

# PROCÈS VERBAL de la RÉUNION ORDINAIRE du CONSEIL d'ADMINISTRATION

**TENUE LE 24 JUIN 2009**

**Douze présents** : Jacques BATAILLE – Frédéric BERTRAND – Pascal GOUMARD – Manuel JACINTO – Jean KACZMAREK – Alain LEFRANC – Patrice MOUTON – Bernard PARIS – Henri SOUILLARD – Danielle REGNAULT – Jean-Marie TERRASSON – Jean-Claude VIGNAUD

**Excusés** : Philippe CHEKROUN (procuration P. GOUMARD)

**Démissionnaire** : Éric COURCAUD

Nombre de présents et de pouvoirs pour voter : 13

---

## ORDRE du JOUR

- Point de situation
- Étude de mesures adaptées à la situation financière
- Point sur les travaux des commissions
- La gestion des baptêmes
- Questions diverses

---

Ouverture de séance à 20 h 50 par le Président et lecture du PV du C.A. du 15 mai 2009.

Le Président ouvre le conseil en présentant les 6 nouvelles candidatures suivantes :

ALEIXANDRE Sébastien – DERACHE Caroline – FOURMAUX-LAINE Édouard – MARCHANT Gérard – MOSSE Jacques – THIENOT Cyrille-Jacques

Les 6 candidats sont acceptés par le Conseil et bienvenus à l'ACLR.

## Informations diverses :

- Le club a été audité par la DGAC le 16 juin 2009. Cet audit a conclu à un fonctionnement satisfaisant du club. Néanmoins il a été émis quelques remarques :
  - o Le règlement intérieur doit être retravaillé pour éviter les redondances avec la réglementation en cours et quelques termes doivent être corrigés (ex. on ne doit pas parler de qualification au vol de nuit mais d'habilitation)
  - o Concernant la partie instruction, il faudrait veiller à harmoniser la rédaction des livrets de progression.
  - o Le suivi des appareils devraient s'effectuer à l'heure réelle et non au tachymètre.
  - o Le club a été informé que la BGTA (Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens) se montrait pointilleuse quant à la manière de tenir les carnets de route des appareils.
- Pour le stage brevet de base, seuls 3 élèves ont débuté (par rapport aux 5 initiaux). L'année prochaine le stage devrait démarrer dès les vacances de Pâques avec l'ensemble des élèves.
- Pour le Tour de France Aérien des Jeunes Pilotes, Thibault SCHMITT n'a pas été retenu et Théo LAGORD est 3<sup>ième</sup> sur la liste d'attente.
- La sortie club du 21 juin concernant le survol des Monts d'Auvergne s'est bien déroulée. Seuls 2 avions ont participé mais la date choisie a peut être influée sur le nombre de participants. Un numéro spécial du bulletin 126.87 doit être édité à ce sujet.
- E. COURCAUD a renouvelé sa volonté de démissionner du CA et du club, dans un courrier électronique adressé à l'ensemble des membres. Il est regrettable et dommageable pour le club que les problèmes existants entre Éric et la direction du club aient été diffusés à

l'ensemble des membres. La liste de diffusion du club sera dorénavant modérée. Le club prend acte de cette démission.

- Une présentation du DA40 a été organisée par J. KACZMAREK assisté de JJ. COCAGNE le mardi 9 juin. Une douzaine de personnes étaient présentes. Une nouvelle présentation aura le lieu le jeudi 2 juillet. J. KACZMAREK souligne la motivation de JJ. COCAGNE dans ce travail de communication et de documentation technique autour du DA40.
- Concernant l'assurance de la flotte, la mise en compétition entre deux compagnies d'assurance, MMA et Atlantas, a permis d'abaisser la franchise de 5000€ à 3000€ pour le DA 40. A noter que le club a pu bénéficier d'une remise annuelle de 2400 €, ainsi que d'une remise exceptionnelle de 2150€ pour non utilisation du DA 40 pendant immobilisation de l'avion pour changement moteur. En raison de modification de la politique tarifaire des assurances, cette remise n'existera plus l'année prochaine.

## **ORDRE du JOUR :**

### **Point de situation :**

- Il y a eu 807 heures de vol effectuées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009. Ce total montre toujours un retard de 150 heures environ sur l'année dernière.
- Au 24 juin 2009, l'ACLR compte 160 adhérents dont une trentaine d'élèves.
- Au 27 juin 2009, les heures par avion se répartissent selon le tableau suivant :

<b>immat</b>	<b>année</b>	<b>total</b>
F-BNMU	2009	7:06
F-BSBT	2009	182:42
F-BUMT	2009	126:57
F-BXZM	2009	117:42
F-GRRH	2009	160:04
F-GRRO	2009	105:53
F-GZMP	2009	106:37
<b>Total</b>	<b>2009</b>	<b>807:01</b>

- Le DA40 continue à bien voler (100 h en 2 mois) cependant une révision générale de l'hélice dans 200 h est à prévoir.
- Suite à une panne, le remplacement des deux carburateurs est nécessaire sur le Lionceau RO.

### **Étude de mesures adaptées à la situation financière (intervention de B. PARIS) :**

*Depuis plusieurs semaines, je me rends compte que le dérapage de la Trésorerie est croissant, et que je suis obligé de « jongler » avec les paiements de fin de mois aux fournisseurs. En résumé, nous avons 1 bon mois de retard de trésorerie : environ 20.000€.*

*Pourquoi ? 2 causes sont identifiées : frais fixes et frais avions.*

#### **FRAIS FIXES :**

*Il est impossible, dans la situation actuelle, de couvrir les frais fixes avec les cotisations des membres plus les subventions actuelles.*

*Nous savons après que j'ai eu fait l'analyse des 4 derniers exercices qu'il faut au minimum 40.000€ de recettes pour couvrir l'essentiel, et les cotisations actuelles se montent pour 2009 à*

24.000€. En comptant subventions et recettes diverses, nous arrivons, au mieux, à 30.000€, il manque donc 10.000€.

1<sup>ère</sup> hypothèse : nous avons 150 membres payants soit 10.000€ : 150 = 66,00€ à ajouter soit 180€ + 66€ = 246€

2<sup>ème</sup> hypothèse : nous n'avons plus que 130 membres payants, donc 10.000€ : 130 = 77,00€ à ajouter soit 180€ + 77€ = 257€ (je ne compte que 130 membres car je pense que nous perdrons quelques membres en fonction du montant de la cotisation).

Résumé : sans aucune marge, la cotisation devrait passer à 250,00€, je préférerai 260,00€.

#### FRAIS AVIONS :

A fin juin 2008 : 980 heures

Au 20/06/09 : 758 heures

Il manque environ 200 heures à 120€ (moyenne) soit 24.000€ confirmés par le manque de chiffre d'affaire à mi exercice 2009 par rapport à 2008.

Pour 2008 : 112.500€

Pour 2009 (actuellement) : 90.000€

Soit un total de 22.500€

Maintenant, avec le MP à 149€ sur la base de 400 heures pour 2009 qui est déficitaire parce que je pense, que malgré son succès, il ne pourra faire les 400h prévues.

Également, ajoutons des frais non prévus, comme l'aile du B.T. pour 2000€, la mécanique supplémentaire du B.T. pour 2500€, les changements volets du M.T. pour 3800€, soit un total de 8.300€ non prévus par le trésorier.

Tout cela me conduit à proposer de revoir rapidement les prix des avions en fonction des heures de vol manquantes : 200 heures soit 10% de 2000 heures, soit :

R.O. = 102€ + 10€ = 112,00€

R.H. = 102€ + 10€ = 112,00€

B.T. = 109€ + 11€ = 120,00€

M.T. = 132€ + 13€ = 145,00€ (idem pour l'instant pour le Z.M.)

M.P. = 149€ + 15€ = 164,00€

A nous de discuter du bien fondé de ces propositions. Maintenant, la vente d'un avion permettra de combler un déficit sur le moment (déficit 2008 + 2009) mais ne résoudra pas le problème de fond qui demeurera sur le prochain exercice. Sans compter avec le fait d'avoir un avion de moins dans la flotte qui effectue beaucoup d'heures et que nous connaissons bien sur le plan mécanique (facilite la prévision des frais de maintenance). Même si nous louons un avion équivalent : à quel prix nous sera-t-il facturé et où sera-t-il entretenu?

Maintenant, il faut être conscient que nous avons actuellement à mi-exercice un déficit équivalent à celui de l'année dernière entière : 17.000€ et, pour parvenir à ne pas l'augmenter d'ici la fin de l'année, il faut en venir, à minima, aux solutions proposées.

Maintenant, je vous propose d'en discuter pour sortir de cette situation difficile.

N'oublions pas que nous avons actuellement pour 4600€ d'emprunt à rembourser chaque mois et que le crédit du RO se termine en 2011, celui du RH en 2013, celui du moteur du DA 40 en 2012 et enfin celui du DA 40 en 2023. Nous avons toujours besoin de notre partenaire bancaire qui nous maintient sa confiance en se portant caution pour les cartes B.P. Il est absolument nécessaire d'avoir un bilan meilleur en fin d'année pour conserver la confiance du banquier. (Pour l'année dernière, j'avais expliqué que nous avions eu des incidents de matériels), mais nous ne pouvons pas fournir la même explication chaque année !!!!!!!

Enfin, il est très difficile de rogner sur les frais fixes et sur les frais avions, de toute façon ce serait minime par rapport au chiffre d'affaire global de l'A.C.L.R.

Suite à l'intervention de B. PARIS, une discussion s'engage sur les mesures à prendre. Concernant l'augmentation du prix de l'heure de vol, l'accord est unanime mais il est décidé de laisser le bureau fixer le montant précis de ces augmentations.

Concernant la vente éventuelle d'un appareil, les avis sont partagés. J. KACZMAREK indique qu'il pourrait être intéressant de vendre les 2 Lionceaux pour les remplacer par un Lion. Pour sa part, JC VIGNAUD pense que la vente du DA40 lui semble être le choix le plus judicieux, l'avion n'étant, à son avis, pas adapté à un aéroclub comme le notre.

Concernant l'augmentation de la cotisation annuelle (devant couvrir les frais fixes), P. MOUTON précise qu'une telle augmentation devra être à l'ordre du jour du prochain CA au mois de septembre.

Il est également souligné que pour couvrir la franchise des assurances ou le coût des réparations en cas de dommage non déclaré, il serait opportun de constituer une provision pour dommage (communément appelée « caisse casse »). Cette décision devra également être discutée au prochain CA.

#### **Point sur les travaux des commissions :**

- H. SOUILLARD responsable de la commission « Refonte du règlement intérieur » indique que les travaux concernant la refonte du règlement intérieur ont bien avancé et que la version définitive sera présentée au prochain CA.
- JC. VIGNAUD responsable de la commission « Entretien des locaux » indique que les travaux d'aménagement continuent avec notamment l'inscription « Défense de fumer » en grandes lettres rouges au fond du hangar.

#### **La gestion des baptêmes :**

- F. BERTRAND souhaite qu'on reprecise certaines modalités concernant les baptêmes. Suite aux différentes questions posées, il est précisé que :
  - o Le vol d'agrément est désormais annuel pour l'ensemble des pilotes agrées baptêmes (sauf instructeurs)
  - o En cas de perte d'agrément suite à une baisse des heures de vol (moins de 30 h dans les 12 derniers mois) le pilote devra repasser un vol d'agrément.
  - o Une fois le vol d'agrément effectué avec succès par l'instructeur désigné (actuellement Y. REVEILHAC est le seul habilité à effectuer le vol d'agrément) les pilotes sont agrées par le Président et sont placés sur une liste gérée par le secrétariat qui effectue un choix en fonction des disponibilités et des heures déjà réalisées par chaque pilote.
  - o Il est également rappelé qu'il est de la responsabilité de chaque pilote (instructeurs y compris) d'avoir un certificat médical de classe 1 ou 2 datant de moins d'un an

#### **Questions diverses :**

- J. BATAILLE fait part de son souci concernant l'organisation de la soirée du 27 juin. Le nombre de personnes requis est insuffisant de 6 à 7 personnes. Il est nécessaire de prendre une décision quant à son maintien ou non. Le CA décide de maintenir la soirée et de la subventionner si besoin.

La séance se termine à 23 h 30, la date du prochain conseil étant fixée au vendredi 11 septembre 2009.

Le Président

Le Secrétaire Général

Patrice MOUTON

Frédéric BERTRAND