



Association Loi 1901
Affiliée à la Fédération Nationale Aéronautique
Agréée Ministère des transports
Agréée Ministère de la Jeunesse et des Sports

Aéro-club de Montpellier

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU COMITE DIRECTEUR

Procès-Verbal n°199 du 22 Juin 2015

Membres du Bureau

Marc CHABASSIER, René PRADES, Jean-Marie SUQUET

Membres du Comité Directeur

Cyril CHARPENTIER, Pierre HAUBOIS, Gil PERRI, Jacques TOUTAIN

Responsables Formation et Sécurité

Philippe SERGENT

Absent(s) : Pascal RIDAO
Excusé(s) : Jelena KNEZOVIC, Pierre SARTRE
,
Instructeurs :

Ordre du jour :

- Directives EASA/DGAC pour les vols de prorogation
- Documents pour la formation LAPL
- SGS-

- Activité au 20 Juin 2015
- Situation des avions
- Analyse du cout des HDV
- Rapprochement avec l'Aéroclub de Camargue/ réponses aux propositions
- Questions diverses
 - Tests du traceur
 - Analyse préventive de l'huile moteur
 - Préparation et organisation de la journée anniversaire des « 40 ans du Club »

La réunion est ouverte à 17:35

Prorogation des qualifications de classes SEP et TMG

Ci-dessous une information en provenance de l'ANPI (*Association Nationale des Pilotes Instructeurs*), qui informe les Instructeurs d'un nouvel amendement de l'AIRCREW et qui confirme nos changements dans la méthodologie des vols de prorogation en y rajoutant la mise à jour des documents de suivi des Pilotes licenciés ou pas.

« Un **amendement récent de l'AIRCREW** modifie les conditions de **prorogation par expérience des qualifications de classes SEP et TMG** : une **remise à niveau** est maintenant demandée tous les 2 ans.

Si ce changement contribuera certainement à l'amélioration de la sécurité des vols, il implique toutefois beaucoup plus les instructeurs FI et CRI.

*Afin de **vous guider** dans la réalisation de cette remise à niveau et **vous protéger**, l'ANPI a créé un document spécifique conforme à l'AIRCREW et aux recommandations de la DGAC.*

*La procédure de prorogation y est également rappelée sachant que vous devrez dorénavant **mettre à jour le triptyque**.*

Le formulaire : [Livret de Prorogation - V 1.0](#)

La notice d'utilisation : [Notice d'utilisation - V 1.0](#)

Les vols supplémentaires (au cas où) : [Livret Formation Complémentaire - V 1.0](#) »

Il n'échappe à personne que ces nouvelles directives bouleversent drastiquement les conditions de prorogation de nos licences.

Afin d'éviter à certains l'angoisse et le stress de repasser, ce qu'il faut bien appeler, un examen en vol, sur toutes les phases du vol, y compris la navigation, des sessions de préparation et d'accompagnement aux vols de prorogation seront mis en place : Responsable Pascal Ridao.

LAPL (*Light Aircraft Pilot Licence*)

Les « Organismes Déclarés », comme notre Aéroclub, sont maintenant autorisés à la formation des LAPL, néanmoins il faut :

- Rédiger les documents relatifs à cette formation (Resp Pascal Ridao)
- Demander et obtenir l'agrément de la DGAC (Resp : Marc Chabassier, Pascal Ridao)

Dans l'attente des documents pour constituer et déposer le dossier de demande d'agrément

Situation, mise en place et fonctionnement du SGS

Philippe Sergent , Responsable du SGS, fait le point sur ce sujet :

1. La mise en place de l'outil sponsorisé par la FFA tarde à être officialisé, pour des raisons internes
2. La collecte des retours d'incidents est bonne, surtout sur les problèmes concernant les machines, mais les « vrais » problèmes de sécurité (*incidents en vol, sécurité des vols, retours d'expérience, etc*) sont quasiment inexistant

3 points sont signalés :

- **Intrusion sur piste.**
La DGAC nous a notifié un incident survenu à un de nos pilotes qui est sorti du « runway », sans la permission du contrôleur alors qu'un Airbus circulait sur le taxiway.
Ce qui pose la question, aujourd'hui sans réponse :
« Comment sortir du runway, doit-on attendre l'autorisation pour passer la marque ou doit-on se signaler quand la marque est dépassée ? »
- **Technique et mécanique des freins à main des DR 400**
Une discussion/polémique est permanente concernant le fonctionnement et l'utilisation des freins des DR 400 avec freins à commande par poignée centrale.
Il est demandé à Pascal Ridao, d'écrire un petit memo, qui sera inclus au Manuel d'Exploitation, pour rappeler et préciser le mode de fonctionnement et d'utilisation de ce type de freins

Analyse du cout des HDV

Les dommages/destructions consécutives de 2 moteurs, avant leur fin de potentiel déclaré,

- F GMKI crique sur carter à 800 heures/ TBO de 2 400
- F GCIJ usure anormale du vilebrequin et destruction du moteur à 2100 / TBO de 2400

nous conduisent à réévaluer la durée d'amortissement, que nous avons décidé de passer de 2 400 à 2000 heures, avec comme conséquence immédiate :

une augmentation du prix de l'heure de vol de **3 €** des DR 400-120,
à compter du Samedi 27 Juin 2015
GOZZ et HAFP restant inchangés

Rapprochement avec l'Aéroclub de Camargue/ réponses aux propositions

Le Président, Marc Chabassier a rencontré Jean Ruelle, *Président de l'Aéroclub de Camargue*, pour lui proposer un rapprochement des 2 Clubs pour une meilleure synergie de nos moyens et pour offrir aux Membres des 2 Clubs une palette plus étendue de machines et d'activités

En réponse aux propositions du Président, Marc Chabassier, jugées, aujourd'hui, un peu trop « agressives », , Jean Ruelle, et son équipe nous ont proposé une version plus « light » qui s'articule autour de 4 propositions

1. **Aménagement réciproque de la cotisation pour les Membres des 2 Clubs.**
*Statutairement et juridiquement pas possible, la cotisation est unique pour tous les Membres.
Par contre une mesure compensatoire peut être étudiée.*
2. **Possibilité de cours théoriques communs dans les locaux de l'Aéroclub de Montpellier**
OK, tout à fait favorable, même pour créer un « pool » d'instructeurs communs. A discuter
3. **Entraide par location de machine, en cas de besoins**
OK, comme nous l'avons déjà fait dans le passé, avec un contrat de locationsi c'est possible
4. **Organisations activités en commun (sorties, soirées, rencontres, etc)**
*OK, tout à fait favorable, comme nous l'avons déjà fait dans le passé.
Le Comité Directeur délègue à Alex Didier à cette activité.*

Un courrier est envoyé ce jour pour confirmer la position de l'Aéroclub de Montpellier

Problèmes en cours

Incidents

- RAS

Questions diverses

Analyse des Tests du traceur. Rappel des règles de la CNIL

Le vendeur nous a confirmé que les fichiers, stockés sur son serveur, sont sécurisés et que la déclaration a été effectuée auprès de la CNIL.

Au Club, seul Jean Marie Suquet a accès au serveur Flight Radar

L'analyse de l'utilité de cet équipement sera effectuée à la fin de la période de test, en Avril 2016

Analyse préventive de l'huile des moteurs

Compte tenu des incidents à répétition, une analyse d'huile préventive sera effectuée toutes les 200 heures.

Préparation et organisation de la journée anniversaire des « 40 ans du Club »

- Mini rallye : Préparation terminée.
- Repas : Préparation terminée.
- Plaqueette : Terminée. En cours d'édition
- Invitations : Seront émises incessamment

La réunion est close à 19 heures 05, après épuisement de l'ordre du jour

Original signé par

Le Président
Marc CHABASSIER
Secrétaire de Séance

Le Secrétaire Général
Jean Marie SUQUET