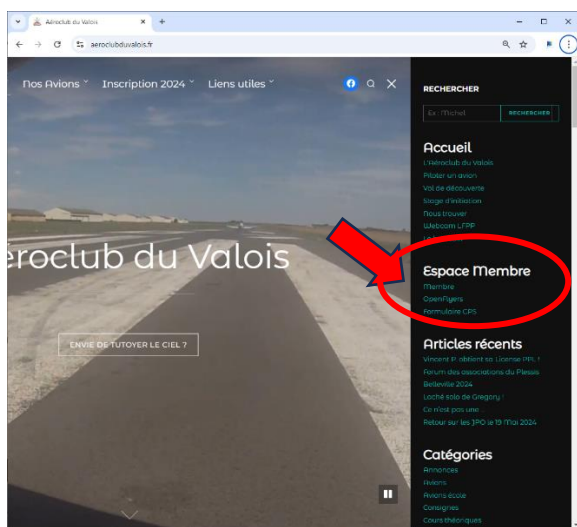
- Dans l'**ordinateur du local de l'aéroclub** : le dossier intitulé « Doc Avion AC Creil » sur le bureau de l'ordinateur (au démarrage, vous devez sélectionner le **compte** Windows intitulé « **Accès membre** »).



Vous pouvez enregistrer les fichiers sur votre clef USB personnelle en cas de besoin.

- Sur le **site internet de l'aéroclub** à l'adresse <https://aeroclubduvalois.fr/>, dans la section **Espace membres** / **Téléchargements** / **Documentation avion**, en cliquant sur l'immatriculation d'un avion (mot de passe pour accéder à l'Espace Membres est : **6314Y**)

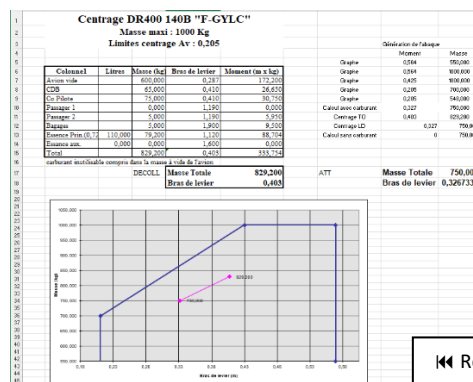
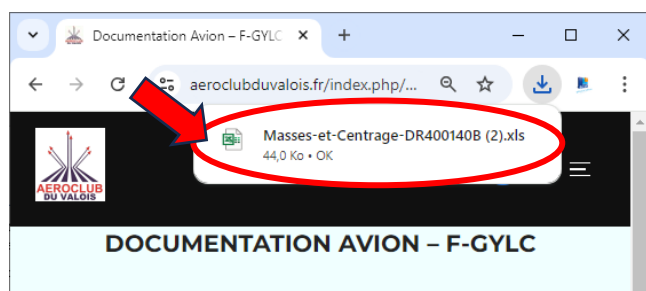
Retour sommaire



Dans la documentation numérique se trouve le fichier de feuille de calcul Excell permettant de réaliser un bilan simplifié de Masse et Centrage.



A charge du pilote de vérifier le contenu des paramètres intégrés dans le fichier de feuille de calcul de masse et centrage (masse à vide et indice de base de l'avion se trouvant dans la fiche de pesée de l'avion correspondant) et d'y rajouter la configuration réelle du vol prévu (emport passagers, carburant et bagages emportés).



LA DOCUMENTATION A EMPORTER EN VOL

En cas de contrôle par des représentants de l'État (Police, Gendarmes, BGTA, Douanes, DGAC...), si les documents que vous présentez ne sont pas complets ou si leur date de validité est dépassée (documents personnels ou de l'avion), vous vous exposez à des sanctions administratives et juridiques (suspension de vol, amendes...).

Vous devez donc vous assurer que tous les documents référencés ci-dessous sont bien à bord de l'avion pour tout vol (vous n'êtes pas à l'abri de devoir vous dérouter même à l'occasion d'un simple vol local, voire de tours de piste) :

➤ Vos documents personnels de pilote :

- Pièce d'identité à jour (Carte d'identité ou Passeport car le triptyque de Licence FCL n'en n'est pas une)
- Licence FCL en cours de validité
- Certificat médical en cours de validité
- Carnet de vol à jour

➤ La documentation officielle de l'avion :

Ces documents se trouvent dans la sacoche de chaque avion :

- Le **Carnet de Route** avion
- L'ensemble des **documents avion** suivants :
 - o Certificat de Navigabilité (CDN)
 - o Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN)
 - o Certificat d'Immatriculation
 - o Certificat acoustique
 - o Certificat de limitation acoustique CALIPSO
 - o Certificat d'assurance (vérifier les pays couverts en cas de voyage à l'étranger)
 - o Le Rapport de pesée (masse à vide et indice de centrage de base) avec la Liste d'Inventaire associé
 - o La Licence de station d'aéronef (radio)
- Le **Manuel de Vol du constructeur** comportant l'immatriculation et le N° de série de l'avion utilisé (celui d'un autre avion, même équivalent, n'est pas valable).
- Le **Supplément au Manuel de Vol** en cas d'options installées sur l'avion (PA, réservoir supplémentaire, pot d'échappement ou hélice spécifique...)
- La **Check-List** du constructeur (la version officielle étant celle indiquée dans le Manuel de Vol de l'avion)

➤ La documentation complémentaire de l'avion :

Ces documents se trouvent dans la sacoche de chaque avion (dans un trieur A5 bleu servant de Guide rapide d'utilisation) :

- La **Check-List** de l'aéroclub
- Le **Document d'Aide à la Décision** (DAD) qui fait office de MEL (Minimum Equipment List)
- Les informations relatives aux procédures et signaux visuels à utiliser en cas d'**interception** par un aéronef de l'Etat (chasseur, avion d'entraînement ou hélicoptère)

➤ **Votre documentation aéronautique personnelle :**

- Les cartes papier de navigation aéronautique IGN France à jour (1/500.000) et appropriées pour la route suivie pour l'ensemble du vol prévu et les possibles zones de déroutements ;
- Les cartes officielles de l'ensemble des terrains utilisés lors du vol : cartes VAC du SIA ou de l'OACI (*Jeppesen* ou équivalent) à jour ;
- Toute autre documentation à jour pouvant être pertinente pour le vol ou qui est exigée par le pays concerné par ce vol : documentation VFR du SIA (cartes 1/1.000.000, carte aéronautique Réseau Très Basse Altitude (RTBA), manuel de complément aux cartes aéronautiques et réseau RTBA, carte régionale 1/250.000 parisienne, etc...).

Vérifier sur le carnet de route de l'avion avant de partir en vol :



- Que l'état de l'avion est compatible avec le type de vol envisagé (cf. équipements minimums pour le vol de jour ou de nuit) ;
- Que toute anomalie signalée précédemment par un pilote fasse l'objet d'une autorisation, voire d'une APRS signée par l'atelier de maintenance ;
- Que le potentiel restant avant la prochaine visite technique ainsi que les butées calendaires sont compatibles avec le ou les vols prévus.

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

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



Les documents électroniques sur tablettes ou smartphone sont soumis aux aléas de la navigation 2.0 (batteries déchargées, piles à remplacer, qualité de réception GPS insuffisante, possible surchauffe au soleil ou dommage au cours du vol rendant le support inutilisable...). Leurs mises à jour est parfois complexe et à faire très régulièrement. Ils sont donc déconseillés pour les personnes n'en n'ayant pas un usage quotidien professionnel.

LES CLÉS DES AVIONS

Les trousseaux de clés des avions se trouvent dans le coffre-fort accroché au mur dans le local de l'aéroclub.



Le code d'ouverture du coffre à clés avions : **6314A**

Après utilisation, elles doivent obligatoirement être remises dans ce coffre et non laissées dans la sacoche de l'avion.

Chaque trousseau contient au moins 3 clés :

- Une grande clé servant aux **magnétos**
- Une clé avec le sigle Citroën (2 chevrons) servant à la fermeture de la **poignée de verrière**
- Une clé minuscule servant à l'ouverture du **cadenas de l'armoire du hangar** pour l'huile et les produits de nettoyage avion

Le ZZ comporte une 4^{ème} clé : pour la fermeture de la porte arrière latérale de soute.



Ne jamais forcer avec une clé si la serrure dans la laquelle elle est rentrée ne tourne pas. Les mécanismes sont fragiles, et ce n'est peut-être tout simplement pas la bonne clé pour l'utilisation que vous en faites.

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 de l'avion
 - Les vides poches de l'avion
 - Sous les sièges ou dans le coffre arrière de l'avion
- 2- Trouver, sur le carnet de route, le pilote qui a réalisé le dernier vol
- 3- Rechercher son contact sur *OpenFlyers*, (cf. Support d'utilisation *Openflyers*)
- 4- Si la clef reste introuvable, signaler la perte à aeroclubduvalois@gmail.com

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

- 1- Avez-vous vérifié :
 - Le tiroir de rangement de la sacoche avion
Dans les pages de la documentation avion
 - Tous les vides poches de l'avion
 - Sous les sièges et dans le coffre arrière 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. Support d'utilisation *Openflyers*)
- 4- Si la carte reste introuvable, signaler la perte à aeroclubduvalois@gmail.com

PRISE EN COMPTE D'UN AVION : LA PLANCHE DES VOLS

En plus d'avoir bien réalisé une **réservation sur *Openflyers***, même de dernière minute, le pilote doit obligatoirement renseigner la **planche des vols** papier située dans le local de l'association avant de partir à l'avion.

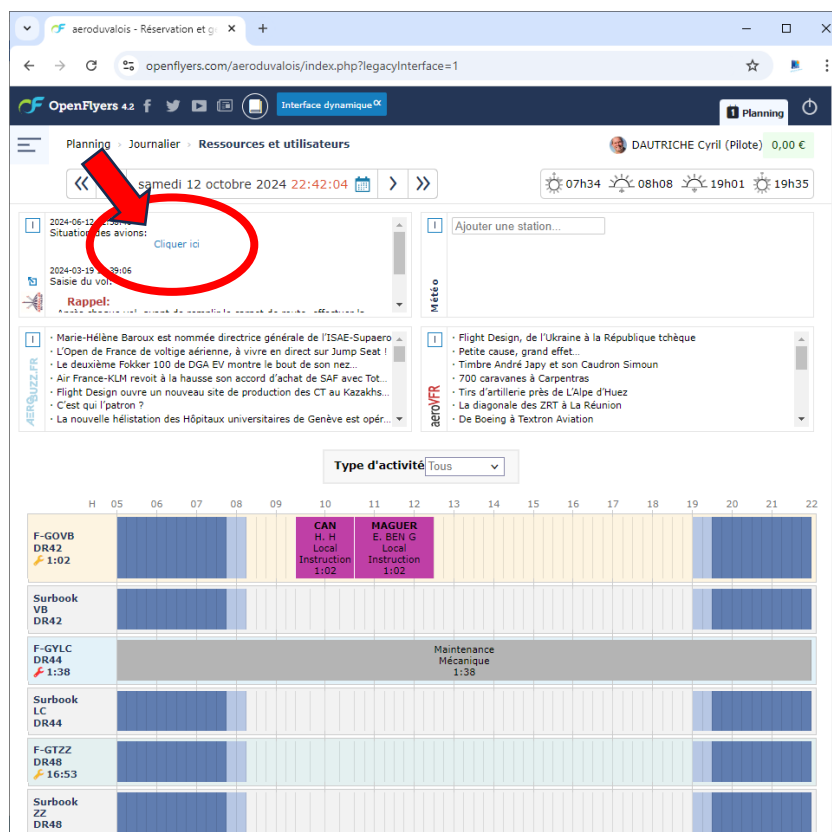
Doivent figurer sur la feuille des vols :

- La date ;
- Le nom du pilote et le nombre de passagers ;
- Les éléments d'heure de départ prévue (pouvant être mise à jour au retour du vol en cas de besoin pour le faire correspondre avec le carnet de route avion) ;
- La nature du vol ;
- Cocher la case de l'avion utilisé ;
- Le trajet envisagé en cas de navigation extérieure au terrain de stationnement habituel (LFPP).

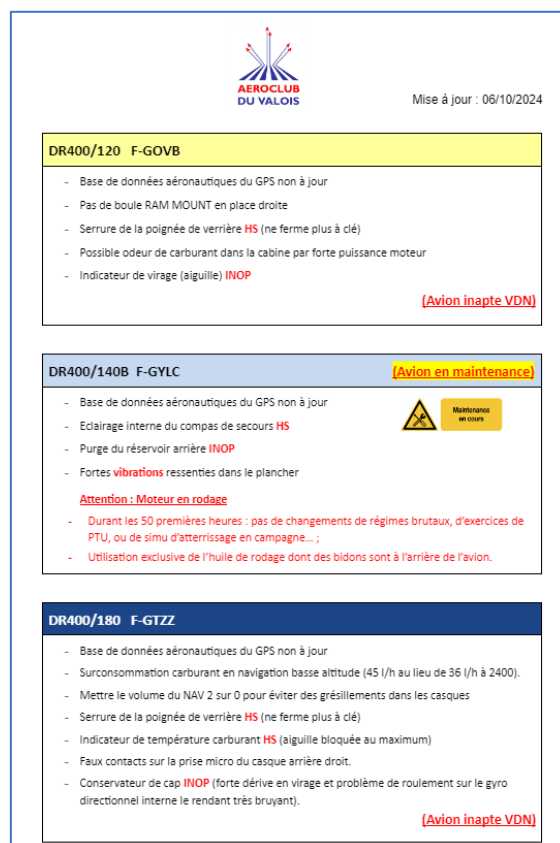
La pré-saisie de la planche de vol **avant départ** permet de justifier l'absence des papiers de l'avion en cas de contrôle de la gendarmerie des transports aérien dans le local.

CONSULTATION DE L'ÉTAT TECHNIQUE DES AVIONS

La fiche d'état technique de chacun des trois avions de l'aéroclub est accessible depuis **OpenFlyers**, en cliquant sur le lien « [Cliquer ici](#) » présent dans le premier champ situé en haut à gauche de la page du **planning journalier**.



The screenshot shows the OpenFlyers 4.2 interface. At the top, there's a navigation bar with 'Planning', 'Journalier', and 'Ressources et utilisateurs'. Below this, a date selector shows 'samedi 12 octobre 2024 22:42:04'. A red circle highlights a link labeled 'Cliquer ici' under the 'Situation des avions:' section. The main area displays a flight schedule table with columns for hours (05 to 22) and rows for different aircraft (F-GOVB, Surbook VB, F-GYLC, Surbook LC, F-GTZZ, Surbook ZZ). Some cells contain flight details like 'CAN H. H Local Instruction 1:02' and 'MAGUER E. BEN G Local Instruction 1:02'. A large blue curved arrow points from the 'Cliquer ici' link towards the technical status document below.



AÉROCLUB DU VALOIS
Mise à jour : 06/10/2024

DR400/120 F-GOVB

- Base de données aéronautiques du GPS non à jour
- Pas de boule RAM MOUNT en place droite
- Serrure de la poignée de verrière **HS** (ne ferme plus à clé)
- Possible odeur de carburant dans la cabine par forte puissance moteur
- Indicateur de virage (aiguille) **INOP**

(Avion inapte VDN)

DR400/140B F-GYLC **(Avion en maintenance)**

- Base de données aéronautiques du GPS non à jour
- Eclairage interne du compas de secours **HS**
- Purge du réservoir arrière **INOP**
- Fortes **vibrations** ressenties dans le plancher

Attention : Moteur en rodage

- Durant les 50 premières heures : pas de changements de régimes brutaux, d'exercices de PTU, ou de simu d'atterrissage en campagne...
- Utilisation exclusive de l'huile de rodage dont des bidons sont à l'arrière de l'avion.

DR400/180 F-GTZZ

- Base de données aéronautiques du GPS non à jour
- Surconsommation carburant en navigation basse altitude (45 l/h au lieu de 36 l/h à 2400).
- Mettre le volume du NAV 2 sur 0 pour éviter des grésillements dans les casques
- Serrure de la poignée de verrière **HS** (ne ferme plus à clé)
- Indicateur de température carburant **HS** (aiguille bloquée au maximum)
- Faux contacts sur la prise micro du casque arrière droit.
- Conservateur de cap **INOP** (forte dérive en virage et problème de roulement sur le gyro directionnel interne le rendant très bruyant).

(Avion inapte VDN)

[Retour sommaire](#)

SUIVI DU POTENTIEL AVION RESTANT

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.

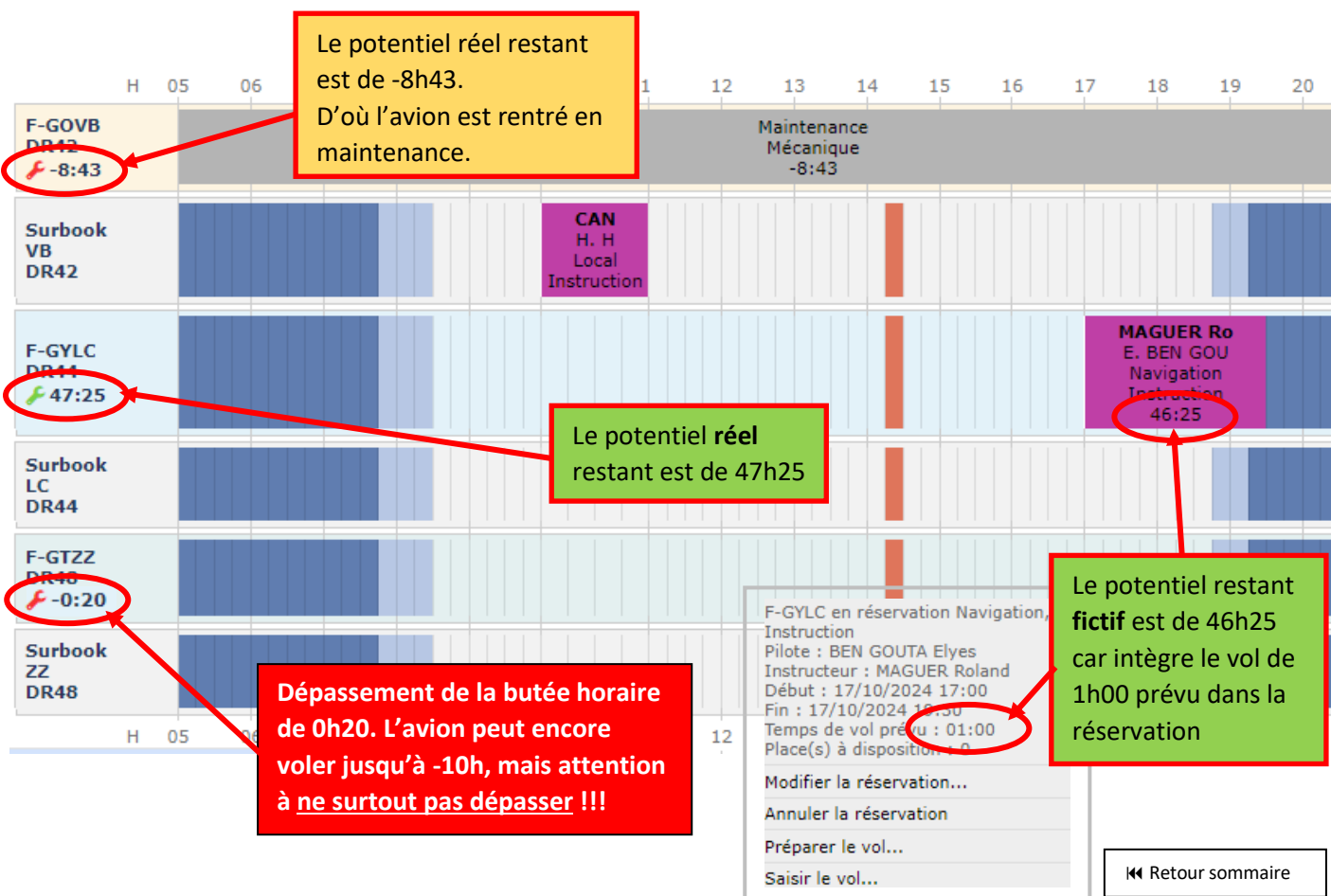
Ces deux types de butées concernent la cellule avion et/ou le moteur. Suite à un changement moteur pouvant intervenir à tout moment, il peut exister par la suite un décalage entre les butées cellule et moteur.

Il existe néanmoins une **Tolérance** : c'est le temps additionnel toléré d'une visite de maintenance (généralement 1 mois pour une butée calendaire, et 10h pour une butée horaire cellule ou moteur).

Les dispositions relatives à la maintenance sont précisées dans les carnets de route par l'atelier de maintenance, qui y 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 **inférieure à +10h**
- **L'icône est rouge** : **dépassement de la butée horaire officielle** en étant passée en négatif. Une tolérance allant jusqu'à **-10h** est possible, mais ne devra en aucun cas être dépassée.





Tout dépassement de la tolérance de -10h est strictement interdit. Si la tolérance est dépassée, vous vous exposez à des sanctions prévues au Règlement Intérieur. L'assurance ne fonctionnera plus en cas d'accident, et en cas de contrôle de la gendarmerie des transports aériens (BGTA) ou tout autre organisme d'Etat, vous êtes en infraction qui est uniquement du ressort du pilote Commandant de bord.

SORTIE DES AVIONS DU HANGAR

S'il doit **déplacer des avions du hangar** vers l'extérieur pour accéder à celui qu'il va utiliser, le pilote doit **les y remettre** afin de ne pas les laisser à l'extérieur durant son vol dans le cas où il ne serait pas prévu d'être utilisé par un autre pilote **dans l'heure qui suit** (*vérifier sur OpenFlyers*).

Après avoir sorti du hangar l'avion prévu d'être utilisé, le pilote doit **refermer les portes du hangar** sauf si son **vol ne dure que quelques heures** ou qu'il est certain qu'un autre pilote ne reparte dans l'heure qui suit avec l'un des avions de l'aéroclub (*vérifier sur OpenFlyers*).



Tout avion laissé **à l'extérieur** sans surveillance doit avoir la **verrière refermée** (poignée verrouillée et non simplement la verrière repoussée) et les **commandes de vol bloquées** (manche retenu par une ceinture de sécurité), pour éviter qu'il ne pleuve dans la cabine ou tout battement intempestif des commandes lors d'un brusque coup de vent.

UTILISATION DE LA BARRE DE TRACTAGE AVION



La barre de tractage, appelée également « béquille », doit être utilisée pour tout déplacement d'un avion au sol.

Elle permet de manœuvrer l'avion en positionnant la roue avant dans la direction souhaitée et sécurise le déplacement de l'avion par un guidage précis et un arrêt plus aisé.

Si possible, tout déplacement d'un avion doit être réalisé par au moins 2 personnes : une à la barre de tractage et l'autre au niveau d'une aile pour s'assurer qu'aucune partie de l'aéronef ne risque de heurter un obstacle (autre avion, porte de hangar...).

Tous les avions DR400 du club utilisent le même type de béquilles qui sont donc interchangeables.

- **Lorsque l'avion est rangé dans le hangar** : sa béquille doit être placée au sol devant la roue avant pour servir de cale et être rapidement utilisable dans le cas où il faudrait urgemment déplacer l'avion.



- **Lorsque l'avion est à l'extérieur** : sa béquille doit être rangée dans le hangar, à côté de l'armoire en plastique, ou bien emmenée à bord de l'avion (calée et retenue par le sandow dans le coffre arrière, et non simplement posée sur les sièges arrières).

La béquille ne doit en aucun cas être laissée engagée dans l'axe de la roue avant inutilement.

Le risque est double :

- qu'un passager se prenne les pieds dedans en faisant le tour avant d'embarquer,
- que le pilote mette l'avion en route en ayant oublié de la retirer.

FLASH SECURITE

Barre de traction



Pensez à la barre de traction au même titre que les flammes



Utilisez la check-list !

Conséquences de l'oubli :

- Hélice cassée
- VNIP : Visite non interruption de potentiel, ce type d'intervention peut être demandé après un choc hélice par exemple.
- 20 000 euros de frais de maintenance
- Immobilisation de l'avion





Avant de tirer l'avion, s'assurer que la béquille est bien enfoncée à fond dans l'axe de roue avant afin d'éviter d'endommager le carénage de roue si la barre devait glisser.

Ne jamais toucher le cône d'hélice qui est très fragile lors des opérations de repoussage manuel. Il faut saisir l'emplature 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 depuis l'implanture de l'hélice pour le faire baisser et débloquent 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.

[|| Retour sommaire](#)

MISE A NIVEAU DE L'HUILE MOTEUR AVION

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

Ce contrôle est essentiel pour votre sécurité et doit être réalisé systématiquement pendant la « visite prévol ».

Les moteurs LYCOMING des ROBIN DR400 sont lubrifiés par une huile référencée **Aéro D80**.

Type d'huile : dispersante **15W40** ou **20W50**.

Cas particulier d'un moteur en rodage : l'huile est spécifique et différente de celle pour le restant de la vie du moteur !



Huile moteur
TOTAL AERO D80



En cas de **manque d'huile**, comme en cas de **trop plein d'huile**, le moteur peut subir de graves avaries.

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.

Vérification du niveau d'huile :

Chaque constructeur indique les spécifications de ses moteurs.

Vous les trouverez dans un tableau en annexe les préconisations appliquées dans l'aéroclub.

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.

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

L'huile est alors descendue complètement dans le carter et le niveau d'huile mesuré sera complet.

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

En cas de **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.



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 de l'aéroclub.

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.

**Huile à l'arrière des avions
pour les compléments à
faire en escale en dehors de
LFPP**



**Huile pour les
compléments à
faire à LFPP**



NE PAS JETER LES BIDONS VIDES, ILS SONT REEMPLOYES.

**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.**

[Retour sommaire](#)

Niveaux admissibles huile moteur par avion :

AVION		IMMATRICULATION	MINI HUILE	MAXI HUILE
DR400-120	Dauphin 2+2	F-GOVB	4 litres	5 litres
DR400-140B	Dauphin 4	F-GYLC	5,5 litres	7 litres
DR400-180	Régent	F-GTZZ	5,5 litres	7 litres



Les chiffres indiqués sur les jauges à huile ne correspondent pas au niveau mini et maxi, mais sont la valeur exacte en litres d'huile présente dans le carter lorsqu'atteinte (valable moteur froid).

Astuce :

- Le **niveau maxi** à atteindre correspond au chiffre maxi indiqué sur la jauge moins 1 litre.
- Le **niveau mini** à toujours dépasser correspond à deux tiers du chiffre maxi indiqué sur la jauge à huile.

Exemple : pour le DR400-140B et le DR400-180, deux valeurs sont indiquées sur la jauge à huile : 6 et 8 litres.

*Le chiffre maxi de la jauge étant 8 litres, le **niveau maxi** est $8 - 1 = 7$ litres.*

*Le chiffre maxi de la jauge étant 8 litres, le **niveau MINI** est $8 \times 2/3 = 5,33$ (arrondi à **5,5 litres**)*

DIFFÉRENTS MODES DE LOCATION DES AVIONS DE L'AÉROCLUB

(Cf. § 3.5 du Règlement Intérieur de l'aéroclub)

○ Location classique :

Le tarif de location est affiché à l'aéroclub et sur le site internet de l'association. Il est révisable à tout moment par le Conseil d'Administration.

Le décompte s'effectue selon la durée « bloc-bloc » arrondi aux 5 minutes les plus proches.

Un supplément pour la double commande liée à la présence d'un instructeur à bord est rajouté systématiquement au prorata de la durée « bloc-bloc » prise en compte.

○ Location « coque nue » :

Le pilote partant en voyage à l'étranger où le prix du carburant est supérieur à celui du prix moyen pratiqué en France doit le faire selon la location « coque nue ».

Le tarif de cette location particulière est fixé par le Bureau au moment de la demande préalable du pilote.

Il ne s'agit pas d'un avantage tarifaire mais il vise à simplifier l'aspect administratif et la gestion comptable d'un avion.

La location « coque nue » pourra également être utilisée dans le cas où le carburant devait ne pas être facturé directement par un fournisseur essencier mais par une entité tierce du type association organisatrice d'un rallye aérien avançant l'achat du carburant au profit des équipages engagés dans l'opération.

La location « coque nue » n'étant pas une offre commerciale, celle d'achat par « blocs d'heures » peut s'y rajouter mais la réduction ne s'appliquera que sur le montant de la « coque nue » utilisée et non sur l'heure de vol classique.

○ Offre « bloc d'heures » :

Une offre exceptionnelle de remise de 10% peut être octroyée par le Bureau à un pilote pour l'achat d'un bloc de minimum 10 heures de vol ou plus à réaliser impérativement en une durée limitée fixée à 4 mois.

L'offre n'est pas une réduction appliquée directement sur le tarif classique de location, mais consiste pour l'aéroclub à reverser sur le compte pilote de l'intéressé un montant correspondant à 10% de la somme engagée à l'occasion d'un volume d'heures réalisé sur un ou plusieurs avions de l'aéroclub, et ce uniquement à titre personnel (le cumul des heures de vol réalisées par plusieurs pilotes sur un même avion à l'occasion d'un voyage ne peut être pris en compte). Il s'agit d'un crédit du compte pilote de l'intéressé utilisable uniquement pour ses prochains vols sur les avions de l'association, et non un remboursement auprès de l'intéressé.

En cas de clôture de compte suite à un arrêt de l'activité au sein de l'association, le montant de cette somme non utilisée ne pourra être intégré au solde de son compte pilote qui lui sera remboursé.

Chaque demande sera étudiée au cas par cas par le Bureau, qui sera libre de la refuser sans avoir à se justifier.

Les conditions d'éligibilité pour formuler une demande à bénéficier de cet avantage tarifaire sont :

- L'offre n'est pas cumulable avec un autre avantage tarifaire ;
- Le pilote demandeur doit être membre de l'aéroclub (actif ou associé CSA) à jour de ses cotisations, et présenter une ancienneté de plus de 3 ans au club (3 cotisations pleines et consécutives) ou avoir réalisé l'ensemble de sa formation PPL(A) au sein du club ;
- Il doit être breveté PPL(A) ou CPL(A) et avoir la classe SEP(T)

[◀ Retour sommaire](#)

et son certificat médical associé à jour ;

- Le bloc d'heures de vol doit être réalisé sur une période maximale de 4 mois calendaires, débutant à compter de la date de validation qui sera notifiée par écrit par le Bureau au demandeur ;
- Ne seront éligibles et pris en compte que les vols effectués par le pilote en tant que commandant de bord pour le total du bloc d'heures réalisé. Les heures de vol effectuées en double commande durant la même période ne seront pas prises en compte ;
- Le bloc d'heures sera au minimum de 10 heures de vol, mais pourra être supérieur en fonction du besoin notifié par le pilote dans sa demande initiale, tout en restant à faire dans un délai de 4 mois maximum.

Si le volume d'heures du bloc demandé par le pilote n'est pas intégralement réalisé dans les 4 mois impartis, l'offre commerciale ne s'appliquera pas.

Il n'y aura pas de tacite reconduction : si le pilote réalise son bloc d'heures avant la fin de la période convenue, il devra reformuler une nouvelle demande pour repartir sur une nouvelle période de 4 mois.

La demande ne peut avoir un effet rétroactif concernant des heures de vol réalisées avant la date de prise d'effet du début de la période du « bloc d'heures » notifiée par le Bureau de l'aéroclub.

Le volume total des heures de vol (CDB) à prendre en compte pour un « bloc d'heures » donné ne peut être modifié durant l'exécution du bloc.

S'agissant d'une offre visant uniquement à aider ses membres à réaliser un nombre conséquent d'heures de vol en une période donnée (besoin de mûrissement avant une formation CPL(A) ou d'instructeur, etc...), il ne s'agit pas d'une offre commerciale visant à permettre de voler pour moins cher en temps normal. Elle existe à titre exceptionnel et est limitative quant à l'éligibilité du demandeur. Il ne sera fait aucune communication sur cette offre en dehors de l'aéroclub, et ne sera pas mentionnée sur son site internet ou dans ses flyers.

Nota : Aucun remboursement ne sera fait en direct auprès de l'intéressé, du type virement, chèque ou numéraire.

L'ACCEUIL ET LA GESTION DE VOS PASSAGERS 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 rapide en cas d'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 et parties chaudes de l'avion (pot d'échappement, capot moteur).

[Retour sommaire](#)

INSTALLATION A BORD DES AVIONS ROBIN 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 uniquement
- 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.

Décompte du temps de vol :

- 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 débute le roulage 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 stoppez l'avion au parking avant de couper le moteur et les contacts électriques.

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'**horamètre n'est pas pris en compte** à l'aéroclub (sauf si des erreurs ou abus étaient constatés).

Cette méthode est avantageuse pour les pilotes car elle leur permet de laisser le moteur préchauffer correctement (jusqu'à ce que l'aiguille de température d'huile commence à bouger) avant de débiter le roulage, 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 : 14h43 ➡ Heure bloc départ retenue : **14h45**

Heure bloc arrivée réelle : 15h42 ➡ Heure bloc arrivée retenue : **15h40**

Temps de vol total : **00h55**



ÉQUIPEMENTS SPÉCIFIQUES A CERTAINS AVIONS

Consignes d'utilisation du réservoir additionnel du DR400-140B F-GYLC :

Le DR400-140B (LC) est équipé d'un réservoir supplémentaire de 50 litres situé derrière la banquette arrière de l'avion.

Son remplissage se fait sur le côté droit de l'avion (à l'opposé du réservoir principal).

Il ne doit être rempli que si le pilote en a vraiment besoin et non par défaut.

Il se videra par gravité dans le réservoir principal situé plus bas que lui.



Tirette d'ouverture /
fermeture du réservoir
supplémentaire

Son robinet d'ouverture est du type tirette :

- Tirette poussée = robinet fermé
- Tirette complètement tirée = robinet ouvert



Il est **obligatoire d'avoir consommé au moins 50 litres dans le réservoir principal** (= moitié réservoir) afin que celui-ci ait la place disponible pour recevoir le volume de carburant provenant du réservoir additionnel avant d'ouvrir son robinet (tirette tirée).



Faute de quoi, le carburant du réservoir supplémentaire va se déverser sans cesse dans le réservoir principal, qui finira par déborder et le carburant sortir par la mise à l'air libre.

Ce carburant sera alors perdu en vol sans que le pilote ne s'en rende compte, et l'autonomie se réduira de facto automatiquement.

Procédure d'utilisation du réservoir supplémentaire sur le F-GYLC :

- 1/ Décollage et atterrissage sur le réservoir principal avec la tirette d'alimentation du réservoir supplémentaire poussée (robinet fermé).
- 2/ Attendre que le réservoir principal soit à moitié vide avant de débuter le transfert carburant du réservoir additionnel vers le réservoir principal par l'ouverture de son robinet (tirette tirée vers soi).
- 3/ Avant l'approche finale, fermer le robinet de transfert (tirette poussée) pour préparer l'atterrissage.

VOL DE NUIT SUR L'AÉRODROME DU PLESSIS (LFPP)

En complément des NOTAMs, tout pilote désirant faire du vol de nuit sur le terrain de LFPP doit s'être assuré d'avoir pris connaissance des **Consignes en vigueur** instaurées par le gestionnaire de l'aérodrome (la SCAP) pour le VFR de nuit.

Procédures normales d'allumage et d'extinction volontaire du PCL (Pilot Controlled Lightning) :

- L'**allumage** du balisage de piste se fait par VHF après **trois impulsions successives en moins de 5 secondes** sur l'alternat radio (fréquence A/A 120.405 habituelle) et le balisage sera en service pour une durée de **15 minutes**.
- L'**extinction** du balisage de piste se fait :
 - Soit **manuellement** à l'aide de la VHF par **sept impulsions successives en moins de 5 secondes** sur l'alternat radio (fréquence A/A 120.405) ;
 - Soit **automatiquement** après une durée de fonctionnement de **15 minutes**.

Si une nouvelle commande est reçue pendant ce temps, le balisage est relancé pour 15 minutes.

Procédures de secours d'allumage du PCL :

- L'**allumage** du balisage de piste peut se faire à l'aide de votre téléphone portable : composer 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**.
- L'**extinction** du balisage de piste se fait **automatiquement** après une durée de fonctionnement 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, que ce soit par VHF ou par téléphone portable, prévenir la SCAP au 03.44.63.09.52 ou par mail à : aerodrome.plessis@gmail.com

Conditions opérationnelles particulières pour le vol de nuit VFR :



- 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) au lieu des 1100 ft habituels.

Le vol de nuit est INTERDIT à LFPP durant les mois de JUIN, JUILLET et AOUT en raison d'un accord passé par la SCAP avec les associations de riverains.



LFPP

Consignes et procédures en VFR de nuit Aérodrome du Plessis Belleville

Les présentes consignes annulent et remplacent celles du 25/12/2022

1. Equipement de l'aérodrome : feux F2-1 de chez THORN.

- Le balisage latéral est constitué de feux blancs omnidirectionnels espacés de soixante mètres.
- Chaque seuil est délimité par deux groupes de trois feux bi-directionnels verts/rouges.
- Chaque point d'attente est matérialisé par deux feux bleus omnidirectionnels.
- Les taxiways sont balisés par des balises rétro-réfléchissantes bleues.
- La manche à air est éclairée de l'intérieur.
- Un feu de ralliement clignotant rouge, disposé au faitage des locaux de l'ACAFN indique que le PCL est actif.
- L'allumage est commandé via la VHF de votre aéronef sur la fréquence/canal A/A de l'aérodrome du Plessis Belleville.
- En secours il est possible de forcer l'allumage à l'aide d'une transmission téléphonique GSM. Ne pas oublier d'embarquer avec vous un téléphone mobile.
- Ce dispositif est secouru par un groupe électrogène à démarrage automatique en cas d'absence du secteur.

2. 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).

3. 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 raccrochez 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

4. Organisation des séances de vol

- Les aéronefs basés pilotés par leur propriétaire ou un membre de l'aéroclub à qui ils appartiennent peuvent utiliser les installations à leurs convenances à l'exception des mois de juin, juillet, et août ceci dans un souci du maintien de bons rapports avec les riverains. Une dérogation ponctuelle peut être accordée par la SCAP durant ces trois mois en particulier pour la manifestation de la nuit la plus courte.
- Les pilotes d'aéronefs non basés pourront faire une demande d'utilisation auprès de la SCAP qui en fera, elle-même, la demande auprès de la DGAC de Beauvais, qui reste souveraine quant à la réponse donnée. Cette demande devra préciser :
 - nom du pilote et de l'instructeur si présent,
 - leurs numéros de licence
 - le type et l'immatriculation de l'aéronef utilisé
 - l'intention éventuelle de faire des tours de piste.

5. Conditions opérationnelles

Les vols se dérouleront en conformité avec la réglementation en vigueur. Toutefois une attention particulière sera portée à la **limitation des nuisances sonores** en s'efforçant de restreindre la puissance en branche vent arrière et après le décollage. **Le survol des agglomérations est formellement interdit.** La branche vent arrière devant se faire impérativement au sud de l'église de Montagny Sainte Félicité.

La limite tolérée est de quatre avions en vol local simultané. Tout pilote s'assurera donc avant la mise en route au Plessis Belleville qu'au maximum trois avions sont déjà dans le circuit.

Le tour de piste est porté à 1400 ft QNH (uniquement en vol de nuit)

Le Plessis Belleville le 07 janvier 2023

POSSIBILITÉ DE FAIRE DES VOLS A FRAIS PARTAGÉS ET VOLS *WINGLY* :

(Cf. § 4.4 du Règlement Intérieur de l'aéroclub)

- Les vols à « **frais partagés** », également dénommés « coavionnage », peuvent être réalisés dans le cadre du cercle restreint de connaissances ou d'affinités du pilote, à savoir **uniquement sa famille proche, ses amis** ainsi que **tout autre membre de l'aéroclub licencié de la fédération FFA**.
- Les vols à « **Partage de Frais Elargi** » (PFE) sont autorisés par l'aéroclub sous des conditions particulières pour les pilotes membres de l'association embarquant des passagers ne rentrant pas dans le cas cité précédemment. Pour ce faire, seule la plateforme **WINGLY** pourra être utilisée, à l'exclusion de tout autre système. Dans ce cas, il faut au préalable avoir été autorisé par l'aéroclub à réaliser des vols *WINGLY*, puis s'être enregistré et proposer les vols uniquement via la plateforme *WINGLY*.

Autorisations et conditions des vols *WINGLY* :

Le pilote devra être dûment **autorisé par écrit** par le président de l'aéroclub (lettre ou email) **avant de pouvoir s'inscrire** sur la plateforme *WINGLY*.

Les **critères d'éligibilité** des pilotes membres de l'aéroclub pour réaliser des « vols *WINGLY* » sont indiqués dans le **Règlement Intérieur de l'aéroclub** (Cf. § 4.4 du RI).

Les vols *WINGLY* devront obligatoirement se dérouler :

- Sur une **durée de minimale** de **40 minutes** si le vol ne comporte **aucune étape** (pour sortir du cadre des vols découverte de 30 minutes maxi) ;
- Sur une **durée maximale** de **une journée** dans le cas d'une ou plusieurs étapes (cas d'un vol aller-retour A / B ou comportant plusieurs étapes avant de revenir sur le terrain A) ;
- Uniquement avec le **DR400-180 F-GTZZ**.

Les pilotes autorisés « vols *WINGLY* » seront référencés par l'aéroclub sur l'application *SMILE* de la FFA.

Chaque passager devra avoir souscrit la **licence « passager FFA »** comprenant une assurance adaptée au vol de PFE *WINGLY*.

Le pilote s'engage à prendre à sa charge à minima de manière égalitaire avec les passagers les frais liés au vol prévu sur l'annonce publiée sur la plateforme *WINGLY* pour le vol. Tout supplément de durée de vol par rapport à ce qui avait été prévu sera à la charge du pilote.

L'ensemble des transactions financières se feront en ligne, directement par le biais de la plateforme *WINGLY*.

L'usage de toute autre plateforme de PFE ou moyen de communication type réseau social ou publicité pour proposer le transport de passagers avec les avions de l'aéroclub est strictement interdit.



[⏪ Retour sommaire](#)

NAVIGATION EXTÉRIEURE ET VOYAGE AÉRIEN

La disponibilité des appareils pouvant être utilisés pour réaliser un voyage (impliquant un découché de LFPP durant plusieurs jours) est déterminée selon les disponibilités de l'aéroclub par le Président.

Pour tout voyage en France ou à l'étranger, il est demandé au pilote :

- De rechercher une solution pour **hangarer l'avion**, éventuellement à ses frais. A défaut, il devra **amarrer et protéger l'avion** à l'aide d'équipements d'arrimages (du club ou personnel), de masquage des entrées d'air et de protection de verrière qu'il aura pris soin d'emmener avec lui.
- De payer lui-même directement les **redevances aéroportuaires** sur les aérodromes extérieurs (au besoin par correspondance), faute de quoi des frais administratifs supplémentaires lui seront décomptés ;
- De payer son **carburant** qui lui sera remboursé par l'aéroclub sur présentation des factures, sauf s'il s'agit d'une location dite « coque nue » ;
- De s'engager à ramener l'aéronef dans les délais les plus brefs lors d'un voyage interrompu. Dans l'impossibilité d'effectuer ce vol lui-même, il en supportera les frais engendrés de par sa responsabilité vis à vis de l'Association et des tiers éventuels.

Afin de permettre l'amarrage au sol de l'avion en cas de découcher à l'extérieur de LFPP, l'aéroclub met à la disposition de ses membres un **kit d'amarrage THE CLAW** rangé sur les casiers instructeurs face aux WC dans le local de l'aéroclub, ou bien dans la salle de réunion à l'étage.



[Retour sommaire](#)

Pour tout vol faisant **sortir l'avion du territoire national**, le pilote commandant de bord devra s'être assuré au préalable de bien disposer de :

- Toutes les **qualifications** nécessaires (anglais FCL notamment) ;
- Les **autorisations** préalables (autorisations de survol, dédouanement, plans de vol...) ;
- La bonne couverture de l'**assurance** de l'avion pour les pays survolés et ceux où seront réalisées des escales. Toute modification ou rajout nécessaire à l'assurance de l'avion et de ses occupants sera à la charge du pilote commandant de bord.

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

➤ En cas de retour retardé avec l'avion au Plessis pour cause météo :

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.**

➤ En cas de panne sur un autre terrain que LFPP :

- En semaine de 9h à 17h uniquement : contacter notre atelier de maintenance au 07 86 52 53 03 (Fabien de VF Aéro Maintenance)
- En dehors des heures normales de travail ou le WE : contacter Didier Bober au 06 31 21 55 70

Appliquez également la procédure de remontée d'information en cas de soucis technique avec un de nos avions en écrivant un **email** à l'adresse fonctionnelle cm@aeroclubduvalois.fr , ou un **message WhatsApp** ou **SMS** aux **Correspondants Maintenance** de l'aéroclub (Guillaume Doriot 0608287216 ou Cyril Dautriche 0607906349 ou Didier Bober 0631215570).

(Cf. « Procédure de notification d'un défaut constaté sur avion » indiquée dans la présente FAQ).

La prise en charge par l'assurance de la FFA concerne les interruptions de vol liées à :

- Une panne ou d'un accident matériel de l'appareil ;
- De mauvaises conditions météo ;
- Une maladie, d'un accident de santé ou du décès de l'adhérent.

Dans ce cas, l'assurance comprise par défaut dans la licence FFA prendra en charge :

- Le transport de pré et post acheminement à la gare ou l'aéroport ;
- Le retour en train ou avion pour l'ensemble des personnes ayant pris place à bord de l'avion (avec un maximum de 5 personnes).

Contact de l'assurance rapatriement : 08 06 80 28 00 (coût d'une communication locale).

A contacter obligatoirement au préalable avant tout engagement de dépense.

◀ Retour sommaire

PROCÉDURES APRÈS RETOUR DE VOL

Après chaque vol, le pilote doit couper tous les contacts électriques sitôt l'arrêt du moteur au parking, retirer la clé de contact et conserver la commande de richesse sur plein pauvre. En cas d'oubli ayant entraîné des dommages, la responsabilité du commandant de bord pourra être engagée.

Le pilote doit ranger l'avion dans le hangar, sauf s'il est certain qu'il va repartir dans l'heure qui suit.

S'il laisse alors l'avion dehors, il devra bloquer ses commandes de vol (manche retenu en arrière par une ceinture de sécurité ventrale avant) afin d'éviter que le vent ne fasse battre ses gouvernes de vol et les endommage.

Nettoyage de votre avion :

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

➤ Dans l'habitacle de l'avion :

- 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 de l'avion :

- Remettre en place les **3 flammes (pitot + 2 statiques)**
- 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

Produits de nettoyage pour les avions :

Les produits permettant de laver les avions et nettoyer avec un soin tout particulier la **verrière** et les **bords d'attaque** se trouvent dans l'armoire grise en plastique située dans le hangar à côté de nos avions.

Elle est fermée par un **petit cadenas** dont la clé se trouve sur **chaque trousseau de clés des avions** (la plus petite clé).



Seaux et éponges

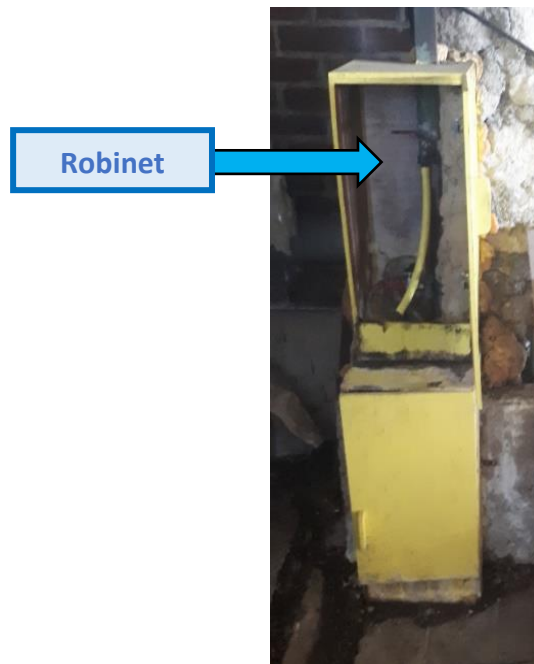
Sont à votre disposition dans cette armoire pour les avions :

- **Bidons d'huile** (rouges ou noir) pour remplacer ceux qui seraient vides à bord de chaque avion. Une autre réserve de secours existe au local de l'aéroclub, dans l'armoire de la cuisine.
- **Produits de nettoyage avions** :
 - Savon pour le **lavage de la cellule** avec les seaux d'eau et éponges ;
 - Pulvérisateurs de produit pour les **bords d'attaque** : « anti-moustiques » (attendre quelques minutes pour le laisser agir après pulvérisation, puis bien rincer à l'eau ensuite) ;
 - Pulvérisateurs de produit **verrière** avion avec chiffons microfibres associées.

Les **points d'eau** (avec un second **robinet d'arrêt** situé à proximité) sont répartis aux deux extrémités du hangar :

- près de la porte du local ACRM ;
- dans le coin opposé du hangar, près du *Mooney*.





Merci de ne pas jeter les bidons d'huiles ou matériels de nettoyage vides. Ils seront remplis de nouveau.

Ne surtout pas utiliser le liquide lave glaces bleu (AJAX, GLASSEX) pour laver la verrière et les différents vitrages des avions qui ne sont pas en verre mais en plexiglass, qui blanchis et se fragilise sous l'action de l'alcool contenu dans les produits ménagers, ni de papier essuie-tout Sopalin qui peut les rayer.

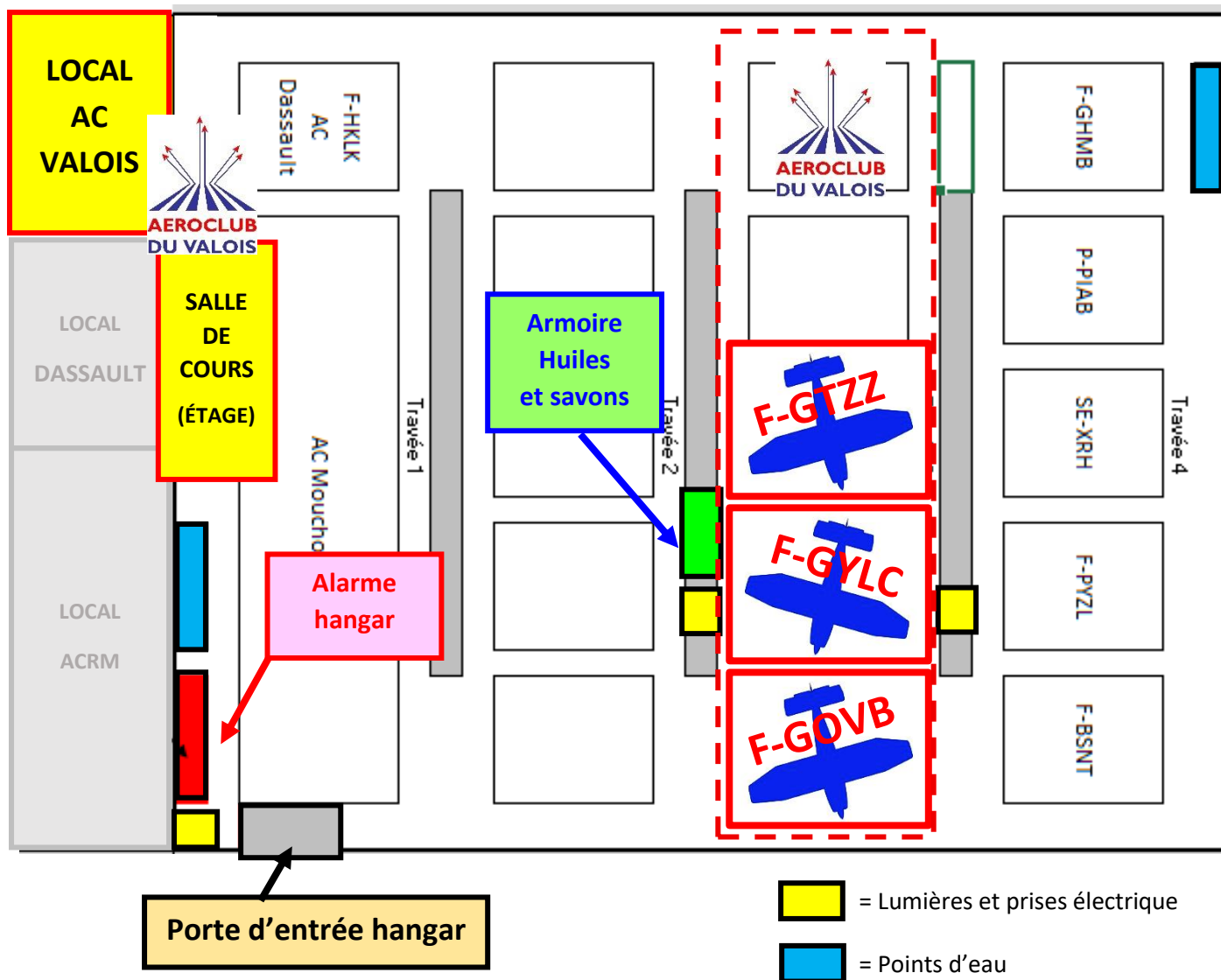


Bacs de bidons d'huile vides et pleins rangés dans la cuisine

Si vous constatez un manque ou du matériel qui nécessite d'être remplacé, vous pouvez le signaler à l'adresse email aeroclubduvalois@gmail.com

Rangement des avions dans le hangar :

Les avions de l'aéroclub doivent obligatoirement être rangés dans la travée de l'aéroclub et non à la place d'un autre avion.



Fermeture des portes du hangar avions :

Dès votre retour, 2 possibilités s'offrent à vous concernant la décision de fermeture des portes du hangar :

- 1- **Aucun vol n'est prévu sur *Openflyers*** après le vôtre ➡ Rentrer l'avion et fermer les portes
- 2- **Un vol est prévu sur *Openflyers*** moins d'une heure après le vôtre ➡ lever le doute en contactant le pilote suivant pour confirmer son intention de venir voler.

Dans l'affirmatif, vous pouvez laisser l'avion **sur l'herbe** devant le hangar (sans empiéter sur l'aire de manœuvre des avions ayant besoin de passer devant celui laissé dehors) et les **portes peuvent être laissées ouvertes**.



Si vous avez un quelconque **doute** sur la bonne réalisation du vol suivant (pilote non présent et impossible à joindre), vous devez **rentrer l'avion** et **fermer les portes du hangar**.

Comment faire la saisie et l'enregistrement du vol ?

Remplir dans l'ordre qui suit :

- La **planche de vol**
- Le vol sur *Openflyers* :
Se référer au paragraphe 2 du support d'utilisation *Openflyers*
- 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 »

En particulier, le pilote doit compléter sur la **planche de vol** papier les éléments manquants par rapport à ceux ayant ouvert une ligne avant son départ à l'avion : la durée du vol bloc-bloc, le nombre d'atterrissages réalisés ainsi que tout mouvement aérien pratiqué sur des terrains intermédiaires (simple tour de piste, remise des gaz ou *touch-and-go* réalisé avant d'arriver à destination), et le bon règlement d'une éventuelle taxe d'atterrissage sur place à l'arrivée...

Il devra également reporter dans la case « commentaires » sur *OpenFlyers* l'ensemble de ces éléments de mouvements aériens pratiqués sur des plateformes intermédiaires car elles peuvent faire l'objet d'une taxe aéroportuaire qui sera alors transmise à l'aéroclub (même sans contrôleur sur place au moment du vol, réalisé alors en auto-info).

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 ou 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 (tél.)
- Utilisation d'Openflyer : Daniel Cofflard, Trésorier : dcofflard@hotmail.fr / 07 66 53 53 48 (tél.)
- Mécanique : Guillaume Doriot : cm@aeroclubduvalois.fr , / 06 08 28 72 16 (sms ou message *WhatsApp*).

(Cf. « Procédure de notification d'un défaut constaté sur avion » dans la présente FAQ).

Vous pouvez également mettre en copie l'email de l'aéroclub : aeroclubduvalois@gmail.com

◀ Retour sommaire

Déclarer et signaler un problème technique sur l'avion :

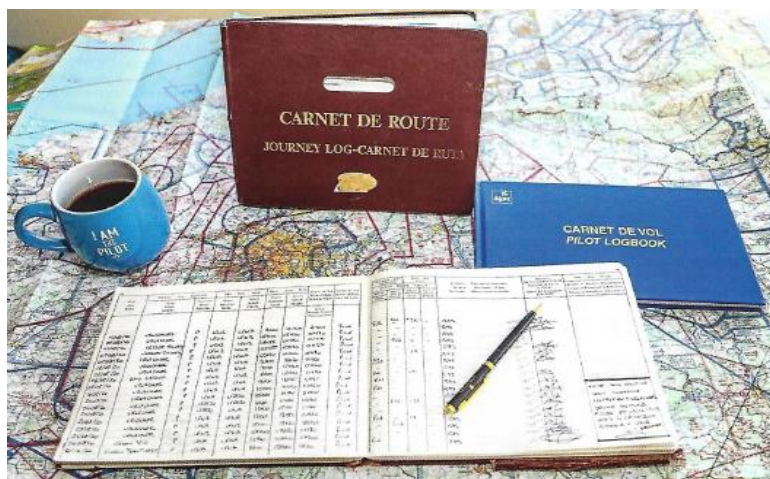
Noter obligatoirement tout **problème technique sur le carnet de route** de l'avion et sur la planche des vols. Vous pouvez vous aider du DAD (document d'aide à la décision) disponible dans les avions et sur l'ordinateur du local.

Appliquez la procédure de remontée d'information en cas de soucis technique avec un de nos avions en écrivant un **email** à l'adresse fonctionnelle cm@aeroclubduvalois.fr , ou un **message WhatsApp** ou **SMS** au **Correspondants Maintenance** de l'aéroclub (Guillaume Doriot 0608287216).

(Cf. « **Procédure de notification d'un défaut constaté sur avion** » indiquée dans la présente FAQ).

Puis si possible, prévenir le pilote suivant.

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



➤ Le plein de 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 d'un réservoir**, alors une mention complémentaire à la quantité approvisionnée devra être apposée :

- Pour un avion ne disposant que d'un unique réservoir (cas du F-GOVB) :
 - o Complément de plein ayant permis de rajouter simplement un peu de carburant : rajouter « **PP** » (Plein partiel)
 - o Complément de plein ayant permis de faire le plein du seul réservoir : rajouter « **PC** » (Plein Complet)
- Pour un avion disposant de réservoirs supplémentaires (cas du F-GYLC et du F-GTZZ) :
 - o Complément de plein ayant permis de rajouter simplement un peu de carburant : ne rien préciser autre que la quantité remise
 - o Complément de plein ayant permis de faire le plein du réservoir principal mais pas du/des réservoirs supplémentaires : rajouter « **PP** » (Plein partiel)
 - o Complément de plein ayant permis de faire le plein de l'ensemble des réservoirs : rajouter « **PC** » (Plein Complet)

Exemples :

- *Si vous avez fait le plein complet du réservoir principal du F-GOVB en rajoutant 50 litres, marquer dans la case du carnet de vol correspondante : **+50L PC***
- *Si vous avez fait le plein complet uniquement du réservoir principal du F-GYLC en rajoutant 74 litres de carburant, marquer dans la case du carnet de vol correspondante : **+74L PP** (car le réservoir arrière supplémentaire est resté vide)*
- *Si vous avez fait le plein complet des 3 réservoirs du F-GTZZ en rajoutant 123 litres de carburant, marquer dans la case du carnet de vol correspondante : **+123L PC***

Si vous n'avez **pas effectué de ravitaillement** en carburant, 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 eu d'oubli** de saisie dans le carnet de route.

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.



Afin de ne pas gêner le pilote suivant, qui pourrait notamment avoir à emmener 3 passagers avec lui lors de son vol, ou pour toute autre raison liée au centrage et aux performances de l'avion, il est demandé de **ne pas ramener les avions DR400/140B LC ou DR400/180 ZZ avec les réservoirs supplémentaires remplis** ; et encore moins de les remplir par défaut au retour d'un vol.

Le plein des réservoirs supplémentaires ne doit être fait que par le pilote partant, qui aura décidé de les utiliser volontairement à l'occasion de son vol.

➤ 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'avez **pas effectué de complément d'huile**, 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 eu d'oubli** de saisie dans le carnet de route.

(Cf. Procédure de « **Mise à niveau de l'huile moteur** » indiquée dans la présente FAQ).

Ranger les documents et clés avion :

Le pilote doit remettre la sacoche avion contenant les cartes essence et l'ensemble des documents de bord dans le casier prévu à cet effet au bureau de piste de l'aéroclub, et la clé de l'aéronef dans le coffre-fort réservé à cet effet.



En cas d'événement particulier, incident ou accident occasionné aussi bien durant les phases déroulées au sol qu'en vol, le pilote est invité par l'aéroclub à remplir un formulaire de **retour d'expérience (REX)** qui sera transmis à la Commission de Prévention et Sécurité (CPS).

Cette dernière garantira le respect de l'**anonymat** des rédacteurs de REX.

FORMULAIRE REX - Commission CPS :

- Par Email : cps@aeroclubduvalois.fr
- Via le formulaire anonyme : <https://aeroclubduvalois.fr/index.php/formulaire-cps/>

PROCÉDURE DE NOTIFICATION D'UN DÉFAUT CONSTATÉ SUR AVION

- **PROCÉDURE RÉGLEMENTAIRE (à appliquer obligatoirement du point de vue légal)**

Le commandant de bord qui prend en compte un avion et découvre un **quelconque problème technique** doit remplir une ligne **sur le carnet de route** de l'avion, même s'il n'a finalement pas volé.

Doit être inscrit : **Date + Nom + Lieu + heure + en case REMARQUE** : préciser le **défaut constaté + signature**

- **PROCÉDURE CLUB SUPPLÉMENTAIRE (imposée pour le confort des pilotes et optimiser la remise en service rapide de l'avion)**

En complément de l'écriture du défaut constaté **dans le carnet de route** de l'avion (**OBLIGATOIRE**) ;

1. Le **Pilote ayant constaté le souci** doit prévenir par écrit le **Correspondants Maintenance** : Guillaume Doriot :

- via un email à l'adresse fonctionnelle cm@aeroclubduvalois.fr
- ou par un **message écrit WhatsApp** ou **SMS** sur son portable (06 08 28 72 16)

afin d'assurer une parfaite traçabilité de l'information et son retransfert plus facile vers **VF Aéro**.

2. Le **Correspondant Maintenance** :

- Bloque l'avion sur le planning *OpenFlyer* en le mettant en position « ***maintenance mécanique*** » **grisée** (les pilotes ayant une réservation de l'avion en cours seront avertis par mail automatiquement) ;
- Préviens l'atelier de maintenance et s'assurent de son accusé de réception ;
- Met à jour la **fiche de suivi de l'état technique des avions** consultable par tous les pilotes à partir d'*OpenFlyers*.

3. A l'issue de l'intervention technique par l'atelier de maintenance, ce dernier prévient le **Correspondant Maintenance** et appose sur le carnet de route l'information de remise en service (APRS).

4. L'atelier ou le correspondant maintenance libère l'avion sur *OpenFlyer* (les adhérents qui ont laissé leur réservation initiale ou fait une sur-réservation reçoivent automatiquement un mail pour les prévenir que **leur réservation est de nouveau active**).

Il est demandé aux pilotes de :



- **Ne pas laisser un message oral** sur le répondeur téléphonique du **Correspondant Maintenance** ;
- **Ne pas aller voir directement l'atelier de maintenance**, car dans ce cas les Correspondants Maintenance ne seront pas prévenus et la fiche de situation non mise à jour.
- **Ne pas poser de question concernant l'état des avions sur le groupe WhatsApp de l'aéroclub.**

Il ne sera pas fait de reproche à un pilote qui a bloqué un avion à tort parce qu'il a un doute. Il doit obligatoirement ouvrir une séquence sur le carnet de route afin de ne pas laisser un avion potentiellement dangereux à un autre pilote. Un contrôle ou une réparation par l'atelier de maintenance agréé sera effectué avant la remise en service officielle de l'avion.

◀ Retour sommaire

RAPPEL : Tout pilote, avant de partir en vol, doit vérifier les cases **REMARQUES** des vols précédents sur le **carnet de route** de l'avion afin de s'assurer que l'avion est apte pour le vol envisagé. Toute anomalie signalée précédemment par un pilote doit avoir fait l'objet d'une autorisation écrite, avec éventuellement le tampon APRS, signée par l'atelier de maintenance. Faute de quoi, la panne doit être considérée comme non résolue et ce paramètre à prendre en compte par le pilote prenant en compte l'avion.

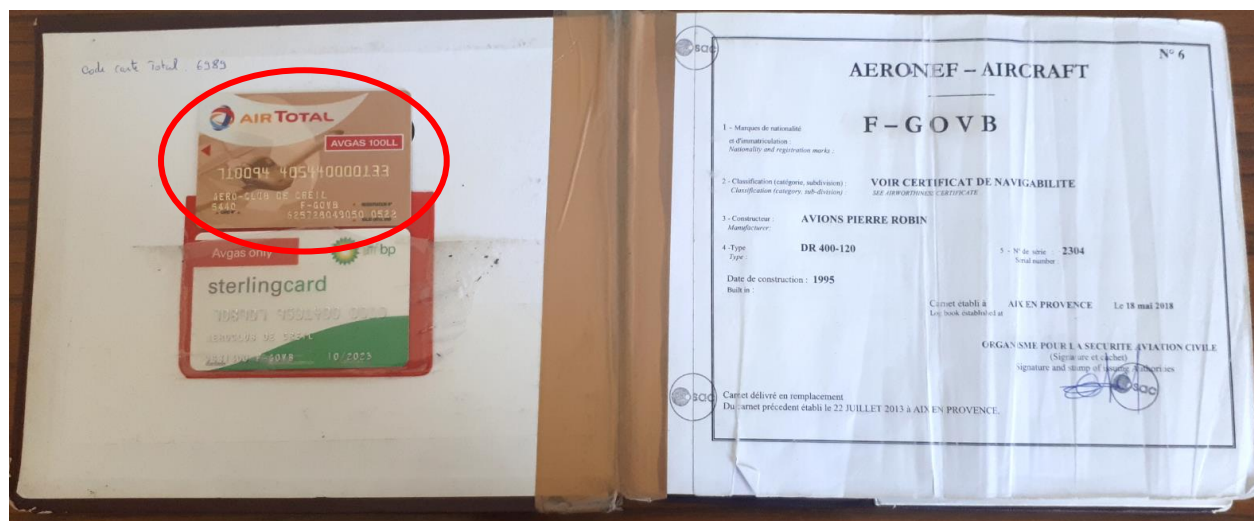
Un **Document d'Aide à la Décision (DAD)** est présent à bord de chaque avion. Il s'agit d'une aide, mais ne remplace pas le cadre légal de la réglementation aéronautique à appliquer.

Le pilote ayant un doute peut également demander un **avis à une personne expérimentée** ou un instructeur avant de décider de **remplir le défaut constaté carnet de route**.

UTILISATION DE LA POMPE TOTAL AU PLESSIS (LFPP)

Pour faire le plein de carburant au Plessis-Belleville (LFPP), l'aéroclub met à la disposition des pilotes une **carte carburant TOTAL** dans chacun des carnets de vol avion.

Cette carte nécessite un **code d'utilisation** qui est commun aux 3 avions : **6989**



Procédure d'avitaillement au Plessis :



1. Après avoir roulé l'avion vers la zone d'avitaillement, couper obligatoirement le moteur en dehors de la zone avec les zébras jaunes.



Faites débarquer tous les passagers de l'avion, puis pousser l'avion à la main jusqu'à la pompe.

Fermer la verrière durant l'avitaillement pour éviter que des vapeurs d'essence ne rentrent dans la cabine.

[Retour sommaire](#)



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



Respect des consignes de sécurité :

- Présence de sable et de pelle dans le bac à sable.
- Présence des 2 extincteurs dans les coffrets rouge sous le tableau électrique. Vérifiez aussi que les goupilles de sécurité sont bien en place ainsi que la présence d'une couverture.
- Tous les téléphones mobiles doivent être éteints. (NI ALLUMÉS, NI EN VEILLE).
- Personne à bord, verrière fermée.
- Accrochez la pince de liaison équipotentielle (masse) à une partie métallique de l'avion (par exemple la pipe d'échappement). Vérifiez le bon état du câble.
- Avant d'appuyer sur la gâchette du pistolet pour débiter l'avitaillement, mettre en contact le pistolet et la goulotte métallique du réservoir afin de décharger une éventuelle électricité statique résiduelle. S'il apparait une étincelle renouveler cette opération jusqu'à la disparition de ce phénomène.

SI UNE DE CES CONDITIONS N'EST PAS REMPLIE NE PAS AVITAILLER.

[Retour sommaire](#)

3. Faire le plein d'essence
4. Imprimer et récupérer le ticket d'avitaillement pour le ranger dans le carnet de route avec la carte carburant.

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 aeroclubduvalois@gmail.com afin que l'on puisse avertir l'ensemble des membres et en informer la SCAP.

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 de l'avion revenu à vide.

Vous avez à votre disposition une **carte TOTAL** (code 6989) et une **carte BP** (pas de code) dans les carnets de route des avions.

Les terrains les plus proches du Plessis pour faire le plein se trouvent à :

- Meaux (LFPE, pistes en herbe susceptibles d'être fermées si détrempées – voir les Notams),
- Lognes (LFPL, piste en dur) ;
- Persan Beaumont (LFPA, piste en dur et en herbe) ;
- Coulommiers (LFPK, piste en herbe et en dur).

Attention, l'ensemble de ces terrains font l'objet d'une taxe d'atterrissage (ADP).

L'aéroclub prendra en charge la taxe d'atterrissage à Meaux ou Lognes durant la période où la station d'avitaillement TOTAL sera en panne au Plessis, à condition qu'un plein complet soit bien réalisé sur ces aérodromes et soit notifié sur le carnet de route.

Vous pouvez également ravitailler sur un autre terrain en utilisant la carte BP ou TOTAL de l'avion, ou bien en avançant personnellement les frais d'essence. Le club vous remboursera sur présentation du ticket de facturette.

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

Lors d'un « **mouvement aérien** » (procédures type circuit de piste, avec remise de gaz ou touch-and-go ou atterrissage complet...) sur un terrain extérieur, une ou plusieurs **taxes d'atterrissage** peuvent vous être réclamées.

Dans la mesure du possible, nous vous conseillons fortement d'aller les payer sur place. Dans le cas contraire, la ou les taxes seront envoyées à l'aéroclub pour être débitées sur le compte pilote de l'intéressé. Elles auront cependant subi une augmentation (souvent conséquente) liée à la majoration due aux frais de gestion et d'affranchissement rajoutés par le gestionnaire du terrain.

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 payée sur place ou si cela n'a pas été le cas.

ATTENTION : le simple fait de survoler un terrain en le contactant à la radio peut être considéré par certains gestionnaires comme étant un « mouvement aérien » pouvant faire l'objet d'une taxe d'atterrissage.

Également, le fait que la tour de contrôle ne soit pas active au moment du vol et que le « mouvement aérien » ait été réalisé en auto-information ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de taxe d'atterrissage. Le gestionnaire peut écouter les bandes le lendemain et facturer alors les taxes d'atterrissages correspondantes à posteriori.

UTILISATION D'OPENFLYERS - GUIDE RAPIDE



Support d'utilisation Openflyers

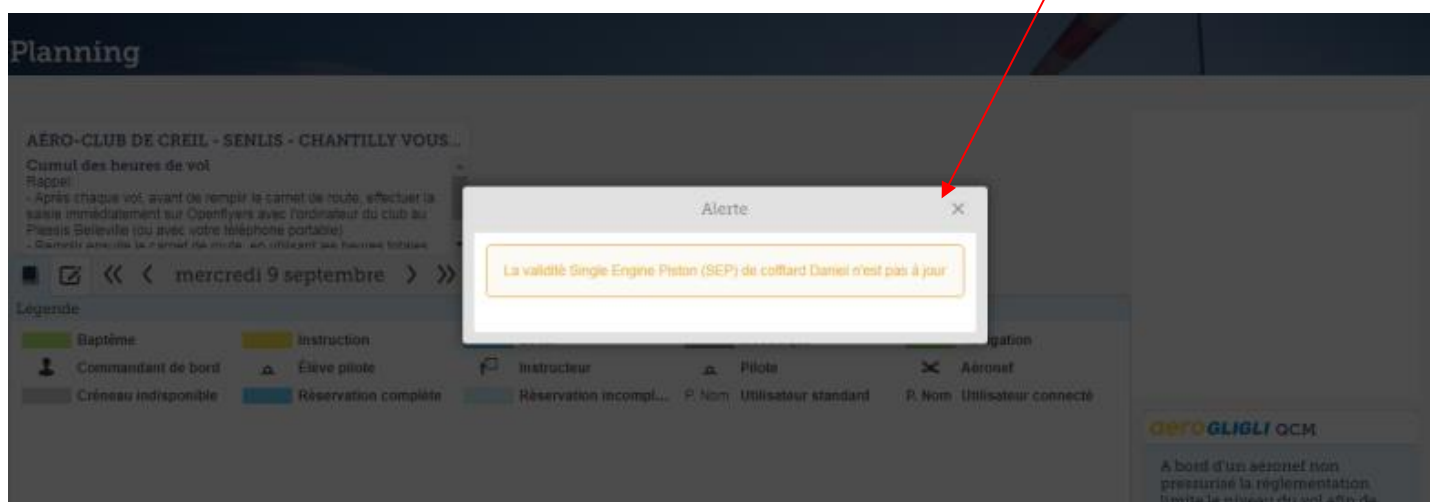
1/ Réserver un vol

- a. Accès au site (avec identifiant et mot de passe communiqués par mail)

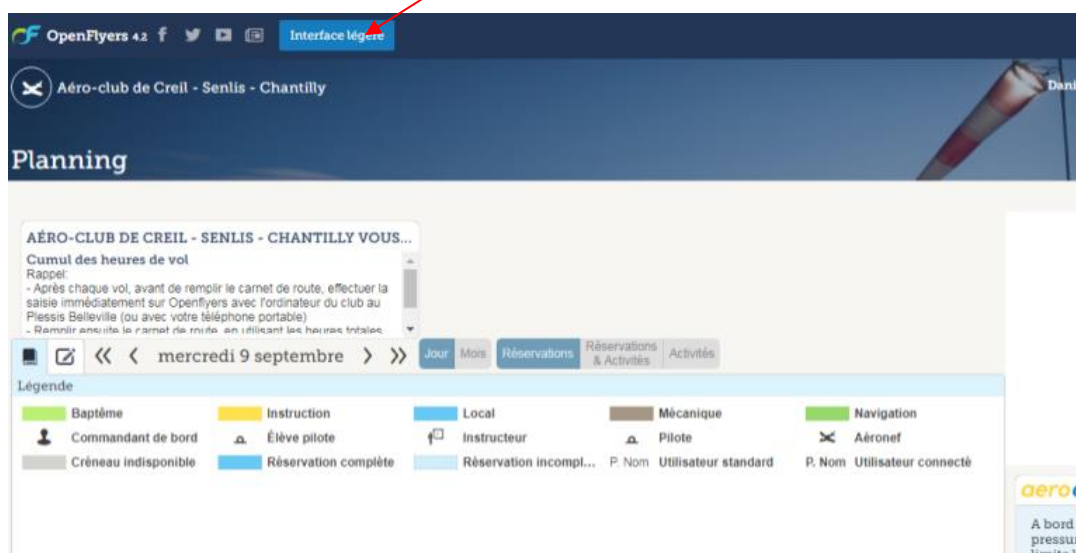
Via :

- soit www.openflyers.com ➡ Se connecter ➡ plateforme Creil
- soit aeroclubduvalois.fr ➡ liens utiles ➡ 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 »

Retour sommaire

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

The screenshot displays a flight management interface. On the left, a sidebar contains navigation links: 'Tableau de bord', 'Général', 'Vols', 'Personnel', 'Matières', 'Maintenance', 'Statistiques', 'Paramètres', and 'Aide'. The top bar shows the date '2023-09-04' and time '14:00'. The main area features a grid of flight slots. A callout box for 'F-GYLC' lists actions: 'Modifier la réservation', 'Annuler la réservation', 'Préparer le vol', and 'Saisir le vol'. The grid shows various flight slots with names like 'SINET', 'SERRURIER', and 'C. DEMILLY'.

Option « Saisir le vol »

- f. Saisir l'activité

Activités

Saisir une activité

cofflard Daniel (Admin)

Pilote 3,32 €

Annuler

Enregistrer

Etat :

Retour de vol ▼

Aéronef :

F-GOVB ▼

Pilote :

LEPINE Hugo ▼

Statut :

-- Choisir une valeur -- ▼

Instructeur :

SINET Jean Michel ▼

Statut :

Instructeur ▼

Nombre de personnes à bord :

-- ▼

Date de départ :

Fuseau horaire : Europe/Paris

09 ▼ / 09 ▼ / 2020 ▼

16 ▼ : 40 ▼

Date de retour :

Fuseau horaire : Europe/Paris

09 ▼ / 09 ▼ / 2020 ▼

17 ▼ : 40 ▼

Durée de l'activité :

1 ▼ h 00 ▼ min

Heures totales après activité :

9553:50

Type d'activité :

☒ Local
☐ Navigation
☒ Instruction
☐ Baptême
☐ Mécanique

Terrain de départ :

LPPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)

Terrain d'arrivée :

LPPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)

Nombre d'atterrissages :

-- ▼

☐ Réapprovisionnement de réservoir avant vol

☐ Réapprovisionnement de réservoir après vol

Commentaire :

- 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 cofflard Daniel n'est pas à jour

Continuer l'enregistrement

Annuler Enregistrer

Etat : Retour de vol ▼	Date de départ : Bureau Horaire : Europe/Paris 09 ▼ / 09 ▼ / 2020 ▼	Type d'activité : ☒ Local ☐ Navigation ☒ Instruction ☐ Baptême ☐ Mécanique	Terrain de départ : (FPP (LE PLESSIS BELLEVILLE))
Aéronef : F-GOVV ▼	Date de retour : Bureau Horaire : Europe/Paris 17 ▼ / 15 ▼ / 2020 ▼		Terrain d'arrivée : (FPP (LE PLESSIS BELLEVILLE))
Pilote : cofflard Daniel ▼	Statut : Commandant de bord ▼	Durée de l'activité : 0 ▼ h 20 ▼ min	Nombre d'atterrissages : 2 ▼
Instructeur : SINET Jean Michel ▼	Heures totales après activité : 9593:10	☐ Réapprovisionnement de réservoir avant vol ☐ Réapprovisionnement de réservoir après vol	Commentaire :
Statut : Instructeur ▼			

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

Bac à s...

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 apparaît :

Single Engine Piston (SEP)

Annuler Enregistrer

☐ 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 :

⏪ Retour sommaire

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

Activités N Comptes Données N 1 Planning Préparation Vol Ressources Équipe

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

Annuler Enregistrer

Etat :
Retour de vol

Aéronef :
F-GYLC

Pilote :
PADIN José

Statut :
Élève pilote

Instructeur :
LOUIS Patrick

Statut :
Instructeur

Nombre de personnes à bord :
2

Date de départ :
Fuseau horaire : Europe/Paris
25 / 10 / 2020
07 : 21

Date de retour :
Fuseau horaire : Europe/Paris
25 / 10 / 2020
08 : 21

Durée de l'activité :
1 h 00 min

Heures totales après activité :
5948:31

Type d'activité :
☒ Local
☐ Navigation
☒ Instruction
☐ Baptême
☐ Mécanique

Terrain de départ :
LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)

Terrain d'arrivée :
LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)

Nombre d'atterrissages :
2

☐ Réapprovisionnement de réservoir avant vol

☐ Réapprovisionnement de réservoir après vol

Commentaire :

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

Activités N Comptes Données N 1 Planning Préparation Vol Ressources Équipe

Activités > Saisir une activité PADIN José (Pilote) Pilote

Annuler Enregistrer

Etat :
Retour de vol

Aéronef :
F-GYLC

Pilote :
PADIN José

Statut :
Élève pilote

Instructeur :
-- Choisir une valeur --

Nombre de personnes à bord :
1

Date de départ :
Fuseau horaire : Europe/Paris
25 / 10 / 2020
07 : 21

Date de retour :
Fuseau horaire : Europe/Paris
25 / 10 / 2020
08 : 21

Durée de l'activité :
1 h 00 min

Heures totales après activité :
5948:31

Type d'activité :
☒ Local
☐ Navigation
☐ Instruction
☐ Baptême
☐ Mécanique

Terrain de départ :
LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)

Terrain d'arrivée :
LFPP (LE PLESSIS BELLEVILLE)

Nombre d'atterrissages :
2

☐ Réapprovisionnement de réservoir avant vol

☐ Réapprovisionnement de réservoir après vol

Commentaire :

Retour sommaire

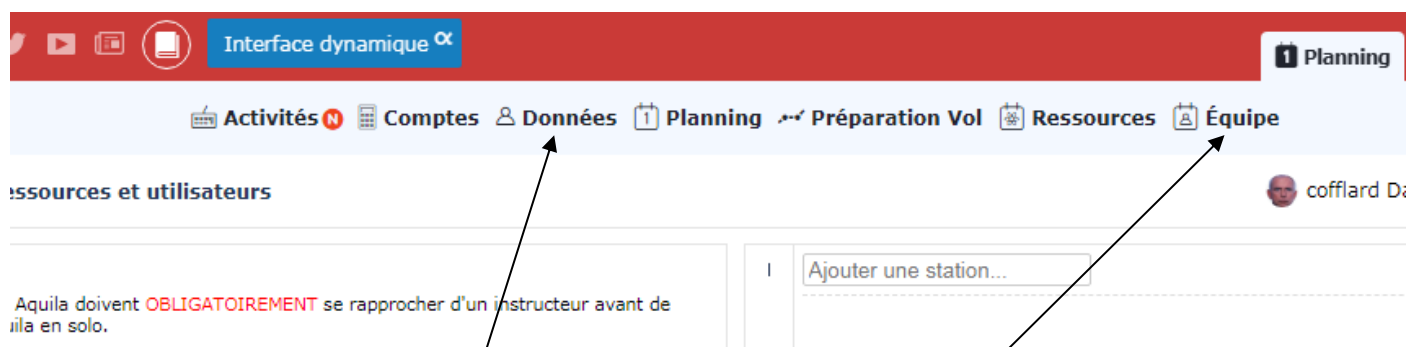
Mai 2025

FAQ membres de l'aéroclub du Valois

60 / 63

COMMENT TROUVER LES COORDONNÉES D'UN MEMBRE OU D'UN INSTRUCTEUR DANS OPENFLYERS

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 apparaît. Ensuite, suivez la même démarche que pour trouver les coordonnées d'un membre.

LISTE ET CONTACTS TÉLÉPHONIQUES DES INSTRUCTEURS



LISTE ET COORDONNÉES DES INSTRUCTEURS AÉROCLUB DU VALOIS

	NOM	PRENOM	TELEPHONE	MAIL	FI	FI VFR NUIT	FE	REMARQUE
	BASSET	Stéphane	06 85 04 27 96	stephb777@free.fr	X	X	X	Responsable Pédagogique (Disponible en semaine)
	CANICAVE	Michel	06 82 60 21 72	m.canicave@wanadoo.fr	X	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	X	Responsable CPS
	PINHAS	Nicolas	07 49 78 97 24	nicolas.pinhas@gmail.com	X			
	VAN DER GOES	Gilles	06 17 15 44 48	gillesvandergoes@gmail.com	X	X		Chef Pilote Responsable Pédagogique adjoint
	ZOPFMANN	Bruno	06 95 57 39 51	bruno.z.aero.75@gmail.com	X	X		

⏪ Retour sommaire



FOIRE AUX QUESTIONS

Version réservée aux
MEMBRES DE L'AÉROCLUB