

Aéroclub de Colmar

Conseil d'Administration du 5 juillet 2022

Présents : Stéphane Wagner, Aimé Heideier, Jean-François Neu, Dominique Gazeau, Jean-Marc Pagies, Christopher Bueb, Hélène Toutain, Arnaud Grillot, Philippe Dufour, Hubert Durlawanger, Marc Gilg

Excusé : Jean-Pierre Conrad, Jean-Philippe Sager, Eric Schnell, Alexis Rozier

1 – Organisation des vols et de l'avitaillement avec l'Evektor

Pour maintenir un tarif d'école attractif malgré la crise des carburants, l'Aéroclub a fait le choix de louer un Evektor avec moteur ROTAX de 100 cv.

Cet avion vole sous le régime LSA et ne nécessite donc pas le passage du brevet ULM. Son moteur fonctionne avec de l'essence SP98, pour une consommation inférieure à 20 litres/heures. L'appareil est disponible dès maintenant. Il est neuf, livré avec seulement 32 heures de vol. Les pilotes sont priés d'en prendre le plus grand soin possible. Son tableau de bord est équipé glass-cockpit. Un lâché machine est nécessaire.

Pour l'approvisionnement en SP98, le club a procédé à l'acquisition d'une remorque de carburant agréée, d'une contenance de 300 litres. Le fournisseur d'essence est la station Pôle Position route de Rouffach (utilisation d'un badge et prélèvement direct sur le compte du club).

La remorque fait l'objet d'une assurance propre pour ses déplacements (env. 200 euros/an). L'assurance RC du hangar autorise le stockage de carburant jusqu'à 500 litres. L'exploitant de l'aérodrome a été informé par écrit de la présence de cette remorque.

Une procédure d'utilisation de la remorque et d'avitaillement de l'Evektor a été validée par notre Correspondant Sécurité. Elle est jointe en annexe et sera affichée sur place.

Tarif de vol solo : 146,00 € / heure soit le même tarif que le Cessna 152

Tarif de vol en double commande : 163,50 € / heure soit 17,50 € l'heure de double-commande (la moitié du prix de base).

2 – Retour de l'Opération « Le Ciel est à elles »

Nombre de billets de passage vendus : 60

Ressources : 2 463 €

Dépenses : 2 632 € (traiteur compris)

Déficit : 169 € (bénéfice du bar non encore pris en compte).

Le résultat financier est jugé satisfaisant compte tenu de l'objectif de promotion de l'activité.

3 – Point de l'activité fin juin

Activité : 900 heures de vol réalisées en fin juin. Le club a donc de fortes chances de dépasser l'activité de 2021 (1300 hdv). D'une manière générale, l'Aviation Civile a constaté une forte progression de l'activité à Colmar-Houssen depuis le début de l'année.

Trésorerie au 30 juin : 40 000 € (incluant l'achat de la citerne et le dépôt de garantie pour l'Evektor).

Vols WINGLY : 3 pilotes autorisé mais un seul pratiquant de fait (32 heures de vols réalisées en 2022).

Passeport Initiation : 2 vendus à ce jour, mais beaucoup de demandes téléphoniques récentes pour plus d'information. Une montée en puissance est à prévoir.

4 – Disponibilité des instructeurs et de l'équipe de gestion du club

Jean-François Neu et Jean-Philippe Sager sont en recherche de poste, voire en cours de recrutement en compagnie aérienne. Leur disponibilité pour l'instruction va être réduite dans les prochains temps.

Jean-Marc Pagies fait également remarquer que Gérard Aria, Jean-Pierre Conrad et lui même ne pourront assurer indéfiniment leurs charges actuelles dans la gestion du club.

Les missions concernées sont notamment

- la comptabilité
- le suivi de la navigabilité des avions
- la maintenance quotidienne d'Aérogest
- les inscriptions et le suivi des comptes pilotes
- le traitement du courrier
- le traitement des appels téléphoniques
- la réception du public
- la permanence administrative
- ...

Il s'agit d'un sujet particulièrement préoccupant pour le club car il s'agit de postes qui ne sont pas immédiatement remplaçables.

5 – Point divers

❖ *Réservation du DR221 F-BPCY et location du DR220 de Dany Lender*

Lors d'une précédente séance, le Conseil d'administration a validé la mise à disposition du CY durant une quinzaine de jours pour le Tour Aérien des Jeunes Pilotes. Cependant le faible potentiel restant conduit à bloquer l'avion pour une plus grande durée.

L'arrivée du DR220 loué à Dany Lender permettra de compenser l'absence de CY. Il sera proposé au même tarif que le CY. Il sera disponible dans le courant de la semaine.

❖ *Cours théoriques*

Jean-François Neu suggère de reprogrammer des cours théoriques en liaison avec les instructeurs, sous réserve du public intéressé. Arnaud Grillot s'est porté volontaire pour aider à l'organisation. Un sondage sur un planning prévisionnel sera fait auprès des élèves et des pilotes brevetés souhaitant actualiser leurs connaissances.

❖ *Traces d'adhésifs sur la verrière du Cessna 152*

Un élève a appliqué une fixation pour son GPS sur la fenêtre latérale du Cessna avec un adhésif puissant. Invité à la retirer, il a répondu au téléphone à l'instructeur : « Tu n'as qu'à l'enlever ». Finalement, c'est son père qui est venu l'enlever, mais en laissant des traces d'outils.

Le Conseil d'administration rappelle que la fixation par ventouse des appareils de type GPS ou smartphone ne peut être que provisoire pour la durée du vol et ne doit pas laisser de trace. Ce point avait déjà fait l'objet d'une précédente délibération du Conseil d'administration.

Dans ce cas particulier, les Administrateurs jugent inadmissibles la réponse de l'élève à l'instructeur. Si cette conduite se renouvelle, le Conseil de discipline sera saisi.

Annexe : procédure d'avitaillement de l'Evektor

Le Président
Stéphane Wagner

Le Secrétaire général
Philippe Dufour



Procédure d'avitaillement de l'EVEKTOR

1. Réaliser l'avitaillement sur le parking devant le hangar.
2. S'assurer que les deux extincteurs du hangar, situés des deux côtés intérieurs de la porte latérale, sont présents et immédiatement accessibles.
3. Vérifier que le cadenas du bouchon de réservoir de la remorque est en place et verrouille convenablement le bouchon.
4. Cadenas absent ou bouchon non verrouillé = Avitaillement interdit avec le contenu de la citerne.
5. Positionner la remorque en bout d'aile parallèlement à la cellule de l'avion.
6. Positionner le timon de la remorque en direction de l'arrière de l'avion.
7. Laisser un espace d'un mètre entre le saumon d'aile et le garde boue de la remorque.
8. Immobiliser la remorque avec les calles prévues à cet effet.
9. Connecter une pince de terre à la masse de l'avion, au niveau de son pot d'échappement.
10. Connecter l'autre pince de terre aux grilles boulonnées d'évacuation d'eau (au sol devant le hangar).
11. Ouvrir la vanne bleue $\frac{1}{4}$ de tour au sommet de la citerne.
12. S'assurer que le Master switch de l'avion est sur OFF.
13. S'assurer que personne n'est à bord et que la verrière est fermée.
14. Délover le tuyau d'alimentation.
15. Ouvrir le bouchon du réservoir à remplir et y engager le pistolet.
16. Ne jamais remettre le compteur à zéro.
17. Noter l'indice de départ du compteur (dans le registre prévu à cet effet).
18. A l'aide de la clé, mettre le coupe circuit général de la remorque sur ON.
19. Mettre en marche la pompe en enfonçant le bouton vert de l'interrupteur.
20. Faire le plein du réservoir.
21. Lorsque le plein est réalisé, laisser le pistolet engagé.
22. Arrêter immédiatement la pompe en enfonçant le bouton rouge de l'interrupteur.
23. Dégager le pistolet et refermer le bouchon du premier réservoir avitaillé.
24. Déplacer le tuyau d'alimentation vers l'autre aile.
25. Ouvrir le bouchon du second réservoir et y engager le pistolet.
26. Remettre en marche la pompe en enfonçant le bouton vert de l'interrupteur.
27. Faire le plein du second réservoir.
28. Lorsque le plein est réalisé, laisser le pistolet engagé.

29. Arrêter immédiatement la pompe en enfonçant le bouton rouge de l'interrupteur.
30. Dégager le pistolet et refermer le bouchon du second réservoir avitaillé.
31. A l'aide de la clé, mettre le coupe circuit général de la remorque sur OFF.
32. Refermer la vanne bleue ¼ de tour au sommet de la citerne.
33. Lover le tuyau à sa place dans la remorque.
34. Débrancher et rembobiner les deux pinces de terre.
35. Noter l'indice de fin du compteur (registre prévu à cet effet)
36. Retirer les cales et ramener la remorque à son point de stationnement initial.

Notes importantes :

La consommation électrique de la pompe est double lorsque celle-ci tourne en charge (la pompe pousse mais le pistolet n'est pas actionné).

Pour préserver la batterie, pour plus d'autonomie et pour ne pas faire chauffer l'essence qui est dans la pompe, il faut réduire au maximum les temps de fonctionnement de la pompe en charge sans débit.

Ne jamais remettre le compteur à zéro. Il est utilisé pour évaluer la quantité disponible restant dans la citerne.

Projet de procédure « Avitaillement EVEKTOR »

Rédigée le 30/06/2022 par ES

Statut : A valider