

ANEPVV COMPTE RENDU

Sommaire

1. Les accidents
2. Les tarifs
« Prévoyance »
3. Le MCR 180
4. Les problèmes de revision moteur
5. Gestion courante
6. Questions diverses

Présents

Pierre Albertini
Christian Bon
Jacques Bulois
GERARD CHIOCCI
Jean-Pierre COLLE
Michel CRUETTE
HUBERT DELCROIX
BERNARD GUILLEMIN
Christian LECUYER
Gérard LESCASSE
Daniel PERCIAUX

Absents excusés

Georges Chevalet
Gérard Lescasse

Invité excusé

Marcel Juillot

Invité

Philippe Guire-Vaka

Approbation du compte rendu de l'assemblée générale

Le compte-rendu est approuvé après quelques modifications mineures ou l'ajout de quelques précisions apportées par des administrateurs.

1. La situation des accidents

A ce jour nous avons reçu 10 déclarations d'accident. Un onzième vient de survenir dans un décollage herbe haute à AVIGNON. Le conseil étudie la décision des dirigeants de mettre en cause le responsable de la tonte et se montre très réservé.

Deux problèmes sont survenus au treuil. Pour l'un de ces cas l'aile est restée basse. Pour un autre, un largage vers 80 mètres a nécessité un atterrissage dans l'axe qui s'est terminé hors piste, dans de l'herbe haute, par un cheval de bois.

Trop de compte rendus font état d'herbe haute. Où la piste permet un décollage en toute sérénité ou elle ne le permet pas ! Mais, faut-il risquer l'accident pour un vol avec décollage dans l'herbe haute ?

Un cycliste a traversé l'aérodrome au moment d'une treuillée. Le vélo a été emmené par le câble. Le cycliste a réussi à quitter le vélo et à ôter sa fille du porte bagage. L'enfant de deux ans et demi a été légèrement blessé.

Le conseil rappelle l'importance de la vérification visuelle de la piste dégagée. Il rappelle également l'importance du respect des procédures éditées par la FFVV.

Nous déplorons deux décès (plus un étranger) sur une autorotation en montagne avec un ASH 25. Les pilotes étaient très expérimentés et étaient, semble-t-il, habitués à voler très près du cailloux.

Un administrateur observe que les machines modernes ne pardonnent plus lors d'un départ en autorotation. D'autre part, pour nombre de pilotes le départ en autorotation est le premier exercice d'autorotation depuis fort longtemps. Le manque d'expérience pour sortir de vrille est évident. Cela est dû à la charge à l'air élevée, charge qui nécessite des vitesses plus importantes en spirale.

La tendance depuis une dizaine d'années montre que les décès sont au nombre de neuf par an, étrangers compris. Par contre les blessés graves sont en constante diminution pour s'établir à deux en moyenne. Le conseil remarque qu'en ce début d'année, quatre accidents ont eu lieu au treuil semble-t-il par manque de respect des règles de sécurité élémentaires. Rappelons tout de même que la première cause de décès est l'autorotation en basse altitude, notamment en montagne.

3. Les tarifs « PREVOYANCE »

L'augmentation des tarifs

L'augmentation des tarifs de PREVOYANCE qui a été globale devrait être modulée en fonction des moteurs utilisés par chaque machine. Il est vrai que les coûts d'échange standard ou de révision du moteur d'un SF 25 et celui d'un ROTAX turbo compressé ne sont pas les mêmes.

Le conseil demande à Christian BON de bien vouloir préparer une liste des moteurs utilisés sur les machines motorisés afin de les classer en catégorie, le but étant d'étudier une nouvelle tarification.



Dessins historiques du club de Chérence, dessins datés de 1946. Les pilotes féminines étaient présentes et se faisaient déjà brocarder !

2. Le MCR 180

L' avion de CARPENTRAS

Après une soixantaine d'heures de remorquage, le club est satisfait de son MCR en vol. Il monte un biplace à 4 m/s et un monoplace à plus de 6 m/s. La consommation est abaissée à 2,2 l par remorqué, ce qui divise par 2,5 la consommation du 180 cv. Par contre, et comme listé dans le compte rendu précédent, il reste de nombreuses mises au point à effectuer. Et DYN'AERO ne répond pas au courrier !!!

Mais, quel est donc l'avenir de DYN'AERO ? L'entreprise est reprise par un cadre, la famille ROBIN se retirant totalement de l'affaire. Puisse-t-elle, cette entreprise, changer de philosophie commerciale !!!

Le MCR de l'ANEPVV

L'atelier de VINON reprend les travaux sur ce kit après un hiver surchargé. Nous espérons voir cet avion en vol avant la fin de l'année.

Les pièces détachées

Un KOLIBER, RALLYE de fabrication polonaise vole en FRANCE. Comment est-il arrivé là ? Quel circuit commercial a-t-il suivi ? Comment l'entretien est-il prévu ? Quelles pièces détachées doivent être achetées pour le maintenir en état de vol ? Autant de questions dont les réponses nous intéressent bigrement. Bonne nouvelle peut-être que ce KOLIBER en FRANCE.

Nous poursuivons nos investigations pour tenter d'acheter des pièces détachées en POLOGNE car les pièces DAHER SOCATTA deviennent exorbitantes. Un robinet d'essence de MS 893 est vendu 1 800 € hors taxes ! A ce prix le plaquage or n'est même pas prévu !!!



Les incidents donnaient lieu à dessin humoristique affiché en bonne place dans le club house. Lazzis et quolibets pleuvaient sur le malheureux pilote!

4. Les problèmes de révision moteur

COURRIER DGAC

Le Rallye F-BREB devrait être radié du registre des immatriculations par la DGAC. Cet avion doit être dans les stocks ANEPVV. Jacques BULOIS après quelques recherches pour "retrouver" cet avion inscrit à l'ANEPVV depuis le 12 juin 1981 nous informe que l'ECHO BRAVO a été accidenté à CORTE le 23 juillet 1999.

NORVIC (GRANDE BRETAGNE)

Le livret moteur n'était pas joint à la livraison du premier moteur échangé. Le second moteur n'avait pas de couronne de démarreur ni de démarreur ! Le club a donc démonté couronne et démarreur sur l'ancien moteur pour équiper celui provenant de l'échange standard. Le troisième moteur ne possédait pas toutes les pièces comme alternateur, démarreur... L'avion n'est donc pas en état de vol depuis quatre mois !

Nous nous posons des questions ! Comment un moteur sans couronne et sans démarreur a-t-il pu passer au banc ?!!! Notre confiance en cette société est bien émue !

DAVID (ITALIE)

Le moteur qui a été adressé dans cet atelier était dans un fort triste état d'après les photos, après démontage, transmises par cet atelier. Le devis s'élève à 28 000 €. Ce moteur sera récupéré et stocké pour pièces éventuelles.

RECTIMO

RECTIMO nous avait fait un devis à 18 000 € et quelques poussières. Le premier moteur envoyé à CHAMBERY a vu son devis monté à 21 000. Michel CRUETTE a donc téléphoné pour connaître quel était la parité du dollar mais également pour que des pièces facturées en supplément soient comprises dans le forfait. Le travail effectué chez RECTIMO est un bon travail. Il est dommage que la confiance soit altérée par le devis établi « un peu à la légère » pour ce premier moteur.

ENAC

La main d'œuvre chez RECTIMO est moins chère qu'à l'ENAC ! L'ENAC peut fournir huit moteurs. Six ont déjà été livrés. Mais, il nous faut acheter des kits de révision pour deux moteurs supplémentaires. Le conseil donne son accord.

Conclusion

NORVIC et DAVID ne sont pas agréés Lycoming ! Le conseil décide de ralentir sa collaboration avec ces deux ateliers. Nous allons leur communiquer nos exigences : moteur livré complet, cylindres neufs, facture des éléments changés (carter, vilebrequin) Il reste que RECTIMO et l'ENAC restent nos partenaires privilégiés. Mais, l'ENAC est limité en capacité de révision.

Nous n'avons plus de moteur d'avance !

5. Gestion courante

Réunion pièces d'occasion

Tout dépend du MOM (manuel d'organisme de maintenance) En effet, pour que les pièces récupérées puissent obtenir une « FORM ONE », il est nécessaire que celles-ci soient contrôlées par un atelier agréé disposant d'un agrément de maintenance PART M sous PART F incluant la classe C et la catégorie C 20 et dont

Le secrétaire général



Bien entendu, les ailes étaient entoilées ce qui pouvait donner lieu à incidents aussitôt relevés par le dessinateur



Les remorqueurs n'étaient pas très évidents à poser et l'on comptait le nombre de rebonds ! Record battu ?

le MOM prévoit explicitement ce genre de travaux. Après ces éclaircissements on ne peut plus « clairs », l'atelier de VINON va rédiger son MOM. La pièce devra donc être démontée par les soins de l'atelier de VINON et vérifiée.

Cette réunion a éclairée les méthodes de gestion des pièces détachées que l'ANEPPV doit mettre en place. Il nous faut également décider du prix des pièces d'autant que l'atelier sera tenu de délivrer une « FORM ONE ».

Une discussion s'engage sur la vente des pièces neuves et d'occasion de l'ANEPPV : à qui peut-on vendre ? à quel prix vendre ? le conseil décide que seuls les clubs adhérents de l'ANEPPV en « PREVOYANCE » pourront avoir accès à ces pièces.

CHAMBLAY

La location du hangar de CHAMBLAY va nous couter un petit 2 000 € par an. Les épaves y seront stockées. Nous rechercherons un accord avec un atelier voisin afin d'éviter des transports entre CHAMBLAY et VINON.

Revient la question du stock que nous ne connaissons pas précisément. Grand débat, déjà bien ancien ! Comment le gérer ? Comment connaître le stock ?

Peut-on, dans un premier temps, demander à quelques P.E.N. de décider des parties à conserver sur les planeurs cassés. Bien entendu, l'ANEPPV défrayera ces P.E.N. comme le fait le GNAV.

DAX

Le club des Pays de l'ADOUR demande à démissionner de la « PREVOYANCE » car la séparation du club moteur, l'installation sur un nouveau terrain ont généré de nombreux frais. L'activité modeste relevée est probablement due à l'implantation ancienne de ce club sur le terrain de DAX. En effet, l'ALAT interdisait toute activité pendant qu'elle travaillait. Le conseil se pose tout de même des questions sur le bien fondé d'une telle démission pour préserver l'avenir, et par avenir, nous entendons l'existence même du club. Supposons une casse moteur sur le remorqueur. Le club est-il capable de payer un échange moteur ? Le moteur du remorqueur de DAX a 842 heures mais étant donné le nombre d'heures effectué par an, la butée calendaire devrait survenir rapidement. La GV va arriver.

Le rôle de l'ANEPPV est aussi de conseiller les jeunes clubs. Christian BON est mandaté par le conseil pour aller discuter avec le président de ce jeune club et pour l'inciter à la prudence.

6. Questions diverses

Trésorerie

Les SICAV de trésorerie ne rapportent plus rien. Nous recherchons une banque capable de rémunérer l'argent à notre disposition.

Astir d'ARCAHON

L'épave non réparée appartient à l'ANEPPV. Un club est intéressé pour la réparer dans ses ateliers. Le conseil décide de la vendre à ce club afin de maintenir un planeur de début en état de vol.

Réunion informatique FFVV

Hubert DELCROIX est désigné pour participer à cette réunion le 1^{er} juillet à 14 heures.

PROCHAINE REUNION : LE 23 SEPTEMBRE AU 29 RUE DE SEVRES.

Le secrétaire général



Les vaches étaient nombreuses et l'accueil dans les champs était parfois véhément !



Le treuil ! Déjà ! Les anciens se souviennent de multiples gags... au sol, fort heureusement !