



Compte-rendu du Conseil d'Administration du 16 octobre 2024

Membres du Conseil d'Administration

Participants	Patrick Labouyrie	Président
	Kevin Dupuch	Vice-Président
	Jean Scherer	Trésorier
	Jean Michel Rousseau	Secrétaire Général
	Pierre Doutreloux	
	David Poucand	
Absents excusés	Kevin Claverie	
	Guillaume Lenoir	
	Hubert Roux	

1. Activité et finances

a. Activité au 30 septembre 2024

L'année 2024 reste en forte baisse du fait de la mauvaise météo du 1^{er} semestre. 2307 heures de vol ont été réalisées au 30 septembre contre 2748 en 2023 (-16% soit environ -70k€). Nous sommes à 88% du résultat cumulé attendu à fin septembre pour tenir notre objectif annuel de 3200 heures. La saison estivale et l'arrivée de l'Elixir nous ont cependant permis de corriger un peu cette tendance avec un excellent mois d'août (500 heures).

L'instruction, en baisse également de 13% avec 1007 heures réalisées contre 1152 en 2023, s'établit à 44% de l'activité globale. 90% des heures d'instruction l'ont été sur avion (900 heures) et 10% sur ULM (152 heures).

206 heures ont été réalisées en vol de découverte contre 236 en 2023 (-13%) et 110 heures en vol à partage de frais élargis Wingly contre 157 en 2023 (-30%).

Ceci constitue, actuellement, notre plus mauvaise année depuis 2020, année du Covid-19. Nous avons enregistré depuis le 1^{er} janvier 2024, 56 jours sans vol cause météo contre 25 en 2023.

Un point positif est que l'activité est présente dès que la météo est correcte, ce qui est encourageant.

b. Situation financière au 30 septembre 2024

Sur le plan financier, les dépenses de fonctionnement sont également à la baisse passant de 602k€ en 2023 à 420k€ au 31 mai (-30%).

Les principaux postes de dépense sont :

- l'achat de carburants passé de 181 à 166k€ (-9%) à comparer à une activité en baisse de 16%
- l'entretien des appareils, passé de 133 à 91k€ (-32%),
- la remise en état de l'ULM VA pour 10k€ (contre 35,6k€ de « grands travaux » en 2023 sur différents appareils)

Il est à noter

- qu'il n'y a pas eu d'achat de moteur à date contre 96k€ au 30 septembre 2023
- que l'augmentation du coût du contrat de l'instructeur salarié lié à sa durée initiale plus longue d'un mois cette année ainsi que la forte augmentation des assurances avions cumulée à la prise en compte de l'Elixir ont par ailleurs entraîné une majoration de dépenses de 14k€ en 2024.

Les recettes s'élèvent quant à elles à 485k€ contre 547k€ en 2023 (-11%). La réévaluation du prix des heures de vol de 5% au 1^{er} janvier 2023 (hors carburant) et la répercussion du prix des carburants à chaque remplissage des cuves ont permis de limiter la baisse des recettes.

Si le 3^{ème} trimestre a été plus proche de la normale avec 1188 heures de vol, assez proche des 1248 heures réalisées en 2023, nos résultats annuels souffrent d'un 1^{er} semestre hors normes au niveau météo. Si nos résultats paraissent à l'équilibre, nous devons rester vigilants sur le fait que ceci est notamment dû à l'absence d'achat moteur en 2024. Nous devons cependant procéder au remplacement du moteur du KF dans les 6 mois (45 à 50k€). Avec la constitution des « provisions moteurs » et l'amortissement comptable des appareils, nous devons nous attendre à ce que l'exercice 2024 fasse ressortir un résultat négatif tel qu'il avait été envisagé.

c. Tarif de la cotisation club 2025

A la suite d'une consultation des membres du Conseil d'Administration réalisée fin septembre par e-mail, le montant de la cotisation 2025 est acté. Il s'applique à compter du 1^{er} octobre pour les nouveaux inscrits.

Cotisation ACA	Rappel 2024	2025	Variation
Moins de 21 ans	85 €	88 €	3,5%
21 ans et plus	171 €	178 €	4,1%

d. Tarif « coque nue » des heures de vol en 2025

Le tarif de l'heure de vol se décompose depuis fin 2022 en une partie « carburant », indexée à chaque remplissage des cuves sur la fluctuation du prix des carburants et une partie « coque nue », hors carburant, soumise à l'inflation générale et notamment celle sur les assurances et pièces détachées. Cette partie « coque nue » est revue annuellement, comme acté en 2022 par le Conseil d'Administration, pour une modification des tarifs au 1^{er} janvier. Pour 2025, le Conseil d'Administration valide pour la partie « coque nue » une hausse de 4% correspondant à une fourchette moyenne de l'inflation de l'année 2024. Les tarifs, incluant cette prise en compte seront appliqués au 1^{er} janvier 2025.

2. Sécurité des vols

a. Point sur les REX et CRESAG 2024

A date, 25 REX et 5 CRESAG ont été établis. Les pilotes s'investissent dans la démarche. Les thèmes évoqués sont liés en majorité à une mauvaise préparation du vol et de l'application des C/L.

Nous avons eu 2 dommages sur avion lors de sorties ou entrées dans les hangars et à chaque fois avec des portes non suffisamment ouvertes pour environ 500,00€ par dommage.

b. Nouveau REX FFA

Il est prévu le déploiement d'une nouvelle application pour les REX à tous les membres de la FFA à compter de mi-novembre, celle-ci étant en phase finale de validation. Il y aura au départ une phase transitoire permettant d'utiliser aussi le système actuel. L'identifiant et le mot de passe pour utiliser l'application "REXFFA" seront les mêmes que ceux utilisés pour SMILE soit n° de la licence FFA et le mot de passe SMILE. Ce nouvel outil se veut plus simple à utiliser et à l'avantage d'être interconnecté au niveau européen (Base de données ECCAIRS 2 de l'EASA). Une communication officielle par la FFA sur ce sujet est prévue dans les semaines à venir.

3. Point sur l'instruction

a. Evolution de l'équipe d'instruction et liste d'attente

Kevin Dupuch, responsable pédagogique, mentionne l'arrivée de Mikael Jouanne au sein de l'équipe d'instruction. Instructeur expérimenté, il était précédemment chef pilote du Cercle Aérien de Lille Métropole basé sur l'aéroport de Lille Lesquin.

Notre liste d'attente s'est réduite mais pas autant que ce que nous aurions pu espérer du fait d'une activité contrariée par la météo. Notons cependant que 4 formations PPL se terminent en ce moment.

Le club pourra examiner une éventuelle candidature pour devenir instructeur dans le cadre d'une liste 1 afin de renforcer l'équipe.

b. Bilan du contrat salarié d'Aaron Rullan

Aaron Rullan a été recruté mi-avril en tant qu'instructeur salarié en CDD pour une période de 6 mois. Dans le cadre de ce contrat, il a réalisé 272 heures d'instruction pour un coût de 26417€ contre 248 heures sur 5 cinq mois en 2023 pour un coût de 19330€. Il convient de mettre ces chiffres en relation avec le tarif de la partie instruction (25€/h) non perçue par les instructeurs bénévoles.

L'activité a été pénalisée par la mauvaise météo. Cependant, le travail réalisé par Aaron a été de qualité et s'est avéré nécessaire à notre activité instruction. Félicitations à lui.

Pour 2025, nous envisagerons probablement un contrat plus court au départ, quitte à le prolonger en cours de mission si nécessaire.

4. Point sur la flotte du club

a. Point d'étape sur l'intégration de l'Elixir

L'Elixir F-GLXR a intégré la flotte du club le 28 juin 2024.

Les points de bilan suivant sont évoqués :

Formation

- 3 formations de FI ont été réalisées fin mai par Elixir
78 formations théoriques réalisées au club et tracées dans Smile
- 19 pilotes sont lâchés à ce jour dont 6 FI: Jacques Bienvenu, Kevin Dupuch, Victorien Marchand, Jean-Michel Rousseau, Hubert Roux, Aaron Rullan et Karl Tricoche devrait suivre prochainement.
- 17 formations en vol de pilotes brevetés sont en cours
- 4 formations initiales sur Elixir en cours.

122 heures de vol ont été réalisées sur 3,5 mois soit environ 10% de l'activité de la période. Ceci positionne l'Elixir sur une trajectoire annuelle de 350 heures.

La moyenne de consommation calculée par Aérogest depuis la mise en service est de 14l/h de SP98.

Notons également que 2 consignes de navigabilité nous ont concerné :

- CN sur la surveillance de criques du bâti moteur appliquée au club toutes les 25h en tant que « tâche pilote propriétaire » et réalisée par Elixir lors de la visite 25h initiale et de la 1^{ère} visite 100h
- CN sur le remplacement des 4 boulons de bâti moteur : appliquée par Elixir dès la publication du SB à l'occasion de la 1^{ère} visite 100h. Son impact a ainsi pu être limité au maximum pour ce qui nous concerne.

Une visite 25h après mise en service et une première visite 100h (avec main d'œuvre offerte) ont été réalisées par Elixir à la Rochelle.

En conclusion, nous pouvons dire que l'Elixir trouve sa place dans notre flotte. Nous envisagerons comment réduire notre flotte par ailleurs d'ici la fin 2025.

b. Point sur les opérations de maintenance

La visite 1000h du DR400 F-GBVT se termine. Elle a été réalisée par MARS Aéro à Saint Laurent et le retour de l'appareil est prévu vendredi 18 octobre selon météo.

Travaux à prévoir sur le Ruby F-PPCF

Il a été remonté un ensemble de travaux à réaliser sur le F-PPCF (verrières, vitres, corrosion haubans et moteur, freins). Ces travaux qui seront réalisés prochainement.

Par ailleurs, hormis les opérations de maintenance courante à venir,

- le moteur du DR400 F-GDKF sera à remplacer en début d'année (45 à 50k€)
- et la pose d'un silencieux sur le DR400 F-GDYN est toujours envisagée. (10k€)

5. Point sur les travaux conduits par la Mairie pour réfection de la piste

Des travaux de réhabilitation de la piste d'un montant de 100k€ viennent d'être financés par la Mairie pour réfection de zone comprise entre les V sur sa partie Sud-Ouest de la piste.

Réalisés du lundi 7 octobre au mardi 15 octobre par l'entreprise Colas auprès de qui faute d'implication des Services Techniques, Patrick Labouyrie a été le seul interlocuteur. L'entreprise n'a pris qu'un seul jour de retard pour cause de pluie, permettant de limiter au maximum l'indisponibilité de la piste.

Pour plusieurs mois, nécessaire à sa stabilisation, la piste, utilisable uniquement dans sa demi largeur Nord-Est, est réservée par Notam aux appareils basés.

Afin de maintenir la sécurité et la une bonne fluidité de trafic durant cette période, des consignes pour l'utilisation de la piste seront diffusées à tous les utilisateurs de la plateforme le 17 octobre.

Il est rappelé que les Instructeurs sont disponibles pour voler avec les pilotes qui auraient besoin d'un entraînement spécifique pour s'approprier le nouvel environnement de notre aérodrome.

6. Questions diverses

- Même si nous notons une légère amélioration de la propreté habituelle des appareils, seuls 7 pilotes sur 300 inscrits étaient présents à la dernière matinée nettoyage, ce n'est pas admissible.

Chacun devrait se sentir concerné et participer 1 à 2 fois dans l'année à ces séances et en particulier les utilisateurs fréquents comme les pilotes de vols de découverte et vols Wingly.

La convention annuelle des pilotes des vols de découverte intégrera désormais ce point et nous veillerons à communiquer plus clairement et plus en amont sur les dates prévues.

- Après les livraisons de carburant, nous devons respecter un délai de décantation d'1h30 avant de pouvoir avitailler nos aéronefs. Afin d'éviter de perturber des départs en vol nous adresserons un mail d'information pour prévenir les pilotes concernés en cas de connaissance précise et anticipée de ces livraisons.
- Nous pré-réserveons les dates suivantes à confirmer avec la Mairie pour 2025
 - Dimanche 9 mars 2025 Assemblée Générale (Broustic)
 - Samedi 12 avril 2025 Journée des Métiers de l'Aéronautique et JPO
- Kevin Dupuch, en sa qualité de Président de la FFA, indique qu'en accord avec Patrick Labouyrie, le Bureau Directeur de la FFA fera sa réunion mensuelle dans les locaux de notre aéroclub le 7 Novembre prochain. Un apéritif sera organisé le 6 Novembre en fin d'après-midi avec les dirigeants du club et des clubs fédéraux voisins. Les frais associés seront pris en charge par la FFA.

**Prochaine réunion du Conseil d'Administration
à définir en janvier**