

Conseil d'Administration de l'Aéroclub de Colmar

Séance du 15 février 2018

Présents : Stéphane Wagner, Philippe Dufour, Rémy Schillemann, Marc Gilg, Eric Schnell, Jean-Pierre Martin, Jean-Pierre Conrad, Jean-Marc Pagiès, Hubert Durlawanger

Par téléconférence : Ivan Dietrich

Invité : Cyril Langibout

1 – Aperçu des statistiques 2017

Marc Gilg a établi le rapport annuel d'activité pour la Direction de l'Aviation Civile.

Quelques chiffres sur l'activité du club en 2017 :

- 84 membres, dont 5 adhérents non pilotes
- 2 licences PPL
- 590 heures de vol double-commande et solo supervisé
- total général de 1 095 heures de vol soit 150 hdv de plus qu'en 2016 (retour au niveau de 2015)

2 – Point d'information sur les DTO (Declared Training Organisation)

Suite à l'action de la FFA, l'EASA a accepté de considérer que la soumission des aéroclubs au régime des ATO (Approved Training Organisation) était trop contraignants pour des structures associatives non professionnelles. Un régime simplifié a été mis à l'étude sous la forme des DTO (Declared Training Organisation), en concertation avec la DGAC et la FFA.

Cette dernière vient de communiquer aux clubs les dernières informations sur ce sujet.

Le dépôt des dossiers pour l'agrément comme DTO sera ouvert à compter du 7 avril 2018 avec une date limite attendue en 2019.

Tous les clubs affiliés FFA seront acceptés comme DTO après dépôt de la déclaration. Mais pour conserver l'agrément DTO, ils devront en respecter le cahier des charges sous contrôle de la DGAC.

Les DTO sont habilitées à dispenser les formations pour le BB, le LAPL(A), le PPL(A), les qualifications complémentaires (voltige, montagne ...) et la formation aux différences. En revanche elles ne peuvent former pour l'IFR ou la qualification bimoteur, formations réservées aux ATO.

La possibilité de délivrer des Brevets de Base (BB) est maintenue jusqu'en avril 2020.

L'organisme approuvé DTO doit pourvoir trois postes de responsabilité :

- représentant légal (généralement le Président)
- responsable pédagogique (généralement le chef pilote)
- correspondant prévention sécurité.

Il doit mettre en place une Politique de la Sécurité, organiser en interne une revue annuelle et en envoyer le compte-rendu à la DGAC.

La DGAC assurera un pouvoir de contrôle sur les DTO. Elle devra effectuer un audit de chaque DTO avec une périodicité inférieure à 6 ans entre deux audits.

3 – Changement des radios

L'équipement des aéronefs avec une radio à espacement de 8,33 KhZ (au lieu des 25 KhZ actuels) devra être achevé à la date limite du 1^{er} janvier 2021.

Mais dès septembre 2018, la radio 8,33 devient obligatoire pour entrer dans un espace aérien contrôlé. Elle devient de fait obligatoire dès maintenant pour les aéroclubs dont les avions ont vocation à voyager ... même si dans la pratique il n'y a pas ou peu de fréquences en France sur une bande de 8,33 KhZ !

L'équipement de l'Ecoflyer et du DR 221 est donc programmé pour 2018. La fourchette des coûts est de

- 2500 / 3000 euros pour une radio sans VOR
- 4500 / 5000 euros avec VOR.

Même si les VOR sont aujourd'hui obsolètes comme moyen de navigation, ils sont requis pour la formation au LAPL et au PPL.

Le Conseil approuve donc l'équipement des deux avions en radios 8,33 avec VOR.

Jean-Luc Jehl sera sollicité en sa qualité de propriétaire pour l'équipement de l'Ecoflyer LJ.

4. Convention d'occupation avec ADC

En 2017, la Ville a renouvelé le contrat de la société ADC (Aéroport de Colmar) pour la gestion de l'aérodrome. A cette occasion, ADC a souhaité renégocier les tarifs d'occupation du terrain pour les associations et les propriétaires d'avions privés. Le motif avancé était la perspective d'une prochaine suppression des subventions de la Région et du Département pour le fonctionnement et les investissements de Colmar-Houssen.

Le tarif demandé pour l'occupation des sols était de 25,00 euros HT au m². Auparavant cette occupation était gratuite pour les associations (aéroclub, vol à voile ...). Le nouveau tarif était de nature à provoquer l'effondrement économique des associations (ex : 67 000 euros HT par an pour le vol à voile).

Cette décision d'ADC a levé une fronde des occupants qui se sont regroupés en association de défense. ADC a accepté de négocier et de composer avec les réalités économiques.

Une résolution amiable a eu lieu avec les associations dont l'Aéroclub : ces dernières demeurent occupantes du terrain à titre gratuit. Les activités sportives aéronautiques sont nécessaires à la vie de l'aérodrome et au maintien du contrôle aérien.

Par ailleurs, les représentants des usagers ont obtenu confirmation des collectivités locales que la suppression des subventions n'est pas à l'ordre du jour.

ADC a donc proposé à l'Aéroclub une nouvelle convention d'occupation des sols à titre gratuit. Cette convention a été signée par anticipation par le Président pour respecter les délais demandés par ADC. Le Conseil d'Administration a ratifié cette signature.

5. Projet de recomposition de l'aérodrome avec déménagement de l'Aéroclub

La société ADC étudie une recomposition de l'aérodrome en libérant des espaces coté Est pour des activités aéronautiques commerciales.

Elle envisage de transférer le vol à voile coté Ouest des installations. Elle demande à l'Aéroclub d'étudier un possible déménagement dans les locaux actuels du vol à voile. La mise à disposition porterait sur l'ensemble du bloc de bâtiment incluant le vol à voile et l'Amicale des Paras. Il serait alors demandé à l'Aéroclub « d'accepter la présence » de l'Amicale des Paras.

En effet l'Amicale des Paras occupe actuellement ses locaux à titre gratuit. Or ADC a accepté le principe de maintenir cette gratuité uniquement pour les associations aéronautiques « actives ».

L'Amicale des Paras n'a pas d'activité aéronautique. Elle n'a qu'une activité conviviale et festive. Elle ne peut donc plus justifier cette gratuité et devrait désormais payer un loyer.

L'arrangement proposé par ADC permettrait à cette Amicale de bénéficier à titre gratuit d'une partie des locaux de l'Aéroclub.

Après relogement de l'Aéroclub et du Vol à Voile, les installations actuelles de l'Aéroclub seraient rasées. ADC y investirait pour des activités commerciales.

6. Etude de remotorisation de l'Ecoflyer F-HCLM

Stéphane Wagner a pris contact avec CEAPR (Dijon) et Alsace Air Maintenance (Colmar) pour étudier les modalités et le coût d'une remotorisation de l'Ecoflyer F-HCLM avec un nouveau moteur Thielert-Centurion 2,0 litres.

Le F-HCLM est propriété du club. Il est bloqué dans le hangar depuis plusieurs années. Son moteur Thielert de 1,7 litres n'a plus de potentiel. Ce type de moteur est périmé, Thielert n'en assurant plus le renouvellement ni même la prolongation. La seule solution de remotorisation est le Thielert Centurion 2,0 litres.

En France, seule la société Robin Aircraft CEAPR (Dijon Darois) est titulaire du certificat de type lui permettant d'effectuer le remplacement du Thielert 1,7 litres par le moteur 2,0 litres. Elle refuse de déléguer à d'autres ateliers, y compris à Alsace Air Maintenance.

Pour le remplacement de moteur, il faut donc convoier l'avion à Dijon Darois.

Mais le F-HCLM n'est plus en état de vol. Son certificat de navigabilité est périmé. Il ne peut donc être convoyé que par route, après démontage de l'aile (décroisement). Le transport nécessite également la fabrication de batis en bois adaptés pour l'aile et pour le fuselage.

Alsace Air Maintenance ne souhaite pas se charger de cette opération qui ne l'intéresse pas au plan économique et présente un risque de dommages pour la cellule de l'avion.

La solution alternative est la location à l'heure de vol d'un moteur Thielert 1,7 litres ayant encore du potentiel. Ce moteur serait monté par AAM sur le F-HCLM pour lui permettre la navigation sur Darois. Dans le même temps, AAM assurerait la remise en état de la cellule et de l'avionique en vue d'obtenir un nouveau Certificat de Navigabilité. Elle a les contacts nécessaires pour la location du moteur.

A Darois, le 1,7 litres serait démonté et convoyé par route pour le retour à Alsace Air Maintenance. Le F-HCLM serait rétrofité en 2,0 litres par CEAPR.

En premier aperçu, le coût de l'opération de bout à bout serait de

- 125 000 euros pour un Thielert 2,0 litres 135 cv
- 155 000 euros pour un Thielert 2,0 litres 155 cv

Cette estimation constitue le budget approximatif pour avoir au final un avion avec

- une cellule de moins de 1000 heures remise à neuf
- un moteur neuf.

L'opération serait viable comparée au coût d'un Ecoflyer neuf (220 000 euros).

L'autre hypothèse est la vente de l'avion en l'état, la cellule étant évaluée à moins de 30 000 euros. Mais il semble peut probable qu'il y ait un acheteur puisqu'il se retrouverait face aux mêmes problèmes de remotorisation.

Ce point est informatif. Il n'y a pas de décision prise à ce stade. Il est toutefois à noter que le club a retrouvé sa capacité d'investissement, étant arrivé au bout de ses amortissements d'emprunts.

7. Point de l'école de pilotage

Pour des raisons professionnelles, Ivan n'a plus la disponibilité nécessaire pour la fonction de chef pilote. Il n'a pu assurer que quelques heures de double commande en 2017. Notre instructeur Max Frémot est en cours de recrutement extérieur et va quitter le club.

L'appel d'air vers les compagnies aériennes qui recrutent tous les instructeurs titulaires d'un CPL va entraîner une pénurie d'instructeurs. Notre école de pilotage est donc en difficulté.

Cyril Langibout qui a quitté son poste d'instructeur à EATIS – Strasbourg présente sa candidature pour le poste de chef pilote à Colmar. Ancien pilote de chasse, il a la qualification d'instructeur FE. Il pose toutefois comme condition d'être employé comme salarié et non auto-entrepreneur.

La décision est mise en instance, les administrateurs étant appelés à donner leur avis.

Le Président,
Stéphane Wagner

Le Secrétaire général,
Philippe Dufour