

Aéroclub de Colmar

Conseil d'Administration du 13 décembre 2023

Présents : Jean-Pierre Conrad, Guilhem Borghesi, Jean-Marc Pagies, Marc Gilg, Jean-Philippe Sager, Jérémy Dietrich, Philippe Dufour, Stéphane Wagner, Jérôme Staub

Invité : Cyril Langibout

1. Débriefing du vol de nuit du 2 octobre 2023

Le 2 octobre dernier, un pilote a effectué un vol local sur le DR400 F-BXJN qui s'est achevé 4 minutes après la nuit aéronautique.

Le pilote a bien voulu participer à un débriefing avec le Conseil d'administration. Deux erreurs ont conduit à ce dépassement horaire relevé par la tour de contrôle :

- le pilote est à jour de sa qualification vol de nuit, mais il n'avait pas prévu de se poser après la nuit aéronautique et n'avait donc pas déposé de plan de vol (le vol a été retardé) ;
- à la suite d'un quiproquo, il a pensé que le JN était un avion qualifié vol de nuit, ce qui n'est pas le cas.

La conséquence possible de ce type de situation est un refus de couverture par les assurances.

Le Conseil d'administration rappelle la nécessité de prendre une marge par rapport à la nuit aéronautique dans l'organisation du vol. Il remercie le pilote d'avoir bien voulu participer à cette séance de débriefing qui donnera lieu à un Rex sur le site de la FFA et déclare l'incident clos.

2. Maintenance de l'Evektor : requalification de la dernière visite d'entretien

Le programme de maintenance de l'Evektor, tel que défini, par le constructeur comporte :

- une visite 100 heures obligatoire dans tous les cas
- une visite 50 heures en cas d'utilisation régulière d'essence 100 LL (phénomène de dépôt de plomb dans les cylindres)

La visite 50 heures ne s'impose pas en cas d'utilisation de SP98, comme c'est le cas pour Colmar. La dernière visite a été faite par l'ancien propriétaire dans un atelier de Reims avant la cession de l'avion.

Cette visite a été enregistrée au carnet de route comme visite 100 heures, mais après vérification Alsace Air Maintenance a signalé que l'ancien propriétaire exploitait l'avion avec de l'essence 100 LL et la dernière visite effectuée était non pas une « 100 heures », mais une « 50 heures ». Le potentiel a donc été dépassé. L'autorité de contrôle a accepté de régulariser la situation sous réserve de la réalisation dans 50 heures d'une visite selon le programme « 100 heures ».

3. Point financier de l'exploitation de l'Evektor, après trois mois d'exploitation

❖ Comparaison entre prévisions et réalisations

- une moyenne mensuelle réalisée de 32h55 pour une prévision de 36h20, soit un manque d'environ 13 heures de vol sur cette première période de trois mois d'exploitation;
- un coût horaire réel de 152,55 € pour une prévision de 142,00 €/heure

En conclusion, l'avion est actuellement en déficit d'exploitation d'environ 10,00 € /heure. Le principal poste de dépassement est l'assurance de l'avion, beaucoup plus chère que prévu (+7,31 € / heure).

Après en avoir débattu, le Conseil d'administration choisit de relever le tarif de vol de 7,00 € / heure, à compter du 1^{er} janvier 2024.

❖ *Point financier à trois moins / 100 heures de vol*

	Estimés (base 440h)	Dépenses réelles sur 3 mois (100h)	Réel (100h/3mois)	Différentiel	Explications
Coût à l'heure de vol	142,00€		152,55€	10,55€	
Crédit (<u>capital+intérêts</u>)	49,42€	5 417,73 €	54,18 €	4,76 €	<u>Hdy</u> insuffisantes
Hélice	5,20€	5,20 €	5,20 €	0,00 €	
Maintenance 100h	21,00€	2 493,56 €	24,94 €	3,94 €	Coût > prévisions
2nd moteur	17,50€	35 000,00 €	14,00 €	-3,50 €	En cours d'analyse
Essence	26,10€		25,20 €	-0,90 €	
Assurance	6,25€	1 356,24 €	13,56 €	7,31 €	Estimation insuffisante Négociation en cours
Taxes	5,65€	5,65 €	5,65 €	0,00 €	
Impondérable/Réserve	10,88€	982,59 €	9,83 €	-1,05 €	Rondelles + relais

❖ *Prochain changement de moteur*

Parmi les options envisagées lors de l'acquisition de l'Evektor, il y avait la revente du moteur actuel et l'achat d'un moteur neuf pour repartir sur un plein potentiel de 2000 heures.

Le coût d'un moteur neuf est de 35 000 euros.

Jérôme a présenté une simulation économique de cette option. Le moteur actuel a un potentiel restant de 300 heures. Le « core deposit » du moteur à fin de potentiel (prix de récupération des pièces) est de 2 500 €. Le potentiel restant est évalué à une valeur de

$$35\,000\text{ €} / 2000\text{ heures de plein potentiel} \times 300\text{ heures de potentiel restant} = 5\,250\text{ €}$$

En conclusion, pour que l'opération soit viable économiquement, il faudrait vendre le moteur au prix de 2 500 € + 5 250 € = 7 750 €. En l'état actuel du marché, il n'y a aucune chance de vendre à ce prix.

Conclusion : le moteur actuel est conservé et sera exploité jusqu'à fin de potentiel, soit un remplacement à prévoir fin 2024 / début 2025.

4. Contrôle des factures de prestation du chef-pilote

Lors du Conseil d'administration du 07 novembre dernier, et suite à la présentation des factures de septembre et octobre du prestataire du club, les membres du Conseil ont demandé à ce que le responsable pédagogique soit sollicité pour :

- expliquer ou corriger les erreurs de facturation
- identifier de façon plus précise les tâches administratives suivant la ventilation suivante :
 1. Gestion des élèves (suivi pédagogique, administratif)
 2. Gestion avion (documentation / relation atelier / suivi)
 3. Gestion admin DTO
 4. Gestion admin hors DTO
 5. Autre (rubrique à limiter !)

Suite à un entretien avec le Président, le responsable pédagogique rencontre des difficultés à procéder à une telle identification de ses tâches administratives.

Suite à la présentation de la facture de novembre, certaines périodes facturées restent erronées. Pour exemple, la journée du 28 novembre est facturée comme une journée de vol alors qu'aucun vol n'est enregistré sur Aérogest.

Il convient que la facturation corresponde aux prestations réellement réalisées.

En raison des débats récurrents autour de ce poste de dépense élevé pour le club, il est nécessaire d'apporter davantage de transparence. Le Conseil d'administration demande donc que les factures présentées soient cohérentes avec les prestations réalisées et soient détaillées comme demandé.

5. Point de situation du DR221 F-BPCY

L'avion a été jugé économique irréparable par l'assurance puisque le coût des réparations est estimé supérieur à la valeur résiduelle. L'assurance versera au maximum le montant de cette valeur résiduelle, moins la franchise soit environ 28 500 €.

Avec cette somme, le club est libre de réparer ou pas. En cas de réparation, l'avion devra passer par une procédure de déclaration d'épave, puis l'assurance désignera un expert.

Pour l'heure, la décision demeure en instance.

6. La Newsletter

Plusieurs articles de la Newsletter ont donné lieu à interventions des membres.

❖ Newsletter du 6 octobre « *Le contrôle club devient vol de maintien des compétences* »

L'article présente les propositions du groupe de travail des instructeurs pour la refonte du contrôle club. Il mentionne notamment un passage de trois à deux mois du délai d'entraînement minimum sur les avions du club (validité du lâché machine). Ces mesures n'entreront en application qu'après révision du règlement intérieur. Néanmoins, leur principe a été validé par le Conseil d'administration du 3 octobre 2023.

❖ Newsletter du 10 novembre : « *Rappel sur les règles de survol en tour de piste* »

Suite à la dernière réunion de la Commission préfectorale sur l'environnement de l'aérodrome, la société Aéroport de Colmar a fait état de plaintes de riverains concernant un survol régulier de Houssen par le DR400 HAAR. La zone concernée est mentionnée comme zone à éviter dans la carte VAC. Un pilote s'est senti visé et a protesté auprès du Président. L'article concerné est joint en annexe.

Le Conseil d'administration observe que :

- l'article ne mentionne aucune précision de circonstance ou de date permettant d'identifier un pilote,
- la Newsletter est dans son rôle lorsqu'elle fait un rappel des consignes en application de la Charte d'environnement de Colmar-Houssen,
- si un pilote s'estime diffamé par une plainte, il peut demander à l'exploitant de pouvoir exercer son droit de réponse, voire de poursuite, car la procédure de plainte est nominative.

Néanmoins, lorsqu'un article traite d'un sujet suite à un fait concernant un membre, quand bien même celui-ci n'est pas mentionné dans le sujet, il sera informé au préalable de la démarche de publication et consulté avant parution.

7. Relance du livret d'accueil

Après mise à jour, le livret d'accueil devra être réédité pour une distribution systématique aux nouveaux membres et une publication sur le site du club.

8. Agenda et points divers

Le pot du Nouvel An est fixé au vendredi 19 janvier à 18h00 au club-house.

Une trousse de secours a été commandée pour chaque avion, suite à une communication de la Fédération Française Aéronautique sur le caractère obligatoire de cet équipement.

*
* *

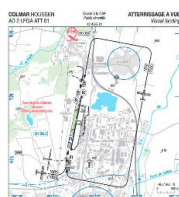
La prochaine réunion du Conseil d'administration est fixée au mardi 9 janvier 2024.

Le Président
Stéphane Wagner

Le Secrétaire général
Philippe Dufour

Annexe : Newsletter du 10 novembre 2023

Rappel sur les règles de survol en tour de piste



Récemment s'est tenue la rencontre entre les exploitants de l'Aéroport de Colmar et les riverains. Il en est ressorti de nombreuses anomalies sur le respect du tracé de tour de piste inscrit sur la carte VAC.

F-HAAR a notamment été épinglé pour avoir volé plusieurs fois d'affilée au-dessus de la zone cerclée en bleu au niveau de Houssen. Les riverains se plaignent et réalisent des fiches incidents. Ils font ainsi pression sur les élus et menacent nos activités. Afin de préserver notre fonctionnement et nos relations avec les riverains, nous vous rappelons fermement les règles :

- Éviter au maximum le survol de Houssen
- En tour de piste 19, engagez le virage **en sécurité** dès les 500ft sol atteint. Éviter le survol du 152RI et du SDIS (cap 100, la tour de la caserne des pompiers sert de repère à ne pas franchir).

Respectez au maximum les engagements de la [Charte de l'Environnement d'ADC](#)