

MANUEL D'EXPLOITATION

AERODROME DE NOGARO LFCN



LISTE DES MODIFICATIONS

Le tableau suivant identifie les modifications apportées.

N°	Date	Raison de la Modification	Section Modifiée
1	20/01/2024	Création du document	



Table des matières

MANUEL D'EXPLOITATION Aéroclub de NOGARO

INFORMATIONS GENERALES ET CONSIGNES D'UTILISATION DE LA PLATEFORME DE NOGARO	4
1.1 Le rôle des acteurs.....	4
1.2 Contacts	4
2 GENERALITES DU MANUEL D'EXPLOITATION	5
2.1 Préambule	5
2.2 Introduction.....	5
2.3 Organisation.....	5
2.4 Amendements et mises à jour.....	5
3 UTILISATION DE L'AERODROME.....	6
3.1 Définitions.....	6
3.2 Données aéronautiques relatives à l'aérodrome	6
3.2.1 Zones délimitant l'aérodrome	6
3.2.2 Utilisation des pistes	7
3.2.3 Zones de stationnement des aéronefs.....	7
3.2.4 Procédure de surveillance de l'aire de mouvement.....	8
3.2.5 Procédure de gestion et de suivi des Travaux.....	8
3.3 SECURITE	9
3.3.1 Extincteurs	9
3.3.2 Interdictions.....	9
3.4 SURETE	9
4 REGLEMENT DU VOL	9
4.1 Exigences réglementaires	9
4.2 Vie du club	10
5 VALIDITE DES LICENCES ET QUALIFICATIONS	10
5.1 Validité de la licence.....	10
5.1.1 Maintien de compétence.....	10
5.1.2 Maintien des méthodes de lancement.....	10
5.1.3 Emport passager.....	10
5.1.4 Vols d'initiations	11
5.1.5 Renouvellement et maintien des licences et qualifications.....	10
5.1.6 Attribution des machines.....	11
5.1.7 Temps de vol.....	11
5.1.8 Atterrissage hors base.....	11
5.1.9 Parking planeur.....	12
5.1.10 Lavage planeur.....	12
5.2 AVIONS	12
5.2.1 Maintien des compétences, renouvellement d'une SEP	12
5.2.2 Autorisation d'utiliser une machine de l'ACBA	12
5.2.3 Emport passager.....	12
5.2.4 Attribution des machines,	12
5.3 ULM,	13



5.3.1	Autorisation d'utilisation d'une machine de l'ACBA.....	13
5.3.2	Emport passager.....	13
5.3.4	Vols d'initiations.....	13
5.4	Hélicoptère.....	13
5.4.1	Maintien des compétences.....	13
5.5.2	Emport passager.....	13
5.4.3	Vols d'initiation.....	13
5.5	Remorqueurs.....	13
5.5.1	Avions.....	13
5.5.2	Ulm.....	13
5.5.3	Règlement remorqueur.....	14
6	Règlement financier.....	14
6.1	Paieement.....	14
2.2	Impayé.....	14
7	Anomalie – incident - accident.....	14
7.2	Anomalie.....	15
7.3	Responsabilité.....	15
8	REGLES OPERATIONNELLES DES VOLS.....	15
8.1	Préparation du vol.....	15
8.2	Procédures sol.....	16
8.2.1	Matériel.....	16
8.2.2	Accès.....	16
8.2	Procédures vol.....	16
8.2.2	Approche.....	16
9	Interdictions.....	16
10	Carnet de route.....	16
11	Retour d'expérience (REX) et infos prévention.....	17
12	Vols d'initiations.....	17
13	Vols de convoyages.....	17
14	Site de l'aéroclub.....	17
14.1	Adresse électronique.....	17
14.2	Messagerie électronique.....	17
14.3	Click and Glide.....	17
14.4	Fichier membres.....	17
15	Matériel.....	18
16	Communication.....	18
16.1	Corbeille documents.....	18
17	Véhicule de servitude pour le tractage des planeurs.....	18
18	Rôle des aides en bord de piste.....	18
19	Visite pré vol.....	18
19.1	Briefing et CRIS.....	18



1 INFORMATIONS GENERALES ET CONSIGNES D'UTILISATION DE LA PLATEFORME DE NOGARO

L'objectif de ce document est de fournir aux usagers aéronautiques de l'Aérodrome de Nogaro une information pratique sur les conditions d'utilisation de la plate-forme. Il contient aussi les renseignements pertinents relatifs à la sécurité de l'Aérodrome, aux installations, équipements, services ainsi que des informations sur l'organisation et la gestion de l'aérodrome.

Le présent document est porté à la connaissance des usagers par la voie d'une publication électronique sur le site du gestionnaire (<http://aeronogaro.com>) et peut également être consulté sur support papier à l'aéroclub.

Les usagers de l'aérodrome s'engagent à respecter les procédures d'exploitation décrites ci-dessous.

Les éventuelles modifications de ce document seront portées à la connaissance des usagers par voie électronique et par affichage au siège du club.

1.1 Le rôle des Acteurs

L'aéroclub de Nogaro s'est vu confirmer dans son rôle de gestionnaire de l'aérodrome de Nogaro par la ville de Nogaro, propriétaire du terrain en vertu du processus de décentralisation des aérodromes organisé par l'état en application de l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales et de la convention conclue avec le Ministre en charge de l'Aviation civile prévue à l'article L6321-3 du code des transports (ex L.221-1 du code de l'aviation civile).

En tant que gestionnaire de l'aérodrome, l'Association exécute et participe à l'aménagement et à l'entretien de l'aérodrome de Nogaro. Ses missions englobent notamment l'exploitation des aires aéronautiques dans le respect des normes applicables, l'achat et l'installation du balisage des obstacles, la mise en œuvre des mesures de police, la fourniture de renseignements liés à l'exploitation, l'établissement des consignes d'utilisation de la plate-forme, l'adoption des horaires de fonctionnement, la souscription d'assurances et toutes les autres tâches liées au fonctionnement de l'aérodrome.

Les activités du gestionnaire sont supervisées par les services de l'État, au travers de la DGAC (direction générale de l'aviation civile).

Le Préfet du Département du Gers est également compétent sur l'aérodrome pour l'édiction des mesures de police applicables concernant notamment la sûreté de l'aviation civile.

1.2 Contacts

Aéroclub de Nogaro – 2 rue de l'aérodrome 32110 NOGARO, 0648146561

Le gestionnaire est à la disposition des usagers pour leur délivrer les informations utiles relatives à l'aérodrome.

DSAC SUD

Par correspondance,

Aérodrome de Toulouse Blagnac allée Saint-Exupéry

BP 60100 31703 Blagnac

Téléphone : 05 67 22 90 00

Télécopie : 05 67 22 90 01

<http://www.dac-s.aviation-civile.gouv.fr>

Courriel :

dsacsud-courrier@aviation-civile.gouv.fr

Tout renseignement aéronautique de quelque nature que ce soit peut être demandé aux services de l'état localement compétents.



2 GENERALITES DU MANUEL D'EXPLOITATION

2.1 Préambule

Le présent document établit un référentiel des différents règlements et consignes applicables aux membres de l'aéroclub de Nogaro lorsqu'ils utilisent les planeurs, les ULM, l'avion remorqueur, les avions écoles ou de loisirs, hélicoptère, de l'Association.

Il vient compléter et préciser le règlement intérieur.

Il n'est pas opposable aux JAR-OPS, JAR-FCL, Règles de l'Air, Code de l'Aviation Civile ou autres textes officiels actuels ou futurs qui restent les références légales, sauf s'il est plus restrictif que ces textes.

L'adhésion au club et l'utilisation de ses moyens (planeurs, ULM, avion remorqueur, avions, hélicoptère, hangar, ...) vaut acceptation de ces règles : toute déviation exposerait son auteur aux sanctions prévues par ce règlement, ou les statuts de l'Aéroclub, le règlement Intérieur, et éventuellement par la Loi.

Il est accessible en salle de préparation des vols et disponible en téléchargement sur le site de l'Aéroclub.

Il est établi par le Comité, validé par le Bureau et sera revu à tout moment si les circonstances l'exigent.

Pour le Comité, Le Président : Louis VISTICOT

2.2 Introduction

Le Club de Nogaro met à la disposition de ses membres plusieurs appareils dont les conditions d'utilisation sont définies par le présent document.

L'Aéro-club est une association reconnue d'utilité publique régie par la loi de 1901, à but non lucratif, affiliée à la FFVV et à la FFPLUM, FFA, FFH et agréée par les pouvoirs publics. A ce titre, il est interdit d'utiliser les appareils, ou des installations du Club, à des fins commerciales.

Le fonctionnement du Club est régi par un règlement intérieur disponible et porté à la connaissance de tous les membres lors de leur adhésion.

2.3 Organisation

Se référer aux Statuts de l'Association.

L'ACBA est dirigé par un Comité Directeur, élu par la majorité des membres actifs lors de l'assemblée générale ordinaire annuelle de l'aéroclub. Ses membres sont élus pour trois ans et remplacés par tiers tous les ans. A l'issue de l'Assemblée Générale ordinaire, le Conseil d'Administration se réunit pour élire un Bureau qui comprend un Président, un Vice-président, un Secrétaire et un Trésorier. Le bureau est élu pour un an.

Le Bureau gère les affaires courantes et donne les orientations de politique générale, qu'il soumet à l'approbation du Conseil d'Administration. En cas d'égalité lors des votes au conseil d'Administration, la voix du Président est prépondérante.

L'adhésion au Club de Nogaro vaut adhésion à ses statuts.

2.4 Amendements et mises à jour

Les amendements, corrections et mises à jour éventuelles, seront diffusés par courrier électronique accompagnés d'une lettre détaillant les pages corrigées, explicitant les modifications apportées et indiquant leur date d'application.

Le contenu des mises à jour devra avoir été validé par le Président et le Bureau et, pour les aspects techniques et opérationnels, par les Responsables Techniques de la section concernée.

Chaque membre de l'association est responsable de la mise à jour de son exemplaire de ce manuel.



3 UTILISATION DE L'AERODROME

3.1 Définitions

Aérodrome:

Surface définie sur terre (comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériels) destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface

Aire de manœuvre

Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement

Partie d'un aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic

Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Piste

Aire rectangulaire aménagée, sur un aérodrome terrestre, afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs. Les grands côtés de ce rectangle sont appelés bords de piste, ses petits cotés extrémités de piste et son axe longitudinal, axe de piste.

3.2 Données aéronautiques relatives à l'Aérodrome

Nom : Aérodrome de NOGARO

Code OACI: **LFCN**

L'aérodrome est classé en catégorie **D1**

L'aérodrome est ouvert à la Circulation Aérienne Publique avec usage restreint qui nécessite une reconnaissance de site.

Le niveau du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs de l'Aérodrome (RFFS) est 1 (50 kg d'agent extincteur, 1 CO2, 1 poudre A-B-C, caisse à sable, poste à essence, d'extincteurs poudre classe A-B-C, B-C, CO2 dans le hangar) 3 classes A-B-C à l'extérieur du bâtiment.

Le bâtiment administratif par 2 extincteurs de classe B-C.

L'aérodrome de Nogaro ne fait pas l'objet d'un service de contrôle de la circulation aérienne ni d'un service d'information de vol (AFIS).

L'aérodrome de Nogaro à une fréquence VHF dédiée : 119.505 pour l'auto information en langue Française uniquement.

L'information aéronautique officielle est diffusée par le Service de l'Information aéronautique et disponible sur son site Internet : <http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>

Les usagers sont invités à se référer aux consignes de la Carte VAC de l'Aérodrome Nogaro LFCN s'agissant des procédures de circulation et de navigation aérienne applicables.

3.2.1 Zones délimitant l'Aérodrome

Les limites de ces zones figurent sur le plan annexe à l'Arrête Préfectoral du 1^{er} Octobre 1980

Le gestionnaire assure l'exploitation de l'aire de mouvement qui permet d'assurer la circulation des aéronefs sur la plate-forme au quotidien.

L'accès à certaines zones de l'Aérodrome non librement accessibles au public est règlementées par le Préfet pour des raisons relatives à la sûreté. Leur accès est soumis à autorisation du gestionnaire.



3.2.2 Utilisation des pistes

Les usagers devront se référer à la Carte VAC et se conformer à ses consignes. Pour les planeurs il existe des zones de pré vol et une zone latérale de dégagement pour ne pas encombrer la piste. Les planeurs seront alignés quand ils seront prêts pour décoller.

3.2.3 Zones de stationnement des aéronefs

Les usagers de l'Aérodrome sont tenus d'utiliser les aires de stationnement identifiées sur la carte VAC.

Tout usager arrivant sur l'Aérodrome doit se signaler auprès du gestionnaire qui lui attribuera une place de stationnement dans la limite des capacités disponibles.

L'usage des zones de stationnement doit se conformer aux dispositions fixées par le présent règlement en application des arrêtés préfectoraux.

L'amarrage au sol des aéronefs (fortement conseillé), se fait sous la responsabilité et aux risques des propriétaires.

Le matériel utilise doit être : non saillant et signalé, non contondant, retiré lors d'un départ définitif ou de longue durée.

Les usagers ne peuvent ni procéder à des constructions, installations ou aménagements à caractère immobilier ou mobilier, ni modifier, ni transformer les emplacements attribués pour le stationnement de leur aéronef, sans le consentement préalable et écrit du gestionnaire et sans préjudice des autres autorisations éventuellement nécessaires. Dans le cas contraire, le Gestionnaire pourra exiger la remise en état des lieux par les usagers concernés à leurs frais.





3.2.4 Procédure de surveillance de l'aire de mouvement.

Le responsable du jour, pilote remorqueur ou instructeur responsable de l'activité fera une inspection de l'aire de mouvement avant toute activité et vérifiera :

- la hauteur de l'herbe, l'état de surface du tapis herbeux et propreté des fossés.
- si la piste n'est pas trop gorgée d'eau afin d'éviter les ornières et/ou bien drainée.
- état de surface des marques au sol et des balises.
- Un tour d'horizon devra être fait avec contrôle visuel sur les obstacles potentiels, arbres notamment permettant d'assurer un suivi du respect des surfaces de dégagement associé à l'infrastructure.
- l'absence d'objets indésirables sur l'aire de mouvement.

Les observations et fréquences de contrôle seront notées sur **le cahier d'inspection Piste**.

Les inspections et le maintien en l'état de la piste est fait par les membres du club.

Un contrôle régulier sera fait par un géomètre pour s'assurer qu'aucun obstacle naturel ne viendra perturber l'exploitation de l'aérodrome. Ce contrôle sera reporté sur le cahier d'inspection piste.

Néanmoins, tout usager qui constate une anomalie est tenu d'en avertir au plus vite le gestionnaire.

A cet égard, tout usager de la plate-forme est invité à porter une attention particulière à l'observation de l'état de la piste et l'aire de mouvement en général.

Aucun matériel, ni aucune installation, ne doit être placé sur l'aire de mouvement.

Les usagers sont tenus de subir et de faciliter les inspections effectuées par le gestionnaire dans le but de veiller à la sécurité et la conservation de l'aérodrome. Ils sont de même tenus de subir et de faciliter la surveillance des services des douanes, de police et de sécurité de l'aérodrome, que cette surveillance soit exercée par des agents de l'État ou tout autre agent habilité à cet effet.

3.2.5 -Travaux

Le gestionnaire peut décider de la réalisation de travaux sur l'aérodrome dans l'intérêt de son exploitation.

Les usagers ne peuvent s'opposer à l'exécution de tels travaux, ni prétendre à aucune indemnité notamment pour pertes, dommages, trouble de jouissance, d'une manière générale, pour quelque préjudice que ce soit.

Les usagers seront informés, par tout moyen adapté, des projets de réalisation de travaux et sous la supervision du responsable infrastructures désigné au comité directeur.

Avant chaque travaux **une procédure de gestion et de suivi** sera mise en place et seront considérés :

- Sécurité de la plate forme et des aéronefs.
- Coordonnateur des travaux et de l'environnement.
- Organisation du chantier.
- Protection des ouvrages existants.
- Description et programme des travaux.
- Planning prévisionnel des travaux.
- Méthodologie pour mise en place de NOTAM

3.3 SECURITE

3.3.1 Extincteurs

Les moyens de lutte contre l'incendie des aéronefs visés au 2.2 se trouvent :

- A l'entrée des hangars : 3 extincteurs à poudre de 8Kgs et 1 CO2 de 2Kgs,
- Dans le club house 2 extincteur à eau de 6Lts
- Au poste à essence 1 extincteur à poudre de 9Kgs, 1 extincteur CO2 6kgs, une caisse à sable, 1 extincteur à poudre de 50Kgs.
- **Au poste à essence. Ils sont librement accessibles et utilisables en cas de besoin.**

3.3.2 Interdictions dans les hangars et bâtiments

Il est interdit de fumer.

Il est formellement interdit de constituer des dépôts de produits ou liquides inflammables tels que essence, benzine supérieurs à 10 litres.



3.4 SURETE

Le gestionnaire a désigné un référent sûreté SGS Monsieur Louis VISTICOT. Il peut être contacté à tout moment par téléphone 06.21.58.58.95, mail president@aeronogaro.com.

Chaque usager est tenu de prendre connaissance des arrêtés de police de la Préfecture du Gers portant modification du plan de zonage de l'aérodrome. Les usagers sont tenus de se conformer aux dispositions des arrêtés de police en vigueur. Ne peuvent pénétrer sur la zone coté piste, que les personnes et véhicules dont la présence est justifiée par une activité aéronautique. Cette obligation n'est pas applicable aux véhicules de secours. Les conducteurs sont tenus dans tous les cas de laisser la priorité aux aéronefs. Les véhicules doivent stationner aux emplacements prévus à cet effet. La durée de stationnement est strictement limitée à la durée de présence sur l'aérodrome. Les véhicules circulant coté piste doivent avoir une assurance couvrant les dommages causés aux aéronefs. En dehors des personnes, chaque véhicule devra avoir une autorisation du gestionnaire pour accéder coté piste.

4 REGLEMENT DU VOL

4.1 Exigences réglementaires

Pour être autorisé à piloter les aéronefs du club, il convient :

- D'être membre actif de l'Aéro-club à jour de cotisations c'est-à-dire licence et cotisation club.
 - De ne pas avoir de compte-pilote débiteur.
 - De disposer d'une aptitude médicale en état de validité pour les pilotes planeurs, avions, hélicoptère.
 - D'être titulaire d'un titre aéronautique tel que prévu par les textes en vigueur, en cours de validité, assorti des qualifications et autorisations nécessaires au pilotage de l'aéronef utilisé, au type de licence détenue et au vol envisagé.
 - D'avoir l'autorisation du responsable pédagogique ou d'un instructeur d'utiliser le type d'aéronef retenu pour le vol projeté ; cette autorisation sera accordée aux pilotes entraînés et reconnus aptes après un ou plusieurs vols en double commande avec un instructeur qui notifiera sa décision au Bureau.
 - De respecter les critères d'expérience récente
- D'avoir effectué un vol de revalidation de compétence avec un instructeur tel que défini dans le manuel d'instruction. Dans le cas où ce vol est effectué ailleurs qu'à l'ACBA, un vol de contrôle
- avec un instructeur de l'ACBA pourra être exigé.
 - De Respecter les consignes données par l'instructeur de permanence en terme de distribution des machines et de compte rendu de situation en vol. (un appel radio toutes les 30 mn au moins avec altitude, position et intentions).
 - Pour les planeurs, le pilote lâché doit disposer d'une autorisation écrite sur le carnet de vol par un instructeur à entreprendre le vol envisagé, dans le cas d'un vol solo, ou d'un vol sur la campagne pour les épreuves campagne.

4-2 Validité du certificat médical :

- **Chaque pilote est responsable de la validité de son certificat médical.**



4.3 Vie du Club

- Le Président, les instructeurs peuvent, s'ils le jugent utile, faire procéder à un vol de contrôle pour chaque pilote de l'Aéro-club.
- Le Président, les instructeurs ou les membres du Bureau peuvent, s'ils le jugent utile, interdire un décollage, quelle qu'en soit la cause.
- Le Président, les instructeurs peuvent demander à un pilote de présenter son carnet de vol, licence et certificat médical en cours de validité avant d'autoriser un vol.
- Un pilote ne doit pas entreprendre un vol s'il n'est pas en état physique ou mental de le faire et notamment sous l'effet de drogue, d'alcool ou de médicaments susceptibles d'affecter ses facultés et de nuire à la sécurité. La consommation d'alcool doit être proscrite dans les 12 heures qui précèdent un vol et le taux d'alcoolémie doit être nul (sous peine de nullité des assurances). En cas de prescription médicale il conviendra de s'assurer auprès du médecin ou l'aide de la notice descriptive du médicament utilisé que ces substances n'altèrent pas la vigilance ou n'influent pas sur le comportement; en cas de vaccination, il devra éviter de voler le jour même.
- Tout membre du club qui souhaite diffuser aux autres membres une information qui ne constitue ni un fait technique, ni un REX, doit obtenir l'autorisation du Président. En cas de refus, il pourra la soumettre au Bureau qui statuera ; il ne pourra ni l'afficher, ni la diffuser par voie de presse, messagerie électronique ou poste ; il ne pourra en aucun cas utiliser le listing des membres du club pour toute information personnelle, publicitaire, diffamatoire ou conflictuelle ; dans tous les cas, toute attaque personnelle qui pourrait créer de l'animosité entre les membres est à proscrire.

5 Validité des licences et qualifications Autorisations d'utilisation des machines

La validité d'une licence aéronautique est déterminée par le respect des règles suivantes :

5-1 Planeurs

5-1-1 Maintien des compétences

Les titulaires d'une SPL ou d'une LAPL (S) n'exerceront les privilèges de leur licence sur les planeurs à l'exclusion des TMG que lorsqu'ils auront effectué au cours des 24 derniers mois au moins :

- 5 heures de vol en tant que PIC, incluant 15 lancements
- 2 vols d'entraînement avec 1 instructeur dans les 24 mois

Les titulaires n'ayant pas satisfait à ces exigences devront avant de pouvoir exercer l'exercice de leurs privilèges réussir un contrôle de compétence avec un FE(S) ou effectuer le temps de vol ou les décollages et atterrissages en double commande ou sous la supervision d'un instructeur.

5-1-2 Maintien des méthodes de lancements

Pour maintenir leurs privilèges pour chaque mode de lancement, les pilotes effectueront au moins au cours des derniers 24 mois au minimum 5 lancements.

Lorsque le pilote ne satisfait pas à l'exigence, il devra effectuer le nombre additionnel de lancements en double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur afin de renouveler les privilèges. Vous pouvez trouver le détail des textes sur ce lien :

<http://www.ato.cnvv.net/securite-formation/formation/fiches-de-synthese/>

5-1-3 Emport passager

Pour exercer les fonctions de CDB sur tout planeur transportant des passagers le pilote de planeur doit avoir accompli au moins 50 heures de vol sur planeur comme pilote commandant de bord depuis l'obtention de sa licence.

De plus le pilote ne pourra transporter des passagers que s'il a effectué au moins 3 décollages et 3 atterrissages au cours des 90 jours qui précèdent le vol.

Pour effectuer un vol avec emport de passager au sein de l'ACBA, tout pilote devra obtenir l'autorisation d'un instructeur planeur de l'ACBA.



5-1-4 Vols d'initiation

Seul un pilote respectant les conditions d'emport passager peuvent effectuer des vols d'initiation. Ces vols seront effectués en priorité par les instructeurs du club. Une liste de pilotes habilités sera publiée par le responsable DTO planeur et transmis à l'assurance par le Président de l'ACBA.

5-1-5 Renouvellement et maintien des licences et qualifications.

Les titulaires d'une SPL ou d'une LAPL(S) n'exerceront les privilèges de leur licence sur des planeurs, à l'exclusion des TMG, qu'une fois qu'ils auront effectué, au cours des 24 derniers mois au moins :

- 5 heures de vol en tant que PIC, incluant 15 lancements.
- 2 vols d'entraînement avec un instructeur.

Les titulaires qui ne satisfont pas à ces exigences devront, avant de reprendre l'exercice de leurs privilèges :

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 11 sur 21 21/01/2024

- réussir un contrôle de compétences avec un examinateur FE(S) sur un planeur; ou effectuer le temps de vol ou les décollages et atterrissages additionnels, en double commande ou en solo sous la supervision d'un instructeur, afin de répondre à ces exigences.

Faute de satisfaire à ces exigences, le pilote devra se présenter au Responsable DTO ou à un instructeur qui statuera sur la situation.

Toutes ces dispositions ne dispensent pas un pilote d'exercer son jugement en fonction des conditions du jour avant d'entreprendre un vol. Chaque pilote est responsable de la validité de son expérience récente.

Le non-respect de ces obligations entraînera d'office une suspension de vol qui pourra conduire à une suspension définitive voire à l'exclusion d'un pilote même s'il n'en est pas découlé de conséquence corporelle ou matérielle. En cas d'accident, ce non-respect sera considéré comme une faute engageant la responsabilité personnelle du pilote.

5-1-6 Attribution des machines

L'Attribution d'une machine est faite par l'instructeur ou le responsable de section, elle peut se faire le matin au briefing, ou en piste en cours de journée.

Le pilote s'efforcera d'utiliser le logiciel Click and Glide afin de faire connaître ses intentions en terme de présence sur les jours d'ouverture du club, afin d'organiser au mieux la répartition des machines ainsi que la présence suffisante en terme d'instructeurs et de remorqueurs pour mieux assurer la sécurité des vols.

Le pilote s'efforcera de se présenter suffisamment tôt au terrain de manière à procéder à la sortie des machines, en cas d'empêchement il s'efforcera de rester à la fin des vols pour la rentrée et le nettoyage / housage des machines.

Sauf cas de force majeure, le pilote devra respecter au mieux l'heure de posé dans le cas de partage de sa machine avec un autre pilote dans le courant de la journée

5-1-7 Temps de vol

Le temps de vol est calculé depuis le décollage jusqu'à l'atterrissage; comme saisi sur la planche informatisé.

Ce sont ces valeurs qui sont utilisées dans le cas des épreuves de badges (1h/ 5h).

La facturation qui en découle est décrite dans le règlement intérieur du club

5-1-8 Atterrissage hors base

En cas d'atterrissage hors base, le pilote devra s'assurer de l'amarrage correct du planeur ou de sa mise à l'abri.

L'instructeur responsable prendra la décision pour la méthode de rapatriement la plus adaptée à la situation. Le convoyage air sera privilégié. Dans le cas d'un démontage, l'instructeur responsable organisera l'équipe de dépannage dans laquelle une personne formée au démontage de la machine sera obligatoirement incorporée.



5-1-9 Parking planeur

Les planeurs devront être parqués en priorité sur la zone en herbe en seuil de piste, sur une ligne en prenant soin qu'aucune aile ne puisse venir taper sur celle du planeur voisin, le nez dans le sens du QFU en service (sauf indication contraire du manuel d'utilisation).

Leur disposition devra permettre le déplacement des autres Planeurs au départ ou à l'arrivée

Lorsque le planeur n'a pas prévu de revoler dans la journée et dans tous les cas s'il y a peu de personnes à l'Aéro-club, il sera rangé devant le hangar. Lors de cette opération, il sera vérifié que la radio coupée, la batterie est enlevée et mise en charge, le parachute rangé et la verrière verrouillée.

En aucun cas il ne devra rester un planeur à l'extérieur hors de la présence effective d'un membre du club.

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 11 sur 21 21/01/2024

D'autre part les verrières rabattables en plexiglas seront maniées avec délicatesse : elles seront maintenues fermées hors phases d'embarquement ou de débarquement au cours desquelles leur verrouillage devra être assuré, et en aucun cas claquées à la fermeture.

L'embarquement et le débarquement des passagers se fait sous la responsabilité du pilote.

5-110 Lavage planeur

La propreté des planeurs doit être maintenue.

Le matériel nécessaire au lavage des planeurs et des verrières est regroupé à un emplacement dédié dans le hangar. Seaux, éponges et peaux de chamois sont disponibles.

Pour les verrières, prendre garde à utiliser le produit adapté afin d'éviter la pollution des éponges et autres peaux de chamois par des particules solides pouvant entraîner des rayures sur le plexiglas.

Mettre les housses de verrière après le lavage

Le retour du matériel à son emplacement est impératif.

Les planeurs doivent être houssés tous les soirs après le nettoyage.

5-2 Avions

5-2-1 Maintien des compétences Renouvellement d'une SEP

Les titulaires d'une licence avion de type PPL ou LAPL n'exerceront les privilèges de leur licence que si leur SEP est valide et que leur médical est valide. Pour proroger sa SEP il faut effectuer 10 heures de vol dans les 12 derniers mois de validité et une heure de vol de maintien des compétence avec un FI(A) du DTO.

Dans le cas où les conditions de prorogation ne sont pas remplies, il faut renouveler sa SEP.

Il convient alors de prendre contact avec un responsable pédagogique du DTO pour envisager un réentrainement et un contrôle avec un FE(A)

5-2-2 Autorisation d'utiliser une machine de l'ACBA

Lorsqu'un pilote renouvelle sa SEP dans une autre structure que l'ACBA, il pourra être demandé d'effectuer un vol avec un FI (A) du DTO, avant de pouvoir voler sur une machine de l'association.

Les responsables DTO peuvent demander à tout pilote d'effectuer un vol en double commande avant de pouvoir voler en solo.

Pour certaines machines il pourra être demandé un entrainement spécifique pour garder l'autorisation de vol sur ces machines (train classique, Beryl....).

5-2-3 Emport passager

Il faut justifier d'au moins 3 atterrissages et 3 décollages dans les 90 jours précédant le vol sur le type de machine pour pouvoir emmener un passager.

5-2-4 Attribution des machines

L'ACBA dispose du système GESSASSO pour effectuer une réservation de machine.

Le pilote ayant réservé une machine sur GESSASSO est prioritaire pour utiliser cette machine.

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 11 sur 21 21/01/2024



5-3 ULM

5-3-1 Autorisation d'utiliser une machine de l'Aéro-club

Pour pouvoir utiliser un ULM, le pilote doit être détenteur d'une licence ULM. Une liste des pilotes autorisés à utiliser une machine est affichée au Club House. Cette liste est mise à jour par les instructeurs ULM de l'ACBA.

Le pilote doit être membre actif de l'ACBA : Cotisation ACBA et FFPLUM à jour.

5-3-2 Emport passager

Pour pouvoir voler avec un passager, un membre de l'ACBA doit avoir son «emport passager» inscrit sur sa licence

5-3-4 Vols d'initiation

Les vols d'initiation seront faits en priorité par les instructeurs ULM de l'ACBA. Une liste des pilotes autorisés est élaborée annuellement par l'instructeur responsable de la section ULM et transmise par le Président de l'ACBA à la FFPLUM pour l'assurance.

5-4 Hélicoptère

5-4-1 Maintien des compétences

Le maintien des compétences pour une SEP(H) suivant l'AMC1 FCL.740.H nécessite d'effectuer un test dans les 3 mois qui précèdent l'échéance de la SEP (H). De plus le pilote doit avoir effectué 2 heures en tant que PIC durant la période de validité de la SEP (H). Dans le cas où le test est effectué en dehors du DTO hélicoptère de l'ACBA, un pilote ne pourra prétendre voler en solo sur la machine de l'ACBA qu'après avoir effectué un vol de contrôle avec un instructeur du DTO de l'ACBA.

5-4-2 Emport passager

Une SEP(H) en état de validité permet l'emport d'un passager

5-4-3 Vols d'initiation

Les vols d'initiation seront faits en priorité par les instructeurs de l'ACBA

- Pour prétendre à faire des vols d'initiation, un pilote doit justifier de 100 Heures en tant que Commandant de Bord.

5-5 Remorqueurs

5-5-1 avions

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 11 sur 21 21/01/2024

Pour être autorisé à utiliser un avion de l'Aéro-club, il convient

a/ d'être à jour de sa cotisation à l'ACBA

b/être licencié PPL, CPL APL

c/ être licencié FFVP

d/ne pas avoir de compte pilote débiteur

e/d'être titulaire de la variante additionnelle Remorquage sur sa licence

f/d'avoir effectué au moins dans les 24 mois précédent 5 remorqués année-1

g/d'avoir l'autorisation des instructeurs remorqueurs de l'ACBA sur la machine utilisée.

5-5-2 ULM

Pour remorquer en ULM au sein de l'ACBA un pilote doit être membre actif de l'ACBA, cotisation , licence FFPLUM et FFVP à jour.

Etre titulaire de la qualification remorquage ULM

Ne pas avoir de compte pilote débiteur

Posséder une visite médicale au moins équivalence à une LAPL en cours de validité.



5.5.3 REGLEMENT REMORQUEUR

Pour être autorisé à piloter l'avion du club, il convient :

D'être membre actif de l'Aéro-club à jour de cotisations c'est-à-dire licence FFA ou FFPLUM e cotisation club
De ne pas avoir de compte-pilote débiteur.

De disposer d'une aptitude médicale en état de validité.

D'être titulaire d'un titre aéronautique Avion tel que prévu par les textes en vigueur, en cours de validité, assorti des qualifications et autorisations nécessaires au pilotage de l'Avion utilisé, au type de licence détenue et au vol envisagé.

D'avoir l'autorisation du responsable pédagogique ou d'un instructeur d'utiliser le type d'avion retenu pour le vol projeté ; cette autorisation sera accordée aux pilotes entraînés et reconnus aptes après un ou plusieurs vols en double commande avec un instructeur qui notifiera sa décision au Bureau.

De respecter les critères d'expérience récente.

D'avoir effectué un vol de revalidation de compétence avec un instructeur tel que défini dans le manuel d'instruction.

. Il doit se conformer en termes de trajectoire aux préconisations données par le Responsable remorqueur, pour réduire au maximum les nuisances sonores aux riverains. Toutefois les limitations de la machine en fonction des conditions météo du jour peuvent l'amener à choisir des trajectoires différentes de celles indiquées pour le circuit avion de la carte VAC. Il reste le seul décisionnaire pour mener en toute sécurité le décollage de son attelage.

6 Règlement financier

6-1 Paiement :

Le règlement des heures de vol et autres frais (taxes d'atterrissage en cas de vaches, hangar, Planeur, ...) est effectué par la méthode de la provision de compte ; les pilotes doivent conserver un solde créditeur faute de quoi ils seront interdits de vol jusqu'à régularisation, sauf cas de force majeure et accord du Président, d'un Vice-président ou du Trésorier.

Les comptes sont affichés et tenus à jour par le Trésorier ; la bonne pratique voudrait d'autre part que l'approvisionnement du compte soit anticipé.

6-2 Impayé

En cas de compte débiteur de façon récurrente, le pilote incriminé pourra se voir interdire l'accès aux réservations et/ou aux installations de l'Aéroclub jusqu'à régularisation.

Le recouvrement des sommes dues au titre des heures de vol pourra être effectué judiciairement et notamment par simple ordonnance d'injonction de payer devant le Tribunal d'Instance compétent.

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 11 sur 21 21/01/2024

7- Anomalies – Incident – Accident

7-1 Anomalie :

Un pilote ne devra pas entreprendre un vol si une anomalie quelconque pouvant engager la sécurité a été constatée avant le décollage.

Toute anomalie même anodine devra être signalée de façon visible sur l'aéronef. Elle sera ensuite traitée de la façon suivante :

- Faites en évaluer la gravité par le responsable technique :

- Le problème est réel ; notez le type d'anomalie dans la case OBSERVATIONS du carnet de route : **L'aéronef est immobilisé et un panneau est apposé sur le cockpit** par le responsable technique

- Le problème est réel mais le responsable technique décide que l'on peut surseoir à sa correction ; notez l'anomalie dans la case OBSERVATIONS et une fois l'APRS délivrée par le responsable technique, **l'aéronef peut repartir** : dans ce cas, décrivez le problème en détail dans

LE LIVRET DE SUIVI MECANIQUE.

- Si le responsable technique n'est pas joignable, **l'aéronef est immobilisé.**

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 16 sur 21 21/01/2024



7-2 Incidents – Accidents

Procédure : en cas d'atterrissage en campagne, d'incident ou d'accident, les pilotes devront dans la mesure du possible mettre le planeur en sécurité, si possible préserver les indices matériels et contacter au plus tôt le président de l'aéro-club ou, à défaut, un membre du bureau et selon la gravité, l'Aviation Civile et les Autorités.

- Assurance : certains de nos planeurs font l'objet d'une assurance CASSE pour une valeur réajustée chaque année ; cette valeur en cas de remboursement est amputée d'une franchise dont le montant est également revu chaque année par l'assureur.

7-3 Responsabilité

Responsabilité : tout pilote ayant endommagé ou détruit un aéronef sera suspendu de vol jusqu'à nouvel avis.

- il peut être tenu responsable des dégradations qu'il peut commettre sur un appareil et ses équipements si elles sont causées par manque de soin, ou une négligence avérée.

- en cas d'infraction flagrante ou de circonstances douteuses, il restera suspendu jusqu'à ce que les conclusions d'enquête soient déposées ; il aura le recours de s'expliquer devant un conseil composé du Président, des membres du Bureau, d'un représentant des pilotes qu'il aura désigné.

- il sera tenu pour pécuniairement responsable du matériel utilisé lorsque l'incident ou l'accident auront pour origine une infraction aux règles de l'air ou au présent règlement; dans ce cas, le pilote responsable supportera au minimum la franchise d'assurance (ou son équivalent en Euros si l'aéronef n'est pas assuré CASSE) et les frais de dépannage (démontage, rapatriement du Planeur,...) ; le Bureau décidera, sans appel, de la répartition des charges financières entre le pilote et le Club ; le recouvrement des sommes dues pourra s'effectuer par voie judiciaire et les frais inhérents seront à la charge du redevable. (article 700 NCPC).

Note :

Incident : *un incident est un évènement autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité.*

Incident grave : *incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire (quasi collision avec un autre aéronef ou avec le relief, tentative de décollage ou d'atterrissage sur une piste occupée ou fermée, défaillance structurale ou du moteur n'ayant pas entraîné un accident, situation relative au carburant exigeant de se déclarer en urgence, sortie de piste,)*

Accident : *évènement au cours duquel une personne est mortellement blessée ou grièvement blessée du fait de l'aéronef, ou au cours duquel l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurale qui altère ses caractéristique de résistance structurale et/ou de performance en vol et qui nécessitent une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.*

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 17 sur 21 21/01/2024

8 REGLES OPERATIONNELLES des VOLs communes aux planeurs, avions, hélicoptère et ULM

8.1 Préparation du vol

Les actions préliminaires au vol, outre ou en complément de celles prévues par le **manuel d'utilisation** du Planeur ou les Règles de l'Air, comprendront obligatoirement :

- L'étude et l'exploitation des données météo concernant le vol projeté conformément à la Réglementation. Les utilisateurs de la journée pourront consulter ces données sur le tableau prévu à cet effet dans la salle de préparation des vols.
- L'étude et l'exploitation des NOTAM concernant le vol projeté conformément à la réglementation ; ceux jugés pertinents pourront également être affichés.
- La vérification des performances Planeurs (décollage et atterrissage) et du centrage.
- La présence des documents et pilote réglementaires.
- Le renseignement de l'outil informatique de réservation.
- La vérification de son compte pilote dont le crédit devra couvrir le vol projeté.



8.2 Procédures sol

8.2.1 Matériel :

Les pilotes devront s'appliquer à réduire l'usure du matériel au minimum en le maniant avec précaution et en respectant strictement les consignes afférentes à chaque type de machine en ce qui concerne les sorties de Hangar ainsi que la mise en Piste.

L'utilisation des véhicules de piste pour tirer les planeurs est autorisée pour la mise en piste avec un aide devant l'aile du planeur, situé près de la poignée de largage.

8.2.2 Accès :

Chaque pilote breveté a accès au hangar et au Clubhouse, le bâtiment étant exclusivement ouvert et fermé par un membre du comité, un instructeur ou un remorqueur ; les élèves pilotes quand à eux doivent être accompagnés au hangar par une personne habilitée pour manipuler les machines.

Hors de la présence effective d'un membre du Club, les portes et accès devront être impérativement fermés au départ du dernier présent.

8.3 Procédures vol

8.3.1 Approche :

Hors exercice spécifique, les approches seront conduites de manière à être stabilisées au plus tard à 100 m sol ; les critères de stabilisation sont l'axe, le plan, la vitesse.

Une attention particulière sera portée à la vitesse : en effet, une majoration injustifiée de la vitesse d'approche conduit à des touchés longs avec des vitesses résiduelles importantes (risque de sortie de piste) et des assiettes très plates (risque pour l'atterrisseur avant). Inversement, des vitesses trop basses ne permettent pas le maintien du plan idéal, et la sécurité des personnes peut se trouver engagée, quel que soit le QFU.

9 Interdictions :

Sont interdits tout le temps et partout :

Les vols de nuit.

Le vol par conditions météorologiques inférieures aux minima VFR afférents au type d'espace aérien Fréquenté.

Les manœuvres de voltige aérienne, pour les pilote n'ayant pas de qualification.

Les vols rasants.

Toute rupture du vol à vue.

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 17 sur 21 21/01/2024

10 Carnets de route :

Le carnet de route sera systématiquement complété à l'encre **noire** (exigence DGAC) à la fin de chaque Vol ou en fin de journée au plus tard. Date, Nom des pilotes, fonction des pilotes EP ou P, aérodrome de départ et d'arrivée, heure du décollage et de l'atterrissage, temps de vol et nombre d'atterrissage.

Emargement obligatoire.

Observation :

Si pas d'anomalie la mention Bon Fonctionnement Général doit être portée (BFG)

SI VOUS OBSERVEZ UNE ANOMALIE Faites en évaluer la gravité par le responsable technique.

Le problème est réel : notez le type d'anomalie dans la case OBSERVATIONS du carnet de route.

Le planeur est immobilisé par le responsable technique ou un instructeur.

Le problème est réel mais le responsable technique décide que l'on peut surseoir à sa correction ; dans la case OBSERVATIONS, notez l'anomalie et une fois l'APRS délivrée par le responsable technique, **le planeur peut repartir**. Si le responsable technique n'est pas joignable, **le Planeur est immobilisé**.

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 19 sur 21 21/01/2024



11 Retour d'expérience (REX) et infos prévention :

Un classeur contenant des formulaires REX est placé en salle de préparation des vols et est destiné à recevoir, de façon anonyme, la description d'événements que vous avez vécus et qui vous semblent riches d'enseignements pour les autres pilotes du Club ; le Chef-pilote et les instructeurs se chargeront d'analyser ces faits pour tenter de mettre en place des parades et faire ainsi progresser la sécurité des vols. Une réunion annuelle au minimum entre instructeurs et pilotes remorqueurs sera prévue et quand il sera nécessaire pour traiter tout problème lié à la sécurité.

Un deuxième intercalaire dans ce classeur est destiné à recueillir des informations jugées pertinentes (articles, études, rapports d'enquête, ...) en termes de sécurité des vols.

Tout événement pouvant faire l'objet d'un Rex sera également mis en ligne de façon anonyme sur le Site dédié de la FFVV, pour enrichir également par cette contribution la démarche sécurité de notre mouvement, à l'adresse suivante

12 Vols d'initiation

La liste des pilotes agréés est affichée au club et tenue à jour.

13 Convoyage

Le convoyage d'un aéronef pour raison technique ou opérationnelle est ouvert à tous les pilotes volontaires disposant de l'autorisation du responsable de section ou à un élève pilote accompagné de son instructeur.

14 -SITE DE L'AEROCLUB :

L'Aéroclub dispose d'un site public dont l'adresse est : <https://aeronogaro.com>

Ce site met à la disposition de tous des informations pratiques sur l'Aéroclub (contacts utiles, flotte, tarifs, formalités, ...) ainsi que les statuts et le manuel d'exploitation.

Un outil informatique, le GESSASO permet également la vérification de la validité des licences et qualification. Aéroget site de réservations avions, hélicoptère, ulms.

14-1 ADRESSE ELECTRONIQUE :

Le bureau de l'aéroclub est joignable à l'adresse électronique suivante : president@aeronogaro.com

14-2 MESSAGERIE ELECTRONIQUE :

Le Bureau privilégie la messagerie électronique pour la diffusion rapide et écologique de l'information : il est donc fortement recommandé de figurer sur la liste de diffusion électronique des membres du Club (soit en renseignant votre adresse électronique sur votre fiche d'inscription, soit en envoyant un mail à l'adresse president@aeronogaro.com pour avoir accès plus facilement et plus rapidement à toutes les informations utiles.

14-3 Click and Glide:

Ce logiciel est dédié à la planification des journées, avec l'ouverture de la plateforme, ainsi que des informations sur les activités du club (entretiens, animations...), la présence et le nombre d'instructeurs remorqueurs. Il permet l'inscription du membre et l'alerte d'un instructeur par exemple quand il s'agit d'un élève pilote qui s'inscrit.

14-4 FICHER MEMBRES :

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 19 sur 21 21/01/2024

Pour assurer la gestion de l'activité, l'Aéroclub tient à jour un fichier de ses membres qui regroupe à minima les informations suivantes :

Nom, prénom

Adresse

Date et lieu de naissance, profession

Téléphones

Licences et qualifications aéronautiques

Date de validité de la licence et du certificat médical

Personne à prévenir en cas d'accident

Solde du compte pilote



Ce fichier est mis à jour au minimum une fois par an, lors de l'inscription annuelle. Conformément à la loi du 6 janvier 1978 modifiée, dite "Informatique et libertés", vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant.

15 Matériel:

Un micro-ordinateur en libre-service est disponible en salle de briefing et permet, outre l'accès aux logiciels Click n Glide, Gesasso, aéroget de consulter tous les sites utiles à la préparation d'un vol : pour ce faire plusieurs onglets sont ouverts dès le lancement du navigateur, sur les différentes applications (à titre d'exemple : réservation des Planeurs / SIA / Météo France / OLIVIA, etc.).

16 Communication

Plusieurs panneaux d'affichage sont présents dans les locaux du Club

16-1 Corbeilles documents :

Une Corbeille Trésorier située dans le bureau du chef pilote est destinée à recevoir les règlements et factures en cours

Une Corbeille Chef Pilote au même endroit, permet le recueil des photocopies des actes de prorogation ou renouvellement de licence et du certificat médical afin d'assurer la mise à jour et le suivi informatique du système

Une corbeille Président et Vice-président sont aussi accessibles pour tout échange de courrier.

17 Véhicule De Servitude Pour Le Tractage Des planeurs et Inspection aire de mouvement.

Le véhicule golfette et le tracteur en cas d'indisponibilité du premier sont munis d'un gyrophare, d'un extincteur poudre et d'une radio VHF portable. Il ne peut être conduit que par des personnes compétentes et autorisées. Véhicule électrique, s'assurer du bon chargement et niveaux d'eau des batteries.

18 Rôle Des Aides En Bord De Piste

Avant d'accrocher le câble au planeur, l'aide s'assure qu'il n'y a pas de trafic en cours, qu'il n'y a pas de piéton ni d'objet à proximité du planeur prêt à décoller.

A la demande d'accrochage du pilote, il vérifie l'absence de nœud, le bon état du câble de remorquage, fusible et de l'anneau.

Il se place aussitôt en bout d'aile. **Avant de lever l'aile**, il vérifie :

- L'absence de trolley, l'absence de housses,
- Le sanglage des pilotes
- La fermeture et le verrouillage des AF
- La verrière fermée et verrouillée
- Ni personne, ni voiture, ni aéronef sur l'axe de piste
- Pas d'aéronef en finale ou en base rapprochée.

Après avoir mis l'aile horizontale, Il ne doit en aucun cas la reposer (sauf après largage intentionnel du pilote).

MANUEL D'AERODROME NOGARO LFCN Ed : 1 Page 19 sur 21 21/01/2024

19 Visite Pré Vol

Le pilote doit effectuer une visite pré vol classique en vérifiant bien que les objets en cabine sont arrimés et le siège correctement fixé. Si vous utilisez des coussins, ils seront en mousse dense pour ne pas s'écraser au décollage.

19-1 Briefing et CRIS

Le décollage est précédé d'un C.R.I.S. D'abord le CRI puis le S de sécurité, conformément à la fiche plastifiée qui est présente dans le planeur.

