

Aéroclub de Colmar

Conseil d'Administration du 7 février 2023

Présents : Stéphane Wagner, Arnaud Grillot, Hélène Toutain, Jean-Philippe Sager, Christopher Bueb, Philippe Dufour

En visioconférence : Aimé Heideier

Excusés : Eric Schnell, Jean-pierre Conrad, Jean-Marc Pagies, Marc Gilg, Hubert Durlawanger

Invité : Jérôme Staub

1 – Migration Aérogest

La version actuelle d'Aérogest n'est plus développée. Le Bureau a donné son accord à la migration vers la nouvelle version online « Full Web », qui n'est plus hébergée en local et permet une gestion à distance (cf Conseil d'administration du 3 janvier 2023)

Le coût de la migration est de 1500 €.

L'opération sera lancée après clôture et apurement des comptes 2022.

2 – Programme des Portes Ouvertes

Stéphane Wagner et Cyril Langibout ont été reçus par un représentant de l'Armée de l'Air qui leur a présenté le programme de la participation de l'Armée aux Portes Ouvertes 2023 :

- présence d'un simulateur de vol sur Jaguar,
- car podium
- avion de formation Grob 120 en présentation statique
- avion de formation Xingu en présentation statique
- batterie de missiles Mamba ... en présentation statique (une démonstration ne pourra malheureusement pas être effectuée).

Les prochaines actions à prévoir sont :

- la déclaration de la manifestation aérienne en Préfecture
- la demande de déclassement provisoire de la zone réservée et la délimitation de la zone publique

3 – Date prévisionnelle de l'Assemblée générale

Le Conseil d'administration retient le samedi 1^{er} avril comme date prévisionnelle de l'Assemblée générale annuelle. Toutefois, cette date reste à confirmer en fonction de la préparation des rapports financiers.

Pour le renouvellement partiel du Conseil d'administration, il est à noter que Jean-François Neu est démissionnaire pour mobilité professionnelle. Son poste sera donc vacant.

4 – Abonnements VAC et Jeppesen

Outre le coût des abonnements, la tenue et la mise à jour des documentations d'aérodrome VAC et Jeppesen nécessitent un travail périodique lourd et fastidieux (remplacement des fiches périmées ...).

Ces abonnements ne font pas partie de la documentation obligatoire au DTO. Ils sont devenus obsolètes avec la numérisation des cartes d'aérodromes qui permet une mise à jour en temps réel.

Après consultation du chef pilote, ces abonnements ne s'avèrent plus nécessaires. Ils ne seront donc pas renouvelés.

5 – Cartes TOTAL

Le Bureau est habilité à déposer une demande de cartes TOTAL pour chaque avion.

6 – Panne de la chaudière

La chaudière est en panne. Le brûleur est hors service, mais un remplacement complet de la chaudière est également à prévoir compte tenu de sa vétusté.

Le Bureau est en attente du devis de réparation et avisera en fonction du montant.

7. Présentation d'un projet de financement d'un avion école, par Jérôme Staub

Sur proposition d'Hélène et Arnaud, Jérôme Staub membre du club a été invité à présenter son analyse des besoins d'un avion école et des possibilités de financement.

Observation 2018 – 2022 : une augmentation de l'activité d'école

Le Cessna et l'Evektor ont assuré en 2022 plus de la moitié de l'activité d'école. Sur la période d'observation, on constate une moyenne de 20 heures de vol par élève et par an, qui peut être retenue pour base de calcul des besoins de l'école. Compte-tenu de l'évolution du nombre des élèves, le potentiel d'activité d'un nouvel avion école est estimé à 500 heures par an.

Le coût d'exploitation du Cessna sur la période 2018 – 2022 était en équilibre global

La moyenne du coût d'exploitation du Cessna en activité école était de 141 € / heure incluant l'instructeur et une capitalisation de 54 € de l'heure. Par rapport au tarif demandé aux élèves, l'exploitation était globalement en équilibre sur la période d'observation.

Ce ne serait plus vrai aujourd'hui avec la crise des carburants.

Pertinence d'un nouvel avion

La réflexion a porté sur un avion qui serait

- dédié à l'école
- à un niveau tarifaire accessible
- s'autofinçant avec un objectif de rentabilité, incluant le préfinancement de son remplacement
- des nuisances faibles

Le coût catalogue d'un Evektor est de 193 200 € (sous régime LSA et non ULM). Une projection de coût d'exploitation, instructeur compris, avec les éléments connus et une capitalisation de 54 € aboutit à une estimation de 138 € / heure sur une hypothèse de 400 heures par an. Avec une marge de 15%, il pourrait être proposé à l'école au tarif de 150 € / heure.

L'idée d'un financement participatif par appel aux membres

Actuellement, le club de Colmar comme d'autres clubs se heurte au refus de financement d'un avion par les banques pour des raisons de politique environnementale. Parmi les solutions alternatives, il y a le financement participatif des membres.

Après décompte de l'apport propre du club et du prêt fédéral à taux 0%, il resterait 144 000 € à financer au taux légal de 2% sur une durée de 8 ans. L'apport de 36 membres au moins avec une part de 4000 € chacun permettrait de couvrir le financement. Cette participation serait proposée comme une alternative au livret d'épargne, avec implication dans la vie du club.

Une opération de communication pourrait être lancée auprès des membres, pour sonder leur intérêt dans cette opération. Cela n'empêche pas par ailleurs la recherche de subventions ou de sponsors.

Durée de capitalisation

La durée de vie de l'Evektor est estimée à 15 ans, incluant deux révisions générales du moteur. Au bout de 15 ans, le prêt étant amorti les huit premières années, la capitalisation est estimée à 168 000 € en valeur janvier 2023, ce qui constituerait un apport pour le financement d'un nouvel avion.

Le Conseil d'administration a remercié Jérôme pour son travail d'analyse économique et sa présentation. Un débat s'est engagé sur les chances d'obtenir un engagement significatif des membres dans un financement participatif et sur le montage juridique et fiscal de l'opération.

Le Conseil d'administration a donné son accord au lancement d'une opération de communication auprès des membres pour sonder leurs intentions en cas d'appel à financement. Il n'y aura pas de décision avant un retour de cette opération.

8. Points divers

Mesure compensatoire tarifaire pour les moins de 21 ans (double au tarif solo sur le F-HAAR)

La mesure compensatoire tarifaire, votée à titre provisoire le 6 décembre 2022, est reconduite jusqu'au prochain Conseil d'administration.

Contrat avec Mistral Aéro pour le poste de chef-pilote

Ce contrat avec la société Mistral Aéro pour la gestion du poste de chef pilote est reconduit par tacite reconduction pour 2023. Le point de la réalisation du contrat en 2022 et des éventuelles évolutions à prévoir sera présenté lors d'une prochaine séance.

Le Président
Stéphane Wagner

Le Secrétaire général
Philippe Dufour