

Aéro-club de Saint-Chamond

Réunion du CA du 31 juillet 2020

Présents

Pascal DÉCOMBE
Gérard MENU

Raphaël LOISELOT
Didier MARTIN

André JACOUD
Jean-Marie BACCHUS

Absents

Jean-Pierre BOLF
Claude ROUX

Samy BENGHANEM

Henri TISON

Le CR de la précédente réunion est approuvé.

Activité

Évolution des heures de vol du 1^{er} janvier au 31 juillet :

Année	2019	2020
F-BXTP	213	2
F-GBKS	180	155
F-BMVS	-	67 (2 mois)
F-PJXR	36	28
Savannah	85	128
Total	515	381

Malgré le confinement, le KS et le XR ont fait presque autant d'heures que l'an dernier.
Le Savannah a même fait nettement mieux, malgré un arrêt prolongé.
Le retard sur 2019 se réduit lentement : 145 début juin, 138 début juillet, 134 actuellement.
On peut espérer une amélioration plus rapide quand le PZ sera mis en service.

Maintenance

F-BXTP : arrêté jusqu'à ce qu'on lui trouve un nouveau moteur, voir § dédié ci-dessous.

F-GBKS : à 47 h d'une 50 h.

N'a pas encore été mis en vente, on attend la mise en ligne du PZ.

F-BMVS : à 27 h d'une 50 h.

Rien à signaler. Il lui reste moins de 300 h avant grande visite, par contre le moteur a du potentiel.

F-PJXR : à 24 h d'une 50 h.

Savannah : à 24 h d'une 100 h.

F-HBPZ : à ~40 h d'une 50 h

Pour les opérations à faire avant sa mise en ligne, voir § dédié ci-dessous.

Nouveau moteur du TP

Rappel des épisodes précédents : propositions de Pradel (RAM à Roanne) fin 2019 :

_ RG du moteur du TP : 33 k€ (avec hélice).

Mais cela suppose que les pièces essentielles soient récupérables, sinon il faut ajouter ~8 k€ pour un vilebrequin, plus de 10 k€ pour un demi-carter. Et comme avec une hélice bien équilibrée il y a des vibrations vers 1800 tr/mn, le vilebrequin est très vraisemblablement à changer.

De plus le moteur totalise 6569 heures, et a déjà subi 3 RG : il est peu probable qu'il puisse en accepter encore une ensuite (pièces hors cotes).

Le prix final est inconnu, et peut-être supérieur à l'option suivante meilleure techniquement : solution rejetée.

_ Échange standard : 45 k€ (avec hélice).

Solution moins risquée, mais chère. Et si l'on est sûr de repartir pour au moins 2 000 heures, on ne sait pas combien de RG aura ce nouveau moteur, et combien il pourra encore en accepter.

Elle avait également été rejetée à l'époque, et n'est pas plus intéressante maintenant.

_ Groupe motopropulseur d'occasion : ce serait certainement la meilleure solution, si ça existait ! Mais les O 320 sont très recherchés, et pratiquement introuvables d'occasion (sauf prix prohibitif, potentiel ridicule ou absence de livret moteur).

Au CA dédié du 19 décembre, on avait finalement opté pour une variante originale du moteur d'occasion : vieille cellule, avec un moteur ayant encore du potentiel.

On avait acheté le VS pour son moteur (moins cher que le moteur d'occasion seul !) mais avec le mauvais temps puis le COVID il n'est finalement arrivé que fin mai. On a alors décidé de le faire voler : on est donc toujours sans moteur pour le TP, et il a fallu repartir dans une nouvelle recherche après avoir perdu 6 mois !

André a alors exploré la piste d'un moteur d'occasion US : mais aucune garantie, personne vers qui se retourner en cas de problème, solution également abandonnée car trop risquée.

Finalement, il a regardé la solution d'un moteur en provenance directe du fabricant Lycoming par l'intermédiaire de son importateur Rectimo. 3 propositions :

_ Moteur neuf : 66 k€ (conversion en € soumise aux fluctuations de change, prix d'origine en \$)
Rien que des pièces neuves, mais prix prohibitif !

_ Moteur remanufacturé : 39 k€

Moteur remis à neuf : toutes les pièces qui après un examen complet ne sont pas au standard Lycoming sont remplacées par des neuves.

_ Moteur révisé : 33 283 € (au cours actuel du dollar)

Moteur ayant bénéficié d'une RG chez Lycoming.

C'est une variante moins poussée du précédent, tout à fait comparable à l'échange standard proposé par la RAM, mais avec l'avantage d'une révision faite chez le fabricant.

Cette proposition est possible parce que le moteur du TP a été vu par Lycoming il y a moins de 36 ans : ça indique la confiance qu'ils ont dans leurs moteurs !

Elle ne comprend pas l'hélice, mais pour la différence de prix on peut facilement en acheter une !

Tout le monde est d'accord pour choisir cette dernière solution.

Le moteur viendra des US dans une caisse navette et transitera par Rectimo, qui ne fera que la boîte aux lettres. Le moteur du TP retournera chez Lycoming dans la même caisse en sens inverse.

Délai à compter de la commande : 14 semaines.

Remise à niveau du PZ

L'immatriculation française a été réservée, mais ne peut pas être effective avant la radiation de l'immatriculation polonaise, qui n'est pas encore été réalisée. Elmar les a relancé.

L'achat du GNS 430 (VHF 8.33 + VOR + GPS + glide slope) a déjà été acté à la dernière réunion.

Il reste à décider quel type d'instruments on met pour l'horizon artificiel, le directionnel et l'indicateur VOR. Là aussi, 3 solutions :

_ Instruments pneumatiques (idem TP ou KS)

Comme il n'a encore aucun instrument pneumatique, il faut d'abord l'équiper d'une pompe à vide et d'un indicateur de succion, dont le poids s'ajoute à celui des instruments.

Avantage : identique à nos autres avions.

Prix total : 14 145 € Poids : 4 kg

_ Instruments électriques

Apparence similaire, mais légèrement moins cher et moins lourd.

Prix total : 13 746 € Poids : 3 kg

_ Instruments électroniques

André propose 2 Garmin G5, qui s'insèrent dans un emplacement standard Ø 3"1/8 (79,4 mm). Ils possèdent un écran LCD couleur carré 3,5" très lumineux programmable, qui peut afficher indépendamment l'un de l'autre de multiples informations.

Chacun a sa batterie de secours intégrée en cas de panne électrique (jusqu'à 4 heures).

Prix total : 11 937 € Poids : 1 kg

Tous ces prix sont pour le matériel seul hors main d'œuvre, mais les temps d'installation devraient être similaires et ne pas remettre en cause le choix.

On choisit bien sûr cette dernière solution, meilleure à la fois techniquement, en prix et en poids. Il sera ainsi équipé comme un avion IFR, sans en avoir néanmoins la certification. Il permettra cependant l'entraînement en conditions réelles de vol, à un prix de l'heure de vol bien inférieur à celui d'un bimoteur.

Il faudra bien évidemment prévoir une formation à l'utilisation de ces instruments, nouveaux pour la très grande majorité des pilotes du club.

Rappelons que le prix de l'heure a été fixé à 135,6 €.

André pense terminer sa part vers la fin de la semaine prochaine.

Il faudra ensuite programmer un créneau d'intervention avec ARS (Dijon), et après le COVID on tombe en plein mois d'août et période de vacances scolaires !

Il est cependant fort possible que le délai final soit administratif, pour l'inscription au registre français après la radiation du polonais si cela traîne trop.

Journée vieilles voitures / Vieux avions "De la Terre au Ciel" du 13/09

Une deuxième réunion de préparation a eu lieu hier au club.

Thème pour les voitures : les 60 ans de Peugeot.

Pour les avions, nous avons cette année réservé 3 avions à Saint-Rambert :

. North Americain T6 M0 : 400 €

. Caudron Luciole : 175 €

. Bücker Bü 131 : 175 € (prix incluant l'essence).

On devrait ainsi être assuré de leur venue, sauf cas de mauvais temps bien sûr.

Une escadrille de 3 MH-1521 Broussard pourrait venir de Saint-Yan : ils ne demandent que les repas pour l'équipage et le plein d'essence, mais cela représente 500 L !

Les vieilles voitures organiseront une soupe aux choux le matin de 8h00 à 9h30. Comme ce sont eux qui la prennent en charge entièrement, les bénéficiaires leur reviendront logiquement. Nous avons vérifié que notre assurance prenait en charge sans surcoût ce risque.

L'animation commencera à 10 heures.

Les organisateurs porteront des polos distinctifs pour les voitures et les avions (13 €).

Pour le repas on vendra un ticket repas unique comprenant plat, fromage et dessert. Après discussions, on choisit en plat principal le poulet basquaise.

En raison du COVID l'entrée au club-house sera réservée aux adhérents du club, Huguette sera installée à l'extérieur sous un barnum.

Les barnums sont déjà réservés auprès des mairies de Saint-Chamond, L'Horme et Grand-Croix, les autorités prévenues.

Il ne reste plus qu'à trouver les toilettes extérieures.

Prochaine réunion : jeudi 27/08 à 18 heures.

Divers

Altisurface de la Jasserie : réunion ce matin avec Mr Masson (propriétaire du restaurant et du terrain) et 5 pilotes montagne, dont Raphaël.

L'entreprise Montagneux (Pélussin) propose pour régulariser la piste non pas un nivellement mais l'apport de matériaux terreux sur une longueur de 250 mètres et une largeur de 12 mètres, un devis va être établi et communiqué à l'association des pilotes de montagne. Pour plus de discrétion les travaux n'auront pas lieu en période de forte fréquentation mais à l'automne ou au printemps. Les dimensions de la piste annoncées à 430x25 m sur la fiche descriptive du terrain devront être vérifiées et corrigées avant remise en service.

La levée des scellés du DR400 de Corbas n'a toujours pas été faite, malgré les nombreuses relances de Raphaël.

Le pack 10 heures du Savannah a tellement de succès que l'on ne vend pratiquement plus que cela : il vole maintenant effectivement à 81 €/h au lieu de 90 €/h.

Raphaël propose pour les baptêmes de réduire le minimum de 30 h/an requis pour le pilote par notre règlement intérieur à 25 h/an : minimum requis par la FFA.

Sans réflexion préalable on ne peut se prononcer, et surtout comme il s'agit d'une disposition du règlement intérieur (§7) le CA ne peut que proposer la modification, qui doit être votée en AG.

Prochaine réunion du CA : vendredi 28 août à 18h.