

## EDITO N° 23 PRINTEMPS-ETE 2020



***Près de trois mois sans tâter du manche alors que les conditions météorologiques de ce début de printemps ont rarement été aussi splendides, ça commençait à faire long ! Mais c'était peu de chose comparé aux fièvres et douleurs dues à cette saloperie de Covid 19 que certains d'entre nous ont subies durant des semaines. Et que dire alors de cette vague mortelle qui a étouffé Joseph, toujours souriant et frétilant à l'idée de prendre les commandes du Tecnam ! Son souvenir habite nos pensées quotidiennes et nous sommes tous très tristes et abattus. Avoir un ami qui manquera à l'appel à la reprise des vols, c'est trop injuste.***

Nous sommes partis pour une année difficile. Certes, ce ne sera pas une année blanche car nous avons déjà bien volé avant que l'ordre de confinement ne s'abatte, logique et inexorable, mais ce ne pourra être qu'une année bien grise. En cette période inouïe dans nos vies, Aviatik a fait le dos rond, s'est barricadé, a croisé les doigts et espéré. Les heures de cours théoriques et d'instruction en vol ont semblé avoir du plomb dans l'aile pour un bon bout de temps. Les voyages-découvertes que nous avions prévu aux quatre coins de la France voire plus loin seront-ils désormais à ranger sur l'étagère des rêves non réalisés ? Les belles rencontres qu'on a l'habitude de vivre dans les Clubhouses de nos nouveaux amis plus ou moins lointains ainsi que dans les restaurants les plus improbables sont reportées aux calendes grecques. Mais ce n'est, à n'en pas douter, que parties remises et il était évident que nous reprendrions un jour le chemin du ciel.

Traditionnellement notre saison commence tôt, dès le mois de mars pour culminer avant l'été comme si la soif de voler, réfrénée durant la saison froide et maussade, se devait d'être exorcisée dès les premiers beaux jours. Les vacances estivales de chacun mettent ensuite un coup de mou dans le planning des réservations que ce soit pour l'instruction ou le voyage. Quelque soit la date où interviendra le retour à la normale, l'expérience de dizaines d'années passées sur cet aérodrome nous permet d'affirmer que les heures non volées ne sont jamais rattrapées. La seule bonne nouvelle du

moment c'est que certains pilotes d'Air Alsace ont pris autant de plaisir à voler avec BUUH que nous et cela se ressent dans les heures de vol.

Jusqu'au 25 juin, notre terrain devait rester fermé car réservé aux services de l'Etat par NOTAM (046/CRG NE/BEP). Il sera retiré de façon anticipée du fait de l'amélioration sanitaire locale et nos activités, même partielles reprendront à partir du 20 mai. Dans la période de confinement strict, notre mission était de gérer la cessation de notre activité aéronautique tout en honorant les frais fixes non adossés directement aux heures de vol comme les frais de gestion du hangar, les remboursements mensuels de l'emprunt de BUUH, les renouvellements calendaires de BUUH ou les assurances de nos deux machines. On ne pouvait suspendre les assurances car il nous fallait conserver une « couverture » au sol mais notre assureur nous a informé d'une réduction de 50% de la police sur notre prochaine facture.

Les heures non effectuées ne nous ont pas coûté grand-chose en 100 LL ni en visites de 50 ou 100 heures mais il y a tout de même eu une dépense prévisible pour l'entretien de nos machines groundées qu'il aura tout de même faire tourner ! En tant qu'association affiliée à la FFA, nous avons bénéficié d'une dérogation de service public qui a permis à nos deux mécanos « maison » de se rendre au chevet de nos montures pour leur entretien et surtout pour leur glisser dans le creux de leurs entrées d'air, qu'on ne les oubliait pas ! Au moment d'entamer notre second mois de confinement, il ne nous restait pas six mois d'avance de trésorerie devant nous. Depuis que l'activité a repris la situation s'est assainie.

Sur un plan plus individuel, en ce qui concerne les licences et les certificats médicaux d'aptitude, la situation est claire depuis deux décisions du Pôle Médical de la DGAC.

**VALIDITE DES LICENCES ET CERTIFICATS MEDICAUX D'APTITUDE** (décision DSAC/PN/Dir 20-047 du 1° mai 2020)

- **Validité des qualifications de classe ou de type**
- **Pour les pilotes PPL et LAPL la période de validité d'une qualification de classe ou de type qui est arrivée à échéance durant cette période de pandémie est prolongée de 8 mois à partir de la date initiale d'expiration ou jusqu'au 31 décembre 2020, à la première de ces deux échéances.**
- **Les qualifications FCL 055 qui arriveraient à échéance sont prolongées jusqu'au 31 décembre 2020 de même que celles des instructeurs.**

**Ne peuvent bénéficier de cette prorogation que ceux dont les qualifications étaient valables à la date du 16 mars 2020.** En outre, pour bénéficier de cette prorogation de classe ou de type, il est **indispensable d'avoir reçu un briefing d'un instructeur** afin de remettre à niveau les connaissances théoriques requises pour effectuer en toute sécurité les manœuvres et les procédures pertinentes. Dans le cas où le pilote n'est pas en mesure de suivre ce briefing, il révisé par lui-même les points qui y sont mentionnés. Lorsque ces connaissances théoriques ont été remises à niveau, la nouvelle date de fin de validité de la qualification concernée est mentionnée sur la licence par l'examineur et la mention et la date du briefing est portée sur le carnet de vol. **Le pilote emporte, avec sa licence, copie de cette présente dérogation DSAC/PN/Dir 20-047 remplie et signée par l'instructeur.**

- **Validité des certificats médicaux d'aptitude**

**Pour les pilotes PPL et LAPL la période de validité des certificats médicaux d'aptitude qui est arrivée à échéance pendant la pandémie est prolongée de 4 mois à partir de la date initiale d'expiration ou jusqu'au 31 décembre 2020, à la première de ces deux échéances. Pour cela, le**

**certificat médical devait être valide à la date du 16 mars et ne pas comporter de limitation TML et/ou SIC.**

**Un certificat médical portant restriction TML et/ou SIC ne peut bénéficier d'une extension de 4 mois de validité et une nouvelle visite médicale d'aptitude est alors nécessaire.**

Exemples :

- Un certificat médical d'aptitude valide initialement jusqu'au 15 juillet 2020 sans restriction TML ou/et SIC voit sa durée de validité étendue jusqu'au 15 novembre 2020.
- Un certificat médical d'aptitude valide initialement jusqu'au 20 septembre 2020 sans restriction TML ou/et SIC voit sa durée de validité étendue jusqu'au 31 décembre 2020 et non jusqu'au 20 janvier 2021.

**Par nouvelle décision de la DGAC en date du 15 juillet 2020 et portant le numéro 20-074, devant la persistance de la pandémie la période de validité du certificat d'aptitude médicale a été prolongée d'une nouvelle période de 4 mois à compter de la date d'expiration de l'extension de validité ou jusqu'à la fin de la période d'application de la dérogation concernée, à la première des deux échéances pour les personnels navigants dont la durée de validité normale est de 12 mois ou plus.**

**Il est très important de noter que, pour que l'extension de validité de la qualification et du certificat médical d'aptitude soient valables, les licences ou certificats médicaux doivent être accompagnés des deux textes dérogatoires qui figurent en documents annexes.**

**Ce sujet ne concerne pas les pilotes ULM qui n'ont pas de durée de validité sur leurs licences ni de certificats médicaux d'aptitude à renouveler.**

#### **RETOUR DE L'ACTIVITE AERIENNE**

**Les vols de relâcher**, pour les pilotes concernés, ont été réalisés en concertation avec les instructeurs d'Air Alsace selon un protocole strict que nous avons mis en place ensemble et incluant une procédure Covid spécifique. Si certains n'ont pas encore procédé à une reprise en main de la machine, il n'est jamais trop tard.

**Les vols locaux ou de voyages**, seuls ou à plusieurs, après avoir été règlementés, sont maintenant accessibles à tous. Il en est de même pour les vols-découvertes et les baptêmes de l'air, conformément à la réglementation préexistante.

#### **UN PROTOCOLE COVID**

**Un protocole précis Covid est affiché dans nos locaux. Il est composé d'une Check List Hangar, d'une Check List spécifique Avion et d'une Check List spécifique ULM. Il est à signer par chaque pilote, avant tout premier vol, pour confirmer qu'il en a bien pris connaissance et qu'il s'est engagé à l'appliquer.**

- **Matériel personnel** : Chaque pilote utilise son casque, ses documents personnels de vol. Il fournit lui-même son masque obligatoire pendant qu'il circule dans le hangar et, plus tard, s'il effectue un vol à plusieurs. Dans ce dernier cas, vu l'exiguïté du cockpit, tous les passagers se doivent de porter obligatoirement le masque.
- **Matériel collectif** : Chaque pilote apporte ses solutions hydroalcooliques pour la désinfection des mains et ses lingettes désinfectantes pour la désinfection soignée du tableau de bord et des manettes avant et après le vol. Porte de l'avion laissée en position ouverte après le vol et pendant la nuit pour permettre la désinfection de la cabine laquelle pose encore un problème car je n'ai pas trouvé de virucide en aérosol adapté à la désinfection d'une cabine de 2 à 3 m3.

Le bidon d'eau de la cabane sera rempli régulièrement et du savon liquide est d'ores et déjà (comme depuis toujours) présent.

**De façon plus globale la philosophie sécuritaire et sanitaire de la démarche est de respecter scrupuleusement les mesures barrières bien connues de tous maintenant.**

## VIE DU CLUB

Nos mécanos ont profité de cette période d'inactivité subie pour procéder à l'entretien de routine et à quelques réparations. Le moteur a tourné régulièrement pendant la période du confinement et il ne semble plus sujet à des soucis de démarrage après réglage réalisé chez Mulhouse Air Service. Nous avons envisagé et programmé une modification du fonctionnement de notre horodateur. Celui-ci sera branché sur le tube de Pitot et n'enclenchera le compteur qu'une fois atteint une vitesse de 40 nœuds. Ceci permettra de diminuer les heures de vol de la machine avec son corolaire sur la fréquence des visites de 50 et 100 heures tout en conservant les heures de vol pilote qui resteront règlementairement bloc/bloc. Cette formule permettra d'homogénéiser les calculs comptables avec les avions d'Air Alsace – que nous partageons dans le cadre de la mutualisation des moyens de nos deux aéroclubs - déjà équipés de ce type de mécanisme. Un forfait roulage sera à envisager (15 euros/vol). Les travaux seront réalisés par MAS dès que l'atelier aura reçu le matériel idoine et lors d'une visite des 100 heures.

Nous avons également profité de la période du déconfinement pour réunir le CA afin de procéder à la mise en place de notre nouveau bureau 2020-2021. Celui-ci demeure inchangé.



Depuis la fin du confinement, les vols de BUUH ont bien repris puisque deux pages de son carnet de route se sont remplis de près de 50 heures de vol ! Autre évènement exceptionnel, Isenring, un pilote d'Air Alsace, a terminé sa formation sur notre PA 28 et vient d'être testé avec un résultat positif par un FE venu spécialement de Suisse... Premier brevet connu sur la machine depuis bien longtemps... A côté de cela, BUUH a repris ses voyages auxquels il tient tant. Il est



de Pernand Vergelesse...

Bons vols à tous !

allé se faire admirer sur le Lido de Venise, s'est offert un tour de Corse où il n'était pas revenu depuis un an puis a transporté ses heureux passagers pour aller manger une andouille à la crème de Chaource à Troyes avec un bon verre

Jean Jacques

