



**Le Guide de la permanence
de l'Aéroclub Montalbanais**

Votre rôle pendant la permanence

Votre rôle consiste à renseigner les gens de passage, répondre au téléphone et assister les pilotes de passage qui auraient besoin d'infos (météo, NOTAM, etc.). L'accès à l'ordinateur du comptoir est en libre-service. Pensez à allumer l'imprimante si vous avez besoin d'imprimer, elle s'éteint automatiquement au bout d'un certain temps lorsqu'elle n'est pas utilisée. L'interrupteur se situe à l'arrière droit.

Renseignez les gens du mieux que vous pouvez, concernant les formations de pilote, les baptêmes, les vols d'initiation, etc. Si vous ne savez pas, demandez-leur simplement de rappeler ou de repasser en semaine pendant les horaires de présence de Laurent. Les horaires de Marie-Claire sont indiqués sur la porte d'entrée de l'aéroclub (sous le logo de la porte).

Pour rappel les horaires de Marie-Claire:

du Lundi au Vendredi : de 14h00 à 18h00

Note : en tant que volontaire de permanence, vous n'êtes pas au service des pilotes, qu'ils soient du club ou de passage. Vous pouvez cependant les aider, de la même façon que vous appréciez de l'aide lorsque vous vous posez sur un aérodrome au cours d'un voyage.

Horaires

Bien qu'aucun horaire ne soit imposé pour l'inspection de piste, il est préférable d'effectuer celle-ci avant 9 h de façon à interférer le moins possible avec le trafic aérien.

La présence du volontaire de permanence est souhaitée pendant les horaires suivants:

8h30-12h

14h-17h30

Vous êtes bien évidemment libre d'assurer la permanence au-delà de 18h, particulièrement en été lorsque le coucher du soleil et les conditions météo permettent des vols plus matinaux ou plus tardifs.

Ouverture de l'aéroclub

Le code de la porte d'entrée de l'aéroclub est le même que celui de la porte du hangar:

C 4807 Z



Si vous avez un souci d'ouverture du digicode, appuyez sur la touche C (Cancel) puis refaites le code 4807Z.

Ouvrir les portes du hangar. Si aucun vol n'est prévu, le hangar peut rester fermé.

Mettre le PAPI en marche sur Auto s'il n'est pas déjà.



Boîtier de l'interrupteur du PAPI



La machine à carte bancaire édite pendant la nuit un récapitulatif des opérations du jour. Détachez le ticket et rangez-le dans la chemise Versements (classeur rouge sur le comptoir).



Inspection de l'aire de mouvement

Rappel : l'aire de mouvement comprend la piste, les voies de circulation (taxiways) et les aires de stationnement (parkings). Le parking des militaires ne fait PAS partie des zones à inspecter.

Prendre dans le bureau de Laurent:

- un gyrophare (ventouse et/ou magnétique),
- un gilet jaune à porter pendant l'inspection,
- une radio portable à avoir avec soi en permanence pendant l'inspection, allumée sur 120,60 MHz,
- les clés du portail accrochées sur le placard métallique.



Tester la radio portable grâce à la radio allumée en permanence dans le club.

L'inspection se fait avec votre voiture, phares et feux de détresse (warnings) allumés.

Le gyrophare se branche sur la prise allume-cigare de votre véhicule. Entrée de préférence par le portail coté hangar.

Commencer par inspecter le parking devant l'aéroclub. L'inspection de la piste se fait à contre-QFU.

Par exemple, si la manche à air indique que la piste 31 est en service commencer l'inspection par le seuil de piste 13. De cette façon, si un aéronef tente d'atterrir sur la piste sans s'annoncer à la radio, il pourra voir vos phares et vous le verrez en face de vous en finale.

Important : les aéronefs sont prioritaires sur les véhicules au sol. Vous devez donc laisser les aéronefs atterrir et/ou décoller, et si vous vous retrouvez dans la situation décrite ci-dessus, vous devez dégager la piste au plus vite pour laisser atterrir l'aéronef.

L'inspection de piste se fait en deux passages, coté gauche et coté droit, toujours à contre-QFU, avec inspection des voies de circulation et des aires de stationnement entre les deux passages (voir circuit indicatif pages suivantes).

En passant, vérifier que le PAPI fonctionne;

L'inspection doit se faire à faible vitesse (environ 40 km/h) afin que vous puissiez observer l'état de la piste, détecter la présence d'objets et vérifier les alentours immédiats.

Procédures radio inspection de piste

Comme en avion, vous vous annoncez à chaque endroit important.

- au début de l'inspection
- en entrant sur le parking
- au point d'arrêt avant de pénétrer sur ta piste
- en quittant la piste
- en circulant sur les taxiways
- en quittant l'aire de mouvement à la fin de l'inspection.

Votre indicatif radio est « véhicule de service ».

Exemple de phraséologie:

- « A Montauban du véhicule de service, bonjour »
- « A Montauban, le véhicule de service, **un SUV de couleur gris clair**, nous pénétrons sur le parking aéroclub pour la vérification des installations »
- « A Montauban du véhicule de service, nous roulons sur le taxiway en direction du point d'arrêt 31»
- « A Montauban, le véhicule de service au point d'arrêt 31, nous pénétrons la piste 31 pour la vérification du côté gauche de la piste 31" »
- « A Montauban du véhicule de service, la piste est dégagée, nous roulons sur le taxiway en direction du point d'arrêt 31 »
- « A Montauban du véhicule de service, nous roulons vers le parking APCA »
- « A Montauban du véhicule de service, nous roulons vers le point d'arrêt 31»
- « A Montauban, le véhicule de service au point d'arrêt 31, nous pénétrons la piste 31 pour la vérification du côté droit de la piste 31" »
- « A Montauban, la piste est dégagée, nous roulons sur le parking aéroclub »
- « A Montauban, le véhicule de service a quitté le parking aéroclub, fin de la vérification des installations »

En cas de découverte d'anomalie

Si vous trouvez un objet artificiel (boulon, rivet, etc.) sur la piste, ramassez-le et notez à quel endroit vous l'avez trouvé. Scotchez les petits objets dans le cahier d'inspection de piste.

Les objets naturels (coques de noix lâchées par les oiseaux, etc.) peuvent être poussés dans l'herbe.

En cas de présence d'animaux dans l'enceinte de l'aérodrome, prévenir notre président. Si possible, prenez une photo de l'animal en question. Bien évidemment, on parle d'animaux de grande taille pouvant provoquer un accident (chien, chevreuil, sanglier, etc...). Un mulot qui traverse la piste n'est pas à signaler ni à photographier.

Fin de l'inspection

Important : les portails doivent être impérativement fermés à clé lorsque vous quittez l'aire de manœuvre avec votre véhicule.

Ne pas oublier de raccrocher les clés des portails dans le bureau de Laurent.

Remplir le cahier d'inspection de piste qui se trouve dans la boîte située sur le comptoir.



Noter l'heure à laquelle vous avez fini l'inspection. Ne pas tirer le trait de fin de journée tant que la journée n'est pas finie, vous pourriez avoir à signaler des événements. L'idéal est de laisser le volontaire suivant tirer le trait lorsqu'il commencera sa journée de permanence.

Vente de carburant

Deux-pompes sont disponibles: 100LL et SP98

Pour mettre en service les pompes à essence il faut au préalable mettre le bouton des pompes sur ON depuis le bureau de l'aéroclub.



Bouton pour allumer les pompes à essence

La pompe 100LL est un automate, donc en libre service. Règlement en CB uniquement à la pompe directement.

La pompe SP98 est réservée uniquement aux membres de l'Aéroclub.

Chaque avion ou l'ULM a la clé sur son porte clé pour enclencher la pompe.

Pour ceux qui veulent faire le plein sur leur avion ou un bidon de SP98, la clé est dans le bureau à Laurent.



Vérifier que l'avion est bien parallèle à la pompe sinon le faire bouger.



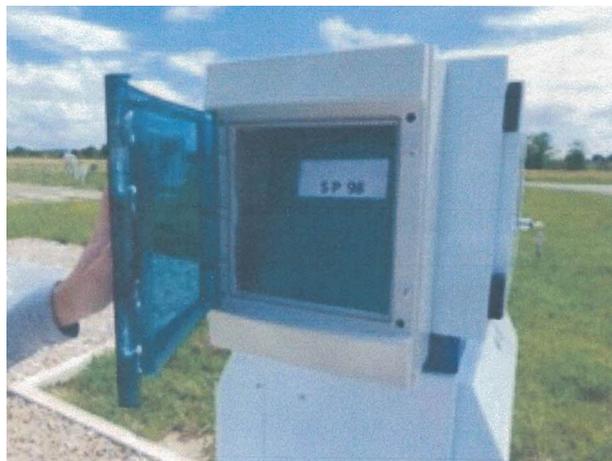
Le pilote de l'avion connecte le câble de mise à la masse à une partie métallique de son avion.

Mettre la clé dans la serrure de la pompe;



Vérifier l'indication du compteur avec le dernier avitaillement noté sur le registre d'avitaillement (classeur dans la boîte sur le côté de la pompe);

Tourner la clé pour mettre la pompe en route;



Le pilote prend le pistolet et déroule le tuyau;



Le tuyau se déroule en émettant des séries de cliquetis. Le deuxième cliquetis indique que le tuyau est « bloqué » et qu'il ne se ré-enroulera pas;

Quand le pilote a fini, enrouler le tuyau en le tirant légèrement pour « débloquer » le frein et en maintenant le tuyau dans l'axe de la pompe tout en le retenant afin de permettre qu'il s'enroule correctement sur son tambour;



Le pilote remet le pistolet dans son support;

Stopper la pompe en tournant la clé;

Noter le nouveau compteur sur le registre d'avitaillement;

Enrouler le câble de mise à la masse sur son tambour;

Le cas échéant, remettre la clé de la pompe SP98 sur l'armoire à clé du bureau de Laurent.

Vente d'huile

Il est possible d'avitailer en huile un avion de l'aéroclub ou un avion de passage.

Attention : pour les avions de passage, l'aéroclub ne vend que l'huile qui se trouve en fût de 200 litres. Le tarif du litre d'huile est indiqué sur une affichette du tableau du club derrière le bureau du secrétariat.

Le local à huile se trouve au fond du hangar non loin du matériel de nettoyage des avions.



Prendre la clé du local à huile sur l'armoire à clé du bureau de Laurent;

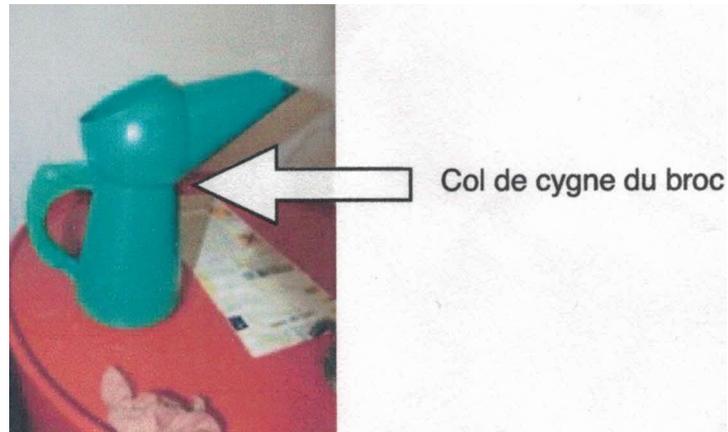
Ouvrir la porte du local à huile. L'interrupteur pour la lumière se trouve à côté de la porte à l'extérieur du local;

Pour les DR400 :

Prendre le broc vert et le remplir avec la pompe manuelle Japy. Attention, ne pas oublier de tourner le bec verseur de la pompe avant de commencer à remplir le broc;



Remplir le broc jusqu'au col de cygne (quantité: 1 litre);



Retourner le bec verseur de la pompe pour éviter que de l'huile ne goutte sur le fût;

Verser l'huile dans le moteur en utilisant l'entonnoir à huile qui se trouve dans le local à huile;



Recommencer l'opération autant de fois que nécessaire;

Inscrire la quantité d'huile délivrée sur la planchette du local à huile;

Refermer le local à huile en n'oubliant pas d'éteindre la lumière;

Remettre la clé du local sur l'armoire du bureau de Laurent.

Pour les Tecnams et ULM:

Il y a un bidon exprès pour les Tecnams et l'ULM dans le local huile.

Rentrée des avions

A la fin de la journée, les avions doivent être rentrés dans le hangar et les portes de celui-ci doivent être fermées. Attention à surveiller les vols prévus, de façon à ne pas vous retrouver à devoir rentrer seul tous les avions du parking au hangar. N'hésitez pas à dire aux pilotes qui volent en dernier sur un aéronef de le rentrer et de nettoyer les bords d'attaque et la verrière.

Dans la mesure du possible, rentrez en dernier l'avion qui vole en premier le lendemain.

Lorsque des vols sont prévus après votre départ, laissez un mot aux pilotes concernés ou envoyez-leur un texto.

Pensez à ré-enrouler les stores extérieurs de l'aéroclub s'ils ont été sortis, (interrupteur au-dessus de ceux pour allumer les pompes 100LL et SP98).



Boutons de commande des stores extérieurs

En cas d'accident

En cas d'accident d'aéronef dans l'enceinte de l'aérodrome, prévenez en premier lieu les pompiers lorsque des personnes ont besoin d'assistance médicale ou en cas d'incendie.

Des extincteurs se trouvent dans les locaux de l'aéroclub, dans le hangar et à côté de la pompe en cas de nécessité. Gardez cependant à l'esprit que la priorité absolue est la sauvegarde des personnes. Ne prenez pas de risques inutiles pour sauver du matériel.

Dans tous les cas, prévenez le président de l'aéroclub.

Si vous estimez que la piste est inutilisable, vous trouverez dans le hangar la planche jaune à installer dans l'aire à signaux pour le signal « interdiction d'atterrir ». Vous y trouverez également les bandes blanches permettant de placer des croix sur la piste.

Attention : le poids de ces bâches nécessite deux personnes (ou plus) pour les manipuler. Munissez-vous d'une radio portable afin d'avertir les aéronefs en vol que la piste est fermée.

En posant la planche jaune du hangar sur celle déjà en place sur l'aire à signaux on indique que la piste est fermée.

Bandes blanches pour faire les croix blanches sur les seuils de piste

La piste est inutilisable lorsqu'un obstacle se trouve dessus évidemment, mais également à moins de 30 mètres de l'axe de piste (une fois et demi la largeur de la piste). Pour estimer cette distance de 30 m, rappelez-vous que la piste fait 20 m de large => pas d'obstacles à moins d'une largeur de piste à partir du bord de piste.

Un autre très bon repère : les lignes de points d'arrêt, qui se trouvent à 30 m du bord de la piste.

Un document spécifique est prévu en cas d'accident, il se trouve sur le comptoir dans la bannette.