

ANEPVV COMPTE RENDU

Sommaire

1. Situation accidents.....1
2. Dossiers en cours.....1
3. Dossier remorqueur....2
4. Les moteurs.....3
5. Gestion courante.....4

Présents

Pierre ALBERTINI

Christian BON

Georges CHEVALET

GERARD CHIOCCI

Jean-Pierre COLLE

Michel CRUETTE

HUBERT DELCROIX

Bernard GUILLEMIN

Gérard LESCASSE

Christian LECUYER

Gérard LESCASSE

Daniel PERCIAUX

Absent excusé

Jacques Bulois

Invité excusé

Marcel Juillot

Approbation du compte rendu de la dernière réunion

Le compte-rendu de la dernière réunion est approuvé à l'unanimité.

2. Situation accidents

Nous avons, à ce jour, enregistré 43 accidents. Nous sommes donc au-dessus des chiffres de l'an dernier. Le dernier accident concerne à nouveau un accrochage avec le relief. Le Pégase est détruit mais le pilote est indemne.

Le président s'interroge sur la sécurité passive de nos planeurs. Il fait allusion à un bloc de « mousse » de 2,5g utilisé dans certaines Formule 1 et qui présente une très grande résistance à l'écrasement tout en absorbant une partie de l'énergie du choc.

Le conseil revient sur l'accident du LS8. Il est surprenant que les cinq LS6 et les deux LS8 du CNVV aient été détruits dans des accidents graves. Est-ce parce que ces planeurs sont réputés faciles à piloter ? Certains prétendent que ce sont des planeurs qui ne préviennent pas lors du décrochage. Une des raisons essentielles qui ressort des expériences des dirigeants de clubs présents est que les pilotes font de moins en moins de vols. Le nombre d'heures de vol annuel par pilote diminue. L'entraînement est plus faible et la sécurité s'en ressent

1. Dossiers en cours

Les planeurs mis à disposition

Les planeurs mis à disposition des associations par des privés n'appartiennent pas, par définition, aux clubs concernés et faussent l'appréciation des risques pris par l'ANEPVV lors de l'octroi des prêts. Il convient que nous sachions à qui appartiennent les machines. C'est pourquoi cette précision sera demandée aux clubs lors des réinscriptions.

La mise à la réforme des planeurs

L'ANEPVV reste, officiellement, propriétaire de 22 machines, toujours immatriculées mais dont le CDN n'est plus renouvelé. La DGAC souhaite que nous réformions ces machines. Mais, si nous les réformons, les pièces récupérables ne seront plus utilisables. Nous décidons donc d'attendre les évolutions ...

Les placements

L'ANEPVV dispose toujours d'un compte à la POSTE compte sur lequel nous possédons des SICAV. Mais ces SICAV sont closes ! Et l'argent ainsi placé



La piste est gelée ! Voilà qui permet de décoller ! Le bonheur !

ne rapporte plus rien ! Aucune personne de la poste ne nous a alertés !!! Quelle qualité de service ! En conséquence, nous quittons la POSTE et cherchons à ouvrir un deuxième compte dans une autre banque, mais appartenant à un groupe différent du CIC.

Un Ventus de 26 ans

Le propriétaire de ce VENTUS souhaitait descendre la valeur d'inscription à 5 000 € pour assurer ce planeur dans une compagnie d'assurances. Il est bien entendu hors de question d'accepter ce genre de méthode qui fait prendre à l'ANEPVV et au club d'accueil un maximum de risques puisque nous « assurons » les premiers dégâts et que l'assureur, à l'abri des bricoles, peut consentir un tarif très intéressant ! Où est la solidarité des membres de l'ANEPVV dans tout ça ?

Demande d'inscription d'un planeur

Une association connue ou reconnue par la FFV et ne possédant aucun patrimoine demande l'inscription d'une machine. Ce planeur, un PILATUS n'appartient pas à l'association mais à deux propriétaires privés qui mettent ce planeur à la disposition de l'association. Il n'est donc pas envisageable de l'inscrire à l'ANEPVV. En effet, cela reviendrait à inscrire directement un planeur privé, ce que nous ne souhaitons surtout pas faire.

3. Dossier remorqueurs

Le MS 893 de Carpentras

Nous avons récupéré ce ms 893 lorsque le club de Carpentras avait décidé d'acheter et de commander le mcr 180. Nous l'avons entièrement révisé. Nous décidons de céder cet avion au club de Dijon afin de remplacer celui que l'association possédait et qui a été accidenté le 4 juillet.

Le remorqueur de Barcelonnette

Le remorqueur a subi un court-circuit en vol mais...

Ce court-circuit se serait déclaré au sol sans que le pilote ne s'aperçoive de la chose, ni olfactivement, ni visuellement. Par la suite, en vol, l'avion s'est rempli de fumée. Le pilote a pu se poser en urgence sauvant ainsi ses passagers.

L'ensemble du tableau de bord a brûlé. Un devis de 35 000 € a été établi par l'atelier de Vinon. Les travaux ont été commandés, chèque à l'appui.

Mais, le club s'est ravisé et souhaite faire intervenir son inscription ANEPVV, prétendant désormais que le montant des réparations atteint pratiquement la valeur d'inscription.

A suivre ...



L'aérodrome du Louroux sous la neige le 5 février 2012

Le MCR 180

Le MCR 180 de l'ANEPPVV est en deux parties, le fuselage est à DIJON, les ailes à VINON. Le fuselage devrait rejoindre VINON prochainement avec son moteur. Le premier vol devrait avoir lieu début 2012. Nous allons réserver une immatriculation évoquant l'ANEPPVV.

Michel CRUETTE rédige un contrat de location. L'avion devrait rester à VINON et être géré par le club. Le tarif devrait être comparable aux locations fédérales. Rappelons que le MCR 180 de St AUBAN parvient à effectuer 14 remorqués à l'heure.

Dyn'Aéro a changé de propriétaire. Celui-ci cherche à relancer la société. Il souhaite obtenir des prévisions de vente.

Les nouveaux responsables de DYN'AERO ont fixé les nouveaux prix. Le premier kit est à 87 000 HT ; le kit « quick build », une bonne partie des choses mécaniques étant déjà montées, est à 119 950 € HT. Ces prix s'entendent sans moteur.

Pour la certification, le concepteur attend la norme ELA1 qui devrait être disponible, au niveau européen, début 2012.

4. Les moteurs

L'atelier de Brescia

Le moteur qui avait été envoyé en ITALIE a été récupéré en pièces détachées. Il reste en révision en ITALIE le « 6 cylindres » de FAYENCE. Nous attendons la livraison de ce « 6 cylindres » pour décider si nous poursuivons une collaboration avec cet atelier. Nous n'avons aucun a priori car si nous avons été échaudés par le démontage et l'analyse du moteur envoyé là-bas, nous savons le club de FAYENCE satisfait des prestations offertes.

Enac

L'ENAC est capable de nous livrer 8 moteurs en 2012. Un moteur est disponible à la fin de l'année. Deux kits de réparation ayant été commandés, l'ENAC dispose donc pour le début de l'année 2012 de trois moteurs immédiatement livrables.

Norvic

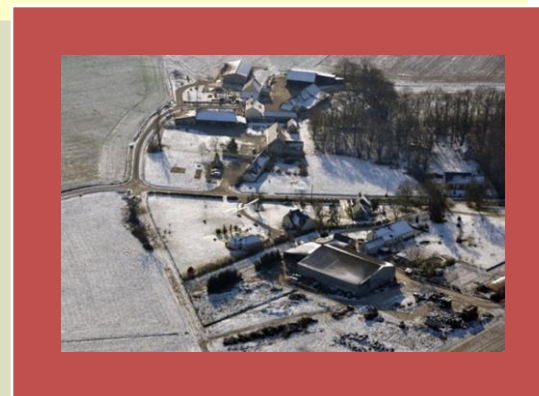
La société Norvic a signé la convention que nous lui avons adressée ! Nous espérons donc pouvoir obtenir des moteurs révisés tel que nous le souhaitons avec des pièces Lycoming d'origine, etc...

les obligations des clubs

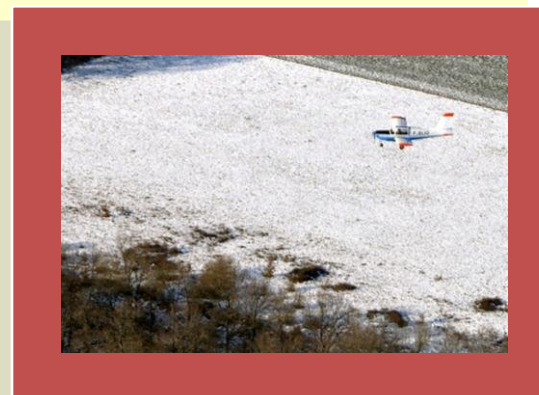
1° Envoi à NORVIC par le club demandeur, du moteur à réviser rigoureusement complet, y compris tous les périphériques, prêt à être monté sur l'avion après révision, sans qu'aucune pièce ne soit à y ajouter pour le mettre en marche, et ce dans les délais les plus brefs, dès que l'accord est donné par l'ANEPPVV.

Au cas où une modification hors standard aurait été effectuée sur le moteur, le club devra obligatoirement fournir les références des pièces utilisées.

Si cela s'avère impossible, NORVIC reconvertira les modifications selon



La campagne tourangelle enneigée mais sous le soleil.



Même les avions remorqueur ont décollé mais sans remorquer !



L'étang du Louroux : repère glacé !



Paysage glacé de Touraine et il fait bien froid dans le SF 25

les normes d'origine après avoir obtenu l'accord de l'ANEPVV.

2° S'il n'est pas possible, exceptionnellement, d'acheminer un moteur complet chez NORVIC, indiquer les pièces manquantes ne faisant pas partie du lot officiel de pièces détachées fournies par LYCOMING afin de ne pas perdre de temps causé par la recherche des pièces manquantes.

3° Fournir à NORVIC et à l'ANEPVV les noms, n° de téléphone fixes et portables et e-mail de la personne en charge des travaux au sein du Club, ainsi que le point de livraison du moteur choisi par le club.

4° Envoyer le livret moteur à jour avec le moteur, ainsi que les « Form One » de chaque périphérique à réviser ou changer lors de la RG.

5° Envoyer à NORVIC et à l'ANEPVV les photos des différentes faces du moteur comprenant au moins une photo du livret moteur montrant clairement son identification.

6° Après réception du moteur révisé, adresser à NORVIC et à l'ANEPVV un accusé de réception du moteur révisé finalisant,

5. Gestion courante

Le hangar de Chambley

Nous avons signé le bail de location, nous avons assuré le site et le compteur EDF est ouvert.

La première chose à faire est de dissimuler le stock. Ensuite, il convient d'organiser le stock de 800 m². Nous avons également deux ateliers et deux bureaux.

Un groupe de réflexion est constitué autour de Gérard LESCASSE.

L'assemblée générale

Les repas auront lieu sur l'aérodrome. Le samedi soir le repas de gala se tiendra à l'occidentale à MONTAUXOUX.

Notre AG aura lieu à l'espace culturel.

Les administrateurs renouvelables sont : Gérard CHIOCCI, Jean-Pierre COLLE, Michel CRUETTE. Les candidats doivent être présentés par les clubs avec lettres du président et du candidat motivant la candidature.

Prochaine réunion :
24 février 2012 à 9h30
Au 29, rue de Sèvres