

Procès-verbal du Conseil d'Administration du 19 septembre 2024

Le Conseil d'Administration de l'aéroclub de Creil-Senlis-Chantilly s'est réuni le jeudi 19 septembre 2024 à 18h30 dans les locaux de l'association, Aérodrome du Plessis-Belleville, RN 330, 60950 Ermenonville, sous la présidence de Pascal Chagnon.

Administrateurs présents : (11)

Pascal Chagnon (P), Didier Bober (VP), Daniel Cofflard (Trésorier), Régis Corbeau (TA), Nicolas Pinhas (Secrétaire), Cyril Dautriche (SA), Stéphane Basset (RP), Véronique Dugour, Roland Maguer (CPS), Laure Hélaïne et Martine Gay.

Administrateurs représentés : (1)

- Christophe Rouvière (ayant donné son pouvoir à Daniel Cofflard)

Administrateurs absents : (0)

Invités : (0)

ORDRE DU JOUR

1. Point sur les membres, les HDV et la trésorerie
2. Point sur la flotte et retex du nouveau suivi de l'état des avions
3. Révision du Règlement Intérieur de l'aéroclub
4. Dossier coûts du carburant et alternatives éventuelles
5. Commissions de travail de l'aéroclub
6. Inscriptions uniquement pour la formation VDN : faut-il mettre en place un package spécifique ou continuer de proposer une adhésion standard ?
7. Sujets divers :
 - Retex forum des associations du 01/09 au Plessis
 - Opérations de vols de découvertes à venir en 2024 : *EAJ, BIA, Kiwanis*
8. Conclusion du CA

Avec un total de 12 administrateurs dont 11 présents et 1 représenté (pouvoir), le quorum est atteint et la séance peut débuter à 18h30.

Le président souhaite la bienvenue aux administrateurs présents, dont en particulier les deux nouveaux membres du Conseil d'Administration de l'association que sont Stéphane et Roland, et excuse les absents.

1. Point sur les membres, les HDV et la trésorerie :

- Les membres du club :

Le Trésorier indique que nous sommes actuellement 93 membres inscrits pour l'année 2024 à l'aéroclub, soit presque autant qu'en 2023.

- Les heures de vol :

Nous sommes à 582 heures réalisées à la fin août 2024, soit 3 heures de plus que l'année dernière à la même date (579 h à la fin août 2023).

Cela est donc très bien en tenant compte du fait que :

- les météo de la première partie de l'année ont été souvent mauvaises ;
- nous avons été impactés par l'indisponibilité de l'un de nos 3 avions durant 4 mois (LC) ;
- notre aérodrome de la région parisienne a subi de fortes restrictions de vols durant les périodes des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP, pour un total de 5 semaines durant l'été).

La FFA vient de nous contacter pour participer à un sondage d'impact des JOP sur les aéroclubs de la région parisienne. Le but est de chiffrer la perte économique éventuellement subie par l'ensemble des associations aéronautiques locales et permettre au Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS) d'envoyer au Ministère de l'Intérieur une demande globale d'indemnisation.

Bien évidemment, il n'y a aucune garantie que la démarche aboutira, mais il est essentiel de faire remonter l'impact économique subi auprès des autorités concernées.

L'étude est faite sur les mêmes périodes que celles des JOP 2024 par rapport aux années précédentes de 2021, 2022 et 2023. Notre aéroclub a ainsi chiffré une perte de 66 heures de vol par rapport aux années précédentes à l'occasion des périodes JOP 2024 ainsi qu'aux vols de découverte non réalisés et non reportés. Le montant total de la perte s'élève à 10.000 €.

A titre de comparaison, Roland précise que pour l'aéroclub voisin d'*Air France Paris Nord*, la perte calculée serait de 200 h de vol.

- La trésorerie du club :

A ce jour, nous disposons d'une réserve de 86.195 € en banque (au 19/09/2024).

Nous avons débuté l'année avec un capital de 140.550 € (au 01/01/2024).

La différence provient essentiellement des frais de réparation du LC dont tout n'a pas encore été payé par nous à *VF Aéro* ni été remboursé par l'assurance de son restant dû.

Le coût global des frais occasionnés sur le LC est de 60.972 €, pour un devis initial de 48.538 €. La différence s'explique par des suppléments en matière de pièces et main d'œuvre par rapport au simple changement de moteur envisagé au départ : l'hélice, le pot d'échappement et divers accessoires ont également dû être changés.

L'assurance prendra en charge un total de 26.000 €, dont 18.000 € ont déjà été réglés à titre d'avance (intégrés dans les comptes actuels) et le solde reste à nous être versé prochainement.

Cependant, nous allons communiquer la facture finale des travaux à l'expert dans l'espoir d'améliorer la prise en charge de l'assurance.

2. Point sur la flotte et retex du nouveau suivi de l'état des avions

Cyril Dautriche, en tant que correspondant maintenance, prend la parole pour présenter l'état de la flotte et les actions engagées.

Il débute son intervention en annonçant qu'il y a actuellement 3 personnes (Guillaume Doriot, Didier Bober et Cyril Dautriche qui officient au titre de Correspondant Maintenance.

Cyril précise la différence entre le rôle des Correspondants Maintenance et le suivi de la maintenance dont la responsabilité revient à l'atelier VF Aéro. Les correspondants font le lien entre le club et l'atelier afin de remonter les informations signalées par les pilotes. Le rôle du correspondant maintenance est plus précisément décrit dans notre Règlement Intérieur.

Suite à cette introduction, Cyril annonce que tous les avions de notre flotte sont disponibles pour les vols avec cependant quelques limitations.

- **DR400/120 - F-GOVB** :

L'avion est en service, mais est limité actuellement au vol VFR de jour.

- Une boule *RAM MOUNT* (type B) sera prochainement en place droite
- Une inspection sera prochainement faite par l'atelier *VF Aéro* concernant une éventuelle odeur de carburant perçue dans la cabine en cas de forte puissance moteur (décollage) ou vol asymétrique
- L'indicateur de virage est HS au niveau de l'indication d'angle en roulis (aiguille). L'atelier va prochainement l'intervertir avec celui du LC pour permettre à l'avion de redevenir apte au vol de nuit.
- Un devis sera demandé à l'atelier pour que la poignée de verrière puisse fermer à clé et que des prises USB soient installées en cabine.

Le VB devra rentrer en maintenance pour 4 semaines à compter du 18/11/2024 au plus tard, pour subir une visite 6 ans / 2000 h (échéance de 6 ans arrivée la première).

- **DR400/140B - F-GYLC** :

L'avion vient de rentrer en service après 4 mois de maintenance. Le moteur a été refait à neuf. Les tuyauteries, les silent blocs moteurs, le radiateur d'huile, l'hélice, le pot d'échappement et l'articulation du siège avant pilote sont nouveaux.

Il repart plein potentiel en matière de moteur, d'hélice et du pot d'échappement qui sont neufs.

- Un devis sera demandé à l'atelier pour que des prises USB soient installées en cabine.

Le moteur étant en rodage durant les 50 premières heures, les consignes rappelées par l'atelier sont les suivantes :

- Durant les 10 premières heures : pas de tours de piste successifs ;
- Durant les 50 premières heures : pas de changements de régimes brutaux, d'exercices de PTU, ou de simu d'atterrissage en campagne... ;
- Utilisation exclusive de l'huile de rodage dont 3 bidons spéciaux ont été mis à l'arrière de l'avion en cas de besoin de recomplètement.

- **DR400/180 - F-GTZZ** :

L'avion est en service, mais est limité actuellement au vol VFR de jour.

- Le conservateur de cap (plateau de route) est HS (forte dérive en virage et fort bruit provenant de son gyroscope interne). Il doit être remplacé mais un équipement équivalent compatible avec la fonction *Heading* du PA associé est difficile à trouver.

Proposition est faite de sacrifier le fonctionnement du PA de l'avion pour permettre l'installation d'un conservateur de cap fonctionnel qui permettra en outre à l'avion de redevenir apte au vol de nuit ;

- La poignée de verrière doit prochainement être remplacée pour qu'elle puisse fermer à clé ;
- A moins que l'aéroclub propriétaire précédent de l'avion (St Cyr) ne le retrouve et nous le fournisse rapidement, un nouveau Manuel de Vol original sera commandé auprès du constructeur ROBIN/APEX (consigne du Responsable Pédagogique) ;
- Un devis sera demandé à l'atelier pour la réparation ou le remplacement du boîtier VOR 2 dont le volume doit être mis en permanence à 0 pour éviter tout grésillements dans les casques pilotes ;
- Un devis sera demandé à l'atelier pour la réparation ou le remplacement de l'indicateur de température carburant actuellement HS ;
- Un devis sera demandé à l'atelier pour des investigations sur une éventuelle surconsommation carburant observée à l'occasion de différents vols réalisés en navigation à basse altitude longue durée (500-1000 ft/sol à 2350-2400 tr/min) et allant jusqu'à 45 l/h au lieu des 36 l/h classiques. A prendre en compte pour la préparation des vols actuellement, en plus du volet économique et peut-être mécanique induit (lavage de la pellicule d'huile au niveau des cylindres par le surplus d'essence ingéré) ;
- Un devis sera demandé à l'atelier pour l'installation d'un indicateur de Fuel Flow.

Pour information, le moteur du ZZ arrivera en fin de potentiel et sera à changer en 2026.

Concernant les trois avions, aucun ne dispose actuellement d'un GPS à jour (GTN). Cela n'a pas d'influence sur leur fonctionnement, en particulier pour leurs fonctions radio et alticodeur associées.

En revanche, les pilotes doivent être conscient que ces GPS ne peuvent être utilisés comme moyen primaire de navigation et doivent toujours obligatoirement disposer à bord de leurs propres moyens à jour (cartes papier et/ou tablette personnelle avec application aéronautique de navigation à jour).

Chaque mise à jour d'un GTN a un coût d'environ 320 euros, pour une validité uniquement de 28 jours (durée du cycle AIRAC des données de navigation).

Il est envisagé de faire une mise à jour lorsque l'avion partira en voyage pour une longue durée (comme cela a été fait sur le ZZ lors de sa participation au rallye aérien *Toulouse - St Louis* en septembre 2023).

Si nous étions amenés à faire au moins une mise à jour une fois par an par défaut, le Responsable Pédagogique propose que cela soit réalisé au tout début de l'hivers, période où les conditions météo sont plus dégradées et où l'utilité du GPS est augmentée.

Attention : aucune information en matière de ZIT, ZRT, zones spéciales indiquées par Notams ne peut être renseignées dans nos GTN. Il revient aux pilotes de s'en informer avant de partir en vol ou de disposer de systèmes type smartphone ou tablette dotée d'une application spéciale avec affichage de ces données, impliquant la plupart du temps la prise d'un abonnement dédié.

Le RP indique également qu'il faudra demander à notre assureur de rajouter sur les attestations d'assurance de chaque avion la mention « autorisé pour les Vol d'instruction et contrôle de compétence ».

Enfin, l'aéroclub demandera à l'atelier de maintenance *VF Aéro* que Didier Bober, mécanicien avion détenteur d'une licence EASA *Part 66* puisse avoir le droit de réaliser de menues interventions type petit dépannage urgent, recherches de panne, démontage et colisage de pièces... afin d'alléger le travail de l'atelier et ponctuellement gagner en délais d'intervention.

Cyril propose également de mettre en ligne l'ensemble de la documentation des avions (CEN, CDN, assurance...). Le nécessaire sera fait, les fiches de pesée à jour sont déjà disponibles sur l'espace membre de notre site web.

- L'ensemble des administrateurs présents et représentés valident à l'unanimité les actions prévues et les propositions faites concernant la flotte de l'aéroclub.

3. Révision du Règlement Intérieur de l'aéroclub :

Les Secrétaires présentent une nouvelle version du Règlement Intérieur de l'association intégrant les différents sujets évoqués lors des réunions de CA et de Bureau précédentes et associées aux récentes évolutions de la réglementation aéronautique.

Les principales modifications ou rajouts concernent :

- (§2.8) : Création du poste de Correspondant Maintenance.
- (§3.3) : Modification des durées minimales de temps de vol journalier à réaliser pour réserver un avion durant un ou plusieurs jours, et rajout d'une demande pour réaliser plusieurs découchés successifs.
- (§3.4) : S'il doit découcher en dehors de LFPP, le pilote doit rechercher une solution pour faire hangarer l'avion utilisé. A défaut, il doit l'amarrer convenablement au sol à l'aide d'un équipement d'arrimage personnel ou celui mis à la disposition par l'aéroclub.
- (§3.4) : Au retour du vol, le pilote doit compléter sur la planche de vol papier ainsi que dans la case commentaires sur *OpenFlyers* tout mouvement aérien pratiqué sur des terrains intermédiaires (simple tour de piste, remise des gaz ou *touch-and-go* réalisé avant d'arriver à destination), ainsi que le bon règlement d'une éventuelle taxe d'atterrissage sur place, etc... Ces mouvements aériens sur des plateformes intermédiaires peuvent en effet faire l'objet d'une taxe aéroportuaire qui sera alors transmise à l'aéroclub (même sans contrôleur aérien présent sur place au moment du vol).
- (§3.4) : Le temps de vol est décompté pour la durée « bloc-bloc » (du départ parking à l'arrêt de l'avion au parking) par multiple de 5 minutes arrondies aux plus proches.
- (§3.5) : Explications sur les différentes formules de location possible des avions (classique, en « coque nue » et « bloc d'heures »).
- (§4.1) : Mise à jour des conditions pour réaliser les « vols de découverte » en s'appuyant sur les évolutions de la réglementation aéronautique de l'arrêté du 18 août 2016 modifié et précisée dans la note DSAC/PN/FOR/V3 du 30/04/2024.

Afin de permettre aux pilotes de respecter l'obligation de bien amarrer leur avion au sol en cas de découcher en dehors de LFPP où il serait impossible de le faire hangarer, l'aéroclub achètera prochainement un kit d'arrimage avion de la marque *The Claw* utilisable sur tous types de sols, et qui sera mis à leur disposition.



Sur *Openflyers* sera mis en place dorénavant le blocage du compte avec impossibilité de réserver un avion :

- si la qualification SEP(T) n'est plus à jour sur la licence PPL(A), CPL(A) ou ATPL(A) utilisée ;
- si la qualification SEP(T) n'est plus valide sur une licence LAPL(A) dont le titulaire doit obligatoirement avoir fait un total de 12 heures de vol dans les 12 derniers mois (cf. réglementation aéronautique).

➤ L'ensemble des administrateurs présents et représentés valident à l'unanimité les modifications apportées au Règlement Intérieur actuel de l'association, pour prise d'effet immédiate.

4. Dossier coûts du carburant et alternatives éventuelles :

Tout comme évoqué durant l'Assemblée Générale ordinaire de juin dernier, depuis l'installation d'une nouvelle station d'avitaillement *Total Energies Aviation* sur le terrain du Plessis Belleville, il a été constaté que le prix du carburant délivré était plus cher que dans les stations du même fournisseur partout en France. La différence représente 20 à 30 cts par rapport aux prix moyens pratiqués en France pour la 100LL. Cette différence de prix nous fera perdre environ 5000 € par an pour notre consommation moyenne d'environ 20.000 litres/an.

A titre de comparaison avec le prix du carburant délivré en France par le polonais *WARTER Aviation*, c'est même un écart de 50 cts/litre qui est subit sur LFPP ; soit une perte de 10.000 € par an pour notre aéroclub.

Interrogé sur cet écart, *Total Energies Aviation* a répondu que la très/trop courte durée contractuelle qui lui a été octroyée lors de son installation en janvier 2024 en lieu et place de *BP Aviation* ne lui permettait pas de rentabiliser l'investissement fait pour la nouvelle installation, contrairement à d'habitude.

Le propriétaire de l'aérodrome (le Conseil Général de l'Oise) a en effet octroyé à *Total Energies Aviation* une durée de seulement un an et demi pour son premier contrat, correspondant à l'échéance de la délégation pour 5 ans de la gestion de l'aérodrome qui prendra fin en juin 2025. Cette délégation de gestion du terrain est actuellement assurée par la SCAP (Société Civile de l'Aérodrome du Plessis-Belleville). Elle répond à un appel d'offre réalisé tous les 5 ans par le Conseil Général de l'Oise.

A l'issue de cette échéance de juin 2025, *Total Energies Aviation* devrait être reconduit et pourrait revenir à des tarifs plus classiques correspondant à ses autres stations en France ; mais rien ne permet d'y croire.

Ainsi, le Trésorier de l'aéroclub, avec l'aide de son adjoint et du Secrétaire, ont entrepris une étude de faisabilité pour l'acquisition et la mise en service d'une station d'avitaillement autonome, qui appartiendrait en propre à plusieurs entités de la plateforme pour leur consommation personnelle. Le fournisseur choisi serait *WARTER Aviation* qui livre déjà de l'essence UL91 à l'aéroclub *Air France Paris Nord*.

Le business plan à 5 ans réalisé démontre que la trésorerie du club baisserait de 40.000 € si rien n'était fait de notre côté alors que l'écart de prix de *Total* devait se maintenir.

En revanche, en investissant chacun une somme de 20.000 € dans un achat collectif à 4 entités, la rentabilité serait acquise au bout de deux ans.



Plusieurs fabricants français et étrangers de cuves et stations d'avitaillement ont été contactés. Parmi les devis reçus, un en particulier ressort du lot avec un coût de 82.000 €, correspondant au budget prévu de 20.000 à 25.000 € pour chaque participant.

Une autre option est en cours d'étude, avec l'achat d'un système neuf correspondant à notre besoin et jamais utilisé, qui serait revendu d'occasion par un aéroclub de Lyon Bron. Son prix n'est pas encore connu.

Selon l'endroit où la station au format Shelter technique aménagé (contenant une cuve de 10.000 litres et le système complet d'avitaillement) serait positionnée, il faudra prévoir le coût de quelques menus travaux (dalle béton, électricité...).

Les 4 entités intéressées par le projet et pour lesquelles pourrait se constituer une association Loi 1901 pour la propriété et l'utilisation de la stations d'avitaillement commune sont : notre aéroclub, l'ACRM, l'aéroclub *Dassault Systèmes* et la société *Aérolithe* (Cirrus).

L'essencier *WARTER Aviation* confirme que l'essence 100LL sera disponible jusqu'en 2030.

Une contrainte à lever sera d'avoir une personne disponible rapidement pour venir sur place lors du passage du camion de livraison dont l'information peut être fournie au dernier moment.

Le dossier n'a pas pour but d'être mis en œuvre de suite. Il est prévu d'attendre la reconduction de la SCAP et de Total Energies Aviation en juin 2025 pour une nouvelle période de 5 années.

Mais la disponibilité d'un système neuf à prix d'occasion pourrait accélérer les choses selon le tarif désiré par son vendeur pour lequel nous attendons les éléments.

Les supports de présentation faite par le Trésorier sont mis en annexes du présent PV de CA.

5. Commissions de travail de l'aéroclub :

- Commission ateliers pédagogiques :

Les cours proposés par les instructeurs et quelques membres de l'aéroclub pourraient prochainement reprendre. Le mode distanciel pourrait se rajouter au présentiel, avec une possibilité d'accès en visioconférence, ou de présentations filmées dont les vidéos seront accessibles depuis la partie réservée aux membres sur notre site internet.

- Commission Communication :

De nouveaux supports de présentation de l'aéroclub seront conçus : banderole, kakémono... pour être utilisés dans un stand lors des forums des associations, ainsi que lors de la JPO ou toutes autres occasions.

La confection de nouveaux goodies aux couleurs de l'aéroclub sera étudiée.

Enfin, une nouvelle série de flyers sera à imprimer, et une pancarte au nom de l'aéroclub sera rajoutée à l'entrée de l'aérodrome.

- Commission soirée des brevetés et nouveaux qualifiés :

Régis propose de prendre en charge avec l'aide de Stéphane et de volontaires l'organisation d'une soirée dédiée aux brevetés et nouveaux qualifiés depuis 2023.

Le lieu reste à définir.

Une annonce sera prochainement réalisée pour un samedi soir.

6. Inscriptions uniquement pour la formation VDN : faut-il mettre en place un package spécifique ou continuer de proposer une adhésion standard ?

Actuellement, 4 pilotes dont 2 membres de l'aéroclub et 2 extérieurs ont demandé à débiter une formation vol de nuit. Deux autres membres du club seraient également intéressés.

Le balisage de nuit de l'aérodrome du Plessis, la qualité de la formation dispensée par nos instructeurs, ainsi que nos tarifs les moins chers de la région parisienne font que notre aéroclub est très attractif pour de nombreux pilotes des aérodromes voisins.

Une étude a été réalisée en réponse à la question posée par des pilotes extérieurs pour une instruction temporaire au club, le temps de réaliser leur qualification Vol de Nuit.

Actuellement, n'existe que les options :

- cotisation annuelle pleine (-/+ 21 ans) : 160 € ;
- demi cotisation pour les membres s'inscrivant après le 1^{er} juillet : 80 € ;
- cotisation de membre ponctuel, valable pour 1 mois maximum et non reconductible : 30 €.

Les différents types de membres sont fixés par nos Statuts, révisables uniquement lors de l'Assemblée Générale de l'aéroclub, qui fixe également le montant des cotisations respectives.

La mise en place d'un nouveau type de membre dédié uniquement au passage de la qualification vol de nuit impliquerait la tenue d'une AGE ou AGO pour le valider.

Après discussions entre les administrateurs, il est décidé de ne pas mettre en place un nouveau statut de « membre temporaire VDN » dont la durée de la validité serait supérieure au « membre temporaire » (1 mois). Les tarifs très bas de notre club suffisent à justifier l'inscription avec une cotisation normale à notre association, même pour des pilotes souhaitant uniquement y passer leur qualification au vol de nuit sur une période de 1 à 3 mois (selon la météo et dispos des avions et instructeurs).

7. Sujets divers :

- Retex sur le forum des associations le 01/09 au Plessis :

Sujet non traité par manque de temps.

- Opérations de vols de découvertes à venir en 2024 : EAJ, BIA, Kiwanis

Sujet non traité par manque de temps.

8. Conclusion du CA :

La date de la prochaine réunion de CA sera fixée ultérieurement.

L'ordre du jour étant quasiment épuisé et les questions soulevées en séances débattues, la séance s'est achevée à 22h00.

Nicolas PINHAS
Secrétaire Général



Pascal CHAGNON
Président



Alternatives à Total Energies

Investissement Cuve à Essence

NOS OBJECTIFS

- Devenir autonome pour l'achat de l'essence à son juste prix au Plessis
- Eviter l'impact sur la trésorerie, d'une essence trop chère (consommation annuelle 20000l => économie potentielle **10K€/an**)

Business Plan à 5 ans

- Rappel trésorerie au 31/12/2023 : 140 559€
- Si aucune action sur le prix de l'essence
 - 31/12/2024 + 110 000€
 - 31/12/2030 + **100 000€** (avec remplacement moteur ZZ en 2026)
- Si achat cuve en 2024 (20 000€)
 - 31/12/2024 + 90 000€
 - 31/12/2030 + **147 000€**

Extraits du cahier des charges

- Station privative
- Application : Aviation, Aéroclub, ULM...
- Configuration : station fixe hors sol
- Réservoirs double paroi (Paroi interne époxy aviation, paroi externe en Acier)
- Filtration aviation
- Compartiment distribution sécurisé par porte métallique
- Tuyauterie de remplissage 2" avec limiteur de remplissage
- Gestion distribution par badges

Fournisseurs cuves et autre

- **Direct-Cuves** 122K€ (devis reçu le 17/09)
- **Pegase** (attente devis depuis 2 mois)
- **Qualitech** 120K€ (devis reçu le 13/08)
- **Fuelproof** 82K€ (57408£) (devis reçu le 11/09)
- **Aéroclubs Lyon Bron** Vente d'occasion d'une cuve neuve

Coûts additionnels installation cuve

- Dalle béton armé 8m X 3m ép 20cm estimation 5000 €
- Alimentation électrique estimation 3000 €
- Pièces de rechanges et divers estimation 3000 €
- Transport si provenance UK ?

Questions préliminaires

1- ICPE ou pas ? (Installation classée pour la protection de l'environnement)

Installation non classée ICPE car :

Quantité totale stockée < 50 tonnes et volume annuel d'essence distribué \leq 100 m³

<https://www.cdg45.fr/wp-content/uploads/2021/02/FP->

[Stockage_Produits_petroliers.pdf](#)

• 2 - STOCKAGE non enterré en plein air

Suivant la capacité globale du stockage, une distance minimale doit être respectée entre la paroi du réservoir et le bâtiment le plus proche :

entre 6 001 et 10 000 litres : 6 mètres

3 - Mesures de prévention et de lutte contre l'incendie

Pour des débits de carburant par ligne d'avitaillement inférieur à 750 litres/minute : un extincteur de classe minimale 55 B, contenant au moins 10 kg de poudre extinctrice.