



Présents

Pierre ALBERTINI
Christian BON
Georges CHEVALET
GÉRARD CHIOCCI
Jean-Pierre COLLE
Michel CRUETTE
HUBERT DELCROIX
Bernard GUILLEMIN
Christian LECUYER
Gérard LESCASSE
Daniel PERCIAUX

Invité

Daniel GAIME

Absent excusé

Jacques BULOIS

Invité excusé

Marcel JUILLOT

Approbation des comptes-rendus

Les notes destinées à l'établissement des comptes-rendus sont toujours prises directement sur ordinateur par le secrétaire général qui retravaille la forme par la suite. Un "crash disk" malencontreux quelques jours après la réunion a causé la perte des notes du 25 juin. Ce compte rendu a été recomposé lors de la réunion du 13 septembre et sera proposé à l'approbation le 22 novembre.

Dossiers en cours

Situation des accidents

Nous enregistrons une diminution du nombre des accidents déclarés qui est de 23 pour l'année en cours. Deux accidents connus ne sont pas listés car les documents ne nous sont pas encore parvenus.

Avec toute la prudence nécessaire les administrateurs commentent certains de ces accidents. La disparition de très jeunes pilotes que ce soit au décollage au treuil ou en arrivée à la fin d'un circuit choque énormément les administrateurs.

MCR 180 : Activité 2013

Notre remorqueur a effectué 80 heures entre Vinon, Tours et la Roche sur Yon. Certaines annulations de réservations ont eu lieu car il faut aller chercher l'avion à Vinon, ce qui n'est pas la porte à côté pour nombre de clubs. Faut-il prendre en charge les coûts de cellule des trajets ? La question se pose effectivement.

Lorsque le MCR est arrivé à Tours piloté par Daniel Serres, les pilotes en formation ont été confrontés à un problème de volets. Les switches de fin de course fonctionnaient fort mal et l'un d'eux nécessitait un remplacement pur et simple. Ce qui fut fait. C'est lors du montage des nouveaux switches qu'un pilote s'est aperçu que la barre de liaison entre les deux manches était fragilisée par une cassure du carbone. Un membre du club, éminent spécialiste du carbone en fabriquait une autre qu'il faisait homologuer.

Michel Cruette est chargé par le Conseil d'établir un bilan précis d'utilisation du MCR du CNVV, MCR qui arrive à mille deux cents heures. Enfin, notre MCR peut-il être loué en basse saison ?

Les administrateurs se posent la question de l'avenir de cette machine. L'ANEPVV doit-elle rester propriétaire ? Faut-il le mettre en vente et si oui à quel prix ?

Relations avec ENAC CASTELNAUDARY

La convention est arrivée à échéance mais nous n'avons pas de nouvelles et nous nous inquiétons. Certes, nous disposons de solution de rechange, notamment avec l'entreprise Davos OAD à Brecia en Italie.

FFVV

Le Président refait l'historique de la genèse des accords d'entretien entre la et la DGAC puis entre la FFVV associée à l'ANEPVV et le DGAC.

Lors de la révision d'un moteur Lycoming, 44 pièces sont à changer et carter et vilebrequin ne sont pas compris. Ces deux grosses pièces sont prises en charge par le RTR. Rectimo à qui nous achetons ce kit de pièces a monté le prix de 11 000 € à 16 000 € !

Nous nous renseignons pour travailler avec Davos à Brescia avec des pièces EOM agréées Lycoming.



Affiche tirée à 300 exemplaires en format "abribus"



Michel Tognini, spationaute français et parrain du Forum



Un regard vers l'avenir

Nous avons eu besoin de deux moteurs très rapidement pour Auch et Barcelonnette. Nous les avons puisé dans notre stock à Castelnaudary. Nous n'avons donc plus de moteur d'avance. Le Conseil décide d'envoyer à Castelnaudary le moteur de Nogaro qui n'avait pu être réparé par Davos. Ce moteur sera pour pièces.

Le moteur du BRKA de Nancy dont l'hélice a touché le sol, est adressé également à Castelnaudary pour révision et mise sur étagère.

Mutualisation des risques des comités régionaux

Le président remet aux administrateurs une étude sur la mutualisation des risques. L'inconvénient de cette mutualisation est que le comité aquitaine ne possède aucun matériel puisqu'il emprunte les matériels des clubs pour monter ses stages car on ne peut prendre en charge quelqu'un qui n'inscrit des matériels que temporairement.

En mutualisant les comités régionaux on constitue un "grand club" possédant 22 machines qui sera moins impacté en cas de casse.

Christian rappelle l'article du règlement intérieur stipulant que l'ANEPVV paie pour remplacer la machine et qu'elle peut s'abstenir de régler si le matériel n'est pas remplacé.

L'ANEPVV fournira aux comités régionaux des conventions permettant de mutualiser avec les clubs qui empruntent les matériels des comités régionaux.

Le président prépare une note pour proposer la mutualisation aux comités régionaux qui le souhaitent étant entendu que nous ne souhaitons pas conserver les inscriptions des comités qui refuseraient la mutualisation. Les administrateurs insistent sur le souhait qu'ils ont de voir tous les comités adhérer à la mutualisation.

Mise à jour du règlement intérieur

La mutualisation des risques des comités régionaux nécessite la modification du logiciel de gestion. Il faut donc décider rapidement.

La cotisation de fonctionnement a baissé de 11 000 € ce qui n'arrange pas le trésorier ! En effet, les frais de fonctionnement servent à payer les loyers et les salaires. Ceci vient du fait que la cotisation est assise sur la cotisation et non sur une valeur fixe.

Nous avons proposé une simplification de tarification

	0 à 100 cv	Plus de 100 cv
Moins de 100 h	1 200 €	1 500 €
Plus de 100 h	2 400 €	3 000 €

Or, la simulation faite avec cette proposition fait perdre 40 000 € de rentrée sur les comptes "Prévoyance" des associations. Il faut donc revenir à davantage de tranches. Pour calculer les cotisations, les administrateurs tiennent compte de la durée de vie d'un moteur (butée calendaire) de son potentiel moteur (1800 heures de vol) et des coûts de remise en état (24 000 € actuellement mais 18 000 € comptabilisé au club la différence étant prise sur le RTR)

Une discussion s'engage sur le montant imputé aux clubs car le coût des Lycoming augmente. Il est donc indispensable de monter à 20 000 € l'imputation au compte.

D'autre part la révision d'un moteur de Super Dymona, le 914S, est à 30 000 € car cette révision nécessite un kit spécial. De plus le moteur n'a un potentiel que de 1000 heures et deux révisions possibles dans sa durée de vie ! le coût à l'heure se révèle donc important.

Le Conseil décide donc d'inclure le moteur 914S dans la liste des moteurs nécessitant une cotisation élevée.



Deux simulateurs ont effectué 32 heures de vol en deux jours



Des centres de formation avaient mis en place de jolis stands



54 exposants étaient présents

	Moins de 100 cv montés sur les motoplaneurs	Tous 100cv et plus
Moins de 50 h	1 200 €	1 500 €
De 51 h à 100 h	1 200 €	2 500 €
De 101 h à 150 h	1 400 €	3 000 €
plus de 150 h	1 400 €	4 000 €

Après simulation, nous constatons que le bonus monte trop haut : 80%. Le Conseil décide de ramener le bonus de 80% à 70%. Le malus est limité de la même façon de 30 à 170%.

Chambley

Nous avons reçu une lettre du Conseil régional Lorraine qui se plaint de ne pas voir d'activités sur le site. Le président, en réponse, va expliquer ce que nous faisons de ce site et le "développement" futur prévu.

Par exemple, nous acceptons l'outillage de Thionville et le mécano de ce club fera les entretiens dans nos ateliers. Cela constituera un début d'activités.

Une discussion s'engage sur le logiciel de gestion. Il faut commencer par répertorier les grandes pièces. Gérard Chiocci propose d'utiliser un outil de gestion de stock simple permettant la consultation.

Problème divers

Vinon

Le club de Vinon a subi un orage d'une violence inouïe. L'ANEPVV n'interviendra pas puisqu'elle n'intervient qu'à l'ouverture des portes du hangar pour la mise en exploitation et jusqu'à la fermeture des portes le soir. Le président du club a été soutenu par de nombreux appels téléphoniques qui lui ont fait chaud au cœur. La solidarité s'est exprimée fort souvent s'est réjoui le club de Vinon même s'il faut une fois encore regretter les clivages politiques imbéciles qui divisent notre fédération.

Tours

Le club tourangeau signale que de nombreux conseils généraux équipent les clubs sportifs de défibrillateurs cardiaques. Il suffit d'en faire la demande. Sans être miraculeux, le défibrillateur permet de délivrer un choc électrique en cas d'arrêt cardio-respiratoire.

Verrière de K13

L'ANEPVV décide d'acheter 6 verrières de K13 et de les stocker.

Les ailerons de Pegase

La première paire d'ailerons est prête au Blanc.

CNVV

Les administrateurs écoutent une communication sur la situation financière du CNVV dont on sait qu'elle est intimement liée à celle de la FFVV. Des mesures drastiques et courageuses doivent désormais être prises pour sauver le CNVV qui doit demeurer un centre au service des clubs français ainsi qu'une vitrine européenne de notre sport.

PROCHAINE REUNION LE VENDREDI 22 NOVEMBRE RUE DE SEVRES