



ASSEMBLEE GENERALE

Du 10 mars 2023

Présents : 41

Représentés : 22

Début de séance : 18 heures 15

Bilan activité 2022

Nous avons fait 2173 heures sur 1800 heures budgétées soit environ 20 % de plus. Ce qui est bien compte-tenu que nous avons perdu environ 20 % des membres par rapport à l'avant COVID (200 membres contre 250).

Sur ces 2173 heures, environ 40 % ont été effectuées en double commande ce qui est un peu supérieur à ce qui se fait habituellement.

Quand on a prit la décision de prendre les DR120 suite à l'explosion du prix essence l'idée était de constituer une flotte de deux DR400-120 et un DR400-180 mais il s'avère que 1 seul 120 instruction et deux voyages 160 et 180.

La disponibilité de la flotte qui a été de 71 % a été plombée par les indisponibilités mécanique du F-HFBD, le reste des avions ayant très largement dépassé les objectifs fixés.

Bilan instruction

Au cours de 2022 nous avons eu trente-huit de formations, 6 LAPL (dont 2 en stand-by), 18 PPL (dont 2 en stand-by), 1 vol de nuit, 5 variantes EFIS, 4 variantes VP, 4 renouvellement SEP, 6 formations internes (lâché LFBD ou avion)

Ces formations, dont certaines sont encore en cours ont donné lieu à 4 test PPL réussis ainsi qu'à 7 qualifications vol de nuit

Une centaine d'heures vol ont été effectuées dans le cadre des VEA,

Bilan sécurité

Concernant les événements liés à la sécurité, 26 événements ont donné lieu à un REX (contre 28 en 2021) dont 4 ont nécessité un CRESAG (idem 2021).

Les événements les plus importants ont été :

-Le F-HFBC qui a été obligé de se poser sur un aérodrome extérieur suite à un sérieux dysfonctionnement moteur (il s'est avéré qu'il s'agissait d'un problème magnéto)

-Un avion autorisé à l'alignement en piste 23 et qui est oublié par le contrôleur, lequel autorise à un avion commercial à l'atterrissage sur cette même piste. La présence d'esprit du pilote du CAPAM, qui a attiré l'attention du contrôleur sur sa présence, a permis d'éviter de plus grave conséquence qu'une remise de gaz du liner

Comme chaque année, ces divers événements de sécurité ont servis de support à l'établissement du programme BOA 2023.

Bilan BIA

Pour rappel le CAPAM a une convention avec le lycée Pape Clément à PESSAC et Daguin à MERIGNAC.

Au cours de l'année 2022 43 élèves ont suivi les cours du BIA dans ces deux établissements dont 37 ont été admis à l'examen.

40 élèves ont été emmenés en vol

Pour 2023 nous avons 28 élèves, dont 20 ont déjà effectué le vol. L'examen est prévue cette année au 31/05

Bilan financier

Pour l'année 2022 le montant des recettes s'élève à 499 140 euros tandis le celui des dépenses est de 497 841 euros soit une balance positive de 1299 euros.

Le montant du stock de pièces détachées est de 27 753 euros.

Dans la situation inflationniste générale que nous avons connu au cours de l'année 2022, nous n'avons pas été épargné. En effet le prix des pièces détachées a été multiplié par deux, tandis que les moteurs ont subi une augmentation de 50 %.

Quant au coût du carburant il s'est établi à une moyenne de 2,78 euros le litre. Pour rappel le prix de l'heure de vol de chacun de nos avions a été calculé avec un prix de l'essence à 2,80 euros/litre

Toutefois la première moitié de l'année 2022 nous a fait très peur, le prix de l'essence augmentant vertigineusement entre janvier et juillet, où il était de 3€/l. Pour cette raison nous avons du procéder à une augmentation du prix de l'heure de vol de nos avions en avril, et nous en projetions une autre en août. Cette dernière a été abandonnée en raison de la décrue du prix du carburant à compter de ce mois d'août

Concernant les primes d'assurance de nos avions, elles n'ont pas évoluées entre 2022 et 2023. Enfin une bonne nouvelle.

Pour l'achat du DR400-120 F-GLDP nous avons fait un prêt bancaire dont le terme est fixé à mai 2029 pour une mensualité de 1749 euros

Nous avons également en cours un prêt qui avait été fait pour les changements moteur de BC et ZY. Celui-ci prendra fin en janvier 2024 pour une mensualité de 2891 euros.

Comme vous pouvez le constater (voir tableau en annexe) le coût de presque tout nos postes de dépenses ont largement dépassés les prévisions (pièces détachées, huile, carburant...)

Concernant Aéronav87 la différence s'explique en très grande partie par les GV de F-GTZY et F-GNNR et la maintenance du F-HFBC

Concernant les frais d'honoraires, il s'agit des frais d'avocat que nous avons eu suite à la procédure prud'homale engagé à notre rencontre par Michel MARIGNY à la suite de son licenciement. Pour info nous l'avons licencié en janvier 2021 et il a engagé cette procédure en janvier 2022.

Enfin au sujet de la différence entre le prévisionnel et le réalisé concernant les « Frais divers », cela est du principalement aux coûts de frais de déplacement (vers l'atelier de maintenance, pour l'achat d'avions....)

Le budget prévisionnel 2023 a été établi sur la base d'une activité de 2150 heures de vol annuelles.

Et enfin sachez qu'il n'y pas de changement de tarif HDV prévu à ce jour

Vérificateurs financiers

Les vérificateurs aux comptes après avoir rendu-compte de leurs actions proposent de voter le quitus financier.

Ce quitus est soumis au vote de l'assemblée générale. Il se fait à main levée et est approuvé à l'unanimité moins trois abstentions.

Bilan mécanique

Comme évoqué précédemment notre flotte a été disponible à 71 %. Comme habituellement il peut y avoir de fortes disparités entre les appareils, en effet :

F-GGJQ a été disponible à 93 % à partir de son intégration dans la flotte le 13/04/2022

F-GDLP a été disponible à 72 % à partir de son intégration dans la flotte le 04/06/2022

F-GTZY a été disponible à 77%

F-GNNR a été disponible à 80%

F-HFBC a été disponible à 60%

F-HFBD a été disponible à 46%

Il est noté que sur le moteur du F-HFBC un mauvais démarreur a été monté par le motoriste ce qui a immobilisé l'appareil un certain temps, suivi par des soucis de magnétos

Sur le F-HFBD c'est des soucis liés à l'avionique qui ont été compliqués à résoudre en raison d'un SAV GARMIN pas très performant.

Concernant le F-GTZY celui-ci est sous le coup d'une CN ROBIN (longeron) qui limite son emploi (évolution et facteur de charge limités)

Enfin nous constatons des usages non conformes des avions qui entraînent des dommages. Il s'agit essentiellement des temps de chauffe moteur non respectés, des tentatives de démarrage des Robin magnétos sur OFF, des usages des freins inappropriés entraînant l'usure prématurée des pneus (escalope) et aussi la destruction des disques de freins.

Renouvellement CA

Comme chaque année nous allons procéder au renouvellement du tiers sortant du CA.

Les sortants sont :

APHATEBERRY Yoan qui ne se représente pas

GAUTIER Sylvain qui ne se représente pas

CARLE Jean-Pierre qui se représente

ROUX Alain qui se représente

REYNAERT Claude qui se représente

SEGUIN Patrick qui se représente

SERVANTIE Xavier qui se représente

En plus des membres sortants qui se représentent (5 sur 7) nous avons deux candidats qui se présentent. Il s'agit de

CAPORGNO Nelly

RICETTO Fabrice.

Après vote à bulletin secret le résultat est le suivant :

CARPOGNO Nelly = 63 voix

CARLE Jean-Pierre = 63 voix

REYNAERT Claude = 63 voix

RICETTO Fabrice = 58 voix

ROUX Alain = 62 voix

SEGUIN Patrick = 60 voix

SERVANTIE Xavier = 59 voix

Les sept candidats sont élus au conseil d'administration 2023.

Evolution de la flotte

Une réflexion est actuellement menée quant à l'évolution de flotte. Cette réflexion est motivée par la recherche de la diminution des coûts d'exploitation des aéronefs et aussi par la pression environnementale (bruit, décarbonation....)

L'étude s'effectue sur des avions CS23 (certifié) équipé de moteur ROTAX (consommation moindre et essence SP98). Il s'agit de l'Elixir de chez Elixir Aircraft, du Flight Désign F2 et du B23 de chez Bristell. Des contacts ont été pris ou sont à prendre avec des aéroclubs exploitant ces appareils afin d'avoir leur retour d'expérience.

En parallèle une concertation est menée avec ADBM (gestionnaire de l'aéroport) et WFS (essencier présent sur la plateforme) afin d'étudier la possibilité d'avoir à disposition du carburant non plombé (SP98, UL91...) en plus de la 100LL

Fin de séance à 20 heures

Les co-présidents



Le secrétaire



DETAIL RECETTES

	PREVUES	REALISEES	ECARTS
HEURES DE VOL	357 960	406 013	48 053
COTISATIONS	39 310	39 130	- 180
DROITS D'ENTREE	3 920	5 490	1 570
BAR	100	100	0
REVENTE RADIO	0	2 739	2739
AIDES DE L'ETAT	0	0	0
INTERETS BANCAIRES (Livrets A et B)	500	706	206
RBT ASSURANCES	0	0	0
DONS	0	150	150

DETAIL DEPENSES**(1/2)**

	PREVUES	REALISEES	ECARTS
PIECES DETACHEES	40 000	73 207	- 33 207
OUTILLAGE	500	35	465
FOURNITURES	2000	754	1246
CARBURANTS	134 901	146 363	- 11 462
HUILE	3 000	3 739	- 739
LOC (HANGAR)	5 066	0	5 066
SOUS-TRAITANCE	20 000	20 848	- 848
ASSURANCES	44 000	46 745	- 2 745
DOCUMENTATIONS	2 000	1 652	348

DETAIL DEPENSES**(2/2)**

	PREVUES	REALISEES	ECARTS
OSAC	500	635	- 135
SALAIRES R.T.	0	0	0
Aéronav87	70 000	102 823	- 32 823
RBT EMPRUNT	42 518	42 607	- 89
Honoraires	500	3545	- 3045
FORMATIONS	1 000	1 276	- 276
Provisions (RG-RGH)	32 702	55 993	- 23 291
DIVERS(Poste, Tél, banque, animations, frais déplacements, frais de port, cotis a/c, EDF)	5 000	6 783	- 1 783