



Aéroclub de Montpellier

Association Loi 1901
SIRET 31137122300018
Affiliée à la Fédération Française Aéronautique N°583
Affiliée à la Fédération Française d'ULM N° 03429
Agréée Ministère des Transports
Agréée Ministère de la Jeunesse et des Sports N° 03498ET0090
Organisme Déclaré DGAC FR.DTO.0385
Agréée Fédération Française Handisport N° 110342515

Mauguio, le 29 juin 2020

Compte-rendu de la réunion du COMITE DIRECTEUR du 25 juin 2020

Procès-Verbal n° 241-200625

Présents :

☞ Membres du Comité Directeur :

Pierre **SARTRE**, Pierre **HAUBOIS**, Cyrille **CHARPENTIER**
Hervé **BANON**, Emmanuel **DESHAYES**, Gil **PERRI**, René **PRADES**, Jean-Marie **SUQUET**

☞ Responsables Formation et Sécurité : Pascal RIDAO (Chef pilote)

Absents excusés : Cyril **CARLE**, Philippe **SERGENT** (SGS), Damien **MENELLA** (« Handivol »)

Ordre du jour :

- Point sur l'activité au 31 mai 2020
- Point sur les avions
- Point sur les contraintes sanitaires
- Point sur la situation économique et financière
- Questions diverses

**La réunion est ouverte à 18:00
par Pierre SARTRE, Président**

1 - Point sur l'activité au 31 mai 2020 (Gil PERRI)

585 heures de vol enregistrées au 31 mai 2020, idem au 15 mars, date de début du confinement.

Au 15 juin, le total d'heures de vols était de 732 heures, soit 150 heures de vols sur les 15 premiers jours de juin.

La prévision à fin juin, pourrait être de 800 h.

2 - Point sur les avions

- ♦ **F-GNNI** : les commandes de roulis ont été tordues ; en cause un pilote qui s'est appuyé sur les pieds de manche en s'installant dans l'avion, ce qui a entraîné la torsion des butées d'ailerons.
- ♦ **F-GCIJ** : commande de frein tordue par un pilote qui a mis le pied dessus en montant dans l'avion.
- ♦ **F-GOZZ** : le pot d'échappement devrait être changé pour un redémarrage en vol début juillet.

Suite aux pannes à répétition des horizons artificiels, une solution de remplacement par des dispositifs Garmin G5 a été validée. Ces dispositifs sont en cours d'installation sur le ZZ et sur le NI.

Une remorque avec une citerne dédiée a été acquise pour aller chercher le carburant SP98 pour les Sportstar. Elle est destinée à remplacer celle qui était présente au club et qui nous avait été prêtée.

3 - Point sur les contraintes sanitaires

La troisième phase du déconfinement est intervenue ce 22 juin 2020.

Le Club a décidé de lever partiellement les contraintes qui avaient été mis en place pour la reprise de l'activité au 1er juin 2020.

Les mesures suivantes sont levées :

- les permanences matin et après-midi sont supprimées ; on revient au principe d'une permanence les après-midi seulement, avec les horaires habituels.
- les restrictions d'horaires qui avaient été mises en place pour les vols ont été levées ; chacun pourra dorénavant venir voler, même en l'absence de permanent.

Les mesures suivantes sont conservées jusqu'à la fin de l'état d'urgence sanitaire, soit jusqu'au 10 juillet :

- port du masque obligatoire dans le club-house,
- limitation du nombre d'adhérents à 10 personnes au plus (club-house, hangar et parking)
- conservation de la distanciation physique,
- lavage/désinfection des mains (savons à l'évier, gel hydro-alcoolique)
- port du masque obligatoire dans les avions si 2 personnes ou plus,
- désinfection des avions avant et après le vol (extérieur et intérieur),
- désinfection de toutes les surfaces touchées par le pilote avant ou après le vol : claviers d'ordinateurs, téléphone pour l'Atis, boîte à clés, documents avions... pour éviter les risques potentiels de contaminations croisées.

Le virus est toujours présent et il circule : RESTONS VIGILANT

4 - Situation financière du Club - Maintien de l'instructeur salarié (Pierre SARTRE)

Le club a salarié en 2018 à mi-temps un instructeur bénévole pour assurer la formation des élèves ; en février 2019 ce contrat est passé à plein temps

Pour mémoire, l'instructeur en question avait été prise en tant que salariée grâce à une baisse du montant des assurances avion de plus de 20 000 € et à une forte croissance des heures de vol.

Aujourd'hui, le club doit faire face à des contraintes économiques importantes liées à plusieurs facteurs.

Il est indispensable que ce salaire puisse être couvert par la réalisation d'un nombre d'heures de vols important.

Fin 2019 et en ce début d'année 2020, plusieurs événements sont venus bouleverser cet équilibre qui avait pu être trouvé :

- la maintenance des avions a augmenté, avec notamment un certain nombre de dépenses exceptionnelles qui sont venues se rajouter à la maintenance régulière des machines,
- les primes d'assurances ont également augmenté de plus 10 000 € au 1^{er} janvier 2020 suite au désengagement de 1/3 des compagnies d'assurances aéronautique; une nouvelle augmentation est également prévue au 1er janvier 2021.

Certes le nombre d'heures de vol de 2019 (3179 heures) a permis de couvrir la totalité des dépenses liés aux avions, mais au final, le bilan de l'année 2019 est à peine positif, résultat obtenu après que le coût des heures de vol ait été augmenté en avril 2019 pour compenser des coûts de maintenance élevés.

2020 sera une année difficile, en raison notamment de la crise sanitaire liée au Coronavirus.

Si les vols enregistrés en juin laissent penser à une bonne reprise, il n'est pas certain qu'elle se maintienne, car il est probable que des incidences économiques puissent apparaître à l'automne.

Les 2 mois et demi d'arrêt de l'activité pèsent fortement dans la rentabilité de cette année ; les projections réalisées laissent entrevoir une année fortement déficitaire si des mesures ne sont pas prises.

Pour tenter de maintenir l'équilibre, il fallait soit envisager augmenter de manière importante le coût de toutes les heures de vol (de l'ordre de 15 à 20 €) pour augmenter les rentrées, soit diminuer les charges:

- augmenter le coût de l'heure de vol aurait comme conséquence attendue une baisse du nombre d'heures de vol et donc du chiffre d'affaire du Club, sans forcément diminuer fortement les charges, aboutissant de fait à un résultat potentiellement négatif.

- parmi les charges importantes qui pèsent sur le Club, la quasi-totalité sont incontournables bien que pouvant varier (maintenance, carburant, pièces) ; la seule sur laquelle il est possible d'avoir un levier est le salaire de l'instructeur salarié.

Le choix raisonnable pour l'avenir et la survie du Club est de renoncer à garder cet instructeur sous le statut « salarié » plutôt que d'augmenter l'heure de vol.

Malgré toute la satisfaction donnée par cet instructeur, tant au niveau du Club, que de ses élèves, il devient difficile de conserver cette charge financière.

Avant de prendre cette décision nous avons envoyé, à environ une cinquantaine de Club, une lettre de recommandation pour notre instructrice.

Il est précisé que lors de l'entretien préalable qui s'est déroulé le Lundi 22 juin 2020 à 17 h 30, Madame CHEB s'est vu remettre un CONTRAT DE SECURISATION PROFESSIONNELLE, qu'elle a ensuite accepté de sorte que son contrat de travail sera rompu d'un commun accord à l'expiration d'un délai de 21 jours à compter du lendemain de l'entretien préalable.

Après divers échanges la décision pour le licenciement économique de cet instructeur est donc mise au vote :

7 voix POUR – 0 voix CONTRE – 2 ABSTENTION.

Le Président devant s'absenter, il donne pouvoir pour mener les démarches administratives au nom du Club.

5 - Questions diverses

a) Procès SMA

Un accord a finalement été trouvé avec SMA, ce qui clôt l'affaire.

Cela étant compte tenu des frais de procédure engagés par le Club depuis 6 ans, le bilan financier de cette affaire n'est pas en faveur du Club.

b) Assemblée générale 2020

Les contraintes sanitaires nous avaient obligés à annuler l'AG 2020.

Il est prévu de la réunir à la sortie des congés d'été, courant septembre ; elle pourrait avoir lieu un soir de la semaine et se tiendra dans le hangar de l'aéroclub.

L'ordre du jour étant épuisé, la réunion est levée à 19:10

Pierre SARTRE
Président

Cyril CARLE
Secrétaire Général