

Procès-verbal du Bureau du 08 octobre 2020

Le Bureau de l'aéroclub de Creil-Senlis-Chantilly s'est réuni le jeudi 08 octobre 2020 à 19h00 dans les locaux historiques de l'association, 2, avenue de la forêt d'Halatte, 60100 Creil, sous la présidence de Pascal Chagnon.

Administrateurs membres du Bureau présents : (7)

Pascal Chagnon, Jean-Philippe Lefèbvre, Didier Bober, Daniel Cofflard, Xavier Guiraut, Nicolas Pinhas, Cyril Dautriche.

Administrateurs membres du Bureau absents et excusés : (0)

Invités : (4)

Laure Hélaïne, Michel Serrurier, Patrick Louis, Gilles Van Der Goes.

ORDRE DU JOUR

1. Installation d'un nouveau boîtier GPS/radio 8.33 dans le DR400 VB
2. Point sur la réunion des instructeurs de l'aéroclub du 10/09/2020
3. Présentation d'une nouvelle MEL pour les DR400
4. Lancement des nouvelles commissions au sein de l'aéroclub
5. Questions diverses

Cette réunion fait suite à celle du CA réalisée le jour même un peu plus tôt.

1. Installation d'un Garmin GTN-625 dans le VB :

Un boîtier GPS VFR /Radio 8.33 tactile Garmin GTN-635 avait été acheté il y a 3 ans par l'aéroclub pour être installé dans le DR400 BB. L'avion ayant été détruit avant l'intervention, le boîtier était resté stocké.

Après avoir envisagé un temps de le revendre, il a été décidé de l'installer dans le DR400 VB. Outre la modernisation de sa planche de bord, cela permettra de standardiser notre flotte de DR400 : le LC en étant déjà équipé, les pilotes passeront ainsi plus facilement de l'un à l'autre.

L'intervention aura lieu en début de semaine prochaine au Plessis : dans les locaux de VF Aéro où l'avion est actuellement en maintenance, par un spécialiste venant spécialement de Pontoise (Thierry Chastel de Avionique Services).

Pour ce faire, il y aurait besoin que quelqu'un vienne l'accueillir au Plessis.

Didier Bober pourrait éventuellement s'en charger s'il est disponible ce jour-là.

2. La réunion des instructeurs du 10 septembre 2020 :

Le responsable pédagogique de l'aéroclub, Patrick Louis, a fait un point de situation suite à la réunion des instructeurs qui a eu lieu le 10/09/2020.

Les principaux sujets abordés ont été :

- Problèmes persistants de fautes ou d'oublis dans les carnets de route des avions : soucis de la part des pilotes jeunes comme des moins jeunes, ainsi que de la part d'un instructeur en particulier.

- Non-respect de l'ensemble des procédures FI mises en place. Cela entache le devoir d'exemplarité du FI conduisant à minorer l'importance des principes de sécurité auprès de l'élève, avec toutes les conséquences que cela peut avoir lors des vols solo consécutifs. En particulier, il n'est pas normal du point de vue pédagogique, de laisser l'élève faire trop d'erreurs sans les corriger. Également, il est anormal de partir en vol d'instruction sans briefing préalable et sans avoir réalisé une présentation de la leçon du jour à son élève.
- Il a été établi que dorénavant, les élèves devront changer d'instructeur au moins une fois pour bénéficier d'une pédagogie différente et complémentaire.
- Cette réunion a permis aux FI d'échanger afin d'améliorer la communication et la transmission des bonnes pratiques et de clarifier / insister sur les procédures mises en place ou à faire évoluer (une prochaine réunion devrait se tenir début 2021).

Le problème vient essentiellement d'un instructeur, Jean-Michel Sinet, considéré comme « incontrôlable ». Il aurait quitté son précédent aéroclub pour les mêmes raisons. Son comportement actuel au regard des règles de l'aéroclub ne serait plus admissible, même si tout le monde reconnaît qu'il est à l'origine de la plus grande partie des heures de vol d'instruction réalisées au sein du club de Creil actuellement.

JM Sinet échapperait ainsi aux bonnes règles administratives et autres de l'instruction qui lui sont demandées.

Pour exemple, lors d'un récent stage découverte (M. Amarouche), aucune leçon théorique n'aurait été réalisée alors que plusieurs vols avaient déjà eu lieu. Patrick Louis a repris le dossier en mains et a dû se charger de réaliser 3 heures de cours théoriques (2 heures prévues normalement) et assurera les 50 minutes de vol restantes sur le total de 2 heures prévues.

Gilles Van Der Goes a officiellement recadré Jean-Michel Sinet pour ses écarts en matière de pédagogie qui ne suivrait pas la méthodologie établie par l'aéroclub. Un courrier demandant l'application stricte de la méthodologie d'apprentissage approuvée par l'AC Creil lui a été envoyé.

La situation actuelle ne peut pas persister. Si le responsable pédagogique et le chef pilote continuent de constater que Jean-Michel Sinet n'applique pas les méthodes pédagogiques approuvées par l'aéroclub, alors l'aéroclub devra le suspendre de ses fonctions d'instructeur.

3. Présentation sujet MEL/LME DR400 à mettre en place à l'aéroclub :

Actuellement, certains pilotes, par peur d'immobiliser abusivement un avion au sol, préfèrent indiquer les pannes ou dysfonctionnements sur papier volant glissé dans le carnet de route plutôt que d'inscrire ces anomalies directement sur les carnets de route. Cette pratique expose la responsabilité de l'aéroclub en cas de contrôle et doit cesser.

A son initiative, le responsable pédagogique de l'aéroclub, Patrick Louis, a présenté le problème au Bureau après l'avoir également exposé lors de la réunion FI.

Il propose de mettre en place un document d'aide à la prise de décision (DAD) pour les pilotes membres de l'aéroclub.

La présentation réalisée en séance est annexée au présent compte-rendu de Bureau.

Elle pourra être diffusée par email aux membres et mise en ligne par la suite sur le site de l'aéroclub.

La MEL fait l'objet d'un rappel réglementaire datant de 1991 et de 2012 (Part NCO : Vol VFR PART NCO IDE A 100 et suivants). Elle n'est pas obligatoire car normalement déjà réalisée par le constructeur (master MEL). Mais pour tous les constructeurs, elle n'existe pas chez Robin.

Le club peut ajouter ses propres obligations (DAD) sous forme de consignes : vi mini 130 km/h en finale imposée par exemple.

On en ferait en particulier une pour nos DR400 : dans ce cas, elle ne serait pas valable pour le HR200 et l'Aquila.

Le DAD sera prochainement mis à bord de chaque avion (livret bleu en remplacement des cartes VAC périmées) ; accompagné d'un listing avec coordonnées des « qui fait quoi » à l'aéroclub et savoir ainsi qui vraiment contacter en cas de besoin particulier.

Le document est actuellement en cours de relecture au niveau des instructeurs. Il sera envoyé prochainement par Patrick Louis en .pdf.

Question de Michel Serrurier : En fonction de l'expérience de chacun, il pourrait y avoir des éléments NO GO pour un pilote en solo, mais ces éléments seraient acceptables avec un instructeur à bord (Exemple : panne du conservateur de cap). Soucis d'égalité ou possible risque à prévoir en matière de « mimétisme » de la part des pilotes désirant reproduire une action déjà faite une fois avec un FI à leurs côtés.

Question de Nicolas Pinhas : Une vidéo expliquant le principe de ce document pourrait être réalisée en vue de sa mise en ligne sur la chaîne Youtube de l'aéroclub ? Patrick est d'accord pour s'en charger.

Ce document sera à mentionner dans la prochaine édition du Règlement Intérieur de l'aéroclub.

➤ **L'ensemble du bureau valide la diffusion du document une fois qu'il aura été validé par les instructeurs, ainsi que la présentation vidéo du document.**

4. Lancement des nouvelles commissions au sein de l'aéroclub

Lancement des commissions avec nomination d'un référent :

- Livret d'accueil : Laure Hélaine.
- Réflexion sur la flotte avion : suite à la vente éventuelle du BM et du RM, achat d'un nouvel avion : Jean-Philippe Lefèvre + instructeurs
- Communication : Nicolas Pinhas.
- Règlement intérieur : Cyril Dautriche.
- Evénements : Laure Hélaine.
- Mise en place d'une « foire aux questions » sur le site internet club : Daniel Cofflard.

Le lancement des commissions sera annoncé aux membres afin que les référents puissent recruter des volontaires pour lancer les travaux.

5. Questions diverses

- Vente de l'Aquila RM :

Beaucoup de gens étaient intéressés au moment du projet d'achat. Il s'agissait d'un avion, récent, en composite et immédiatement disponible car il s'agissait de l'avion de démonstration de l'importateur Aérolithe. Mais il y a eu une importante baisse d'intérêt depuis.

Constat est fait que le club ne réussit pas à atteindre les heures de vols annuelles nécessaires pour que cet avion soit bénéfique. Il y a un rejet de la part des instructeurs et des élèves qui s'ajoute à une obligation de voler régulièrement dessus (demandé par l'assurance) sous peine de devoir revoler avec un instructeur. Conséquemment, il y a trop peu de membres actifs lâchés sur cette machine.

Les principaux éléments à prendre en considération pour envisager sa vente :

- Cet avion ne présente pas d'équilibre financier : peu d'heures de vol réalisées ;
- Il est fragile et ses pièces coûtent très cher ;
- Le problème de l'essence qu'il faut aller chercher à la station-service ainsi que la gestion de la cuve qui n'a plus lieu (bien trop souvent toujours la même personne qui doit s'en occuper : un grand Merci ! à Didier notamment) ;
- Une flotte plus homogène (DR400 uniquement) est plus facile à gérer et à entretenir ;
- Un seul fournisseur à gérer ;
- La vente ferait-elle vraiment partir certains pilotes semblant l'apprécier ?

- Rapprochement avec l'aéroclub René Mouchotte au Plessis :

Un instructeur de l'aéroclub René Mouchotte, Michel Canicave, souhaite trouver une solution au retrait de leur DR400 de leur flotte.

Il serait intéressé pour trouver un accord (éventuellement sous la forme d'un achat de bloc d'heures) afin de louer à notre aéroclub nos DR400, en particulier pour faire de l'instruction et faire voler certains de ses membres.

Pascal Chagnon propose d'étudier la possibilité de faire comme pour le CSA Vol Moteur de la BA110 Creil : les membres de l'aéroclub de René Mouchotte intéressés constitueraient un groupe qui prendrait le statut de « membre associatif » et de « membres associés » comme le prévoit nos statuts et règlement intérieur. Pour ce faire, ils devraient créer une association qui signerait une convention avec notre aéroclub.

Une autre solution pourrait consister à simplement louer nos avions. Il faut cependant vérifier si cette solution est prévue dans les statuts et notre règlement intérieur.

Question de Michel Serrurier : Concernant les vols d'instructions effectués au profit des membres de René Mouchotte, ne serait-il pas logique qu'ils soient réalisés exclusivement par nos propres instructeurs ?

Après discussion, il est décidé que si un instructeur de R. Mouchotte devait faire des vols d'instructions sur nos DR400, il devra s'inscrire au préalable au club et selon la procédure classique à Creil.

Enfin, une dernière solution pourrait consister en une mutualisation des moyens des deux aéroclubs : Creil et René Mouchotte. Mais avant de l'envisager, il est convenu de prendre contact avec le service juridique de la FFA afin d'obtenir des conseils à propos de la mutualisation d'aéroclubs.

Le sujet peut être pertinent car il pourrait y avoir dans ce cas une réciprocité d'avions : on propose nos DR400 si on peut voler sur leur PA28 ou Jodels.

- Affichage d'une pancarte signalant notre présence au Plessis Belleville :

Nicolas Pinhas propose qu'une banderole avec le nom de notre aéroclub soit affichée sur l'entrée de notre local au Plessis pour que le local de l'aéroclub soit mieux identifié par les visiteurs. Il suggère de réutiliser une banderole en toile PVC initialement prévue pour le forum des associations.

Il a été proposé finalement par Xavier Guiraut de concevoir un panneau rigide en pvc qui sera plus solide et durable.

L'emplacement retenu serait à gauche de la porte d'entrée du local club au Plessis. Le coût estimé (75€) du panneau a été validé par Pascal Chagnon.

- Achat de cartes de navigation en commun :

Pour la prochaine édition, Nicolas Pinhas proposera aux membres de réaliser une commande de cartes groupées auprès de *Boutique.aero*

- Les certificats d'immatriculation des avions seront à mettre à jour auprès de la DGAC :

Notre adresse postale a changé en passant de Creil au Plessis. Pour autant, la plupart des factures pour taxe d'atterrissage continuent d'être envoyées à l'ancienne adresse car la base de données de la DGAC n'a pas été mise à jour. Il faut donc changer l'adresse du propriétaire (l'aéroclub) sur les certificats d'immatriculation pour remédier à cette situation.

Nicolas Pinhas a appris que le certificat d'immatriculation du BB reste actif faute d'officialisation de sa destruction auprès des autorités à l'époque. Il faudra donc faire radier des registres l'aéronef.

Pour ce faire, l'ensemble des certificats originaux d'immatriculation de nos avions doivent être transmis à la DGAC (Paris 15^e). Normalement cela est fait en 2 jours, mais avec la crise sanitaire actuelle de la Covid-19, cela pourrait prendre un peu plus de temps.

Il a été convenu d'évoquer à nouveau ce sujet en CA afin de valider la démarche.

- Mise en place d'un transfert automatique du courrier auprès de la Poste :

Le changement d'adresse officielle de l'aéroclub de Creil au Plessis a été réalisé en Préfecture. Il reste à présent à mettre en place auprès de la Poste un transfert automatique de courrier, pour ceux encore envoyés à Creil par défaut. Il est proposé de faire un transfert pour une période d'un an.

- Wingly :

Le président de l'aéroclub a reçu un mail automatique transmis par la plateforme internet *Wingly* pour valider l'inscription en profil pilote *PFE (Partage de Frais Élargi)* de l'un de nos membres (JM Allard) dans le but de lui permettre de proposer des vols de coavionnage sur le site web de *Wingly*.

Pour autant, l'intéressé n'a jamais fait de demande officielle auprès de l'aéroclub. Il pourrait d'ailleurs ne pas avoir les pré-requis pour être pilote de coavionnage.

Un document officiel de l'aéroclub concernant l'application *Wingly* avait été signé par le président et actait le souhait d'expérimenter la plateforme en 2018. Cette expérimentation n'a pas été reconduite. Ce document est joint au présent CR.

- Identité visuelle de notre aéroclub :

Une réflexion sur un nouveau nom de notre aéroclub pourrait être mise en place. Tout en conservant notre attache à nos origines, pourquoi ne pas faire évoluer notre appellation pour qu'elle soit plus en lien avec notre futur lieu d'activités ?

Ainsi, plutôt que « aéroclub de Creil-Senlis-Chantilly », ne pourrions-nous pas évoluer en « aéroclub de Creil-Le Plessis Belleville » ?

Il est vrai que dans le cas actuel, les deux dernières villes citées l'étaient surtout pour l'attrait et la notoriété qu'elles pouvaient représenter, ainsi qu'une possibilité de subventions « jeunesse et sport » de leur part ; qui ont disparues depuis de nombreuses années malheureusement.

- Recherche d'aides financières et matérielles pour notre aéroclub :

Nous pourrions envisager de rechercher des sponsors, partenaires et autres mécènes pour notre club en proposant d'afficher leurs couleurs sur notre site internet et éventuellement sur nos avions.

Prochaine réunion du CA :

La date de la prochaine réunion de bureau n'a pas été arrêtée. Elle pourrait éventuellement intervenir début décembre, courant la semaine 50.

L'ordre du jour étant épuisé et les questions soulevées en séance débattues, la réunion s'est achevée à 20h30.

Nicolas PINHAS
Secrétaire

Pascal CHAGNON
Président