

Aéro-club de Saint-Chamond

Réunion du CA du 5 juin 2020

Présents

Pascal DÉCOMBE
Gérard MENU
Samy BENGHANEM
Jean-Marie BACCHUS

Raphaël LOISELOT
Jean-Pierre BOLF
Henri TISON

André JACOUD
Didier MARTIN
Claude ROUX

Absents

Aucun

Le CR de la précédente réunion est approuvé.

Activité

Évolution des heures de vol du début de l'année au 3 juin :

Année	2019	2020
F-BXTP	139	2
F-GBKS	110	102
F-BMVS	-	2
F-PJXR	27	17
Savannah	50	58
Total	327	182

Malgré le confinement, le KS a fait presque autant d'heures que l'an dernier. Mais c'était le seul Rallye en état de vol. Au global, il nous manque les heures du TP.

Maintenant que le confinement est pratiquement terminé et que le VS est arrivé, on est revenu à une situation normale. Mais il nous manque 145 heures, qui vont être difficiles à rattraper. D'autant plus que la météo ne nous aide pas : elle était très bonne pendant la période où l'on ne pouvait pas voler, et désormais elle prévoit pluie et orages pour au moins 10 jours !

Maintenance

F-BXTP : arrêté jusqu'au remplacement du groupe motopropulseur.

La rénovation est maintenant terminée. La dernière opération faite par André a été le changement de pivot de roue avant. Il ne reste plus qu'à lui trouver un moteur...

F-GBKS : à 47 h d'une 100 h.

Il lui reste 730 h avant GV, moteur 690 h, hélice 200 h.

F-PJXR : à 34 h d'une 50 h.

Après plusieurs réparations, il a de nouveau bien volé depuis la reprise des vols.

Savannah : arrêt temporaire.

Il vient d'avoir d'une grosse révision : 200 h, révision moteur-cellule et du réducteur, installation de thermostats d'huile et d'eau (3 285 € au total).

A cette occasion, on a constaté que la pièce de coulissage du couloir de train avant qui est une pièce d'usure devant être changée régulièrement était encore d'origine et avait du jeu, et surtout que la paroi pare-feu était fissurée coté passager. Cela est vraisemblablement dû à des atterrissages durs ou sur mauvais terrains, aggravé par le jeu constaté dans le train avant. Il est actuellement en cours de réparation à Valence, ce qui devrait coûter encore ~3 000 € supplémentaires. La date de fin de travaux annoncée est le 13/06, on prévoit une remise en service dans la semaine du 15 au 20 juin.

F-BMVS : à 42 h d'une 100 h.

Il est enfin arrivé de Chelles lundi.

Sa dernière grande visite date du 9/12/2011, il ne lui reste plus que 310 h avant la suivante.

Évolutions de la flotte prévues

On attend maintenant le Rallye 180 TS polonais (moteur taré à 165 ch, cellule de 1979) acheté en début d'année. Il est actuellement en cours de renouvellement de son CEN (ARC européen) et révision 100 h annuelle, ce devrait être terminé le 12/06. La réouverture des frontières est prévue pour le 15/06, on devrait donc pouvoir aller le chercher à partir de cette date. C'est Elmar et Michel qui s'en chargeront, une réunion d'organisation du voyage est prévue le 11/06.

Il arrivera avec son immatriculation polonaise, une immatriculation française a été demandée : on sait déjà que ce sera F-HBPZ.

La question qui fait débat est de savoir comment remettre en route le TP : on dispose actuellement de 3 cellules de Rallyes, mais de seulement 2 moteurs. On avait d'abord acheté le VS pour mettre son moteur sur le TP, la cellule venant en sus. Mais il est en parfait état de vol, et il paraît dommage de le sacrifier, même s'il est très ancien.

On décide pour l'instant de faire voler le VS, au moins jusqu'à l'arrivée du PZ : il ne serait pas judicieux de se retrouver à nouveau avec seulement un seul Rallye opérationnel, le temps du changement de moteur. On repousse donc la décision à plus tard, et l'on se donne le temps de la réflexion.

Avantages TP (Rallye 150-ST) :

- plus récent
- vient d'être remis à neuf
- jauges électriques : celle du VS est illisible en vol, surtout quand on est dans la zone critique !
- réservoirs séparés
- GPS (2 moyens de navigation, donc on-top et survol maritime autorisés)
- volets électriques
- silencieux (pot Chabord)

Avantages VS (MS 192-A) :

- capacité d'emport (mais masse maxi à respecter scrupuleusement)
- meilleure aérodynamique (saumons d'aile et raccords aile-carlingue)
- combiné radio + VOR (Garmin récent)

Le TP givre moins, mais le VS a un indicateur de température carbu.

Les deux présentent bien, même le VS malgré son âge. En tout cas beaucoup mieux que le KS, qui est pourtant le plus récent...

Henri propose de prendre plutôt le moteur du KS, pénalisé par son poids (malonnier & ADF) et son aspect. Mais son moteur a 2 fois moins de potentiel, et surtout seulement 200 h pour l'hélice. De plus André fait remarquer que la fixation moteur a évolué, et qu'il faudrait changer aussi les

silent-blocks (> 1 200 €). Et sans moteur, la cellule serait pratiquement invendable...

Le premier avion dont on veut se séparer est le KS, on décide donc de le proposer complet à la vente. Mais si un acheteur se présente rapidement, de le conserver jusqu'à l'arrivée du PZ.

On décide également de vendre le moteur du TP : avec une hélice réformée mais bien équilibrée, il vibre entre 1500 et 1800 tours/mn. Le vilebrequin est donc vraisemblablement faussé.

On reste toujours en recherche d'un moteur, mais les bonnes d'occasion d'O320 sont pratiquement introuvables : hors de prix, ou potentiel ridicule...

Prochaine réunion du CA : vendredi 3 juillet à 18h.