

REUNION DU 3 AVRIL 2009

ANEPVV COMPTE RENDU

- 1 Réunion du 13, 27 et 28 février
- 1 Dossiers en cours
- 2 Le système informatique
- 2 Les cotisations
- 3 Le règlement intérieur
- 3 le livret assurances
- 3 le MCR et autres
- 4 La fondation pour la sécurité
- 4 AG et questions diverses

PRESENTS

*Pierre Albertini
Christian Bon
Jacques Bulois
Georges Chevalet
Gérard Chiocci,
Jean-Pierre Colle
Michel Cruette
Hubert Delcroix
Bernard Guillemain
Christian Lecuyer
Daniel Perciaux.*

ABSENTS EXCUSES

*Gérard Lescasse
Marcel Juillot
Jean-Emile Rouault*

INVITES

Philippe Guiré Vaka

REUNIONS DES 13, 27 ET 28 FEVRIER 2009

Le compte rendu de

1. Le compte rendu de la réunion du Conseil d'administration du 13 février est approuvé à l'unanimité.
2. Le compte rendu de la réunion du Conseil d'administration du 28 février est approuvé à l'unanimité.
3. Le compte rendu de l'assemblée générale du 27 février est approuvé à l'unanimité.

DOSSIERS EN COURS

2. Alliance 34 de Pont sur Yonne

En février 2008, le club de Pont sur Yonne a découvert deux criques à la base du support de rotule avant droit et un jeu au niveau de l'insert. Contactée la CENTRAIR établit un devis de 6 615.47 €. Le club donne son accord. Mais, la CENTRAIR exige une expertise « ailleurs » (?) (devis : 7 265.70 €) et indique que la réparation ne pourra être faite qu'en ses ateliers !

Le conseil de l'ANEPVV regrette d'avoir été alerté très tardivement par le club qui a accepté le devis d'expertise et de réparation.

Il apparaît souhaitable que les problèmes de cet ordre nous soient répercutés rapidement afin de déterminer une conduite à tenir.

Le conseil étudie la demande du club de faire prendre en charge ce problème par la solidarité. Le conseil observe que l'Alliance est autorisée six figures voltige sans être un planeur voltige. (Se souvenir des problèmes rencontrés sur les Marianne voici une vingtaine d'année !) Le Conseil ne connaît pas l'utilisation exacte qui a été faite de cette machine. D'autre part, après parution de la C.N. 34-14 rev1 du 28 février 2008, aucun autre Alliance n'a été atteint par ce mal.

En conséquences le conseil d'administration décide :

1. D'affecter la réparation sur le compte du club dans la logique des faits observés ;

2. de prendre en charge à titre tout à fait exceptionnel, l'expertise demandée par la CENTRAIR.

Le conseil conclue en observant combien la CENTRAIR est devenue frileuse en s'entourant de précautions superfétatoires qui obèrent les finances des clubs car, bien entendu, ces précautions sont à la charge des clients et non du constructeur !

ASH 25 de Fayence

Cet ASH 25 a s'est posé à Gap et a terminé sa course contre une voiture. Le plan central est hors d'usage. Or, ce plan central n'est plus construit. Le planeur est donc en épave. La SOMECASSUR est désormais d'accord pour régler l'excédent. Ce problème est donc réglé.

Il est nécessaire de rappeler une nouvelle fois que l'ANEPVV n'est pas une compagnie d'assurances. L'ANEPVV est une association de solidarité qui garantie non un capital (la valeur de la machine) mais la continuité de l'activité du club au travers de la pérennité du nombre de machines disponibles dans ce club. C'est pourquoi il convient que les clubs signent avec les propriétaires de machines privées qui souhaitent s'inscrire à l'ANEPVV une convention bien étudiée. Le conseil qui a creusé ces problèmes peut fournir quelques idées sur la question.

2. Le Dimona de Buno

Ce Dimona pour lequel le club a demandé un prêt à l'ANEPVV a été accidenté et est détruit. Le Conseil se réjouit de savoir que cet accident n'a causé aucun dégât humain. Nous avons pris une hypothèque sur cette machine. Mais, question : cette épave a-t-elle une valeur suffisante pour garantir le prêt ?

3. Achat d'un DR 400-120

Etant donné le problème des pièces détachées ROBIN, le conseil décide qu'il est urgent d'attendre.

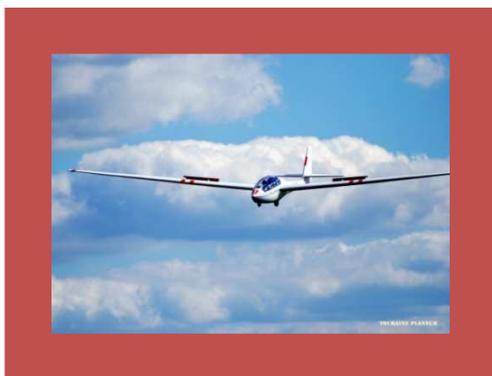
4. Pont Saint Vincent

Ce club demande si l'ANEPVV peut avancer la TVA sur les travaux que le club va réaliser. Le conseil souhaite des précisions complémentaires d'autant que dans le cadre du plan de relance, la TVA est récupérable immédiatement et peut être même avancée dans certains cas (loi 2009-122 du 4 février 2009 modifiant l'article L 1615-6 du code général des collectivités territoriales). Mais, attention ! Les conventions doivent être signées en préfecture avec l'état avant le 15 avril !

5. Le point sur la convention SEFA

Le sefa propose une nouvelle convention. Le conseil étudie la question et soulève les problèmes suivants :

- a. Il semble gênant de voir l'ANEPVV signer la convention directement avec le SEFA. En effet, le signataire habituel est la FFVV. Peut-être s'agit-il simplement d'une erreur d'interlocuteur.



400 machines CENTRAIR volent dans les clubs français.

- b. Le sefa propose de passer le coût de révision de 14 000 € à 18 000 €. Deux révisions dans deux ateliers autres ont été facturées pour l'une 18 500 € et pour l'autre 17 350 € transport non compris. L'été dernier nous trouvions des échanges « moteur » à 15 000 \$ HT ! (au cours du 3 avril 2009 : 13 754 € TTC auxquels il faut ajouter 1000 € de transport)
- c. La période de convention est de 4 ans mais les prix peuvent être actualisés.

Il semble donc que le SEFA soit désormais au-dessus du marché puisque le prix de 14 000 € est à comparer au prix hors taxes des autres ateliers.

Le Conseil charge le président de faire connaître ces observations au SEFA.

LE POINT SUR LES COTISATIONS

L'ensemble des cotisations sont régularisées. Mais 36 clubs n'ont pas retourné les feuilles de réinscription.

Par contre, nous ne faisons plus les réinscriptions à l'identique comme autrefois. En effet la procédure de désinscription sur le nouveau logiciel n'est

LE POINT SUR LES ACCIDENTS

Nous avons enregistré trois accidents dont deux avec des motoplaneurs : SF 28 et Dimona.

Pour le SF 28 il s'agit d'une « vache » après tentative de remise en route du moteur.

Quant au Dimona, il a décroché en courte finale. Ce motoplaneur est en épave. Fort heureusement il n'y pas eu de blessés.

OPERATION MCR 180

Nous avons reçu une proposition commerciale de la société DYN'AERO. Nous avons décidé d'attendre le compte rendu des essais en vol avant de prendre une décision.

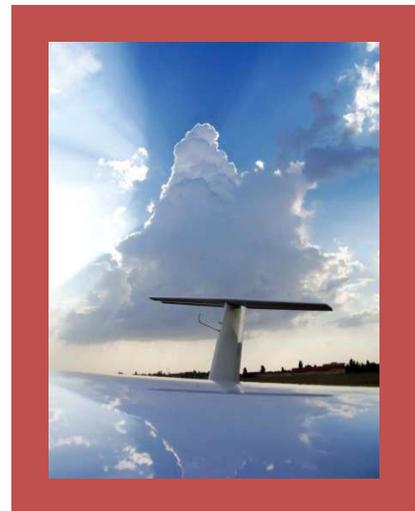
Ces essais effectués au CEV ont conclu à la suppression d'un cran de volets sur les quatre et de choisir une autre position de l'avertisseur de décrochage.

Pour l'hélice ANIBAL (et non HANNIBALE comme écrit parfois !) les essais sont très concluants. Ces essais ont été faits sur un DR 400. Cette première hélice peut être montée sur le MCR 180 qui est en CNSK. Par contre, elle ne peut pas être montée sur les ROBIN ni sur les Rallye car il faut que cette hélice passe par la certification. Cette certification coûte ... 140 000 €. Mais, le fait qu'ANIBAL puisse être utilisée en CNSK doit diminuer le coût de certification.

Faut-il que l'anepvv fasse construire par l'ARAPA un kit de MCR 180 car aucun club ne semble prêt à prendre une décision d'achat ? Chacun attend ! Peut-être faut-il amorcer la pompe ? Le risque que prendra le premier club qui commande doit être mutualisé. C'est une raison pour laquelle le conseil pense que l'ANEPVV doit s'impliquer.

Le président précise que cette construction, à son sens, doit être réalisée en accord avec la fédération.

La commission remorqueur continue son travail. Elle est composée de Mesdames et Messieurs DUCAROUGE, GENDRON, DE LOOF, CHANTOUX, LECUYER, et CRUETTE.



QUESTIONS DIVERSES

1. Les pièces neuves SOCATA

En 2008 nous avons acheté pour 160 K€ de pièces. 110 K€ sont débitées aux clubs. 10 K€ sont pour des pièces pour des clubs n'ayant pas de compte prévoyance, ce qui est illogique. Il s'agit là d'errements anciens qu'il faut supprimer. 40 K€ sont en stock ANEPVV. Or le stock à Vinon est de 130 K€, soit plus de 3 ans. D'autre part l'atelier adresse à l'ANEPVV les pièces montées en février de l'année suivante. En 6 ans nous rentrons 200 K€ de stock. Or nous en avons vendu pour 120 K€. Il semble qu'il faille serrer la gestion des stocks !

Le président de l'ARAPA précise que toutes les pièces SOCATA qui ont été commandées ont bien été montées sur des avions et facturées aux clubs. Il semble donc que les mouvements de variation de stock soient mal enregistrés. D'autre part il n'est pas facile de baisser le niveau du stock sauf à admettre qu'une GV puisse être arrêtée durant quelques semaines car la SOCATA n'est pas toujours très réactive.

2. L'arrêt de travail de Laetitia

Laetitia, enceinte de quelques mois, est en arrêt de travail. Elle est momentanément remplacée par Floriane qui nous est adressée par une agence intérimaire. Angélique n'est présente que les trois premiers jours de la semaine. D'autre part du 27 avril au 18 mai, Angélique passe son BTS. Il convient donc que quelqu'un soit présent avec Floriane chaque jour.

Le transfert emploi tremplin sur Angélique est accepté. Nous continuons donc à bénéficier d'une aide aux salaires.

3. Intervention de la FFVV

La FFVV fait un état des lieux de la fédération. Philippe GUIRE VAKA nous informe que la direction de la FFVV souhaite changer de siège social. La FFVV tiendra compte des questions sociales posées par ce changement et en coopération avec l'ANEPVV. D'autre part la direction a nommé un nouveau directeur : Christian Vrancken.



LES PROCHAINES REUNIONS

Prochain conseil : vendredi 5 juin 2009 au 29, rue de Sèvres