



COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 13 AVRIL 2019

La réunion débute à 15h. Philippe LAMY, Président de l'aéroclub, présente le rapport moral et le rapport d'activités de l'aéroclub.

Rapport moral

Après l'année 2016 qui a été une année encourageante du point de vue financier avec une amorce de redressement, l'année 2017 s'est caractérisée par une stagnation de l'activité et de la situation financière.

Pour l'année 2018 le constat suivant a pu être tiré :

- Des charges en augmentation non répercutées.
- Une activité stagnante.
- Des finances grevées par la gestion de 4 avions pour un nombre d'heures de vol qui reste insuffisant.
- Une complexité accrue des tâches administratives et de la gestion quotidienne.
- Le manque de F(I) toutefois en partie résolu
- La nécessaire mise en place du DTO
- Des besoins d'animation, de communication et de recrutement d'élèves et pilotes.

Face à ce constat, il est nécessaire de prendre conscience que notre aéroclub ne doit pas être qu'un lieu de consommation et que chacun doit s'impliquer dans la vie associative.

Rapport d'activités

Heures de vol, d'instruction et membres 2018

1) Heures de vol :

- en 2014 : 659 hdv pour 52 membres
- en 2015 : 475 hdv pour 55 membres
- en 2016 : 740 hdv pour 73 membres
- en 2017 : 778 hdv pour 95 membres (9 pilotes avaient plus de 12 hdv dans l'année)
- en 2018 : 762 hdv pour 98 membres (22 pilotes avaient plus de 12 hdv dans l'année)

2)- répartition des hdv par avion.

- EJ : 266 hdv soit environ 35% (207 hdv en 2017)
- ET : 228 hdv soit 30% (168 hdv en 2017)
- RV : 140 hdv soit environ 18% (158 hdv en 2017)
- ES : 127 hdv soit environ 17% (245 hdv en 2017)
- Double commande : 190 hdv (401 hdv en 2017)

A titre indicatif : 33% des aéroclubs font 100 à 500 hdv dans l'année.

24% des aéroclubs font 500 à 1000 hdv dans l'année.

21% des aéroclubs font 1000 à 2000 hdv dans l'année

3) – Nature des vols

- Vol local : 55%
- Navigation : 20%
- Navigation >50NM : 15%
- Baptêmes : 8%
- Essais 1%
- Convoyage, vol de nuit, nav>50 NM de nuit : < 2%

4) Tendances pour l'année 2019

Au 8 Avril (soit pour le 1^{er} trimestre), 199h21 ont été réalisées avec la répartition suivante :

- EJ : 81 hdv
- ET : 32 hdv
- RV : 31hdv
- ES : 55 hdv

Pour mémoire les chiffres des années précédentes sur la même période étaient les suivants :

- 2016 : 80h22
- 2017 : 161h35
- 2018 : 82h31

Le club compte 71 membres dont 13 élèves et 56 pilotes dont 3 propriétaires et 2 ULM dans le hangar. 2 membres ne sont pas pilotes.

L'école de pilotage : Répartition des heures d'instruction par F.I.

L'école dispose actuellement de 13 élèves et de 4 F(I). La répartition des heures d'instruction par F(I) est la suivante pour le début de l'année 2019 :

- J. Gillot :40h07
- J.P. Ravet : 17h18
- N. Larbi :10h26
- J.C. Petit : 8h13

Soit un total de 76h. Le Président passe la parole à Philippe MERCIER (secrétaire) pour exposer les actions menées pour dynamiser l'école de pilotage.

5) L'école de pilotage.

L'aéroclub doit nécessairement conserver son école de pilotage pour former les futurs pilotes. Une chute des hdv de l'école a été observée et s'explique en partie par un problème de disponibilité des instructeurs, de suivi des élèves dans le parcours de formation ainsi qu'à des problèmes récurrents de mécanique et de météo qui ont conduit à déprogrammer les vols et à décourager les élèves.

Les attentes des élèves sont de :

- Pouvoir disposer d'une formation de qualité.
- Voler sur des aéronefs modernes, fiables et à coût raisonnable
- Disposer d'une formation en continue avec des vols réguliers pour réussir l'examen dans un bon rapport coût-durée de formation.
- Disposer d'un encadrement dynamique à force de proposition

Force est de constater qu'il faut suivre les élèves au cours de leur formation et recruter de nouveaux élèves pour atteindre un nombre d'heures de vol suffisant pour l'école.

Pour cela, les solutions qui ont été envisagées sont :

- la mise en place d'une structure adaptée de formation avec des créneaux fiable de disponibilité des instructeurs en semaine et en week end. C'est ce qui a été engagé avec Jacky GILLOT les jeudis AM, vendredi AM et dimanche Matin..

- Assurer la continuité de formation en cas d'indisponibilité ou de congés d'un instructeur. Equipe d'instructeurs pouvant prendre en main les élèves.

- Homogénéiser les méthodes d'instruction entre les instructeurs pouvant faciliter le suivi des élèves.

- Assurer le suivi des élèves par un référent qui doit faciliter la prise de RDV, la continuité de la formation et régler les problèmes divers pouvant empêcher le déroulement des vols.

- Améliorer la fiabilité de ES et assurer la formation exclusivement sur cet aéronef avec passage possible sur ET ou EJ en fin de formation.

Afin de poursuivre et d'améliorer les actions engagées, 2 à 3 personnes seraient les bienvenus pour permettre d'assurer les tâches de recrutement de nouveaux élèves, de suivi et de relationnel.

Philippe LAMY reprend la parole afin d'exposer la situation des BIA.

6) Les BIA et jeunes ailes.

Parmi 41440 licenciés on recense 2395 licences « Jeunes Ailes » soit une augmentation de 21 % (2018). 7000 pilotes ont moins de 21 ans, ce qui est en augmentation. 249 aéroclubs sur 585 sont engagés dans le BIA.

Le BIA sur Meaux présente une nouvelle organisation sur 1 an avec 19 stagiaires dont 6 filles. 11% des inscrits (moyenne nationale) vont vers un « Objectif Pilote », c'est-à-dire qu'ils poursuivent leur formation en aéroclub et bénéficient des aides FFA.

Philippe LAMY passe ensuite la parole à Bernard VASTER (responsable suivi maintenance) afin d'exposer la situation concernant l'entretien de la flotte.

7) Entretien des aéronefs

Bernard VASTER rappelle les différents entretiens qui ont été opérés sur la flotte depuis le début d'année à ce jour avec notamment le changement de l'hélice sur ET et son immobilisation sur 30 jours. ES fait l'objet d'une intervention sur les carburateurs également. ET a été immobilisé 12 jours depuis le début d'année. RV a été immobilisé 14 jours. Des interventions seront nécessaires concernant l'hélice et la batterie sur RV. EJ a été peu immobilisé à ce jour (2 jours seulement).

Philippe LAMY reprend la parole afin d'aborder les questions de sécurité.

8) Sécurité des vols.

Philippe LAMY rappelle que l'année 2018 a été globalement bonne pour la sécurité au sein de l'ACDF avec seulement 2 incidents déclarés. Il rappelle l'importance de déclarer les incidents à la commission de sécurité afin de les analyser et de produire les retours d'expérience bénéfiques pour la sécurité de tous. Il rappelle également les procédures REX ainsi que les bonnes pratiques suivantes à appliquer au sein du club :

- Manipuler les avions avec précaution dans le hangar
- Effectuer la pré-vol sans interruption ou repartir du début.
- Carburant : bien vérifier ses besoins et tenir compte des déroutements, de la météo et de la réserve d'1h à l'arrivée
- Effectuer les checklists sérieusement et complètement
- Remplir soigneusement le carnet de route,
- Laisser l'avion propre intérieur et extérieur, clefs rangées.....

9) Hangar ADP

Philippe LAMY rappelle les évolutions importantes de coût de location du hangar loué à ADP et la nécessité de le remplir pour couvrir les frais. Le loyer annuel du hangar représente aujourd'hui 18 000 € et va tendre vers 23 000 € en 2023. Face à cette situation, il va falloir se poser la question du maintien de la location à ADP et si maintien il y a, s'attacher à optimiser le remplissage de ce hangar.

10) La flotte

Compte tenu du nombre d'heures de vol effectué, la question du maintien de 4 avions au sein de la flotte se pose. A raison de 250 hdv minimum, voire plutôt 300 à 350 hdv par aéronef pour maintenir un équilibre financier, voire un bénéfice, le club doit envisager la possibilité de vendre un appareil. A ce jour le constat des aéroclubs montre qu'il est de plus en plus difficile d'entretenir une flotte et que les aéroclubs commencent à se tourner vers la location. Les aéronefs les plus utilisés sont les DR400/300, Cessna et Piper. Les Cirrus au sein des clubs sont en diminution.

Enfin, Philippe LAMY précise que si le club doit envisager une réduction de ses charges, ceci doit s'accompagner d'une réaction pour permettre le développement de l'activité et éviter le déclin. Ceci passe notamment par le recrutement, la communication et l'animation.

Philippe LAMY passe la parole au trésorier Daniel BOSQUET qui expose la situation comptable.

Situation financière du Club.

Daniel BOSQUET rappelle les différents éléments de comptabilité et explique la méthode utilisée pour établir un bilan comptable rigoureux. Il répond aux questions techniques de l'assemblée sur la comptabilité du club. Il précise que des amortissements doivent être passés, et qu'une appréciation de la situation peut être donnée à partir des classes 6 et 7 (dépenses et recettes). La reprise de la comptabilité montre une dette de l'ordre de 20 000 € pour les années antérieures qui se reporte et se cumule avec une dette de l'ordre de 45 000 € pour l'année 2018. La situation n'est donc pas satisfaisante et des mesures doivent être prises rapidement.

Les comptes ont fait l'objet d'un contrôle par les 2 contrôleurs nommés à savoir : Claude ASSALIT et Bernard VASTER qui les valident. Ils ont été envoyés à l'ensemble des membres de l'aéroclub lors de la convocation.

Les comptes sont soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale qui vote de la façon suivante :

Nombre de votants présents: 34
Pouvoirs : 9

Comptes non approuvés : 0 voix
Abstention : 0 voix
Comptes approuvés : Unanimité

Les comptes sont donc approuvés. La liste des présents et les pouvoirs sont annexés au compte-rendu original.

Daniel BOSQUET expose ensuite la proposition de budget prévisionnel pour l'année 2019 qui a également été envoyée avec les convocations. Cette proposition envisage 3 hypothèses de travail suivantes afin de répondre à la situation financière observée :

- Maintenir la flotte comme actuellement. Conserver le hangar ADP. Trouver des solutions pour faire voler plus dans la même configuration que 2018 ;
- Vendre le Cirrus et n'utiliser qu'une partie du hangar ADP ;
- Vendre le Cirrus et l'Evektor et rendre la totalité du hangar ADP.

Pour ces 3 hypothèses, le nombre d'heures de vol a été estimé au regard des situations déjà constatées et des aéronefs disponibles. Il en résulte la situation suivante :

Hypothèse 1 : le déficit continue à s'aggraver en l'absence d'une augmentation conséquente des heures de vols

Hypothèse 2 : Le déficit se réduit mais le club présente toujours une perte en fin d'année

Hypothèse 3 : le club revient à l'équilibre avec un léger bénéfice en fin d'année

Il est alors demandé à l'assemblée au regard de ce prévisionnel de se positionner de manière consultative sur le choix d'une solution, la solution définitive retenue devant être validée lors du prochain Conseil d'Administration.

Nombres de personnes favorables à l'hypothèse 1 : 4 voix
Nombres de personnes favorables à l'hypothèse 2 : 15 voix
Nombre de personnes favorables à l'hypothèse 3 : 4 voix

L'hypothèse 2 est la solution préconisée en Assemblée Générale. Elle consiste à vendre le CIRRUS et réduire l'usage du hangar ADP.

Philippe LAMY rappelle que la mise en œuvre de cette solution s'accompagnera de mesures d'accompagnement notamment pour les vols Wingly (proposer à terme une rénovation de la flotte afin de rester attractif).

En conclusion, il s'agit de pouvoir assainir les finances, d'être actif et d'engager des actions pour assurer le dynamisme du club à travers 3 commissions : animation, recrutement et communication.

Il est ensuite procédé au renouvellement du Conseil d'Administration. Les sortants sont :

Jean ALLARD
Jean-Claude PETIT
Richard WARLINSKI

Jean ALLARD ne se représente pas au Conseil d'Administration. Il est nommé membre d'honneur. Jean-Claude PETIT et Richard WARLINSKI sont reconduits avec respectivement 32 et 28 voix

La séance est levée à 18h.

-