

Aéroclub de Colmar

Conseil d'Administration du 6 avril 2021

Participants en visioconférence : Stéphane Wagner, Marc Gilg, Jean-Pierre Conrad, Philippe Dufour, Aimé Heideier, Jean-Philippe Saget, Jean-François Neu, Dominique Gazeau, Jean-Marc Pagies

1 – Application des mesures sanitaires à l'activité du club

Compte tenu des éléments connus au 6 avril (DGAC et FFA), l'activité du club doit respecter les consignes suivantes.

Vol de loisir

Possible uniquement pour les pilotes domiciliés à moins de 10 km de l'aérodrome. Le pilote ne peut emmener que des proches vivant sous le même toit. Les tours de pistes sont autorisés. Pour un vol local, le pilote doit théoriquement rester dans un rayon de 10 km de son domicile ce qui paraît difficilement gérable. Il est recommandé de rester à proximité immédiate du terrain pour éviter tout problème. Le vol est traçable par le transpondeur. Pas de vol vers un autre terrain.

Ecole de pilotage

Dès lors qu'il a pour objet une formation, le vol est autorisé sans limitation de distance :

- pilote domicilié à moins de 10 km de l'aérodrome : pas besoin d'attestation
- pilote domicilié à plus de 10 km de l'aérodrome : attestation nécessaire (il est recommandé d'avoir une justification comme la copie d'écran de la réservation Aerogest)
- les vols de contrôle et les solos supervisés sont assimilés à de la formation.
- le vol n'est pas limité à 10 km

Vols de découverte, vols d'initiation

Vols suspendus jusqu'à nouvel ordre.

2 – Cohérence du Règlement intérieur avec la réglementation de l'emport passagers

Suite à une question posée par un membre sur la compatibilité du Règlement intérieur avec la réglementation de l'emport passagers, le Conseil d'Administration a procédé à la relecture de l'article 8.

« Pour être présumé apte à voler seul ou en qualité de commandant de bord avec passagers sur les avions du club, le pilote devra satisfaire à un contrôle annuel en double commande avec un instructeur de l'Aéro-Club de Colmar et avoir accompli au minimum trois décollages et atterrissages sur le type d'avion dans les 90 jours précédant le vol. »

De son côté, l'article 1026 du FCL 1 précise que pour pouvoir emporter des passagers, un pilote doit avoir effectué, dans les trois mois précédents, trois décollages et trois atterrissages sur un avion de la même classe (qualification de classe) ou du même type (qualification de type) que celui utilisé.

Les deux textes sont donc en cohérence, l'aéroclub ayant le droit de rajouter des conditions propres (contrôle club annuel).

3 – Mise à jour de la liste des pilotes agréés « Vols de découverte »

Le Conseil d'administration approuve l'inscription de Nestor Delgrange sur la liste des pilotes de vols de découverte.

4 – Tarif de la cotisation pour les jeunes de moins de 25 ans

Les tarifs actuels de la cotisation annuels sont :

- Adultes : 240,00 €
- Jeunes (- 25 ans) : 185,00 €

Après comparaison avec les tarifs d'autres clubs, le Conseil d'administration valide la proposition du Président de ramener à 120,00 € la cotisation « moins de 25 ans » (50% de la cotisation plein tarif).

Toutefois, ce nouveau tarif n'entrera en vigueur qu'après ratification par l'Assemblée générale.

5 – Rapport sur la prévention des risques

Eric Schnell, correspondant Sécurité, a remis au Président une proposition de rédaction d'un Plan d'actions prioritaires « Risques principaux » qui a été diffusé au Conseil d'administration.

L'un des points les plus sensibles est celui de l'alarme intermittente sur l'Ecoflyer F-HAAR. Cette alarme est un faux déclenchement du voyant de bas niveau de carburant, associé à une chute de la jauge, dont les pilotes sont appelés à ne pas tenir compte dès lors qu'ils se sont assurés au sol du niveau d'avitaillement.

Cette anomalie a été signalée de longue date à Alsace Air Maintenance et à CEAPR. La cause est restée indéterminée à ce jour. Plusieurs pièces ont été changées sans résultats.

Alsace Air Maintenance sera de nouveau sollicitée sur ce point. Dans le cas où elle se déclarerait non compétente pour détecter et réparer l'anomalie, il ne resterait plus comme seule solution d'envoyer l'avion chez CEAPR pour étude et analyse avec immobilisation de l'avion sur place. Il y a totale incertitude sur le coût d'une telle opération qui pourrait être rédhibitoire par rapport à la valeur de l'avion.

Analyse des causes possibles

Un problème électrique fait chuter de manière intermittente l'aiguille de la jauge de carburant, ce qui a pour effet normal de déclencher le voyant d'alarme de bas niveau. Le Président émet l'hypothèse qu'il y ait un effet d'induction parasite sur le conducteur entre la jauge et le flotteur. Cet effet d'induction pourrait notamment être causé par l'émission radio si le blindage du câble d'antenne est défectueux ou s'il est trop proche du conducteur.

Examen du câblage

Avant toute intervention extérieure, il sera procédé à un examen du câblage de l'avion :

- identifier les faisceaux
- recherche si les câbles d'antenne et de jauge ne sont pas liés ensemble
- recherche d'un éventuel problème de masse sur le câblage
- vérifier la mise à la masse du réservoir
- la zone de recherche se situe entre la jauge et le réservoir

Le Président
Stéphane Wagner

Le Secrétaire général
Philippe Dufour