

Aéroclub de Saint-Chamond

Réunion du CA du 30 janvier 2021

Présents

Pascal DÉCOMBE
Jean-Pierre BOLF

Raphaël LOISELOT
Samy BENGHANEM

Didier MARTIN
Jean-Marie BACCHUS

Absents

Claude ROUX
Henri TISON

André JACOUD (excusé)

Gérard MENU (excusé)

Invité

Eddy FAYET (sujet : site web & FlyManager)

Le CR de la précédente réunion du 04/12 est approuvé.

Activité

En raison des restrictions sanitaires en cours, il n'y a pas eu de réunion fin décembre : il faut donc faire le bilan à fin 2020 et celui de janvier 2021.

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

Année	2019	2020
F-BXTP	379	2
F-GBKS	325	232
F-BMVS	-	198 (7 mois)
F-PJXR	57	60
Savannah	141	230
Total	902	722

Total Rallyes : 432 h en 2020 contre 704 h en 2019, soit 61% : légère reprise par rapport à début décembre (59%). En effet ils ont fait 21h en décembre 2020, contre seulement 10 h en 2019 : la météo à Saint-Chamond est tous les ans contre nous à cette période. C'est essentiellement sur eux que s'est fait sentir l'impact des deux confinements, puis des restrictions de déplacement.

On peut remarquer que le 112 a réussi à faire mieux que l'an dernier, grâce sans aucun doute au moteur qui a retrouvé sa puissance. Et surtout que le Savannah a réussi à faire beaucoup mieux : on peut remercier Samy pour cette belle performance, qui compense partiellement l'effondrement des heures Rallyes.

Évolution des heures de vol du 01 au 30 janvier:

Année	2020	2021
F-GBKS	11	8
F-BMVS	-	1
F-PJXR	-	10
Savannah	9	11
Total	20	29

Peu différent pour les Rallyes et le Savannah, mais le 112 commence très bien l'année et fait la différence.

Les perspectives 2021 dépendront essentiellement des restrictions sanitaires qui seront imposées, et des dates de mise en service du TP et du PZ : en effet le KS arrive en fin de potentiel hélice et doit être vendu, et le VS en fin de potentiel cellule et devra subir une GV (chère et longue) si on veut continuer à le faire voler.

Maintenance

André n'a pas pu venir car il devait être à Saint-Exupery ce matin, mais il nous a envoyé hier soir par mail un récapitulatif des travaux en cours ou récemment terminés sur les avions : merci à lui.

F-BXTP : Avant de monter le nouveau moteur, il faut décaper et repeindre le bâti moteur. Il est actuellement en cours de ressuage pour détection des criques. Celui acheté à Chelles n'était pas utilisable. Pendant ce temps André a déséquipé l'ancien moteur, il faut maintenant rééquiper le nouveau qui est arrivé nu (hormis magnétos et bougies). Ce qui peut encore coïncider est l'arrivée des silent-blocs : la RAM n'en a pour l'instant reçu que 2 fin 2020 sur les 4 nécessaires, et ils viennent de Grande -Bretagne, d'où problème potentiel avec le Brexit...

On a reçu l'hélice neuve et le pot Chabord est passé en RG 600 h, il sera reposé plein potentiel..

F-GBKS : Le silencieux Chabord est arrivé avec celui du TP, il a été remonté par André. La prochaine butée est la VP 100h annuelle (sans dépassement possible) qui arrive en mars 2021 avec le renouvellement du C.E.N.

Peu après on arrivera en fin de potentiel hélice : il est demandé de privilégier dès à présent les vols sur le VS, pour préserver le peu de potentiel restant et pouvoir le vendre sans devoir changer l'hélice.

F-BMVS : Comme il avait été acheté pour son moteur et non pour le faire voler, le changement de propriétaire n'avait pas été fait et il a fallu l'arrêter. Le nouveau certificat vient d'arriver, mais il faut désormais un laissez-passer pour le convoyage à la RAM pour VP 100 heures et le renouvellement du C.E.N. La demande à l'OSAC est partie, le créneau demandé est du 2 au 17 février.

Au retour de la 100 h, il ne restera que 100 heures avant la GV cellule.

F-PJXR : La vidange de l'huile moteur de rodage a été effectuée . Il fonctionne maintenant avec l'huile de l'huile multigrade avion TOTAL Aero DM 15W50 comme tous nos Rallyes .

F-HBPZ : Procédure en cours à l'OSAC central . De nouveau documents nous ont été demandés . Un des points durs est le C ?A. (Certificat Acoustique) alors que c'est le plus silencieux de tous ! Le jeu de trois lames neuves de sécurité sous la queue ainsi que le roulement de roue avant ont été reçus. Ils seront posés après la repose du moteur du TP.

Savannah : RAS

Visio avion électrique

En raison des restrictions de déplacement, on avait programmé une visio à 10 h pour parler avec Vincent marquis et Benoit Cocheteau du sujet 'Avion électrique' encouragé par la FFA, eu lieu de faire un déplacement à Saint-Yan, où de toutes façons il y aurait eu moins de monde.

Ce qu'ils proposent est le rétrofit d'un avion existant, en touchant uniquement à la motorisation, ce qui simplifie la certification. Un autre avantage est qu'il s'agit ainsi d'un avion que l'on connaît déjà. Sur un Rallye, le groupe motopropulseur serait remplacé par un moteur électrique (plus léger que le moteur thermique) et des batteries, réparties entre le compartiment moteur et les places arrières pour conserver le centrage. L'augmentation de poids due aux batteries limitera de toutes façons l'usage à 2 places. La transformation coûterait ~60 k€, contre plus de 200 k€ contre un avion neuf type Pipistrelle.

Les caractéristiques essentielles sont résumées dans la présentation ci-jointe : puissance 110 kW, avec option surpuissance de +20% pendant un temps limité pour le décollage ou les phases d'urgence, batteries permettant une autonomie maximale de 1h30, rechargeables en 30 minutes avec un super-chargeur adapté (nécessitant une alimentation électrique spécifique, mais susceptible d'être prise en charge).

L'avantage essentiel pour nous serait le coût d'exploitation : électricité beaucoup moins chère que le LL100, et réduction très sensibles coûts d'entretien. En intégrant les coûts liés à l'entretien, l'usure et l'amortissement (notamment 3000 cycles complets pour la batterie) on arrive à ~20 €/h. Cela laisse une marge importante pour financer les 60 k€ de la transformation initiale.

Mon opinion : coût horaire faible mais investissement initial 3~4 fois celui de nos vieux Rallyes, cela ne peut être rentable que s'il vole beaucoup.

Autre avantage non négligeable : la réduction du bruit, pour les riverains et améliorer notre image auprès des autorités locales.

L'utilité privilégiée serait l'instruction initiale : tours de piste et vols locaux, vols d'environ 1 heure. Avec la recharge rapide, elle pourrait être faite pendant les débriefing / briefing de l'élève suivant. On a cependant intérêt à privilégier les charges lentes quand c'est possible, car cela préserve la durée de vie de la batterie. Ou de nuit : encore moins cher.

Pouvoir noter ses heures de vol en électrique sur une préparation PPL ou LAPL est actuellement en cours de discussion au niveau européen, mais est déjà admis en dérogation par la DGAC.

Et il faudra bien sûr conserver d'autres avions pour la navigation et les vols longue durée. Les vols longue distance seront néanmoins envisageable à terme, quand il y aura de nombreux aérodromes équipés de chargeurs rapides, en faisant de nombreuses escales.

Ce qui nous est demandé pour l'instant est uniquement une lettre d'intention, avec dépôt d'un chèque de caution de 1000 €, pour prouver notre intérêt et réserver notre place dans l'ordre des transformations qui seront effectuées. Cela permet à Aviathor de montrer aux autorités et investisseurs l'intérêt des aéroclubs, et ils ne pourront démarrer que s'ils obtiennent suffisamment de marques d'intérêt. On peut se rétracter et demander le remboursement du chèque à tout moment, avec comme seul inconvénient de perdre notre place dans la file d'attente.

La transformation effective aura lieu au mieux en 2023. Je conseille de toutes façons de ne pas faire partie des tous premiers, pour ne pas essuyer les plâtres.

Divers

La visio ayant duré beaucoup plus longtemps que prévu, on n'a pas eu le temps de traiter les autres sujets. Il faut cependant impérativement s'occuper rapidement du remplacement de Gérard, du passage éventuel à FlyManager qui n'est pas urgent mais pourrait idéalement se faire en même temps, de la préparation de l'AG qui ne pourra certainement pas se tenir en présentiel avec les restrictions actuelles, et de la rédaction du contrat avec Yves Driol.

Pour ces sujets, Pascal déclenchera sous ~1 semaine une réunion avec le bureau et Laurent Valentin, nouveau trésorier actuellement pressenti mais qui n'a pas encore donné son accord.

Prochaine réunion du CA : samedi 27 février à 9h30.