

ANEPVV COMPTE RENDU

Table des matières

- 1 Approbation
- 1-2 Modifications du règlement intérieur
- 3 Les accidents
- 3 La situation des clubs
- 4 Questions diverses

Images de CHAMBLEY-BUSSIÈRES de
Gérard LESCASSE

Présents

Pierre Albertini
Christian Bon
Georges CHEVALET
Jean-Pierre COLLE
Michel CRUETTE
Bernard GUILLEMIN
Christian LECUYER
Gérard LESCASSE
Daniel PERCIAUX

Absents excusés

Jacques Bulois
GERARD CHIOCCI
HUBERT DELCROIX

Invités

Philippe GUIRE-VAKA
Marcel JUILLOT

Approbation du compte rendu du 3 décembre 2010

Le compte-rendu de la réunion du 3 décembre est approuvé à l'unanimité. Le secrétaire général souhaite recevoir des images de vol à voile de belle qualité afin de poursuivre les illustrations des comptes rendus. jpcolle@live.fr

1. Modifications du RI

• *Règlement intérieur « accidents »*

Une discussion s'engage sur le tableau du paragraphe 8.4, des incompréhensions se sont fait jour. Un appel téléphonique à notre assureur pour éclairer les décisions prises par le conseil est nécessaire.

Pour éviter les ambiguïtés du terme « accidents », les treuils par exception ne seront inscrits qu'en prévoyance. En effet, le garantie « éventuels accidents » ne concerne pas les accidents pouvant survenir sur une voie ouverte à la circulation ou considérée comme telle. Les treuils circulant par leurs propres moyens sur les voies définies ci-dessus doivent être assurés en « assurances RC automobile » Toutes références aux treuils dans le paragraphe accidents sont supprimées. La cotisation d'inscription des treuils est fixée à 1 500 €.

• *Modification du fonctionnement « Prévoyance »*

Le comité souhaite que soit précisé à quoi sert le RTR. Il sert à prendre en charge les frais exceptionnels de révision sur certains moteurs comme les changements de carters et de vilebrequins. Il n'est pas impossible non plus qu'un jour, le RTR soit contraint de prendre en charge les arbres à cames. Cette décision de prise en charge des pièces importantes a été arrêtée pour compenser les effets de « loterie » d'attribution des moteurs.

Un débat s'engage au sujet des clubs qui ne sont pas inscrits en prévoyance. Certains administrateurs pensent que les clubs non inscrits doivent se débrouiller par eux-mêmes quitte à ce que l'ANEPVV leur donne les adresses d'ateliers de révision comme celle de celle de RECTIMO ou celle de NORVICK en Angleterre. Un moteur chez ce fournisseur anglais coûte 17 000 € (suivant la première expérience que nous venons de faire) Les Anglais nous proposent un prix fixe pour 2011 à 18054 €.

Doit-on réellement gérer les problèmes « moteur » des clubs non inscrits ?

Le conseil décide de modifier le nouvel article 14 traitant de l'aide apportée aux clubs non inscrits en portant le dépôt de garantie à 10 000 €. Sur ce montant l'ANEPVV retiendra une participation aux frais de fonctionnement de 1 000 €.



L'aérodrome de Chambley-Bussières LFJY réouvert depuis le 16 juillet 2009 et sur lequel l'ANEPVV va disposer de surfaces de stockage



Le hangar de Chambley-Bussières

Les administrateurs souhaitent ajouter au règlement intérieur la demande expresse de ne pas radier du registre des immatriculations les machines cassées non réparées et sur lesquelles le mouvement vol à voile peut récupérer des pièces. Ils réclament également la rédaction d'un préambule pour bien préciser aux clubs que pour compter sur la solidarité gérée par l'ANEPVV il faut obligatoirement participer activement au mouvement vol à voile français. Ce préambule pourrait être :

Au début des années 1970, les associations de vol à voile qui subissaient des accidents ne remplaçaient pas les machines accidentées. En effet, fort peu de clubs disposaient d'une assurance casse, le prix en étant alors exorbitant.

Le colonel JUILLOT, à cette époque directeur de la fédération, a mis en place un formidable système de solidarité entre les associations, système qui a permis la réparation des machines accidentées et ainsi de sauver le parc vol à voile français.

Quarante ans plus tard, le conseil d'administration de l'aneppv constate les difficultés croissantes du mouvement vol à voile. Ces difficultés sont dues, entre autres, aux coûts d'acquisition des machines modernes, à l'accroissement des réglementations, aux diminutions drastiques des aides de l'état ou des collectivités, au renchérissement de la 100 LL, à l'inconstance des apprentis pilotes... chacun ajoutera ici sa contribution aux explications des difficultés !

Plus que jamais, le mouvement vol à voile à besoin d'être uni et de faire jouer la solidarité dans les épreuves. Plus que jamais, l'antienne « ce n'est pas mon problème » est proscrite. Plus que jamais, l'ensemble des clubs, et parmi l'ensemble, chaque club est responsable de la survie du vol à voile français. Bien entendu, et suivant le ressenti sociétal, l'impression est que la solidarité s'exprime des gros clubs vers les plus petits et les plus fragiles. Certes, c'est, financièrement, le plus souvent, le cas.

Mais de quel poids pèserait la fédération si ne subsistait que les vingt cinq ou trente premiers clubs du classement fédéral ? C'est-à-dire si ne subsistaient que les clubs du Sud Est, des Pyrénées ou ceux vivant à l'ombre des grandes agglomérations ?

Encore faut-il que ces clubs aux nombres de licenciés plus limités, prennent conscience que c'est leur existence même qui représente leur effort de solidarité envers la collectivité vélivole. C'est pourquoi ces associations doivent s'efforcer d'attirer à elle des jeunes, d'organiser des formations de pilote de planeur, d'offrir les moyens d'accéder au vol de loisir ou au vol sur la campagne.

Ces clubs qui bénéficient de la solidarité financière du mouvement vol à voile français se doivent de retourner l'ascenseur en se développant autant que faire se peut.

Le conseil d'administration de l'aneppv, gestionnaire de cette solidarité, exerce son rôle en respectant le présent règlement. Mais, il exerce également son rôle en prenant des décisions hors règlement à chaque fois qu'il lui semble voir l'intérêt général du mouvement vol à voile français, en péril.

Le devoir du conseil d'administration de l'aneppv est donc l'application du règlement, de tout le règlement mais au-delà, de prendre toute décision de bon sens permettant de perpétuer la vie des clubs responsables et à la gestion rigoureuse ayant pris leur part dans le développement du vol à voile français.

Dans ce cadre, lorsqu'une association fera appel à la solidarité nationale du monde du vol à voile, le conseil d'administration, en toute indépendance, étudiera avec la plus extrême attention les contributions faites par l'association demanderesse au vol à voile français en matière de formation de nouveaux pilotes, de développement de la connaissance du vol en planeur par le grand public, des apports faits par l'association à la société civile qui l'environne. Moins que jamais, le vol à voile doit être pratiqué comme un plaisir solitaire.

La solidarité gérée par l'aneppv doit s'exprimer par tous les clubs au bénéfice de tous et du mouvement vol à voile français en général afin de perpétuer l'esprit de solidarité qui a présidé à sa création par Marcel Juillot.

3. Les accidents

- **LA ROCHE SUR YON**

Nous avons reçu début janvier une déclaration d'accident pour un planeur cassé en juillet. Malheureusement ce club a demandé la radiation du planeur du registre des immatriculations. Nous ne pouvons donc plus récupérer les pièces qui auraient pu encore servir ! Quel dommage pour le mouvement vol à voile.

2. La gestion courante

- **BRIVE**

Le président s'est déplacé à BRIVE voici quarante huit heures. Le club mixte est devenu un club exclusivement « avion » après abandon de sa section vol à voile. Mais, le club est titulaire à l'ANEPVV de comptes dont le cumul des soldes est fortement négatif ; près de 20 000 €.

Le club vient de déménager à BRIVE SOUILHAC dans des installations nouvelles fort agréables qu'il lui faut louer. Le club avion doit 120 000 € d'essence à la ville qui n'avait pas facturé les consommations depuis pas mal de temps ! Elle a contracté quelques autres dettes : changement d'une aile de CAP 10 pour une aile carbone, licenciement de la secrétaire et donc paiement d'indemnités. Les charges fixes mensuelles sont énormes proches de 4 000 €. Pour apurer sa dette à l'ANEPVV, le club a proposé de verser 150 € par mois jusqu'en juin 2012, 300 € par mois jusqu'en décembre 2012 et 500 € par mois jusqu'à extinction de la dette. Le président souhaite que nous acceptions cette solution mais assortie d'une garantie hypothécaire. Cette solution si elle n'est pas totalement satisfaisante donne l'espoir de sauver la dette, les nouveaux dirigeants semblant crédibles. Le club de BRIVE doit se prononcer sur cette solution lors d'une prochaine réunion.

- **CHANET**

La lettre recommandée adressée au club est restée sans réponse. Il convient sans doute d'organiser une action commune, plus ferme, avec la FFVV. Rappelons que ce club est en négatif de 130 000 €. Un invité observe que ce club est en faillite virtuelle. Il convient donc que Chanet nous donne des garanties sur son matériel. La situation du matériel dont le club est propriétaire est la suivante :

Matériel	Hypothèque possible	
	OUI	NON
DR 400		X
Pegase		X
Janus	X	
Twin Astit		X
Astir CS	X	
Alliance		X

- **EPINAL**

Le remorqueur BRKH n'est toujours pas en état de vol. Nous ne pouvons donc pas le mettre en vente. Nous sommes surpris par la quantité de pièces neuves nécessaires à la remise en état d'un avion qui volait aussi peu. Le prix de vente se situera entre 25 et 30 000 €.



Le hangar sous la neige



Les très belles installations de Chambley-Bussières

• **CHAMBLAY**

Le hangar est magnifique, les installations luxueuses. L'ANEPVV disposera de 1 200 m² avec bureau, atelier... Ces surfaces doivent servir au stockage de pièces récupérées. Il nous faut donc mettre en place un système de gestion de ces pièces. Le président va initier une réunion avec les responsables du G-NAV afin de décider du fonctionnement de la récupération des pièces et de leur gestion. Le conseil doit réfléchir à l'utilisation optimales des surfaces de CHAMBLAY.

• **TROYES**

Ce club, en difficultés, souhaite démissionner totalement de l'ANEPVV pour pouvoir récupérer le montant positif de ses comptes. Le conseil observe que c'est utiliser de l'actif pour faire de la trésorerie. Cette solution satisfaisante à court terme ne peut être viable. Le président va prendre rendez-vous avec les responsables de cette association pour pouvoir étudier avec eux les solutions autres qui peuvent être trouvées afin de lui apporter la pérennité et la sérénité dont elle a besoin.

• **SISTERON**

Ce club n'a pas réglé ses cotisations. Le président doit rencontrer les dirigeants prochainement.

• **LA PROCEDURE DE DEMANDE DE PRET A LA FFVV ET A L'ANEPVV**

Le dossier de demande de prêt doit être commun. Georges Chevalet propose un dossier type :

A remplir par l'Association		Union Aérienne Lille Roubaix Tourcoing		
Association :	Union Aérienne Lille Roubaix Tourcoing			
Président	DUMON, Dominique			
Trésorier	DEPRATERE, Jean-Yves			
Secrétaire	GICQUAUD, Vincent			
Date dernière AG	dimanche 11 avril 2010			
Mono ou multidisciplinaire	Multidisciplinaire			
<i>Si multidisciplinaire</i>				
Chargé du VAV	CHEVALET, Georges			
Comptes Séparés	Oui			
Compte en Banque VAV	Non			
Parc total associatif	8			
Biplaces	ASK21, Janus B			
Motoplaneur	SF28			
Monoplaces	G102, LS1-f, Pégase (2)			
Remorqueur	Robin DR400/180R			
Adhésion au G-NAV	Oui	S/O	S/O	
	Exercices			
	2009	2008	2007	
Charges	57 655 €	77 354 €	69 606 €	
Produits	56 703 €	79 039 €	71 710 €	
Compte de Résultat	-952 €	1 685 €	2 105 €	
Bilan (Si monodisciplinaire)	S/O	S/O	S/O	
Rapport des Vérificateurs aux comptes	Oui	Oui	Oui	
Endettement (hors FFVV & ANEPVV)	€	€	€	
Prêt demandé (Montant et durée)	€	300 000 €	6 mois	
Plan de financement	Oui			
Courriers de notification de subventions	Oui		300 000 €	

Documents à fournir :

1. Résultats club N-1, N-2, N-3
2. Compte rendu AG N
3. Comptes de résultats et comptes de bilan N
4. Dossier de l'action envisagée
5. Plan de financement
6. Copies des notifications des subventions obtenues.

4. Questions diverses

• **Gestion des moteurs**

Le conseil décide d'utiliser d'autres fournisseurs que l'enac, car nous en avons quatre à disposition. En effet, les ateliers de l'enac ne pourront réviser les onze moteurs annoncés en révision pour 2011.

• **Réunion des comités régionaux**

• **Photocopieur**

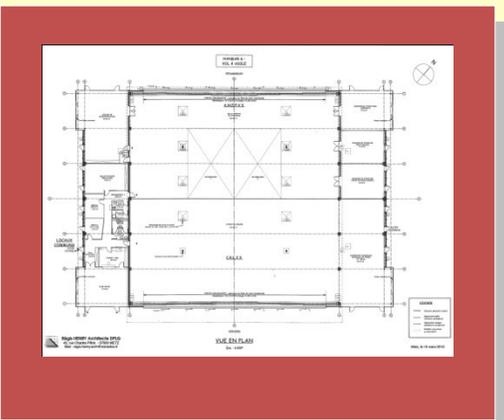
Le photocopieur de l'anevvv a été changé. Il s'agit d'un photocopieur, scanner, agrafeuse, téléphone, fax, machine à café... Si vous avez lu ce compte rendu jusqu'au bout, merci beaucoup de vous être donné cette peine.

• **Prochaine réunion**

Prochaine réunion le vendredi le 18 février rue de Sèvres



L'intérieur du hangar qui sera en partie occupé par le stock



Le plan du hangar