

Mauguio, le 19 décembre 2015

Compte-rendu de la réunion du COMITE DIRECTEUR du 16 décembre 2015

Procès-Verbal n° 206-CD-151219

Présents :

☞ Membres du Bureau :

Pierre **SARTRE**, Pierre **HAUBOIS**, René **PRADES**, Jean-Marie **SUQUET**

☞ Membres du Comité Directeur :

Cyrille **CHARPENTIER**, Gil **PERRI**, Serge **RABIER**, Gilles **REYNAUD**, Jacques **TOUTAIN**

☞ Responsables Formation et Sécurité :

Pascal **RIDAO** (Chef pilote), Philippe **SERGENT** (SGS)

Ordre du jour :

- Point sur l'activité
- Point sur les avions
- Questions diverses
- Point sur la formation
- Anniversaire de l'aéroport

**La réunion est ouverte à 18:00
par Pierre SARTRE, Président**

le secrétariat et la rédaction du compte-rendu sont assurés par Gil PERRI

1 - Point sur l'activité au 13 décembre 2015 (Gil PERRI)

2 245 heures enregistrées à cette date, dont 775 h pour l'école (double commande et solos supervisés).
La prévision de 2 300 - 2 350 h à fin d'année - sous réserve de conditions météo favorables - semble pouvoir être atteinte.

Rappel de l'objectif pour 2015 : 2 400 heures.

Sur le plan financier :

- **compte « Club »** → globalement, le budget sera respecté ; à noter cependant des rentrées de cotisation en baisse par rapport à 2014 (- 3 500 €), reflet d'une « perte » d'adhérents.

- **compte « Avions »** → d'importantes dépenses ont impacté cet exercice : CY (80 000 € pour la GV 2000 h + changement de moteur) et IJ (40 000 € pour changement de moteur), achat de HM (23 000 €).

2 - Point sur la formation (Pascal RIDAO)

2.1 Mise en place du « livret de progression »

Les textes en vigueur demandent que chaque élève-pilote dispose d'un livret de progression.

Le Club a donc acquis un certain nombre de livrets papier (livret des Editions Maxima) qui ont commencés à être mis en œuvre pour quelques élèves-pilotes.

Comme prévu, ces livrets sont conservés sous clé dans les locaux du Club (seuls les instructeurs y ont accès).

2.2 Effectif et avenir des instructeurs

Un instructeur extérieur qui s'était proposé pour intégrer le Club a finalement renoncé, ayant très récemment trouvé du travail en tant que pilote professionnel.

Un membre du Club, actuellement pilote professionnel et ayant déjà été instructeur dans sa compagnie, a dit être intéressé, mais ne serait pas disponible avant 2 ou 3 mois.

Le problème reste à ce jour entier.

2.3 Utilisation des avions école

L'analyse des heures de vols met en évidence un délaissement de CY pour l'activité « Ecole ».

Il est demandé de privilégier cette machine en lieu et place de KI, d'une part pour sa facilité de gestion du freinage au tableau de bord, et d'autre part en raison des quelques problèmes de radio que connaît KI et qui perturbent les échanges en intercom.

3 - Point sur les avions (Jacques TOUTAIN)

3.1 Maintenance / entretien

♦ **F-GMKI** : arrêté le 4 janvier pour la visite de 100 h et la visite des 1 000 h pour le pot d'échappement.

Problèmes de fonctionnement radio constatés → le problème survient principalement lorsqu'il y a 2 pilotes à bord ; cela pourrait provenir de casques ayant des impédances différentes.

L'horizon artificiel a été remplacé, de même que la bille aiguille.

A noter que l'hélice, abîmée par une manutention au sol avec la fourche, a été réparée (coût 600 à 700 €)

♦ **F-BVCY** : le moteur est en cours de remplacement (fin de potentiel - coût final 40 000 €)

♦ **F-HAFP** : le pneu de la roue droite, visiblement dégradé, sera remplacé lors du prochain entretien prévu courant janvier (coût 200 €)

♦ **F-GCIJ + F-BVCY + F-GOZZ** : les filtres à huiles ont été installés (coût 6 000 €) → ces filtres permettent des visites plus espacées (50 h) soit une disponibilité plus importante des avions et une vidange toutes les 100 h, avec comme corollaire une économie sur les consommations d'huile.

♦ **F-PCHM** : le système de freinage a été remplacé suite à la réception des pièces (coût 500 €)

IMPORTANT :

Il est demandé au 1er pilote de la journée qui utilise un avion (quelle que soit la machine) de préchauffer le moteur pendant 5 minutes avant de commencer à rouler, notamment par temps froid, ce qui aura pour conséquence d'éviter une usure prématurée du moteur et ainsi de l'économiser.

Ce temps de chauffe sera automatiquement décompté sur le temps de vol de ce pilote (même principe que pour les pleins).

3.2 Classification sonore des avions

Protocole « Calipso » de la DGAC → il va falloir tester nos avions ou leur trouver une équivalence dans la base existante ...

Gilles REYNAUD et Jacques TOUTAIN sont chargés de monter les dossiers pour le financement par la DGAC (1 000 euros par avion jusqu'au 1^{er} juillet 2016).

4 - Anniversaire de l'aéroport

Pierre SARTRE et Philippe SERGENT ont rencontré le nouveau Directeur de la plate-forme aéroportuaire en leur qualité de président du Club et de l'association MACH des constructeurs amateurs.

La nouvelle direction semble être plus ouverte au dialogue que l'ancienne.

Lors de cette rencontre, le nouveau Directeur a évoqué les 70 ans de la plate-forme qui se tiendront les 15 et 16 janvier 2016.

Il est acté que les aéroclubs auront une visibilité et une publicité au niveau de l'aérogare lors de cette manifestation.

Le Club propose de faire portes-ouvertes, avec baptêmes de l'air sans rendez-vous au tarif habituel ; les machines pourraient donc être « réquisitionnées » pour l'occasion, afin de faire profiter un maximum de personnes.

5 - Questions diverses

a) Cotisation 2016

Il est rappelé à tous les membres que, pour pouvoir voler à compter du 1^{er} janvier 2016 à 00:00, ils doivent avoir versé leur contribution annuelle le 31 décembre 2015 au plus tard.

A défaut, les pilotes ne pourront pas prendre les clés tant que la cotisation 2016 ne sera pas réglée.

Les montants arrêtés pour l'année 2016 sont de :

- Cotisation + 21 ans	200 €	
- Cotisation - 21 ans	100 €	
- Licence FFA de base	72 €	assurance de base « pilote » incluse
- Licence FFA + Info-Pilote	111 €	
- Renouvellement du chèque de caution	300 €	(non encaissé)
- Assurance FFA - Option A	74 €	
- Assurance FFA - Option B	154 €	

b) membres honoraires

Le Comité directeur décide à l'unanimité une cotisation annuelle de 25 € pour les anciens Membres du Club qui souhaitent participer à nos activités et être Membres Honoraires.

c) terminal « carte de paiement » pour la facturation des heures de vols

Suite à analyse plus précise des frais générés, la mise place d'un terminal « Carte de Paiement » - à titre de test - pour l'approvisionnement des comptes pilotes et autres règlements (cotisations, baptêmes, vol initiation...) est confirmée pour vérifier le bilan coût/avantages par rapport à l'émission de chèques ; la date de mise en service n'est pas encore arrêté à ce jour → comme actuellement, le pilote devra mettre le ticket de paiement dans la boîte à chèques à titre de justificatif.

Une autre solution par la mise en place d'un logiciel via Aérogest existe également ; cette solution est gardée en réserve pour l'instant.

Remarque : la caution de 300 € demandée chaque début d'année continuera cependant à être versée sous la forme d'un chèque pour des raisons de durée de mise en jeu de cette somme en cas de nécessité.

d) affaire F-GLHB → Aéroclub de Montpellier contre SMA

Le procès a eu lieu le 3 décembre 2016 → au dire des Avocats, l'audience s'est plutôt bien passée.

Le délibéré est prévu pour la 2^{ème} quinzaine de janvier 2016.

e) hébergement du site internet du Club

Face aux problèmes à répétition connus en 2014 et 2015 sur le fonctionnement du site internet du Club, il a été décidé de changer d'hébergeur à la fin du contrat en cours, soit mi 2016.

Jean-Marie SUQUET est chargé de travailler sur le sujet, assisté de Claude GOUMAIN.

La prochaine réunion aura lieu le **Mercredi 17 février 2016, à 18 h, dans les locaux du Club.**

L'ordre du jour étant épuisé, la réunion est levée à 19:30

Pierre SARTRE,
Président

Jean-Marie SUQUET
Secrétaire Général

*les membres du Comité Directeur vous souhaitent de
bonnes fêtes de fin d'année
et vous adressent d'ores et déjà leurs
meilleurs vœux pour l'année 2016*