

Aéroclub de Colmar

Assemblée générale annuelle du 9 avril 2022

L'Assemblée générale a été ouverte à 17h15 avec 36 membres présents, dont 6 ayant reçu un pouvoir de vote.

1 – Rapport moral pour l'année 2021, par le Président Stéphane Wagner

Un effet de reprise après la crise sanitaire

L'année 2021 est une année de redressement après la crise de 2020, avec 1361 heures de vol soit le meilleur score des cinq dernières années. Tout semble indiquer qu'après les longs mois de restrictions et de confinement, les membres avaient une forte attirance pour la reprises de leurs activités.

Une situation calme sur le terrain

Grâce à une bonne concertation entre les différents partenaires (gestionnaire de l'aérodrome, clubs, riverains), l'aérodrome de Colmar connaît depuis plusieurs années une bonne intégration dans son environnement ce qui n'est pas le cas de tous les terrains du Grand Est. Les plaintes des riverains enregistrées par le gestionnaire ne concernent pas les activités basées mais des vols extérieurs.

Onze années de Présidence

Stéphane Wagner a accompli sa onzième année de Présidence. Il a fait une rétrospective des actions menées durant son mandat, les dernières en date étant la mise en œuvre du Passeport Initiation en partenariat avec la Fédération Française Aéronautique et le renouvellement du matériel informatique de gestion du club.

Appel à bénévolat

Le Président a appelé les membres à une participation plus importante aux tâches de gestion courante de l'aéroclub. Cet appel prend un sens particulier dans la perspective d'une prochaine absence des Trésoriers pour raison de santé et de la nécessité d'assurer un intérim.

2 – Approbation du compte-rendu de l'Assemblée générale 2021

Le Président a présenté sous forme de diapositives les principaux points de l'AG 2021 :

- un résultat d'exploitation 2020 de – 31 000 € essentiellement lié à la ligne des dotations aux amortissements
- 93 membres
- 4 licences PPL et 1 licence ABL
- 891 heures de vol

Le rapport n'a pas fait l'objet d'observation.

3 - Rapport d'activité pour l'année 2021

Source : rapport annuel à la Direction Générale de l'Aviation Civile (rapport Aéral).

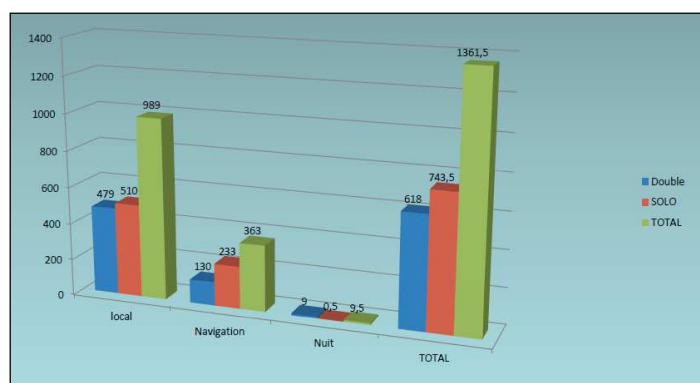
Nombre de membres 2021

CATEGORIE	élèves	brevetés	Total pilotes	dont femmes	dont hommes	Non pilotes	TOTAL
jeunes	2	3	5	2	3	0	5
adultes	22	66	88	4	84	5	93
TOTAL	24	69	93	6	87	5	98

Pour mémoire :

- nombre de membres 2019 : 97
- nombre de membres 2020 : 93

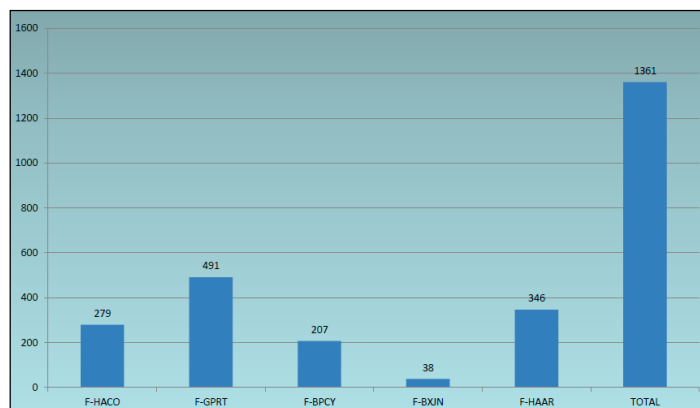
Heures de vol 2021



Pour mémoire :

- total des heures de vol 2018 : 1 159 hdv
- total des heures de vol 2019 : 1 034 hdv
- total des heures de vol 2020 : 891 hdv

Répartition par avion



Licences réalisées en 2021

- Patricia Bigot (PPL)
- Dorian Lievreumont (PPL)
- Maxime Noegelen (ABL)

Conclusion

Le creux de la vague de la crise sanitaire a été atteint en 2020, dont la saison de vol a été fortement impactée par les confinements successifs. Le nombre d'heures de vol réalisées en 2021 est le meilleur résultat des cinq dernières années. Une reprise très nette est également observée pour l'année en cours.

4 – Rapport financier par les Réviseurs aux comptes, Gérard Collette et Françoise Leromain

Introduction par le Président

Le rapport financier est normalement présenté en Assemblée générale sur la base des comptes définitifs certifiés par le cabinet comptable KPMG. Or compte tenu de la charge de travail croissante de ce cabinet, la certification des comptes intervient de plus en plus tard dans l'année ce qui conduisait à reporter l'Assemblée générale à la fin de la saison de vol. A ce jour, le cabinet n'est pas encore intervenu sur les comptes 2021.

Or l'Aéroclub a décidé lors de l'AG 2021 de réactiver la fonction de Réviseurs aux comptes et a approuvé la candidature de Gérard Collette et Françoise Leromain. Ces derniers ont effectué un important travail de vérification des comptes et d'analyse des finances du club. Ce travail est suffisamment complet et précis pour servir de base au rapport financier à l'Assemblée générale. Ce rapport pour l'année 2021 sera donc présenté par les Réviseurs aux comptes.

Rapport des Réviseurs aux comptes présenté par Gérard Collette

- 1- Evolution et Situation Financière du club (2020-2021)
- 2- Coûts et charges
- 3- Ressources et résultat net
- 4- analyse de la situation
- 5- Impact du prix du carburant
- 6- questions

Avertissement :

Les sorties de cash ont été analysées sur la base des factures enregistrées et comparées au paiements bancaires (prélèvements, virements et chèques). Les entrées de cash (Cotisations, paiements pilotes, etc....) n'ont pas été vérifiées en détail et sont issues du logiciel Aérogest.

➤ Une situation cash 2020/2021 positive de 25 K€

CASH(€)	31/12/2020	31/12/2021	Variation 20/21
Compte CREDIT MUTUEL	7246,36	10636,28	3389,92
LIVRET BLEU CREDIT MUTUEL	10115,47	20208,98	10093,51
Compte CREDIT AGRICOLE	2831,32	7015,01	4183,69
TOTAL CASH EN CAISSE	20193,15	37860,27	17667,12
Factures Maintenance avions de 2021 payées en 2022		12683	
Cash Disponible en fin d'Exercice 2021(€)		25177,27	4984,12

Le cash flow est la capacité du club à générer des liquidités supplémentaires sur ses comptes à la fin de l'exercice. Il est positif pour 2021, mais pour que la situation financière soit saine il faudrait que sur le long terme ce cash flow soit suffisant pour couvrir l'ensemble des besoins du club et la maintenance du parc volant, sans avoir besoin de recourir à l'emprunt.

- *Les coûts et charges du clubs sont constitués de coûts fixes, de coûts variables et de charges d'emprunt soit un total de 248K€ pour 2021*

Coûts fixes 51K€

dont 28K€ pour Mistral Aéronautique société gestionnaire du contrat de travail du chef pilote,

Coûts variables 179K€

Maintenance avions	77,1K€
Carburant	46,3K€
Location avions	28,5K€
Assurances	16,1K€
Taxes Atterrissage	11,0K€

Remboursements d'emprunts 18K€

Détail des coûts fixes et des coûts variables :

COÛTS FIXES	
FFA CRA MA OMS KPM G	3 4984,87
AEROGEST	2 490
ASSURANCES AUTRES	1 381,84
ALSADOM NETTOYAGE	2 402,08
IMPOTS	1 912
EAU GAZ ELEC	1 923,77
PETIT MATERIEL	2 056,02
FRAIS Bancaires et CB	1 762,45
INTERNET et SI	1 053,35
RECEPTIONS	439,18
PAPETERIE	366,92
NOTES DE FRAIS	2 61,88
TOTAL COÛTS FIXES	51 034,36
COÛTS VARIABLES	
MAINTENANCE AVIONS	77 098,07
CARBURANT	46 294,71
ASSURANCES	16 052,73
LOCATIONS AVIONS	28 487,9
TAXES d'ATTERRISSEGE	10 916,89
TOTAL COÛTS VARIABLES	178 850,3
TOTAL COÛTS	229 884,66

- *Les Ressources en 2021: 253K€*

Cotisations/Cautions/Subventions:	30,4 K€
Heures Avions:	191,1 K€
Vols d'initiation et de découverte	16,1 K€
Heures double commande	9,7 K€
Autres revenus	4,1 K€
Variation Crédit Pilotes 2020/2021	1,6 K€

- *L'excédent de ressources donne un résultat net positif pour 2021*

Ressources:	253K€
Coûts et Charges:	248K€
Résultat Net:	5 K€

Le cash en caisse en fin d'exercice est de 25 K€ (cf plus haut) avec une variation de + 5 K€ par rapport à 2020 qui correspond donc au résultat net.

A noter que dans les ressources, les subventions de la DGAC pour les heures de vol des personnels DGAC sont prises en compte dans les recettes d'heures de vol.

➤ *L'équation du Club...*

Pour un aéroclub, une bonne situation financière pourrait se résumer par l'équation

Tarifs horaires des avions et de la double-commande
X
Nombre d'heures de vol
=
Total des charges+ provisions maintenance long terme(moteur par ex)+ provisions de développement (achat de nouveaux équipements ou avions)

Cette équation suppose également que les charges soient maîtrisées (chasse aux dépenses inutiles) et que les objectifs d'heures de vol soient réalisés. L'augmentation des heures de vol est indispensable pour diminuer l'impact des coûts fixes sur les tarifs horaires.

➤ *Une situation cash 2020/2021 positive de 25 K€... mais aussi des Dettes réelles et potentielles et des Besoins(au 31/12/2021)*

Dettes

Bancaires :	10 053,61€
VI et VD prépayés:	34 000 €
Caution Club et Badges:	16 150 €
Credit pilotes et Instructeurs:	24 450 €
Total Dettes Potentielles:	85 000 € (estimation)

Besoins majeurs identifiés pour 2022:

Moteur AR:	65000 €
Moteur RT:	25000 €

Observation concernant la réalité des dettes dans le cas des vols d'initiation VI et des vols de découvertes VD :

Une bonne partie des 34 000 € correspond à des bons cadeaux prépayés et restés en débit dans les comptes du club mais dont les vols n'ont jamais été effectués. Or les bons sont vendus avec une durée limite d'utilisation. Ce poste de dettes pourrait être sensiblement réduit par un apurement.

➤ *Le cash flow doit être suffisant pour provisionner les besoins périodiques*

Le club doit générer suffisamment de cash pour couvrir ses charges annuelles mais également les grosses dépenses pluriannuelles nécessaires au maintien du matériel en bon état d'entretien, telles que notamment les remplacements de moteur et les grandes visites de cellules.

L'endettement doit être réservé au développement (acquisition d'un nouvel avion ...).

Pour être « confortable » par rapport à cet objectif, il faudrait théoriquement au coût actuel du carburant que les tarifs horaire de base soient fixés au niveau suivant

Cessna RT :	150 €/h
DR 221 CY :	160 €/h
Ecoflyer AR et CO:	165 €/h

➤ *L'impact du carburant : une variation de 10 centimes équivaut à 2€ de l'heure!*

Avions	CY-RT	AR-CO
Conso Horaire (L/H)	23	18
Variation du Prix au litre (€/L)	0.1	0.1
Impact Taux Horaire (€)	2.3	1.8

Or, de 2021 à 2022 ...

... le jet A1 a pris 40 centimes/litre: +7.2€/h

... la 100 LL a pris 60 centimes/litre: +13,8€/h

Intervention des membres

Un débat s'engage sur le montant des tarifs de vol évoqués dans le rapport financier. Ce montant est estimé beaucoup trop dissuasif pour l'école de pilotage. Les tarifs actuels de l'Aéroclub de Colmar sont par ailleurs jugés trop élevés par comparaison avec les autres clubs voisins.

Gérard Collette rappelle que les valeurs de prix horaire figurant en conclusion du rapport correspondent au montant théorique qu'il faudrait appliquer pour assurer l'autonomie financière du club, sans recours à l'emprunt, sur une hypothèse d'activité de 1500 heures de vol par an (cash flow suffisant pour couvrir le maintien à niveau du parc volant). La fixation des tarifs relève au final de la compétence du Conseil d'administration.

Un pilote également membre de l'Aéroclub d'Alsace précise que les DR400 120cv de Strasbourg ont un tarif actuel de 146,00 € à l'heure de vol, mais les calculs de coûts viennent de faire apparaître que l'exploitation de ces avions est en perte d'environ 20 € par heure.

Un effet de rattrapage est également constaté dans d'autres clubs comme l'Aéroclub des Trois Frontières. L'Aéroclub de Colmar a longtemps eu la réputation d'un club cher, mais l'écart moyen s'est réduit. Il faut aussi prendre en compte dans la comparaison le taux d'occupation du parc. Certains clubs ont un taux d'occupation très élevé, ce qui permet de réduire les coûts fixes mais avec pour corollaire une faible disponibilité des avions et des difficultés à trouver un créneau, ce qui est moins le cas à Colmar.

Il est suggéré de favoriser le tarif du DR400 F-HAAR en pleine propriété du club et amorti, au détriment du F-HACO en location. Stéphane Wagner précise que ce sujet a déjà été évoqué au Conseil d'administration. Dans la théorie cette mesure semble rationnelle au plan économique mais les tarifs de vol ne seraient plus cohérents (deux tarifs différents pour deux avions de même type). Un tarif dissuasif pour le F-HACO réduirait l'activité de l'avion et la location ne serait plus rentable pour le propriétaire. Or cet avion est nécessaire à la vie du club, notamment en regard du taux d'occupation du parc évoqué ci-dessus. Par ailleurs, le club garde une reconnaissance au propriétaire du F-HACO qui a racheté cet avion et l'a loué au club dans une période particulièrement difficile où la survie économique de l'association était en jeu (crise des moteurs Thielert).

Ivan Dietrich souhaite savoir si le contrat de location prévoit un quota minimum d'heures facturées, comme c'est le cas pour la plupart des loueurs professionnels. Ce n'est pas le cas des deux avions loués par Colmar qui ne sont facturés par leurs propriétaires respectifs qu'à l'heure effectivement réalisée.

Eric Schnell pose la question du devenir de la contribution « casse » de 15,00 € acquittée annuellement avec la cotisation. Elle présentait initialement un caractère provisoire (constitution d'une provision pour casse). Si elle est pérennisée, le Règlement intérieur devra être révisé en conséquence. Ce point sera étudié en Conseil d'administration.

En conclusion de son rapport, Gérard Collette recommande au club de faire un budget prévisionnel. La gestion actuelle est rigoureuse mais au fil de l'eau. Un budget prévisionnel permettrait de se fixer des objectifs et des indicateurs de suivi : on tient ou non le budget prévisionnel.

A l'issue du rapport financier, le Président a soumis au vote de l'Assemblée le quitus pour la gestion de l'année 2021. En l'absence d'oppositions ou d'absentions, le quitus a été approuvé.

5 - Renouvellement partiel du Conseil d'administration

➤ *Renouvellement du tiers sortant : cinq postes à pourvoir pour un mandat de trois ans*

Mandats arrivant à échéance à l'Assemblée générale 2022 : Philippe DUFOUR, Marc GILG, Jean-Pierre MARTIN, Paul LIBBRA, Jean-François NEU

Candidatures déclarées : Philippe DUFOUR, Marc GILG, Hélène TOUTAIN, Arnaud GRILLOT, Jean-François NEU

Le nombre de candidats étant égal au nombre de postes à pourvoir, il n'a pas été jugé nécessaire de procéder à un vote à bulletins secrets. Les candidatures ont été approuvées à main levée.

6 – Réviseurs aux comptes

Gérard Collette et Françoise Leromain ont été reconduits en qualité de Réviseurs aux comptes pour l'année 2022

7 – Représentants de l'Assemblée au Conseil de discipline

Le Conseil de discipline est composé de quatre membres désignés par l'Assemblée générale annuelle, quatre Administrateurs désignés annuellement par le Conseil d'administration et du Président.

Pour l'exercice à venir, l'Assemblée générale approuve la candidature Cyril Langibout, Hervé Denouault, Daniel Gilbert, Andréa Half.

8 – Intervention des responsables du DTO (Declared Training Organisation)

Cyril Langibout, chef pilote et responsable DTO, confirme le fonctionnement satisfaisant du DTO en 2021, grâce au travail des instructeurs et au bon contact avec la DGAC. Pour 2022, le DSTO apportera son soutien à Andréa Half pour sa candidature au Tour Aérien des Jeunes Pilotes.

Eric Schnell, correspondant sécurité du DTO, informe l'Assemblée que l'Aérodagnostic a été effectué. Il faut à présent mettre en œuvre les actions prévues par ce diagnostic :

- création d'une boîte mail spécifique pour la communication aux membres sur le thème de la sécurité,
- diffusion d'informations sur la sécurité sous la forme d'un communiqué trimestriel,
- rappel de l'obligation faite au pilote de signaler les problèmes rencontrés avec l'avion (passage des consignes),
- développement d'une procédure de REX (partage d'expérience), l'un des axes majeurs de la FFA.

9 – Projets 2022

Le programme des animations 2022 devrait comporter

- une journée Kiwanis le samedi 21 Mai
- une sortie club ou une journée d'animation.

Le principal événement de l'année 2022 sera l'organisation à Colmar le 23 avril des épreuves de l'Air Race Navigation (ANR). La direction de la compétition sera assurée par Adèle Schramm, championne de France de pilotage de précision.

En l'absence d'autres interventions, le Président a remercié l'Assemblée et clos la séance.

Le Président
Stéphane Wagner

Le Secrétaire général
Philippe Dufour