

- Avions dans les hangars

En dehors des interventions mécaniques sur un avion particulier, la disposition est la suivante :

KS, AR et BO dans le grand hangar (des marques au sol sont prévues pour chaque avion) et le YA dans le petit hangar (des marques au sol indiquent également sa position précise puisque malgré qu'il n'y ait que deux machines dans ce hangar, on trouve encore quelquefois le YA devant le 2ème avion, ce qui implique de le déplacer pour sortir celui qui est derrière).

- Nettoyage et avitaillement avions

Le nettoyage des avions est obligatoire après chaque vol. De plus lorsque le terrain est gras, il est nécessaire de nettoyer à l'intérieur des carénages de roues avec la lance à bec coudé pour éviter d'emporter en vol des kilos de terre supplémentaires et pour faciliter la tâche de la personne qui fait la mécanique qui va passer une heure à « décrotter » (par ailleurs travail très intéressant en cette période... !!)

Pour le rallye, ne pas hésiter à passer l'éponge sous les volets, ou avec le balai brosse s'il y a beaucoup de terre. Là aussi cela ménagera la personne qui passera derrière lorsque la terre est bien sèche...

L'avitaillement est également obligatoire à la fin de la journée, pour le BO faire le plein sur le réservoir principal et pour le reste des avions laisser à minima la moitié mais ne pas faire le plein.

- Rangement du balai brosse



NON

OUI

- Portes hangars

Il est demandé à chaque pilote qui utilise les avions d'ouvrir (si ce n'est déjà fait) le hangar mais également de le refermer si personne ne vole après lui. Pour cela il est nécessaire de vérifier les réservations sur Open Flyers. Faire attention au fait que si un pilote vole soit sur KS, AR ou BO et qu'un créneau est réservé sur Open Flyers après son vol, mais sur YA, ce pilote doit refermer les portes du grand hangar après son vol... De même lorsqu'un pilote vole le matin sur un avion ou en tout début d'après-midi et qu'un autre créneau est réservé par un deuxième pilote en fin de soirée, il faut également refermer les portes après le vol, car dans le cas contraire, si le deuxième pilote annule son vol en cours de journée, les portes du hangar vont rester ouvertes toute la nuit. Il est inutile de tenter les personnes malveillantes qui pourraient dégrader nos avions.

- Contrôle piste

Nous avons l'obligation de vérifier la piste une fois par semaine. Cette opération est possible par tous les membres du club, par forcément ceux du bureau. Cela consiste à longer le taxiway le long des balises jaunes avec sa voiture (en dehors du taxiway) jusqu'au bout de la piste (attention il y a un fossé tout à fait au bout) et revenir par l'autre côté de la piste (au sud) toujours en longeant les balises (en dehors de la piste) pour revenir jusqu'au bout, côté seuil 25 (attention là aussi il y a un fossé). Ensuite il faut mentionner cette opération (jour, nom et signature) dans le classeur prévu à cet effet qui se trouve dans le bureau de piste du grand hangar.

- Purge essence

Une équipe parmi les membres du club effectue à tour de rôle cette opération, un calendrier est affiché au club house avec les noms et téléphones des personnes concernées.

Lorsqu'un pilote veut refaire un plein de bonne heure le matin, il doit prévenir la veille la personne « d'astreinte » qui effectue la purge pour assurer le fonctionnement de la pompe. Malgré tout, le préposé à l'essence peut avoir un empêchement de dernière minute pour venir de bonne heure, ou en cas de coupure ponctuelle de courant dans la journée, le disjoncteur se déclenche et il faut le réarmer. Une procédure de purge de l'essence se trouve dans le petit casier, fermé par un cadenas (même code que sur la porte du grand hangar), à droite dans le meuble du bureau de piste du grand hangar. Cette procédure indique toutes les démarches à effectuer et comment on réarme le disjoncteur (l'opération dure environ 5 minutes....).

- Terrains privés (cette consigne sera intégrée dans le règlement intérieur)

Il peut arriver que des pilotes aient l'opportunité d'aller sur un aérodrome qui n'est pas ouvert à la CAP (par exemple : terrains privés, terrains d'ULM, terrains ouverts à la CAP à usage restreint, etc.) ; pour cela il y a une procédure très précise à respecter. En effet notre contrat d'assurance mentionne que les avions sont assurés **UNIQUEMENT** sur des aérodromes **OUVERTS** à la CAP.

Cela dit, il est possible de contourner cette obligation de la manière suivante :

- * demander une autorisation écrite au propriétaire/gestionnaire de l'aérodrome en question
- * Le propriétaire/gestionnaire doit faire ensuite une déclaration à la Préfecture (indiquant l'identité du pilote, son domicile, ses références aéronautiques et l'immatriculation de l'aéronef)
- * La Préfecture émet un document qui mentionne l'autorisation pour le pilote d'atterrir sur l'aérodrome.

En cas d'accident, la Compagnie d'assurance demandera ces justificatifs. Dans le cas où le pilote/l'aéroclub ne peut pas les fournir, le dommage ne sera pas couvert par l'assurance.

Par conséquent il est demandé aux pilotes qui souhaitent utiliser un terrain NON ouvert à la CAP de fournir à l'aéroclub la copie du document de la Préfecture.

- Club house



NON

OUI

Inutile également de tenter les personnes qui passent devant le club à jouer avec le digicode, ça paraît logique mais encore faut-il le dire car quelquefois le petit volet reste ouvert...

- Boîtier clé grand hangar



NON

OUI

Lorsque le hangar a été ouvert, penser à refermer le petit boîtier.

- Comptes pilotes

Le règlement intérieur de l'aéroclub mentionne que les comptes pilotes ne doivent pas être négatifs.

* Pour ceux qui règlent après chaque vol le montant exact, n'oubliez pas de tenir compte des « à côté » éventuels (boissons, repas, cartes aéro, etc.).

* Pour ceux qui provisionnent leur compte pilote, il faut le gérer après chaque vol, de manière à savoir quand il faut réalimenter le compte. L'indication sur le site du club dans l'espace membre a toujours du retard sur la réalité (toutes les opérations : rentrées des vols, opérations bancaires et autres sont effectuées par des bénévoles et ce n'est pas au jour le jour...)

- Réservations

* Réserver les créneaux au plus juste par rapport à votre vol.

* Ne pas oublier de supprimer le créneau sur Open Flyers lorsqu'un souhaite annuler un vol.

- Prorogations, renouvellement

Il appartient aux pilotes de vérifier et gérer la validité des documents (Cotisations FFA et club, validité SEP, validité visite médicale).

Ne pas attendre le dernier moment pour faire l'heure de vol en double commande (cela est possible tout au long de l'année qui précède la fin de validité).