Congrès Technique National des Pilotes

Samedi 2 février 2008 à Vichy

COMPTE RENDU

Compte rendu rédigé par François PRIN.

Gilles VAN DER GOES, Président de la commission aéronautique, présente les membres présents de la commission, Séverine LALANNE et François PRIN.
Il rappelle le programme de la journée défini comme suit:

9 h 00 – 10 h 00	Espace aérien par Séverine LALANNE
10 h 00 – 10 h 15	Pause
10 h 15 – 12 h 15	Le Cessna 206 Diesel par Charly BAUM
12 h 15 – 14 h 00	Déjeuner
14 h 00 – 15 h 00	Maintenance et utilisation avion largueur et PT6 par F. PRIN
15 h 00 – 15 h 15	Pause
15 h 15 – 16 h 30	Affaires en cours (équipements, aérodromes, licences, réglementation largage) Questions diverses

Le Président fait un appel à candidatures pour des postes à la commission aéronautique.

ESPACE AERIEN par Séverine LALANNE

- **Les espaces particuliers et zones réservées, zone P, D, R, Rtba, Zit et Zrt, Tsa**

La perspective d'une utilisation de Tsa pour l'activité parachutiste peut être envisagée dans la perspective d'un abaissement au FL: 115 de l'accès au Vfr. Cependant, l'idée de verrouiller la zone va à l'encontre de l'air du temps qui est de pérenniser l'acquis tout en laissant libres les accès aux zones pour les usagers des différentes activités de l'aviation générale de loisir.

- **CCRAGALS**

Ce sont les Comités Consultatifs des Représentants Usagers Aviation Générale et Sportive qui se réunissent dans les DAC. Leur mission étant de proposer des évolutions des zones permanentes vers une liberté d'accès, jusqu'au FL 195 si l'espace aérien est non contrôlé, jusqu'au FL 115 si il est contrôlé. C'est le seul moyen de se faire entendre auprès des administrations (aviation civile et militaire).

- **Nouvelle définition de la surface S**

Nouvelle définition de la surface S dont l'appellation a disparu au profit d'une hauteur de 3000 fts ASFC (sol) en espace non contrôlé. En espace contrôlé, on passe en altitude de transition si définie (ex:4500 fts) selon la règle de la semi-circulaire, puis au niveau de croisière (ex:FL 55).

- **Les minima VFR**

Les minima VFR en espace de classe F,G, au-dessous du plus haut des deux niveaux, 3000 fts Amsl ou 1000 fts Asfc, pour la visibilité idem, soit 1500 m ou distance de vol de 30 secondes.

VALIDATION DES ACQUIS DE L'EXPERIENCE par Claude RAMY

Claude RAMY donne des précisions sur la validation des acquis de l'expérience où l'on reconnaît l'expérience et les qualifications par un diplôme d'Etat (ex: Jeunesse et Sports). Il s'interroge sur le fait de savoir si l'Aviation Civile a mis cela en place sachant qu'il s'agit d'une loi. La DGAC doit, dans ce cas, mettre en place les décrets inhérents.
Il est décidé de faire appel à Anthony PAULEAU-DULIEN, juriste de la FFP, afin d'interpeller l'Etat.

LE THIELERT par Charly BAUM

Charly BAUM explique le Cessna 172 est équipé par Thielert avec un moteur 2 ltrs de 135 Hp. Le Cessna 182 est lui équipé par un moteur Sma, Renault/Matra de 235 Hp et le Cessna 206 par Thielert avec moteur de 4 ltrs V8 de 350 Hp, avec refroidissement à eau.

Il revient sur l'historique de l'évolution du moteur. La base est un moteur de Mercedes classe C et la difficile recherche d'avionneur pour l'équipement. La certification des 206 H, G et F est acquise depuis juin 2007, par l'utilisation des rétrofites. Depuis cette année, Cessna propose en première monte sur le 172 Skywak le Tdi de 2 ltrs. Actuellement 50 moteurs 4 ltrs sont disponibles et, seuls 4 avions en sont équipés. Charly BAUM va, dans le mois qui vient, acquérir un 206 Tdi.

Concernant la technologie du moteur, il donne les précisions suivantes: hélice 3 pales à 2300 tr/mm avec réducteur et embrayage, régulation électronique, vitesse de rotation moteur initiale de 3500 tr/mm, homologué avec du jet A1 uniquement (gel en altitude si diesel), potentiel de 2400 heures. Le réglage de l'hélice pour le meilleur rapport frein/régime/nuisance sera nécessaire lors des premiers vols.
Circuit carburant, common rail, circuit d'huile fonctionne sur la base du principe d'un circuit de refroidissement d'eau (circuit court et normal calorstaté). Tout le circuit électrique et d'alimentation pression est doublé (turbo, fadec, etc.). Le boîtier d'info moteurs mémorise une quarantaine de paramètres et permet par une prise diag. de faire les relevés et remises à zéro (pratique pour le suivi du vieillissement et le respect des paramètres, validation de la garantie constructeur). Le maxi take off est de 1633 kgs ce qui permet de placer 5 parachutistes (6 est envisageable). Avec le système de réservoir Flint, qui rallonge les bouts d'ailes de 30 cms et permet une augmentation de la masse maximum au décollage de 200 lbs (soit 90 kgs), on arrive

à une autonomie de 7 heures de vol. Perfo. montée de 10' pour 10 000' et de 13' pour 13 000' (Stick 4000 m de 22' pour une consommation de 17 ltrs).

Il explique également la politique de financement de l'achat d'un tel appareil, avec les propositions de financement de Thielert et CGI Banque. Le moteur est proposé en provisionnement constant sur la base d'un mis/potentiel (1 200 heures). Il n'existe pas de limitation de cycles dans la gestion potentiel mais, le réducteur hélice étant la partie fragile, l'approvisionnement par le motoriste sera garanti en échange standard sans délais.

Globalement, la nuisance sonore sera diminuée par rapport à un Pilatus quadripale mais, l'exploitation en activité larguage n'est pas encore suffisante pour en connaître les valeurs réelles.

Il évoque le problème de rétrofit sur le modèle 206 F (réservoir souple qui nécessite une sonde T° pour le retour Kéro dont la température peut atteindre 65°C) et un problème d'alimentation électrique 12 volts d'origine alors que le Fadec nécessite du 24 volts.

Il évoque également la possibilité d'utilisation du Cessna en remorquage planeur, ce qui pourrait permettre un échange de pilote et une meilleure rentabilité d'exploitation. L'équipement d'un crochet tost de remorquage est à l'étude.

FISCALITE KERO ET COMPLEMENT CESSNA TDI par Charly BAUM

Charly BAUM revient sur l'historique de la négociation de la TVA à 5,5 %, sur l'équivalence à la remontée mécanique avec notion de pré-acheminement, ce qui exclue d'autres types de prestations (vente de produits dérivés, etc.).

Il explique que la TIPP évolue et qu'elle serait non récupérable par les associations mais, à l'inverse, les sociétés en seraient exonérées et, la TVA de cette TIPP sera récupérable sur l'investissement pour les sociétés.

NOTION D'ENTRETIEN ET SUIVI DES AERONEFS par François PRIN

François PRIN fait un rappel sur la nécessité d'une relation d'échanges exploitant/atelier basée sur la confiance dans le respect des règles définies par le constructeur. En effet, les propriétaires signent une déclaration d'entretien qui les engage, selon un modèle de déclaration d'entretien édité par la DGAC, sur lequel figure les obligations réciproques du propriétaire et de l'atelier.

Il affirme que oui, il faut qu'un chef pilote ou une personne soit l'interlocuteur de l'atelier pour remonter tous les faits survenus sur l'appareil et noter sur un bon de commande à l'atelier la liste des travaux à faire sur l'avion en dehors de la maintenance programmée. Il informe qu'un document édité par l'Aviation Civile intitulé 'Notifier un incident...' destiné aux exploitants d'aéronefs vient de paraître. Y sont clairement listés les évènements à notifier tels que les opérations en vol, les éléments techniques de l'aéronef, l'entretien et la réparation de l'aéronef. Il revient sur la nécessité d'effectuer les visites avion conformément à ce que prévoit le Manuel

de Vol même si celui-ci n'est pas toujours à jour selon l'évolution du type d'équipement de l'appareil. Les visites avant vol, inter vol et après vol décrites dans le 'Manuel de Maintenance' sont préférables car plus détaillées.

Un bon groupe de démarrage est un groupe qui garantie 28 volts et, surtout un ampérage suffisant, permettant d'absorber le pic de consommation de la génératrice (max 1000 ampères) lors de la phase de démarrage. Même si la protection à 32 volts protège le circuit d'une défaillance du régulateur de tension, mettre un groupe auxiliaire à 30 volts systématiquement peut causer des problèmes en particulier sur le circuit avionique.

Icarius est le détenteur de type du STC (Supplément au Certificat de Type) modifiant les Pilatus avec une PT6A-34 et n'a jamais prévu le démarrage 'plein petit pas' de cette turbine de manière systématique. Pour mémoire, le Manuel de Vol préconise le démarrage suivant:

- T° extérieure au-dessus de 10°: manette hélice en position drapeau,
- T° extérieure en-dessous de 10°: manette hélice position PPP.

François PRIN présente le projet de formation des pilotes volontaires à une information sur la maintenance, en partenariat avec les ateliers. Ce module comprendrait, sur une durée de deux jours au sein d'un atelier d'entretien, encadré par un mécanicien certifié Jar 66, l'examen des différents points sensibles de l'aéronef, une sensibilisation à l'importance de la pré-vol, à la gestion du suivi de la machine au quotidien adaptée aux critères d'exploitation et, à une participation visuelle des phases d'interventions techniques sur différentes parties d'un aéronef en visite ainsi qu'une sensibilisation à une participation plus active dans l'échange des informations entre les pilotes et l'atelier, notamment dans l'usage des termes et gestes techniques appropriés.

REGLEMENTATION par Gilles VAN DER GOES

Gilles VAN DER GOES explique que la licence assurance fédérale pour la couverture minimale des pilotes reste indispensable. Il demande aux participants si une protection juridique défense recours pour les pilotes les intéresserait. La réponse est oui mais, cela sous-entend une participation financière. Le choix se pose sur une assurance indépendante ou rattachée au contrat fédéral. A priori, les participants opteraient plutôt pour une assurance indépendante.

Il fait un point sur le dossier 'Vol dans la couche' qui fait suite à des infractions récentes. Il explique que la Commission aéronautique a initié une démarche auprès de la DGAC dans le cadre d'une homologation, dossier actuellement à l'étude. Il précise les différents niveaux de la réflexion, les conditions d'habilitation des pilotes et un débat s'instaure sur les critères de choix des centres.

Fin de la réunion à 16h00.