

## Procès-verbal du Conseil d'Administration du 27 juillet 2021

Le Conseil d'Administration de l'aéroclub de Creil-Senlis-Chantilly s'est réuni le mardi 27 juillet 2021 à 18h45 dans les locaux de l'aéroclub ULM 60, Aérodrome du Plessis-Belleville, RN 330, 60950 Ermenonville, sous la présidence de Pascal Chagnon.

### Administrateurs présents : (8)

Pascal Chagnon, Jean-Philippe Lefèbvre, Daniel Cofflard, Laure Hélaïne, Didier Bober, Nicolas Pinhas, Cyril Dautriche, Christophe Rouvière.

### Administrateurs absents et excusés : (2)

Xavier Guiraut, Gilles Van Der Goes (pouvoir à Nicolas).

### Invité au Conseil d'administration : (1)

Patrick Louis - Responsable Pédagogique

## ORDRE DU JOUR

1. Organisation des ateliers pédagogiques
2. Point CPS
3. Intégration d'un nouvel FI dans l'équipe d'instructeurs
4. Présentation des travaux de la commission flotte avion
5. Point sur les projets de locaux pour l'aéroclub
6. Finalisation nouveaux flyer et livret d'accueil
7. Organisation du forum des associations 2021 à Senlis en septembre
8. Lancement des nouvelles commissions
9. Organisation d'un événement autour des 75 ans du club (goodies...)
10. Identifier des dates d'animations Martine et Patrick plus lieu d'animation
11. Divers

Pascal Chagnon, le président, a pris la parole pour l'ouverture de ce Conseil d'Administration en annonçant que le but principal de cette réunion était de présenter et valider les travaux réalisés par la commission constituée pour le renouvellement de la flotte avions et préparer les prochains événements et animations envisagés par l'aéroclub.

### 1. Organisation des ateliers pédagogiques :

Pour ce sujet, Patrick Louis a pris la parole afin de présenter sa réflexion. Ces ateliers prendront part à la politique de sécurité de notre DTO autour de différents thèmes. La proposition de ces ateliers va dans la continuité des vidéos pédagogiques disponibles sur YouTube.

Pour faire vivre le club durant la saison hivernale, peu propice à une météo favorable au vol, l'organisation des ateliers offrira en outre l'opportunité aux membres de se rencontrer. L'aéroclub a la

chance de disposer parmi ses membres de personnes ayant un savoir-faire ou des connaissances dont le fil conducteur est la sécurité et la prévention des accidents.

Ainsi, les premiers sujets proposés seront :

- les gestes de premier secours (malaise, hypoxie...) présentés par Christophe ;
- la sécurité sauvetage et incendie présentés par Christophe ;
- la mécanique avion (rappels sur les différents systèmes et questions à se poser en cas de malfonction) présentée par Didier ;
- l'utilisation du GPS Garmin GTN 635 du VB et du LC ;
- le DAD présenté par Patrick ;
- l'appréhension des menaces et stratégies au travers d'un vol fictif, présenté par Patrick,

Ces ateliers serviront de mode d'emploi et de mise en pratique concrète de ce qui a déjà été mis en place sous forme de présentations par internet. Cela permettra de donner une meilleure autonomie décisionnelle aux pilotes du club et, renforcer la sécurité en diminuant notamment l'effet de surprise.

Patrick Louis propose d'organiser les ateliers en petits groupes, avec des séances de deux heures maximum qui aborderont 3 ou 4 points clés par séance, deux fois par mois. Chaque atelier sera proposé plusieurs fois afin que l'ensemble des membres intéressés puissent y participer.

Le CA suggère d'inclure les présentations sur sa participation à différents rallyes aéronautiques par Martine Gay dans la liste des thèmes abordés par les ateliers.

Pour ce faire, seront nécessaires la mise à disposition d'une salle, ainsi que d'un rétroprojecteur dont l'aéroclub fera prochainement l'acquisition.

Après un tour de table, le CA propose d'organiser les ateliers tous les 15 jours, le vendredi soir à partir de 18h, et ce à compter du dernier vendredi du mois d'octobre 2021.

Une communication aura lieu auprès des membres de l'aéroclub pour voir si ces créneaux correspondront à leurs possibilités.

- **Vote : A l'unanimité des présents et représentés, tous valident la diffusion du programme des ateliers auprès des membres.**

## **2. Point CPS :**

La DSAC a transmis fin juillet le rapport final de l'audit DTO de l'aéroclub de Creil qui eut lieu le 28 mai 2021. Le rapport comporte 2 constatations et 4 observations. A la date où le rapport a été communiqué, les deux constatations avaient déjà été corrigées par le DTO.

Le rapport confirme nos attentes, l'aéroclub a été jugé très bon compte tenu des difficultés d'installation que nous rencontrons au Plessis.

- **Vote : A l'unanimité des présents et représentés, tous valident la diffusion du rapport auprès de l'ensemble des membres.**

## **3. Intégration d'un nouvel FI dans l'équipe des instructeurs :**

Ludovic Bouillard, qui fût membre et instructeur de l'aéroclub quelques années auparavant, s'est à nouveau inscrit à l'aéroclub avec son fils Timéo actuellement en formation PPL.

Le Responsable DTO, Pascal Chagnon et le Responsable pédagogique Patrick Louis émettent un avis favorable à l'intégration de Ludovic Bouillard parmi l'équipe des instructeurs de l'aéroclub.

En effet, l'intégration d'un instructeur supplémentaire permettra au club d'offrir une meilleure disponibilité des instructeurs aux membres de l'Association.

Conformément aux statuts de l'aéroclub, le Président demande aux administrateurs de voter pour que Ludovic Bouillard puisse exercer ses privilèges de FI au bénéfice de l'aéroclub.

- **Vote : A l'unanimité des présents et représentés, tous valident l'intégration de Ludovic Bouillard en tant que FI au sein de l'aéroclub.**

#### **4. Présentation des travaux de la commission flotte :**

##### **4.1. Situation actuelle de la flotte avions :**

Avant de présenter les réflexions et études faites par la commission « gestion et renouvellement de la flotte », Pascal Chagnon a pris la parole pour faire un point de situation sur nos avions.

- Le DR400-120ch F-GOVB sera bientôt doté d'un moteur remis à neuf par l'importateur national RECTIMO. La sellerie de l'avion ainsi que le VOR auront également été remplacés.

Nous prévoyons un retour dans la flotte vers le 15 août.

- Le DR315-115ch F-BTBS est loué auprès de la société VF Aéro pendant la période d'indisponibilité du VB.
- Le DR400-160ch F-GYLC va être immobilisé quelques jours pour que ses sièges avant soient réparés.

Un rappel sera fait aux pilotes pour qu'ils fassent attention de ne plus s'appuyer sur le dossier de ces sièges lorsqu'ils embarquent ou sortent de l'avion.

- L'HR200 F-GABM reste immobilisé pour raisons techniques depuis un an.

##### **4.2. Présentation des travaux de la commission achat avion :**

Cette commission dont le responsable est Jean-Philippe Lefèbre (Vice-président) est composée de Pascal Chagnon (Président), Patrick Louis (Responsable Pédagogique), Daniel Cofflard (Trésorier), Fabien Gressier (membre de l'AC Creil et gérant de l'atelier de maintenance VF Aéro).

La commission s'est réunie deux fois durant les derniers mois, s'appuyant sur les travaux précédemment menés depuis un an par Jean-Philippe et Michel Serrurier.

Patrick Louis a tout d'abord pris la parole pour exposer les réflexions menées par la commission.

Puis ce fut au tour de Jean-Philippe de présenter l'analyse menée par la commission et ses conclusions.

Les deux points principaux ayant été pris en compte sont :

- la forte activité de formation réalisée actuellement par l'aéroclub ;
- et les résultats de la consultation faite récemment auprès des membres et exposée durant la dernière Assemblée Générale. Cette consultation a montré que :
  - la grande majorité des destinations des vols de navigations réalisées par les pilotes du club se trouvent dans la moitié Nord de la France et non à l'autre bout de la France, voire à l'étranger sauf exception ;
  - les membres préfèrent un avion 4 places avec une avionique moderne et un prix de l'heure de vol contenu.

Ainsi, les résultats de l'analyse de ces éléments ont orienté la commission vers l'acquisition d'un avion quatre places type DR400, afin d'harmoniser notre flotte pour en simplifier l'utilisation ainsi que l'entretien.

Certes, la grande majorité des pilotes ayant répondu ont exprimé le souhait d'un avion de voyage, pour lequel un DR400-180ch (comme était le F-GXBB) aurait pu être la meilleure réponse.

Cependant, à l'issue d'une visite réalisée chez le constructeur ROBIN Aircraft avec le président de l'aéroclub pour étudier toutes les possibilités, Jean-Philippe a conclu sur le fait que la meilleure

solution serait l'achat d'un appareil neuf car il n'y aurait pas, selon l'avionneur, de possibilités en occasions.

Prenant en compte ces éléments, Daniel Cofflard (Trésorier) a présenté au CA l'étude financière qu'il a réalisé avec différentes simulations de prêts bancaires en vue de l'acquisition d'un avion. Et bien que disposant de finances saines et suffisantes pour réaliser un prêt bancaire conséquent, le constat est que nos finances ne nous permettraient qu'avec difficultés d'acheter neuf un DR400-180ch (près de 400.000 euros, sachant qu'un DR400-160ch vaut 320.000 euros).

Ainsi, l'option DR400-180ch neuf est à mettre de côté et en raison de la très récente forte augmentation du nombre d'inscriptions au club de pilotes à l'instruction (10-12 jeunes nouveaux inscrits cette année), il semble plus logique de s'orienter vers un avion école type DR400-120ch (260.000 euros) pour épauler le VB.

La question du budget est importante à appréhender pour déterminer le choix entre un avion de voyage et un avion école. Le DR 400-120ch neuf étant plus abordable que le 160 ou 180ch, c'est aussi en raison du budget que la commission s'oriente vers la proposition d'un 120ch avec une belle avionique. Ce serait alors une machine de transition adaptée pour réaliser des petits voyages.

Afin de répondre au besoin initial, il est proposé que le DR400-160ch F-GYLC subisse quelques améliorations pour convenir un peu mieux à l'usage type voyages avec bagages. Fabien Gressier propose de faire un lifting sur le LC en ajoutant au tableau de bord un second support pour tablette et un ensemble composé de prises USB et d'une prise 12V type allume cigare pour une utilisation plus confortable des EFB (electronic flight bags), voire une nouvelle sellerie ainsi qu'une trappe de soute pour accéder plus facilement au coffre arrière. Un devis est en cours d'élaboration. Le montant avoisinerait les 30.000 euros.

En conclusion, l'option retenue par la commission avion est l'achat d'un nouveau DR400-120ch dans sa configuration école « DR401-120A » (présentation et caractéristiques mises en annexe du PV de réunion).

Cet avion neuf serait néanmoins proposé, non pas pour les premiers vols, mais plutôt pour la seconde phase de la formation (celle des navigations).

La composition de la future flotte de l'aéroclub serait alors la suivante :

- le DR40-120ch F-GOVB comme avion école de début avec un prix de l'heure de vol revu à la baisse (environ 115 euros/h).
- le nouveau DR400-120ch comme avion école et de transition avec une avionique moderne Garmin G5 + GTN 635 (VFR), pour un tarif à l'hdv semblable à l'actuel VB (environ 125 euros/h).
- le DR400-160ch F-GYLC rééquipé un peu mieux pour les voyages, pour un tarif sensiblement conservé par rapport au LC actuel (environ 140 euros/h).

L'investissement dans un DR400/120ch neuf représente environ 260.000€. Nous devons donc garder à l'esprit que cette décision pourrait entrer ultérieurement en conflit avec d'éventuels autres projets d'investissements comme la construction d'un hangar.

Daniel Cofflard a présenté en particulier une simulation d'investissement avec remboursement d'un prêt de 260.000€ sur 15 ans et les impacts envisagés sur la trésorerie pendant une période de 10 ans. L'hypothèse présentée retient 800 hdv annuel dès 2022 avec une croissance des hdv constante durant les 10 ans à venir, avec +100 hdv/an durant les 3 prochaines années puis une stabilisation avec seulement +2%/an pour arriver à 1150 hdv en 2021.

Cyril Dautriche et Nicolas Pinhas ont émis quelques réserves sur cette hypothèse paraissant trop optimiste alors que le point de sortie pour l'année 2021 est de 500 hdv. En revoyant l'hypothèse à 700 hdv stable sur une période de 10 ans, la simulation montre alors une réduction de la trésorerie d'un montant de 5 500€ cumulé sur les 4 premières années puis une augmentation totale de trésorerie de 6 500€ au cumul des 6 années suivantes, soit une trésorerie quasiment stable à 10 ans.

Enfin Jean-Philippe conclut cette présentation en annonçant que le délai de livraison chez Robin Aircraft est d'un an à compter de la date de versement de l'acompte. Si nous acceptons une livraison plus tardive, Robin propose une ristourne de 4%.

Aucune « queue blanche » n'est actuellement disponible en ce moment (avion déjà produit et prêt à la vente, dont seule la peinture finale reste à faire), version dans laquelle nous avons acheté le BB à l'époque,

Nicolas PINHAS rappelle que l'achat d'un avion neuf doit être considéré comme une décision proposée par le CA qui serait de nature à modifier profondément les orientations, les structures ou le fonctionnement de l'association. Ainsi, conformément à l'article 14 des statuts de l'aéroclub, il est préférable que la décision d'achat d'un avion soit validée par vote en AGE. Cyril Dautriche rappelle que l'AGE peut être organisée à distance selon les nouveaux statuts de l'aéroclub.

A la lumière de ces éléments, les administrateurs en concluent que le temps de consulter les banques pour le prêt et de convoquer une AGE, un avion neuf ne serait pas disponible avant la fin d'année 2022. En parallèle de la constitution du dossier final et de sa prise en compte au niveau bancaire, toute offre en occasion sera néanmoins étudiée.

- **Vote : A l'unanimité des présents et représentés moins une voix, le CA valide la proposition d'achat d'un DR400-120ch neuf avec avionique Garmin G5. Une AGE en distancielle sera organisée avant que le bon de commande ne soit signé pour faire valider au préalable cet achat par les membres de l'Association.**

#### 4.3. Vente de l'avion HR200 :

Depuis l'accident du F-GABM survenu en juillet 2020, l'avion n'a pas été remis en service. Suite à la réparation du train d'atterrissage, il a fallu plusieurs mois pour retrouver un moteur électrique pour réparer les volets.

Rappelons que l'avion est considéré comme « orphelin » depuis que le constructeur Robin Aircraft a cessé ses activités et qu'aucune société n'a souhaité en reprendre les actifs. Il est donc à présent très difficile de trouver des pièces car il n'y a plus de revendeur officiel. Nous dépendons du marché de l'occasion ou d'artisans capables d'en refabriquer et dont les coûts explosent (une seule société néozélandaise connue, déjà sollicitée pour certaines pièces dans le passé).

L'avion est estimé à 8.000 euros si vendu en état pour une remise en vol, mais pourrait être vendu en pièces détachées pour un montant supérieur correspondant à 10.000 à 12.000 euros, car la demande est forte. Par ailleurs, la vente en pièces détachées permettrait à l'aéroclub de ne pas s'exposer à une éventuelle réclamation ultérieure d'un acheteur de l'avion si vendu en état de vol.

Compte-tenu de l'état général de l'avion, une vente de ce dernier en état de vol est dorénavant écartée.

Ainsi, la solution pour tirer le meilleur profit de cet appareil est de le vendre pour pièces.

L'assurance de l'avion sera donc prochainement arrêtée (environ 1300 euros/an).

- **Vote : A l'unanimité des présents et représentés, le CA valide la vente du HR 200 pour pièces détachées.**

#### 5. Locaux de l'aéroclub au Plessis

L'aéroclub est en discussion avec la SCAP pour louer une surface complémentaire afin de jouir d'une salle de cours/réunion et d'un espace d'archivage.

Plus tôt, ce jour, une visite des extensions se trouvant en mezzanine du hangar « Paindavoine » a été organisée en présence de M. Lejeune représentant la SCAP. Selon la SCAP, les locaux seront disponibles en à la fin de l'été, le temps que les matériels qui y sont actuellement entreposés soient

déménagés. Il y a une surface totale d'environ 40 m<sup>2</sup> séparée en deux pièces mitoyennes que nous pourrions relier en supprimant la cloison de séparation.

Il faudra prévoir des travaux de maçonnerie, électricité, plomberie, menuiserie (pris en charge par la SCAP) et de décoration (peinture et sol) pour que la salle soit utilisable. L'aéroclub envisage une enveloppe de 10.000€ à confirmer.

Un appel aux bonnes volontés sera fait en interne pour savoir si nous avons un entrepreneur en bâtiment intéressé par ces travaux parmi nos membres. L'enveloppe des travaux sera réduite au mieux en proposant aux membres de peindre les murs.

Comme évoqué précédemment, le projet d'achat d'un nouvel avion va repousser celui de la construction d'un nouveau local et hangar. Cela ne change rien dans l'immédiat car les AOT (Autorisations d'Occupation Temporaires) ne seront pas ré-étudiées avant 2023 et tout projet est inenvisageable d'ici-là.

## **6. Finalisation du livret d'accueil et du nouveau flyer**

Quelques jours avant le CA, Laure Hélaine a diffusé auprès des administrateurs les maquettes du livret d'accueil et du nouveau flyer de présentation de l'aéroclub. Elle a reçu en retour plusieurs suggestions de modifications et commentaires. Les idées retenues ont été validées lors de cette réunion, dont l'intégration des tarifs à la place d'un historique dans le flyer. Ce dernier point sera en revanche transféré sur le livret d'accueil.

Les nouveaux documents seront disponibles au plus tard pour le forum des associations 2021 de Senlis qui aura lieu début septembre prochain.

## **7. Forum des associations de Senlis**

Comme en 2020, l'aéroclub s'est inscrit afin d'être représenté au forum des associations de Senlis prévu le samedi 4 septembre 2021.

Un appel aux volontaires est prévu afin que le stand soit animé en binômes par tranches de deux heures par différents membres de l'association.

Matériel à prévoir : stylo, fiche pilote, nouveau flyer imprimé en A1 à accrocher, banderole, fanions FFA, carte navigation, casque, maquette, hélice, écran + pc et rallonge électrique.

## **8. Lancement des nouvelles commissions**

### **8.1. Dynamisation des heures de vol :**

Le nombre d'hdv moyen par an par membre est actuellement de 7h/an au sein de l'aéroclub.

Afin de dynamiser les heures de vol, une commission pour proposer des solutions est lancée.

Parmi les hypothèses de travail, il y a la proposition de vol de perfectionnement encadrés par Patrick Louis pour aborder les évolutions dans des domaines rarement explorés par les pilotes (ex : 8 paresseux, rattrapage de vitesse en finale, glissade avec volet rentrés). Ce module aura en plus l'avantage d'être intégré dans le plan d'action/sécurité DTO 2022.

Les autres pistes sont les sorties club, des défis avec lots/récompenses...

Daniel Cofflard propose d'être référent pour cette commission.

## 8.2. Sorties club et navigations dans la journée

Michel Ochmé (pdt ULM Club 60) se propose d'organiser des sorties inter-clubs à un ou plusieurs avions pour permettre aux pilotes de l'aéroclub de découvrir des destinations touristiques et gastronomiques accessibles par avion. Cela permettra également de participer à la redynamisation des heures de vol.

## 8.3. Fête des 75 ans de l'aéroclub

Pour marquer cette date anniversaire symbolique, l'aéroclub souhaite organiser un événement ouvert à tous. La journée prévoira des baptêmes, distributions de goodies...

Le référent pour cette commission est à déterminer.

## 8.4. Recherche de sponsors

L'aéroclub est une association loi 1901 déclarée d'utilité publique car faisant partie de la FFA qui dispose de cet agrément officiel. A ce titre il est possible de faire des dons et de bénéficier d'un abattement fiscal.

Comme plus personne ne s'en occupait depuis des années pour réaliser les demandes et en suivre les dossiers, les subventions que les mairies de Creil, Senlis et Chantilly pouvaient fournir à l'aéroclub se sont taries.

Cette commission aura donc pour but de mettre en place une recherche de sponsors, de partenariats ou de mécénats ainsi que tout type de subventions.

Cyril Dautriche propose que les sociétés des membres de l'aéroclub ayant déjà fourni une aide à notre association soient remerciées en faisant apparaître leur logo sur le site de l'aéroclub.

Le référent pour cette commission est à déterminer.

## 8.5. Refonte de l'identité de l'aéroclub

L'aéroclub est maintenant établi au Plessis-Belleville. Les liens historiques avec les villes de Creil, Senlis et Chantilly sont aujourd'hui moins marqués.

Pour souligner le nouveau souffle et la nouvelle histoire de l'aéroclub, une évolution de son identité (nom, logo) est souhaitée. Le référent d'une commission chargée de ce travail est à déterminer.

Un appel aux volontaires, sous le même format qu'en 2020 sera diffusé pour composer les nouvelles commissions.

## 9. Sujets divers

### 9.1. AOT des locaux historiques à Creil :

Les locaux historiques situés sur l'emprise militaire à Creil ne sont plus utilisés (club house et hangars). Ils n'ont plus d'utilité depuis que l'adresse officielle de notre Association a été transférée au Plessis-Belleville.

Afin de stopper les charges liées à ces bâtiments (eau, électricité, fuel pour la chaudière, taxe annuelle d'AOT), le trésorier propose de ne pas renouveler la demande d'AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire) qui expire au 31 décembre 2021.

Les autorités de la base aérienne 110 de Creil devront en être informées dès que possible. Le matériel pouvant appartenir à l'aéroclub et qui serait encore stocké dans l'ancien atelier avion ainsi que dans la cuisine et le secrétariat devront être déménagés également.

- **Vote : A l'unanimité des présents et représentés, le CA valide le non renouvellement de l'AOT à l'issue du contrat en cours.**

### 9.2. Vente de la remorque cuve carburant 95SP

Suite à la vente de l'Aquila, l'aéroclub n'a plus d'utilité pour la cuve sur remorque qui servait à avitailler l'avion en essence automobile 95SP. Elle est actuellement stockée chez VF Aéro.

Nicolas Pinhas propose de vendre cet équipement à l'aéroclub voisin ULM Club 60 qui serait intéressé pour l'acheter ; ses aéronefs fonctionnant à l'essence automobile.

Le trésorier précise que l'amortissement comptable de ce matériel est terminé. Le CA estime la valeur de cette cuve sur remorque à 1200 euros, sachant que l'ensemble pourrait valoir au total 5000 euros neuf.

- **Vote : A l'unanimité des présents et représentés, le CA valide la vente de la cuve avec une offre à 1200€.**

L'ordre du jour étant épuisé et les questions soulevées en séance débattues, la réunion s'est achevée à 21h15.

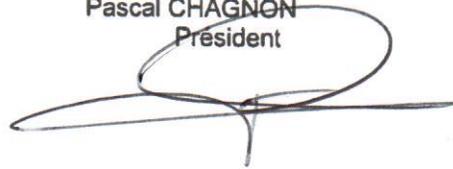
### Prochaine réunion du CA :

La date de la prochaine réunion de CA est prévue pour le mardi 31 août à 18h30.

Nicolas PINHAS  
Secrétaire Général

A blue ink signature of Nicolas Pinhas, consisting of a stylized 'N' and 'P' followed by a horizontal line.

Pascal CHAGNON  
Président

A black ink signature of Pascal Chagnon, featuring a large, circular loop at the top and a horizontal line extending to the left.

# DR401 – 120A

« L'avion école facile et accessible »



Les 120 chevaux de son Lycoming et son profil d'aile adapté aux tours de piste lui font préférer la vitesse ascensionnelle à la vitesse de pointe. Il est capable de remplir une large palette de missions, de la formation de base à la navigation en passant par l'IFR (optionnel).



## Caractéristiques



Masse max décollage <sup>1</sup>	900 kg
Charge utile <sup>2</sup>	315 kg
Vitesse de croisière <sup>3</sup>	116 kts
Réservoir <sup>4</sup>	110 L (+50)
Consommation <sup>5</sup>	25 L/h
Décollage : passage 15 m <sup>6</sup>	535 m
Taux de montée AMSL	635 fpm
Type de moteur	LYCOMING O-235-L2A (120cv)
Hélice standard	SENSENICH 72 CK S6-0-54