

Procès-verbal du Conseil d'Administration du 02 mai 2023

Le Conseil d'Administration de l'aéroclub de Creil-Senlis-Chantilly s'est réuni le mardi 02 mai 2023 à 18h25 dans les locaux de l'association, Aérodrome du Plessis-Belleville, RN 330, 60950 Ermenonville, sous la présidence de Pascal Chagnon.

Administrateurs présents : (8)

Pascal Chagnon, Jean-Philippe Lefèbvre, Daniel Cofflard, Xavier Guiraut, Nicolas Pinhas, Cyril Dautriche, Didier Bober et Laure Hélaine

Administrateurs absents : (2)

- Christophe Rouvière (excusé et ayant donné son pouvoir à Nicolas)
- Gilles Van Der Goes (excusé).

Invité :

Christian Chartier (vérificateur aux comptes)

ORDRE DU JOUR

1. **Approbation des comptes 2022 pour l'AGO**
2. **Définition de la date de la prochaine AGO**
3. **Démission de Justin Binet de son poste d'administrateur**
4. **Commission BIA - point sur les CAEA - opérations BIA / EAJ**
5. **Définition des conditions d'acceptation de l'offre 10% de ristourne en échange de l'achat d'un bloc d'heures, et modalités de mise en œuvre**
6. **Définition des conditions tarifaires pour la location coque nue et modalités de mise en œuvre**
7. **Point sur les défis 2023 et propositions d'adaptations du règlement du jeu pour la prochaine édition**
8. **Solution envisagée pour formaliser l'intégration de Guillaume Doriot au CPS et en tant que correspondant mécanique avions**
9. **Finalisation de la proposition de convention avec l'ACRM**
10. **Définition des accès Stockage / Archivage des données de l'aéroclub**
11. **Entreprendre une action auprès de la SCAP pour manifester le mécontentement du club suite aux nombreuses défaillances de la pompe à essence**
12. **Proposition de Xavier Figeac de créer et gérer une section ULM au sein de l'aéroclub**
13. **Questions diverses**

1. **Approbation des comptes 2022 pour l'AGO**

Christian Chartier a pris la parole en tant que vérificateur aux comptes, fonction qu'il occupe depuis l'année dernière. A ce titre, il a été invité à cette réunion de CA pour présenter les conclusions de sa vérification des comptes de l'exercice 2022 réalisés par notre trésorier Daniel Cofflard.

Christian trouve que les comptes 2022 sont très clairs : Daniel a pris en compte l'ensemble des demandes qu'il lui avait fait lors de son bilan de l'année dernière.

La comptabilité 2022 comporte 90 pages de mouvements financiers (contre une cinquantaine en 2021).

Christian préconise pour la prochaine fois que soit mis à sa disposition l'ensemble des contrats en cours, de la même façon que sont archivés et accessibles via le Cloud les factures papiers numérisées.

Quasiment tous les paiements se font dorénavant par virements : cela assure une parfaite transparence et leur traçabilité est plus simple à réaliser que pour les chèques ou le numéraire.

Suite à ce travail, Christian a attesté de l'honnêteté des comptes de l'aéroclub pour l'année 2022.

A l'issue, Daniel Cofflard a partagé avec l'ensemble des administrateurs les résultats financiers de l'exercice 2022 dont les données sont mises en annexe de ce procès-verbal :

- En termes d'activités, l'année 2022 aura été meilleure qu'escomptée : avec un total de 751 h, les heures de vol ont progressé de +25% par rapport à 2021 alors que le nombre d'adhérents a progressé de +10% pour atteindre 90 personnes.

Les HDV sont revenues au niveau du total réalisé en 2019 même si nous étions alors 10% de pilotes en moins (81).

En particulier, on note que le DR400-180 ZZ a bien volé depuis son acquisition (164h en à peine 7 mois).

Le total de nouveaux membres a progressé de +50%, et les élèves représentent $\frac{1}{4}$ de l'effectif du club. Notre communication sur le site internet de l'aéroclub est le premier vecteur de motivation d'inscription à notre association. La seconde consiste en nos tarifs, qui sont bien plus bas que la plupart des aéroclubs en France. Enfin, la forte disponibilité de nos trois avions et le nombre important d'instructeurs favorisent notre attrait.

- Les recettes ont progressé de +20% en 2022 par rapport à 2021. Ceci est en lien avec l'augmentation des HDV citée précédemment.

Actuellement, le prix de l'essence est redescendu à 2,60 €/litre. Le trésorier préconise de maintenir le tarif des heures de vol (en vigueur depuis avril 2022).

A prendre en compte également la vente du HR200 BM pour un montant de 10.000 €.

- Au niveau des charges, c'est la très forte augmentation du prix du carburant qui aura été le « point noir » pour 2022 : l'essence 100LL est passé de 2,30 à 3,30 € le litre. Le conseil d'administration ayant décidé de maintenir les tarifs des heures de vol, notre trésorerie s'est érodée d'environ 20.000 €.

A titre d'exemple, le coût moyen du carburant à l'heure de vol tout type avion confondu était de 54 €/HDV en 2021, et était monté jusqu'à 80 €/HDV en 2022, pour revenir à 64 €/HDV actuellement.

Le second poste des dépenses après le carburant est celui des travaux affectés : 48.000 € ont été dépensés pour les 3 avions en 2022, dont 17.000 € pour le F-GOVB (comprenant une visite 1000 h), 20.000 € pour le F-GYLC (dont une visite 500 h et un ré-entoilage), et 10.000 € pour le F-GTZZ (dont 5.000 € pour la réfection de la sellerie).

Sur un montant d'achat de 148.000 € réalisé début 2022 pour le DR400-180 ZZ, il nous reste actuellement 115.000 € et 14 ans de durée d'emprunt à rembourser.

Ainsi, il aura fallu retirer 20.000 € du compte épargne de l'aéroclub en 2022 pour compléter les presque 50.000 euros de surcoûts d'exploitation et de maintenance nécessaires. Les liquidités sont ainsi passées de 196.000 € fin 2021 à 142.000 € fin 2022.

Nos actifs ont néanmoins fortement progressé en 2022 : passant de 114.000 € à 239.000 € en raison du rajout du DR400-180 ZZ à la flotte de l'aéroclub.

Pour conclure, Daniel annonce que l'activité de 2023 au 30 avril est de 219 heures de vol. A la même date en 2022, l'activité était de 160 heures de vol, ce qui est de bon augure pour l'activité 2023.

Il souhaite également remercier les généreux donateurs de l'anniversaire des 75 ans de l'aéroclub : avec un total de 3500 € de dons récoltés, le bilan de l'opération aura été négatif à hauteur de -1800 € seulement.

De nombreux goodies restent à vendre au tarif préférentiel de 5 €/pièce.

- **Le rapport financier pour l'exercice 2022 est adopté à l'unanimité des membres présents et représentés.**

2. Définition de la date de la prochaine AGO

L'aéroclub souhaite organiser l'assemblée générale ordinaire un samedi avant la fin de l'année scolaire

Après étude des calendriers des administrateurs, il a été décidé qu'elle se tiendrait le **samedi 17 juin, à 16h00** dans nos locaux du Plessis-Belleville.

Si la météo le permet, la réunion pourra avoir lieu à l'extérieur, sur la pelouse devant notre bureau d'accueil. L'ossature d'un petit barnum pourrait servir de support pour l'écran sur lequel seront projetées les présentations.

Un barbecue sera proposé aux membres à l'issue de l'AGO.

Nos Statuts prévoient que le CA soit composé au maximum de 12 membres. Nous sommes dorénavant 10 suite à la démission de Justin Binet. Il reste donc 2 places disponibles.

Les administrateurs arrivant en fin de mandat sont : Pascal Chagnon, Daniel Cofflard et Nicolas Pinhas.

3. Démission de Justin Binet de son poste d'administrateur

Justin est actuellement surchargé par son travail ainsi qu'un projet en cours de création d'une école aéronautique à Beauvais.

Le 5 avril 2023, il a remis au Président Pascal Chagnon sa lettre de démission au poste d'administrateur de l'aéroclub, mais souhaite rester membre et instructeur FI bénévole de l'aéroclub.

Le conseil d'administration prend acte de cette décision et remercie Justin pour son engagement bénévole au sein de notre association.

- **La notification est actée par le CA de la démission de son poste d'administrateur par Justin Binet.
L'annexe de la documentation DTO concernant la constitution du CA sera mise à jour.**

4. Commission BIA, point sur les CAEA - opérations BIA et EAJ

- Formation BIA :

La « commission BIA » est sur le point d'être relancée au sein de notre aéroclub. Elle pourra proposer à terme la réalisation de cours théoriques pour le Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) à l'aéroclub. Son référent sera Christophe Rouvière qui passe l'épreuve théorique du CAEA le 31 mai puis l'oral le 8 juin prochain.

Cela résoudra l'obligation réglementaire de disposer d'une personne détenant le Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique (CAEA) afin d'encadrer officiellement la formation BIA au sein de notre association.

Michel Canicave pourrait également détenir le CAEA.

Ainsi, l'aéroclub espère mettre en place une formation au Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) dès l'année prochaine.

Les cours de BIA pourraient se faire aussi bien au sein de l'aéroclub, au sein d'un établissement scolaire ayant une convention avec l'aéroclub, ou à distance (e-learning).

Il sera fait appel aux personnes motivées au sein de l'aéroclub pour dispenser les cours BIA si possible dès la rentrée prochaine.

Le projet pourra être présenté aux membres à l'occasion de la prochaine AG.

- Vols pour les BIA :

Deux premières sessions de vols découverte auront lieu ce mois-ci au profit d'élèves préparant le BIA au sein d'un collège de Gennevilliers et d'un lycée de Fosses.

D'autres demandes similaires pourraient prochainement nous être faites par la base aérienne 110 de Creil au profit de jeunes préparant le BIA dans l'Oise sans lien avec un aéroclub.

- Vols pour les EAJ :

La prestation réalisée en octobre dernier par l'aéroclub de vols découvertes au profit de jeunes des Escadrilles Air Jeunesse (EAJ) de la Base aérienne FA117 de Paris-Ballard a été très appréciée. Elle devrait être reconduite en octobre prochain ainsi qu'éventuellement en début d'année 2024.

5. Définition des conditions d'acceptation de l'offre 10% de ristourne en échange de l'achat d'un bloc d'heures, et modalités de mise en œuvre

Le bureau a été sollicité dernièrement pour demander l'application de la ristourne de 10% pour l'achat d'un bloc d'heures de vol sans que la personne n'ait conscience des conditions existantes.

Pour mémoire, la mise en place de cette offre particulière remonte à une demande reçue de pilotes brevetés dans l'aéroclub et désireux de réaliser un « mûrissement » avant de pouvoir rentrer en formation de pilote professionnel.

L'offre consiste pour l'aéroclub à reverser sur le compte pilote de l'intéressé un montant correspondant à 10% de la somme engagée pour réaliser un bloc de minimum 10 HDV ou plus selon la demande réalisée, mais le tout en un temps donné, sur un ou plusieurs types d'avions appartenant à l'association.

Ainsi, sachant que chaque demande sera étudiée au cas par cas, sont rappelées ci-dessous les conditions d'éligibilité pour formuler une demande à bénéficier de cet avantage tarifaire :

- Cette offre n'est pas cumulable avec un autre avantage tarifaire ;
- La demande doit être adressée au bureau préalablement à toute décision ;
- Le pilote demandeur doit être breveté et avoir la classe SEP(T) et son certificat médical à jour ;
- Il doit être membre de l'aéroclub (actif ou associé CSA), à jour de ses cotisations et présenter une ancienneté de 3 cotisations pleines et consécutives ;
- Uniquement les vols effectués en qualité de commandant de bord seront éligibles et pris en compte pour le total du bloc d'heures prévu ;
- Le bloc d'heures de vol doit être réalisé sur une période maximale de 4 mois calendaire, débutant à compter de la date de validation qui sera notifiée par écrit par un membre du bureau au demandeur.

Si le volume d'heures du bloc demandé n'est pas entièrement réalisé dans les 4 mois impartis, la ristourne ne s'applique pas. Une nouvelle demande devra être refaite par la personne pour repartir sur un nouveau bloc d'heures.

- La demande ne peut avoir un effet rétroactif concernant les heures de vol réalisées avant la date notifiée par le Bureau de l'aéroclub pour un nouveau bloc d'heures ;
- Une fois le bloc d'heures réalisé, la ristourne correspondant à 10% du montant des vols éligibles réalisés sera réalisé uniquement par le recrédit du compte pilote de l'intéressé. Aucun remboursement ne sera fait en direct auprès de l'intéressé, du type virement, chèque ou numéraire.
Pour les membres du CSA Vol Moteur dont le compte pilote est géré au CSA de la BA110, les 10% de recrédit seront reversés sur ce compte pilote de l'intéressé via réduction de sa facturation mensuelle suivante.
- Le bloc d'heures accordé est au minimum de 10 heures de vol, mais peut être supérieur en fonction du besoin de la personne, tout en restant à faire dans un délai de 4 mois maximum ;
- Il n'y a pas de tacite reconduction. Si le membre réalise son bloc d'heures avant la fin de la période convenue, il peut reformuler une nouvelle demande pour repartir sur une nouvelle période de 4 mois.
- La demande ne peut être anticipée pour faire débiter le bloc d'heures à une date fixée à l'avance par le demandeur.
- La demande de réalisation d'un bloc d'heure est personnelle. Le cumul des heures de vol réalisées par un équipage de plusieurs pilotes participant à une même opération n'est pas possible.

S'agissant d'une offre permettant d'aider ses membres à réaliser un nombre conséquent d'heures de vol dans une période donnée, et non d'une offre commerciale visant à permettre de voler pour moins cher, il ne sera fait aucune communication sur cette offre en dehors de l'aéroclub. Elle ne sera pas mentionnée sur le site internet de l'aéroclub ni dans ses flyers.

- **Le CA vote OUI à l'unanimité des présents et représentés pour la mise en place des conditions décrites ci-dessus.**
Les conditions fixées à l'occasion de ce CA seront intégrées dans la prochaine révision du règlement Intérieur de l'aéroclub.

6. Définition des conditions tarifaires pour la location coque nue et modalités de mise en œuvre

La possibilité de louer « coque nue » un avion de l'aéroclub n'est pas une offre commerciale ou un avantage tarifaire. L'aéroclub ne doit pas perdre d'argent dans le cadre de cette opération. Elle ne doit pas être considérée comme un avantage tarifaire pour le membre qui en fait la demande.

Elle vise à simplifier l'aspect administratif et la gestion comptable d'un avion qui sera utilisé lors d'un voyage en France ou à l'étranger, pour lequel le carburant sera facturé :

- soit par une entité tierce du fournisseur essencier (type association organisatrice d'un rallye avançant l'achat du carburant et demandant à se faire rembourser ensuite auprès de l'équipage) ;
- soit à un coût supérieur à la moyenne nationale prise en compte pour le calcul du prix de l'heure de vol par l'aéroclub (cas du carburant acheté à l'étranger pouvant atteindre 3 à 4 euros le litre).

Suite aux calculs réalisés dernièrement par Daniel à partir des coûts fixes ramenés au nombre d'heures de vol réalisées durant les dernières années, le montant de la coque nue de nos avions pourrait être de :

- 76 euros / h pour le DR400-120 VB
- 80 euros / h pour le DR400-140B LC
- 105 euros / h pour le DR400-180 ZZ

Il est proposé que seuls les avions de transition et voyage puissent bénéficier de l'offre coque nue. Le VB est réservé à la formation ; raison pour laquelle il n'est pas éligible pour éviter de pénaliser l'activité école du club.

La coque nue étant calculée avec les éléments de frais classiques, ceux qui ne le seraient pas comme l'assurance – pouvant ne pas couvrir tout ou partie du voyage ou de l'opération dans laquelle l'avion sera utilisé – seront à prendre en supplément par le pilote commandant de bord. C'est le cas notamment pour les voyages à l'étranger dont l'escale, voire même le survol de certains pays, peuvent ne pas être couverts par la police d'assurance de nos avions. Le supplément lié à l'extension de l'assurance sera donc à la charge du pilote de l'avion.

➤ **Le CA vote OUI à l'unanimité des présents et représentés pour la mise en place des conditions de location coque nue décrites ci-dessus, et qui sera réservée aux deux seuls avions LC et ZZ, selon les tarifs suivants :**

- 80 euros / h pour le DR400-140B F-GYLC
- 105 euros / h pour le DR400-180 F-GTZZ

Les conditions fixées à l'occasion de ce CA seront intégrées dans la prochaine révision du règlement Intérieur de l'aéroclub. Il sera précisé que la location coque nue sera obligatoire pour tout vol à l'étranger.

La coque nue n'étant pas une offre commerciale, l'offre « 10% de ristourne en échange de l'achat d'un bloc d'heures » pourra être appliquée sur le montant des heures de vol réalisées en coque nue. Cela, sous réserve de la bonne validation en amont de la demande faite par l'intéressé, et uniquement pour ses heures de vol personnelles.

7. Point sur les défis 2023 et propositions d'adaptations du règlement du jeu pour la prochaine édition

Les défis sont proposés dans le cadre de la commission de dynamisation des heures de vol afin de donner de nouveaux objectifs de vols aux membres et améliorer l'activité de l'aéroclub. En préparation de cette réunion du conseil d'administration Nicolas a partagé le tableau de suivi du classement des membres participants aux défis.

Nous constatons que l'adhésion des membres est relative : seulement 13 membres ont fait la démarche d'inscription. Le surplus d'heures de vol attendu n'a pas été observé.

La dernière mise à jour du classement au 10 avril montre les éléments suivants :

- Seulement 2 participants ont terminé le défi 1 ;
- 1 seul participant a atteint le seuil minimal de terrains du défi 2 pour obtenir un lot ;
- Aucun participant n'a atteint le seuil minimal dans le défi 3 pour obtenir un lot ;
- C'est le même participant qui est en tête dans les défis 1 et 2.

Les administrateurs s'accordent sur le fait que l'aéroclub respectera strictement le règlement pour désigner les gagnants lors de l'assemblée générale ordinaire 2023 pour cette première édition des défis.

Cette première expérience nous permet de mettre en lumière des situations qui n'avaient pas été anticipées lors de la rédaction du règlement.

A la lumière de ce premier retour d'expérience, le règlement sera mis à jour afin de renforcer l'attractivité des défis et permettre une meilleure répartition des chances de victoire entre les participants.

Parmi les idées de modifications possibles du futur règlement, on peut retenir :

- Le non cumul des lots en cas de victoire sur plus d'un défi ;
- Exclure les vols réalisés dans le cadre d'un avantage tarifaire, car l'objectif du concours est de dynamiser les HDV ;
- Préciser qu'il faut être CDB dans le règlement du concours pour valider des objectifs ;
- En cas de doute sur le temps de vol déclaré au regard de la navigation réalisée, et les atterrissages « complets » sur des terrains différents, le vol pourra être invalidé ;
- Les rallyes aériens ne seront plus exclus ;
- La location coque nue comptera pour les achèvements des défis.

Durant l'AGO du 17 juin, seront annoncés les résultats définitifs des défis 2023 et seront remis les prix aux gagnants.

Les membres de l'aéroclub seront consultés afin qu'ils proposent quels défis ils souhaitent mettre en place pour la prochaine édition.

La décision d'une seconde édition n'est pas encore prise, elle dépendra de l'engouement et l'intérêt des membres à renouveler cette offre.

8. Solution envisagée pour formaliser l'intégration de Guillaume Doriot au CPS et en tant que correspondant mécanique avions

En tant que « membre associé » via le CSA, Guillaume Doriot n'a pas à souscrire une cotisation complète d'adhérent à notre association.

Cette situation ne permet pas au DTO de déclarer Guillaume parmi les membres actifs de l'association et donc assurer un rôle officiel au sein de notre Commission Prévention Sécurité (CPS) auprès de la DGAC/DSAC.

Cela en pose en revanche pas de soucis pour son rôle actuel de « correspondant avions ». La partie de la FAQ intitulée « Qui contacter en cas de situation anormale » a été mise à jour avec les coordonnées de Guillaume pour les questions concernant notre flotte d'avions.

9. Finalisation de la proposition de convention avec l'ACRM

Une rencontre entre les dirigeants de l'aéroclub René Mouchotte (ACRM) et deux membres du Bureau de notre aéroclub, le président Pascal Chagnon et le trésorier Daniel Cofflard, a eu lieu le 19 janvier 2023. Cette réunion informelle a permis d'identifier des pistes pour un éventuel rapprochement entre les deux aéroclubs.

Nous avons reçu début mars une proposition de convention rédigée par l'ACRM.

Après avoir débattu sur cette proposition, et afin de prendre en compte les spécificités de notre aéroclub, le projet de convention a été partiellement modifié pour être proposé au bureau de l'ACRM.

La proposition de convention que nous avons soumise à l'ACRM est en annexe à ce procès-verbal. Nous espérons la signature des deux aéroclubs prochainement.

Il s'agira d'un simple test pour l'année 2023, qui prendra fin le 31 décembre 2023. L'éventuelle reconduction de l'opération devra faire l'objet d'un nouveau vote de notre CA et de la signature d'une nouvelle convention entre les deux aéroclubs.

➤ **Le CA vote OUI à la majorité des présents et représentés pour la poursuite de la mise en place d'une convention avec l'ACRM.**

La réponse officielle de notre aéroclub sera prochainement transmise par le président Pascal Chagnon aux responsables de l'ACRM.

Pour information, les tarifs de l'ACRM ont nettement baissé depuis la mi-avril dernière :

- leur Jodel D112 - 65 cv de construction amateur immatriculé en « FP » est à 89 €/HdV ;
- leur Robin DR220A – 100 cv type train classique est passé à 118 €/HdV (au lieu de 128 €/HdV) ;
- leur Cessna 150 – 100 cv est passé à 118 €/HdV (au lieu de 128 €/HdV) ;
- leur Piper PA28 - 180cv (*Archer-II* délivrant réellement 160 cv) est passé à 175 €/HdV (au lieu de 186 €/HdV) ;
- leur DR400-140B est passé à 175 €/HdV (au lieu de 194 €/HdV). *Rappelons que le nôtre est à 140 €/HdV actuellement.*
- La double commande est à 12 €/HdV, ce qui ne va pas sans entraîner un problème de manque d'instructeurs FI chez l'ACRM.

10. Définition des accès Stockage / Archivage des données de l'aéroclub

Le sujet fait suite à une présentation réalisée par une société d'informatique à l'occasion d'une réunion de CA informelle le 19 février dernier.

Il s'agit d'une solution de stockage de l'ensemble des données de l'aéroclub en « cloud », pour en faciliter l'accès aux membres du Bureau et aux responsables de certaines commissions dont le DTO et le CPS.

L'entreprise de notre président Pascal Chagnon, utilise ce service auprès du même prestataire. Cependant il constate que l'utilisation et la mise en œuvre nécessite des interventions régulières pour maintenir le fonctionnement du service. Ces interventions régulières sont incompatibles avec le mode de fonctionnement bénévole de notre aéroclub car il faudrait une disponibilité des bénévoles accrue pour l'utilisation du service.

Le projet est mis en sommeil pour l'instant.

11. Entreprendre une action auprès de la SCAP pour manifester le mécontentement du club suite aux nombreuses défaillances de la pompe à essence

Notre aéroclub, comme tous les utilisateurs de la plateforme du Plessis-Belleville, se heurte à des pannes répétitives de la station essence BP délivrant la 100LL.

L'aéroclub a recensé 7 pannes sur les 3 dernières années, avec des durées plus ou moins longues à chaque fois. La dernière panne a été persistante durant plus de 3 semaines.

La situation est préjudiciable pour les membres de l'aéroclub et les finances de l'aéroclub : les pilotes du club sont contraints d'allonger leur temps de vol vers des aérodromes voisins pour aller faire les pleins, sachant que l'aéroclub prend en charge les taxes d'atterrissage pour ces pleins carburant.

La Société Civile de l'Aérodrome du Plessis-Belleville (SCAP) qui est le gestionnaire de l'aérodrome a déjà entrepris plusieurs actions auprès du sous-traitant chargé de l'entretien de la station essence, propriété du fournisseur essencier BP. Mais la qualité des interventions n'est plus suffisamment satisfaisante.

Deux options s'offrent à l'aéroclub :

- Prendre contact avec le service après-vente de nos cartes BP souscrites pour nos avions, vue qu'elles sont obligatoires pour utiliser la station essence ;
- Proposer à la SCAP de rédiger un courrier co-signé par l'ensemble des acteurs de la plate-forme pour que BP respecte ses engagements de maintenance notamment les délais d'intervention et demander d'ouvrir une réflexion auprès de BP pour bénéficier d'une maintenance préventive.

- **Le CA vote OUI à l'unanimité des présents et représentés pour qu'une lettre soit envoyée à la SCAP pour que soit réalisée une maintenance approfondie de la station essence du Plessis-Belleville, dans le but de trouver une solution pérenne concernant son fonctionnement.**

12. Proposition de Xavier Figeac de créer et gérer une section ULM au sein de l'aéroclub

Xavier Figeac a transmis au secrétaire général de l'aéroclub une demande de création d'une école de formation d'instructeurs ULM au Plessis-Belleville en partenariat avec notre aéroclub. Cela fait suite à l'arrêt des activités du club ULM « ULM Club 60 » qui se trouvait dans le hangar situé entre l'ACRM et l'aéroclub Air-France Paris-Nord.

Faisant partie des anciens membres de ce club, Xavier tente de trouver une solution pour maintenir son activité en tant qu'instructeur ULM sur la plateforme. Pour se faire, il a besoin de 3 places avions et de locaux pour installer son activité professionnelle commerciale.

En tant que locataires auprès de la SCAP, nous ne sommes pas propriétaire de nos locaux ni de places dans le hangar avion.

Par ailleurs, cette activité professionnelle n'est pas compatible avec nos Statuts d'association Loi 1901.

Pour toutes ces raisons, nous ne pouvons répondre favorablement à sa demande.

- **Le CA vote NON à l'unanimité des présents et représentés pour la création d'un partenariat ou la création d'une section ULM au sein de notre association.**

13. Questions diverses

- ✓ Arrivée à terme en décembre 2023 de l'AOT en cours du Plessis-Belleville ?

L'aérodrome du Plessis-Belleville appartient au Conseil Départemental de l'Oise depuis 2007. Actuellement, il délègue la gestion de la plateforme à la SCAP dans le cadre d'un contrat d'Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) d'une durée de 3 ans qui s'achèvera en décembre 2023.

La logique voudrait que la SCAP continue son mandat, sous réserve qu'elle emporte de nouveau l'appel d'offre refait tous les 3 ans.

Prévue d'être communiquée initialement en mars, l'offre d'AOT n'a pas encore été promulguée par le Conseil Départemental.

- ✓ Philippe Bels a annoncé qu'il pourrait éventuellement arrêter prochainement ses activités d'instructeur FI au sein de notre aéroclub.

- ✓ La contrainte d'utilisation des DR400 prochainement levée ?

Depuis le début de l'année 2023, le bulletin de service n° 221201R2 a été émis par le constructeur CEAPR (ex ROBIN) limite l'usage d'un certain nombre de DR400 dont la technique de collage du longeron principal de l'aile doit être vérifiée.

Nos deux avions F-GYLC et F-GTZZ sont concernés. Ils peuvent continuer à être utilisés en vol mais subissent une mesure provisoire en matière de contrainte d'exploitation au travers des limitations suivantes :

- Toutes les manœuvres doivent être exécutées avec précaution et seulement par des actions souples sur les commandes de vol ;

- Les virages avec une inclinaison de plus de 60°, les huit paresseux, les chandelles et toute autre manœuvre de voltige sont interdits ;
- La VNO est réduite à 230 km/h (124 Kts), qui est une vitesse pouvant être atteinte sur le ZZ en vol de croisière avec un régime moteur proche de 2400 tr/min ;
- Les décrochages ne sont autorisés qu'en présence d'un instructeur ayant un accès direct aux commandes de vol, afin de s'assurer que les limitations ci-dessus sont respectées.

Prochaine réunion du CA :

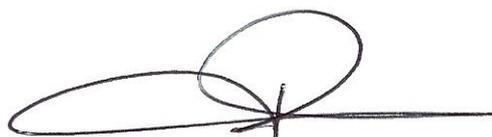
La prochaine réunion de CA n'a pas été défini à l'issue de cette réunion.

L'ordre du jour étant épuisé et les questions soulevées en séances débattues, la séance s'est achevée à 21h30.

Nicolas PINHAS
Secrétaire Général



Pascal CHAGNON
Président

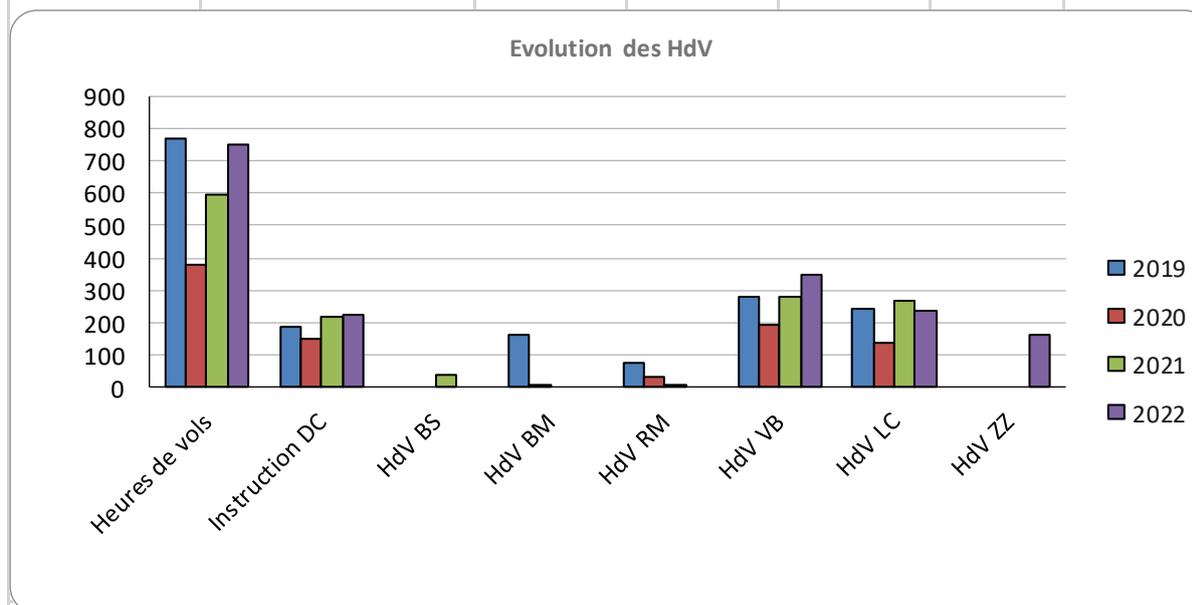


BILANS SIMPLIFIES 2020 à 2022

ACTIFS				PASSIFS			
	2020	2021	2022		2020	2021	2022
Immobilisations				Divers			
Flotte aéronef	178 615	113 490	239 154	Capital	322 138	296 667	254 871
Matériel bureau	100	100	100				
Outilsage	1 000	800	600				
TOTAL	179 715	114 390	239 854	TOTAL	322 138	296 667	254 871
Stocks				Emprunts			
				Crédit Agricole	0	0	115175
Consommables bureau/livrets/goodies	50	50	500				
TOTAL	50	50	500	TOTAL	0	0	115 175
Disponibilités							
C.C. <i>Crédit Agricole</i>	15643	6 563	11 190				
Compte livret C.A.	1483	85	85				
Livret A C.A.	62982	71 345	13 261				
Compte titre parts sociales	49	49	49				
C.C. <i>Société Générale</i>	4171	10 068	9 875				
Compte livret S.G.	68898	108 064	108 064				
TOTAL	153 226	196 173	142 524				
Divers				Dettes			
				En cours fournisseurs	0	0	0
				Excédent comptes pilotes	13760	15701	16258
Dettes à recouvrir	2 907	1755	3427	Formation instructeur	0	0	0
TOTAL	2 907	1 755	3 427	TOTAL	13 760	15 701	16 258
TOTAL GENERAL	335 898	312 369	386 304	TOTAL GENERAL	335 898	312 369	386 304

ACTIVITE	2019	2020	2021	2022
Nombre d'adhérents	81	67	81	90
Dont CSA	14	14	15	13
Elèves	21	12	24	22
Nouveaux membres	18	11	28	21
Heures de Vols Total	765	379	597	751
Heures de vols en instruction	286	151	221	227
Vols de découverte (baptêmes)	10	3	4	18
Stages de découverte	4	2	2	2

	2019	2020	2021	2022
Heures de vols	765	379	597	751
Instruction DC	188	151	221	227
HdV BS			42	0
HdV BM	166	7	0	0
HdV RM	79	35	6	0
HdV VB	278	197	282	351
HdV LC	241	141	265	235
HdV ZZ				164





Convention entre l'aéroclub de Creil-Senlis-Chantilly et l'aéroclub René Mouchotte relative à la mutualisation de leurs flottes

1. Principes généraux

1.1 L'aéroclub de Creil-Senlis-Chantilly et l'aéroclub René Mouchotte s'accordent pour faciliter l'accès à leurs flottes d'aéronefs au bénéfice de leurs adhérents respectifs dans le cadre d'une convention de mutualisation.

1.2 L'objet de cette convention est de permettre aux adhérents de chacun des deux aéroclubs de faire usage, en tant que commandants de bord, des aéronefs de l'autre club, désigné « aéroclub associé ».

1.3 Le bénéfice de cette mutualisation est réservé aux pilotes à jour de leur cotisation dans leur club d'origine, régulièrement licenciés à la Fédération Française Aéronautique et titulaire d'une licence LAPL/PPL/CPL/ATPL avec qualification de classe SEP(T) en cours de validité, accompagnée d'un certificat médical associé à la licence utilisée en cours de validité. Provenant de l'aéroclub associé, ses pilotes répondant aux conditions susnommées seront désignés « pilotes associés ».

1.4 La convention est valable à partir de la date de la signature de la convention jusqu'au 31 décembre. Elle pourra être renouvelée, par accord exprès entre les deux aéroclubs.

2. Modalités de mise en œuvre

2.1 Le pilote devra régler entièrement le montant total des droits d'entrée, cotisation annuelle et assurance casse prévus aux statuts et règlement intérieur de chaque aéroclub.

2.2 Les cotisations réduites pratiquées au sein de chacun des deux aéroclubs (telle que pour le deuxième membre de la famille, ou pour les inscriptions à partir du 1 juillet de l'année en cours, etc...) ne s'appliquent pas aux pilotes associés.

2.3 Lors de l'inscription d'un pilote associé dans le second aéroclub, ce dernier rétrocedera sur le compte pilote géré en son sein une somme dédiée uniquement aux vols à venir sur les avions de sa flotte et qui ne sera pas remboursable.

L'aéroclub de Creil-Senlis-Chantilly rétrocedera la somme de 110 euros pour les pilotes associés d'origine ACRM sans distinction d'âge.

L'ACRM rétrocedera la somme de 85 euros pour les plus de 21 ans et de 57 euros pour les moins de 21 ans pour les pilotes associés d'origine Aéroclub de Creil.

2.4 Les membres associés ont accès et obligation d'usage des systèmes de réservation et de paiement du club associé.

2.5 Les membres associés reconnaissent avoir pris connaissance, lors de leur inscription, des statuts et du règlement intérieur du club associé et acceptent de s'y conformer en tous points.



3. Aspects aéronautiques (cf. tableau annexe)

3.1 Seuls les FI du club exploitant les appareils d'un aéroclub sont aptes à autoriser les membres associés à exploiter les appareils de ce club conformément aux règles en vigueur dans leur club.

3.2 Les dispositions relatives aux conditions d'utilisation des avions, fixées par chacun des deux aéroclubs, s'appliquent strictement aux membres associés. Ainsi les membres associés devront prendre connaissance des manuels et procédures d'exploitation du club associé.

4. Autre disposition

4.1 Cette convention est applicable à partir de sa date de signature et jusqu'au 31 décembre 2023. Avant cette date butée, chacun des deux clubs peut mettre un terme à la convention, par courrier recommandé avec accusé de réception, sous réserve d'un préavis de 30 jours. Les cotisations individuelles versées restent acquises à chacun des deux clubs.

Fait au Plessis-Belleville, le

Le Président de l'aéroclub
de Creil-Senlis-Chantilly

Le Président de l'aéroclub
René Mouchotte

ANNEXE 1 – Extrait des règlements intérieurs

	A/C CREIL-SENLIS-CHANTILLY	A/C RENE MOUCHOTTE
RESERVATION DES AVIONS		
Réservation non honorée	<p>Après 10 minutes de retard du pilote ayant réservé l'avion est considéré comme libre.</p> <p>Les réservations peuvent être annulées avec un préavis d'au moins 12 heures. Si ce préavis n'est pas respecté sans motif valable (météo, mécanique, imprévu familial justifié...), l'aéroclub se garde la possibilité d'appliquer au pilote un forfait annulation tardive de 20 euros pour l'aéronef.</p> <p>Pour les réservations non annulées avant le vol et non honorées sans motif valable, l'aéroclub se garde la possibilité d'appliquer au pilote un forfait annulation tardive doublé.</p>	Après 15 minutes de retard du pilote ayant réservé l'avion est considéré comme libre
Temps de vol minimum pour une réservation d'une durée supérieure à une demi-journée	<ul style="list-style-type: none"> - La semaine : 1h mini par jour. - Le week-end ou jour férié : 2h mini par jour. - Pour une semaine complète (7 jours) : un total de cinq heures de vol. <p>Si ce minimum n'est pas atteint, les heures de vol manquantes pourront lui être facturées à hauteur de 75 % du tarif plein. Toutefois, les vols non effectués pour des raisons de sécurité (météo, problème mécanique de l'avion...) n'impliqueront pas de pénalité.</p>	Minimum de 2 heures de vol par jour de réservation les samedis, dimanches et jours fériés.
Priorité à des membres du club	Priorités aux tests par FE, JPO et sorties Aéroclub	Priorité aux tests par FE. Priorité aux grandes nav. solo des pilotes en formation

Expérience récente SEP	Tout pilote n'ayant pas volé depuis 3 mois doit effectuer un vol avec un FI	Tout pilote n'ayant pas volé depuis 3 mois doit effectuer un vol de contrôle avec un FI
Expérience récente par type	Tout pilote n'ayant pas volé depuis 3 mois sur un type d'avion doit, au minimum, avoir l'autorisation préalable d'un FI	Tout pilote n'ayant pas volé depuis 3 mois sur un type d'avion doit, au minimum, avoir l'autorisation préalable d'un FI
Prise en compte de l'expérience dans l'autre club	Oui	Oui
UTILISATION DES AVIONS		
Vols à frais partagés via site de coavionnage	Autorisés uniquement via Wingly et selon dispositions décrites dans le Règlement Intérieur	Interdit
Détermination du temps de vol	Du départ parking à l'arrêt de l'avion au retour au parking	Par horamètre qui mesure le temps de la mise en route moteur à son arrêt
Carburant mini à l'arrivée	Conforme à la réglementation	Conforme à la réglementation
Utilisation des avions à train classique	NA	Interdite sur piste en dur (sauf avec instructeur à bord)
Interdiction du JODEL D112 par vent fort	NA	L'utilisation du D112 par vent supérieur à 15kt est interdite quelle que soit l'orientation du vent. La référence de force du vent est l'ATIS de CDG (LFPG)
Minima météo	Conforme à la réglementation	Conforme à la réglementation
Nettoyage des avions	A l'issue de chaque vol	A l'issue de chaque vol
Carburant devant rester dans l'avion à l'issue du vol	Après chaque vol procéder à l'avitaillement s'il reste moins de la moitié du plein des réservoirs. Ne pas faire par défaut les pleins complets des réservoirs supplémentaires des DR400/140B (LC) et DR400/180 (ZZ) pour laisser la possibilité au pilote suivant de choisir sa configuration et centrage.	Après chaque vol, procéder à l'avitaillement s'il reste moins de la moitié du plein des réservoirs sauf dans le Cessna 150. Cas particulier du Cessna 150 : ne pas faire de plein complet, carburant maximum à bord : 80 litres.
GESTION		
Solde minimal compte pilote	Toujours positif avant de partir en vol et à l'issue	Toujours positif avant de partir en vol



Paiement du vol	Décompté du compte pilote sur OpenFlyers	Immédiatement à l'issue du vol
Connaissance des manuels	Obligatoire : statuts, règlement intérieur, manuels de vol avions.	Obligatoire : statuts, règlement intérieur, manuels de vol avions.