

Mauguio, le 16 mai 2018

Compte-rendu de la réunion du COMITE DIRECTEUR du 16 mai 2018

Procès-Verbal n° 222-180516

Présents :

☞ Membres du Comité Directeur :

Pierre **SARTRE**, Pierre **HAUBOIS**, René **PRADES**, Jean-Marie **SUQUET**
Hervé **BANON**, Gil **PERRI**, Gilles **REYNAUD**, Jacques **TOUTAIN**

☞ Responsables Formation et Sécurité :

Philippe **SERGENT** (SGS), Pascal **RIDAO** (Responsable Pédagogique)

☞ Absent excusé : Cyrille CHARPENTIER

Ordre du jour :

- | | |
|--|--|
| - Point sur l'activité au 30 avril 2018 | - Passage vers le "Declared Training Organisation" |
| - Point sur les problèmes avec les riverains | - Point sur le projet « Handivol » et ULM |
| - Point sur les avions | - Point sur la sécurité |
| - Questions diverses | |

**La réunion est ouverte à 18:03
par Pierre SARTRE, Président**

1 - Point sur l'activité au 30 avril 2018 (Gil PERRI)

890 heures de vol enregistrées au 30 avril - pour un objectif prévisionnel de 800 h - soit une activité supérieure à celle de 2017 à la même date (805 heures).

2 - Passage de l'Organisme déclaré (OD) vers la Declared Training Organisation (DTO) **(Pascal RIDAO)**

Le passage de l'OD vers la DTO doit être réalisé pour le 8 avril 2019.

Les programmes sont en cours de finalisation et le dossier de DTO sera déposé auprès des autorités en début d'été.

Le Comité directeur valide la démarche.

3 - Point sur les problèmes avec le voisinage (Pierre SARTRE)

Une réunion aura lieu le 25 mai avec les services de l'aéroport pour envisager les suites de la réunion qui s'est déroulée en février 2018 avec les autorités et des riverains de la plate-forme.

Un point sur nos contraintes de voisinage a été fait par Pascal RIDAO lors de l'Assemblée générale du 17 mars 2018, et quelques règles ont été rappelées, voire mises en places :

☞ 1. Trajectoires en Tours de piste :

Au décollage 30 G :

- il faudrait virer avant Boirargues mais après Kiabi-Darty.
- la vent arrière devrait passer à l'extérieur du terrain de sport qui se trouve travers tour, et à l'extérieur du village de vacances.
- l'étape de base devrait se faire le long du canal ou à l'extérieur du trait de côte (pour éviter Carnon)

Au décollage 12 D :

- il est important d'éviter les "cabanes" de Pérols en passant à gauche de celles-ci et à droite de Carnon,
- pour la vent arrière, aller en "butée" de Lattes et virer en base pour atteindre la verticale du toit de Carrefour "grand Sud" en dernier virage. Dans tous les cas, éviter de survoler les habitations de Boirargues !!



☞ 2. En cas de départ vers l'Est (Alès par exemple) :

- privilégier le départ en 30 D quand c'est possible sans trop de pénalités.
- en 30 G demander le virage à droite avant le décollage tout en sachant qu'en cas de retard de clearance il faudra envisager un virage à G en montée selon le tracé du TDP pour revenir croiser la 30 D au seuil.

☞ 3. Créneaux horaires :

On a convenu qu'à titre expérimental, il faudrait absolument privilégier l'activité de TDP sur la 30 D les dimanches et jours fériés ...

☞ 4. Relevés de trajectoires :

La Navigation Aérienne s'est engagée à nous fournir sur une période de trois mois des relevés de trajectoires nominatifs par appareil pour disposer d'éléments aussi objectifs que possible.

☞ 5. Exercices de PTU, PTE :

Ces derniers sont à effectués sur la piste principale 30 D / 12 G ou sur des terrains extérieurs.

☞ 6. Externaliser l'activité TDP :

Autant que faire se peut, effectuer l'activité Tour de Piste sur d'autres aérodromes (Candillargues, Bédarieux, Uzès, etc..)

Le "**Flash Sécurité n°16 - LES EVOLUTIONS EN TDP**", publié à la suite et transmis par mail à tous les adhérents le 10 avril 2018, reprend ces éléments et l'on s'y réfèrera utilement (joint en annexe pour mémoire).

Le **respect de ces quelques règles** devrait nous permettre de ne plus être montrés du doigt par quelques riverains plus remontés que les autres contre notre loisir préféré.

4 - Point sur le projet « Handivol » (Pierre SARTRE)

Suite aux différentes demandes de subventions faites auprès de plusieurs partenaires potentiels, des promesses de dons ont déjà été confirmées.

Le Club ne désespère pas d'arriver à couvrir les besoins nécessaires pour financer le projet.

5 - Point sur les avions (Jacques TOUTAIN)

♦ **F-GCIJ** : les 4 cylindres ont dû être refaits ; la cause en est une mauvaise gestion de la chauffe moteur au moment du démarrage et du régime trop élevé moteur froid ! (**Rappel : démarrage du moteur, régime MAX 1000 tr/mn après lancement de ce dernier et chauffe à 1200 tr/mn MAX**) Il s'ensuit une mauvaise lubrification des pièces mobiles et donc une usure anormale et prématurée --> coût 10 000 € qu'il va bien falloir couvrir ...

♦ **F-GNNI** : le moteur est en cours de remplacement ; cette opération est intervenue en avance sur les prévisions en raison d'un manque de compression des cylindres. Elle a permis de détecter 2 fissures sur le carter qu'il faut donc également remplacer.

L'usure des moteurs Lycoming est due pour 80 % à l'absence de brassage du moteur avant le premier vol de la journée, procédure qui s'avère nécessaire pour faire remonter l'huile dans les cylindres (cf. problème IJ).

♦ **F-GOZZ** : Grande visite cellule et hélice à prévoir en 2018

♦ **F-HAFP** : RAS

♦ **F-PCHM** : roulette de nez réparée

♦ **F-HMON** : RAS

♦ **F-HPST** : RAS

L'installation de la cuve à carburant (SP98) pour F-HMON et F-HPST est en cours d'achèvement. Sa mise en service sera opérationnelle après validation par les services de la plate-forme.

Au vu de tous les problèmes mécanique que l'on a pu constater sur les avions suite au lancer des moteurs à froid, une procédure de QCM « lâché machines » est à l'étude afin de tester les pilotes sur l'état de leurs connaissances et de les responsabiliser sur le maintien en bon état de la flotte.

6 - Point sur la sécurité (Philippe SERGENT)

Philippe SERGENT présente la synthèse de l'état des déclarations faites depuis 3 ans dans le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) ; il s'avère que les problèmes "réels" susceptibles d'avoir un impact sur les vols sont au bout du compte assez peu nombreux, rapportés aux nombre important de remontées pouvant apparaître "anecdotiques" ("flammes non remises à l'issue d'un vol" par exemple).

Il rappelle qu'il est important de renseigner le SGS afin de connaître tous les dysfonctionnements qui pourraient apparaître lors d'un vol, que cela concerne des aspects techniques ou des aspects humains. De la même manière, la saisie des REX (Retours d'Expérience) sur le site de la FFA **via le site de réservation AéroGest du Club** a de l'importance pour le partage avec la communauté des pilotes.

Aéroclub de Montpellier
Réservation V5.0 pour
Aéroclub de Montpellier
Gestion des réservations des avions
Téléphone : 04 67 65 59 38

Nom de connexion
Mot de passe

AEROGEST[®]
RESA

[Voir les potentiels connus](#)
[Today flights avec potentiel™](#)
[Connexion pour téléphone](#)

Déclaration REX SGS Offrir un bon cadeau pour un baptême de l'air

7 - Questions diverses

Un pilote se propose de participer à la réalisation des baptêmes de l'air ; dans la mesure où il dispose des minimas requis, sa proposition est validée à l'unanimité par le Comité directeur.

8 - Validation des inscriptions

Christophe RYCKELYNCK	Sébastien MICHAUD	Yanis BOUNETTA	Valentin BRUERE
Gabriel RODENAS	Thomas MEURQUIN	Delphine MIQUEL	Caroline OLIE
Frédéric SAUVEBOIS	Johan RAKOTOARINORO	Pierre POTESKI	Timothée HAMADA

Le Comité directeur leur souhaite la bienvenue et de bons vols.

La prochaine réunion est prévue mi-juin 2018

L'ordre du jour étant épuisé, la réunion est levée à 19:15

Pierre SARTRE
Président

Jean-Marie SUQUET
Secrétaire Général