

L'aéroclub

Références :

<https://casgac.com/>

<https://faq-fra.aviatechno.net/loisirs/loisirs1.php>

<https://www.pilote-pro.com/que-payez-vous-par-heure-de-vol/>

*L'aéroclub de Coriolis a besoin d'un logiciel pour gérer son fonctionnement.
En voici une description sommaire constituant l'expression initiale du besoin.*

La vocation de l'aéroclub est la formation de pilotes (leçons) et la pratique du pilotage (locations).

Les membres

Les membres doivent s'acquitter d'une cotisation annuelle et adhérer à la fédération française d'aviation (FFA). Il existe un tarif réduit pour les jeunes de moins de 21 ans et un tarif spécial pour les instructeurs du club.

Les élèves

La formation comprend un volet théorique et un volet pratique. Le volet théorique nécessite l'inscription à un centre de formation à distance. Cette inscription est valable 24 mois, pendant lesquelles l'élève pourra obtenir sa certification théorique. Une séance de formation pratique nécessite la location d'un avion (voir plus bas), sur la base du tarif horaire général, auquel s'ajoute le paiement d'heures d'instruction.

L'élève-pilote doit aussi obtenir un certificat d'aptitude physique et mentale délivré par un médecin qualifié en médecine aéronautique (ces certificats sont valables 2 ans).

Il faut avoir effectué au minimum 45 heures de vol avec un instructeur et 10 heures en solo supervisé (avec au moins 20 atterrissages) pour se présenter au test pratique. Le premier vol seul à bord (solo) ne peut intervenir avant 15 ans révolus.

Quand l'élève est prêt à passer son brevet, un test en vol sera effectué avec un examinateur de la DGAC.

Le système n'aura pas à gérer les paiements (cotisations, adhésions FFA, formation théorique, leçons), seulement à les enregistrer.

Les avions

L'aéroclub dispose d'un parc d'avions qu'il met à la disposition de ses membres, moyennant le respect de quelques règles et le paiement d'un tarif horaire dépendant du type de l'avion. Les tarifs sont révisables chaque année en fonction des coûts d'exploitation de l'année précédente.

Le parc, d'une dizaine d'unités à ce jour, évolue d'année en année. Grâce à la bonne santé financière du club, de nouveaux avions sont achetés régulièrement. Soucieux de la sécurité des pilotes, le club revend aussi régulièrement des avions anciens.

Le club garde une trace de tous les avions qu'il a possédés et des conditions dans lesquelles il s'en est séparé, qu'il s'agisse d'une vente (à qui ? à quel prix ? à quelle date ?), ou d'une réforme, ou d'un accident.

Le club procède à un entretien minutieux de ses appareils. Plusieurs révisions de maintenance doivent être réalisées sur un avion à intervalle régulier (intervalle en nombre d'heures de vol effectuées : 50/100/200/2000). Plus l'intervalle est important, plus la maintenance l'est. De ce fait elle prend plus de temps, donc plus de main d'oeuvre et coûte au final plus cher. De plus, le potentiel d'un moteur est de l'ordre de 5000 h, et il doit être changé après.

Un avion qui n'est pas à jour de ses maintenances ne peut pas être réservé. Ni bien sûr un avion en maintenance.

Un avion en maintenance est mis en atelier. La date prévue de sortie d'atelier est indiquée par le mécanicien en fonction des travaux à réaliser. Si des réparations sont nécessaires, elles sont entreprises sur-le-champ. Quand l'intervention est terminée, le mécanicien rédige un rapport de maintenance (appareil, mécanicien, date, motif, compte rendu, conclusion). Ce rapport doit être conservé. Seul un mécanicien est habilité à rédiger ces rapports. La gestion des coûts des interventions de maintenance / réparation ne relève pas du périmètre de la solution, le carnet d'entretien d'un avion en fait partie.

Les locations

Les membres du club, élèves ou personnels (et eux seuls) peuvent réserver un avion. Au début de toute réservation, le pilote effectue un contrôle de l'appareil (visite pré-vol de l'appareil, et check-liste intérieure). Les anomalies doivent être signalées immédiatement. De plus, le pilote relève le compteur horaire (horamètre) de l'avion au départ et à l'arrivée (c'est à dire au retour de l'avion au club). Si au retour de la réservation, aucune anomalie nécessitant une visite de contrôle n'est apparue, l'avion est à nouveau disponible pour un vol.

Le système n'a pas à gérer les paiements des locations, seulement à les enregistrer.

Utilisateurs du logiciel

Les utilisateurs accèdent au logiciel grâce à un compte nominatif protégé par un mot de passe.

Un(e) secrétaire du club enregistre les adhésions, cotisations, etc. et peut également réserver les avions pour une location ou planifier une leçon.

Les instructeurs peuvent également planifier des leçons (données par un instructeur à un élève avec un avion). Ils peuvent également faire des réservations de location d'avion.

Les mécaniciens marquent les entrées / sortie d'atelier et rédigent les comptes rendus de maintenance.

Un administrateur peut créer des comptes (administrateur, secrétaire, instructeur, mécanicien).

Les fonctionnalités attendues

- Définir les utilisateurs.
- Gérer le catalogue des membres.
- Gérer le catalogue des avions et leur carnet d'entretien.
- Gérer les locations.
- Gérer les leçons.
- Rapports : Etablir un état du nombre d'heures de vols et du nombre d'atterrissages d'un adhérent particulier ou de tous les adhérents.