

Aéroclub de Colmar

Conseil d'Administration du 6 septembre 2022

Présents : Stéphane Wagner, Dominique Gazeau, Christopher Bueb, Hélène Toutain, Arnaud Grillot, Philippe Dufour, Marc Gilg, Jean-Philippe Sager, Alexis Rozier

Excusé : Jean-Pierre Conrad, Aimé Heideier, Hubert Durlewanger, Jean-Marc Pagies, Jean-François Neu, Eric Schnell

Invités : Cyril Langibout, Ivan Dietrich

1 – Communiqué de la DGAC aux fédérations aéronautiques

Suite à des irrégularités constatées dans les procédures d'intégration des aérodromes non contrôlés, la DGAC a demandé aux fédérations aéronautiques de sensibiliser les pilotes sur ce sujet. Voici le communiqué de la FFA :

Rappel de la FFA

La DGAC vient d'adresser une alerte à toutes les fédérations aéronautiques car elle constate des dérives qui, depuis quelques années, se sont progressivement installées chez nombre de pilotes causant ainsi des incidents.

Ces événements de sécurité concernent la circulation aérienne autour des aérodromes non contrôlés dont certains usagers dans le circuit (quelle que soit l'activité : avion, ULM, planeur, hélicoptère, parachute...) ne respectent pas les règles applicables : absence d'annonces radio, refus de priorité, trajectoires délibérément coupées (sans nécessité de sécurité), atterrissage à contre-QFU établi, etc

De plus, des pilotes ont montré de l'animosité, de l'impatience, voire de l'agressivité et ont adopté des comportements et des trajectoires faisant courir un risque aux autres aéronefs comme une collision en vol ou au sol mais aussi turbulences de sillage.

Les incivilités sont un facteur contributif d'erreurs ; ce type de comportement est totalement inadapté à la pratique de l'aviation : il est donc inacceptable.

Je vous renvoie aux différents textes et manuels comme, par exemple, l'arrêté du 12 juillet 2019 qui précise (entre autres) que la branche vent arrière est à une hauteur de 1000 ft (sauf mention particulière), que le pilote manoeuvre afin de ne pas gêner les autres aéronefs, que l'étape vent arrière se définit en trois dimensions (latéralement ET verticalement) et non par sa seule trace au sol, que l'on doit annoncer ses intentions et sa position ou que l'on doit porter attention aux autres aéronefs...

Extrait des recommandations de la DGAC : " La DGAC alerte les pilotes sur les risques découlant d'une attitude agressive ou irrespectueuse des autres usagers :

- 1. Vous n'êtes pas seul et le respect des règles s'impose à tous quelles que soient les activités réalisées (commerciales ou de loisir)*
- 2. Votre comportement néfaste peut vous revenir par effet boomerang*
- 3. Votre comportement vertueux peut inciter les autres usagers à faire preuve de courtoisie et de respect des règles " .*

2 – Prolonger ou non la location de l'Evektor

L'Evektor a été loué pour une période trois mois (juin – juillet – août) avec une facturation minimum de 40 heures de vol par mois.

Fin août, 63 heures ont été réalisées. A cette date, l'exploitation de l'avion avait un déficit estimé à 800 € (heures de vol prépayées + carburant) correspondant à la période de démarrage. Mais le Cessna 152 sera prochainement en fin de potentiel moteur et arrêté de vol. Un report d'activité sur l'Evektor est à prévoir. Le chef pilote confirme par ailleurs un bon retour d'expérience des élèves et des pilotes.

En conséquence, le Conseil d'administration donne un avis favorable à une prolongation de la période de location. Cependant le propriétaire ne veut plus s'engager sur une location de trois mois mais uniquement sur des périodes mensuelles renouvelables au coup par coup, compte tenu de la demande. Une visibilité à court terme va pénaliser les élèves et les pilotes brevetés qui ont fait l'effort de faire une formation en vue du lâché sur cette machine.

Le Conseil d'administration approuve la prolongation de la location de l'Evektor et mandate le Président pour négocier la durée du contrat.

3 – Aerogest évolue vers une version « on line »

Point d'information concernant Aerogest.

La réservation des avions sur Aerogest se fait déjà en ligne. Mais la saisie des vols et la gestion financière se font uniquement en local sur les postes du club.

Aerogest a projet de développement vers une version intégrale « online » qui donnerait aux gestionnaires du club la possibilité de travailler à domicile avec une interface modernisée. On ne connaît pas encore le coût et la faisabilité de cette version pour l'Aéroclub de Colmar.

4 – Instauration d'une fréquence-sol à Colmar Houssen

Le contrôle local d'un aéroport peut demander une fréquence sol à partir d'un seuil de 25 mouvements à l'heure, ce qui est le cas de Colmar-Houssen. Sollicitée sur ce point, le DSAC a donné son accord mais sans affectation de postes supplémentaires. Donc :

- du lundi au vendredi, un contrôleur unique gèrera les deux fréquences
- les samedis et dimanches, il y aura un contrôleur pour la fréquence TWR 119.00 et un contrôleur pour la fréquence sol.

La fréquence sol (121.88) sera officielle à partir du 8 septembre. Toutefois un notam a fait savoir qu'elle ne sera réellement active qu'à compter du 24 septembre.

Le Président
Stéphane Wagner

Le Secrétaire général
Philippe Dufour