

**Présents :** Présents : Bernard BOYMOND, Alain AVOL, Patrick BEZAUT, Dominique DUMONT, Jean-Luc CERCEAU, Bernard MASSON, Jean-Pierre VERNERIE, André CHABBERT en visio-conférence.

La réunion a été tenue dans une salle de réunion de l'hôtel IBIS à Lyon Part Dieu. Ci-après le résumé des échanges.

## **1 CONVENTION SARAA AVEC ARMÉE DE L'AIR**

Sur avis favorable du CD de l'ANEG pour envisager cette activité, décision est proposée de poursuivre les contacts avec le SARAA. La SSA Bourg reprendra contact avec ses interlocuteurs pour finaliser une Convention avant présentation au CD pour sa validation.

Les précisions suivantes sont apportées pour initier le sujet :

- Les machines faisant l'objet de cette convention sont considérées comme "militarisées" lorsqu'elles sont utilisées dans le cadre de cette activité,
- Pour pouvoir effectuer les entrainements et les lâchers nécessaires à l'utilisation des machines, les pilotes bénéficiant de ce dispositif sont membres du club support et prennent une licence FFA,
- Lors des périodes où la machine est militarisée, l'assurance corps est couverte par l'Armée
- Dans le cas de panne, y compris pendant les périodes où la machine est militarisée, le rapatriement et la réparation sont à la charge de son gestionnaire.
- L'Armée s'engage à donner l'accès aux bases en cas d'une éventuelle immobilisation de la machine sur celles-ci pour permettre aux intervenants de procéder aux réparations nécessaires.

Les éléments suivants seront pris en considération dans la poursuite de la réflexion :

- D'autres SSA pourraient être intéressées par la démarche surtout celles à proximité d'implantations de l'Armée de l'Air (Orange, Bricy, Tours, ...).
- Une Convention identique à celle que la SSA Bourg est en train de finaliser devra être déclinée localement
- Il est évident que les clubs supports seront avisés de la démarche si elle est mise en œuvre par les SSA affectataires. La Convention SSA – club support devra la mentionner de façon explicite, la militarisation des machines ANEG pouvant être traitée comme les détachements pour activités propres de la SSA.

La possibilité de l'adhésion à la démarche par plusieurs SSA impose que des Conventions spécifiques soient déclinées localement, celles-ci devant être signées :

- Par le Président de la SSA ?
- Par le Président de la CVM ? (Recommandation de la CVM du fait de la maîtrise par cette dernière du contenu de cette Convention),
- Ou par le Président de l'ANEG après validation par la CVM ?

## **2 CONVENTION ANEG-SSA**

Un document provisoire est proposé par le Bureau Directeur. Le même constat que celui sur les versions précédentes de cette convention peut être fait :

- Il est tenté de traiter dans celle-ci de toutes les disciplines ; avion, ULM, planeur, aéromodélisme,.....Cela alourdit et complique considérablement le document ; il est donc proposé d'établir une convention spécifique par type d'activité. Pour le VM, cela signifie une convention par machine indépendamment d'autres conventions qui pourraient être liées à d'autres équipements affectés à la SSA.
- Un tronc commun existe en tête de document ; il peut être maintenu en vérifiant toutefois que pour les autres disciplines des références trop spécifiques au VM soient enlevées.
- Pour ce qui concerne le VM il paraît nécessaire de redéfinir plus précisément notamment les attributions respectives en matière de financement en distinguant ce qui relève de la maintenance et de l'exploitation à la charge du gestionnaire (les SSA affectataires) ou de l'investissement à la charge du propriétaire (l'ANEG).

A ce titre, il est jugé utile de rappeler ces attributions dans les conventions en distinguant les activités ainsi définies.

### **Activités de maintenance**

- Application intégrale du programme d'entretien déclaré ou approuvé selon le manuel de maintenance du constructeur
- Application des CN,
- Application des SB,
- Entretien des gilets de sauvetage ou du canot.
- Mise à jour et remplacement des équipements à potentiel dans avionique et accessoires (mise à jour GPS, remplacement batterie, balise secours)

### **Activités d'exploitation**

- Maintien en bon état de l'avion, intérieur comme extérieur
- Peinture extérieure,
- Remplacement des plastiques,
- Remplacement des moquettes,
- Achat et installation d'aides au pilotage non réglementaires
- Provisionnement pour remplacement moteur,
- Provisionnement pour remplacement, retaille hélice,
- Provisionnement pour grande visite si inclus dans le programme d'entretien,
- Provisionnement de sécurité (franchise assurance et/ou fortuit mécanique).

---

### **Activités du propriétaire**

- Provisionnement pour remplacement des machines,
- Provisionnement pour mise à niveau réglementaire de l'avionique ou des machines.

Concernant la stratégie de remplacement des machines, il est à noter qu'historiquement il n'est pas demandé aux SSA de provisionner à cet effet, seul l'ANEG en ayant la charge. La CVM souhaite cependant qu'il soit acté du fait que le produit des ventes de machines soit considéré comme tel et sanctuarisé à cet effet.

### **3 BUDGET 2020 COMMUNIQUE AUX APSL LE 22/10**

Après élaboration du projet de budget 2020 et proposition aux APSL, la CVM insiste sur les points qui suivent.

#### **3.1 Provisions**

Quelques difficultés dans l'affichage dans le bilan des provisions et donc pour leur compréhension.

Il est par ailleurs confirmé que si les bilans d'activité des pilotes dans les SSA sont demandés à fin septembre pour permettre d'accompagner la demande de budget pour l'année suivante, la collecte des éléments concernant l'activité des machines ANEG est maintenue au 31/12 de chaque année afin d'éviter de se nous retrouver à cheval sur deux exercices comptables ; les provisions resteront donc calculées sur les heures réalisées sur l'année civile.

Un tableau des provisions sera réalisé pour chaque machine et les provisions devront être remontées avant la fin du 1<sup>er</sup> trimestre.

#### **3.2 Renouvellement des équipements**

Rubrique 60522 du projet de budget

La CVM propose notamment dans l'élaboration des budgets successifs une stratégie pour la mise à niveau des équipements réglementaires. Jusqu'en 2018 cette ligne a été consacrée au remplacement obligatoire des radios VHF 25 kHz par des radios 8.33 kHz. Ce remplacement a été effectué sur plusieurs années et a permis d'avoir équipé toutes les machines ANEG dans le délai imparti par l'Administration.

Depuis 2019 cette ligne est consacrée essentiellement au renouvellement des équipements de navigation obligatoire pour permettre le survol maritime et de façon générale les vols hors de la vue du sol.

Comme cela sera abordé dans l'article 8 ci-après, aucune date limite n'est imposée pour l'instant par l'Administration (française ou européenne) pour la mise en service de ces équipements mais, la disparition progressive des VOR étant inévitable du fait de l'arrêt effectif de leur maintenance, la stratégie visant à cette transition et telle que proposée par la CVM prévoit l'équipement de deux machines par an. Dans le courant de l'année 2019 une seule machine a bénéficié de cette stratégie du fait d'une opportunité qu'il a été jugé utile de saisir.

Compte tenu toutefois de la rareté des équipements proposés à ce jour par les constructeurs pour procéder à cette mise à niveau, la CVM estime qu'il est opportun de suivre les évolutions en cette matière (équipements proposés et réglementation correspondante).

Les demandes en provenance des SSA seront donc analysées par la CVM en fonction des éléments cités ci-dessus.

La CVM insiste cependant sur le fait que les montants signalés sur cette rubrique reflètent la stratégie décrite et ne doivent pas être considérés comme des **prévisions de dépenses** sur l'année en cours mais comme des **provisions** permettant de l'assurer.

### 3.3 Assurances

Il a été demandé à notre courtier SATEC de procéder à une consultation des compagnies d'assurance pour avoir les meilleurs tarifs.

Les éléments qui lui ont été fournis à cet effet ont été les suivants :

- Différents aéroclubs ont été consultés le montant de leurs primes à garanties équivalentes. Certains bénéficient de primes inférieures aux nôtres.
- A titre indicatif notre prime pour la casse (RO) varie entre 2.45% et 3.49% pour les avions et entre 3.72% et 3.87% pour les ULM avec une franchise de 2500 Euros
- Avec la compagnie d'assurance Allianz, le montant de la prime RO est, pour un avion de 80 000 Euros, de 2.3% pour une franchise de 1500 Euros, le risque guerre est de 40 euros quelque soit l'aéronef. Dans notre contrat actuel avec AXA la moyenne pour la flotte est de 55.61 Euros pour ce même risque.
- Pour la RC la prime est de 1475 Euros avec AXA et de 1385 € chez Allianz.
- Sur le montant général, les conditions de notre contrat montre une différence de 12,5%.
- Cette différence est encore plus grande pour les ULM lorsqu'on compare les conditions proposées par la FFPLUM à celle de notre contrat.

A ce jour, seule une réponse verbale a été reçue suite à cette sollicitation. Elle précise que :

- compte tenu des accidents aéronautiques en 2018 et 2019 au niveau national les compagnies augmentent leur tarif de 15%
- AXA qui assurait les aéronefs par le biais du courtier VESPIEREN refuse de continuer à travailler avec ce courtier.
- pour la SATEC nous pouvons dénoncer le contrat avec AXA. (nous l'avons fait une fois et nous avons dû accepter les conditions d'AXA pour avoir un nouveau contrat !)
- A ce jour AXA proposerait de nous conserver le montant des primes 2019 et pourrait réduire la franchise à 1500 Euros.

Une confirmation écrite est attendue pour confirmer cette proposition de nature à ne pas poursuivre la consultation.

## 4 CR ACTIVITE DES SSA

De façon à accompagner la demande de budget à présenter aux APSL courant octobre, les comptes rendus d'activité des SSA couvrent les résultats des SSA pour une année glissante de début octobre à fin septembre. Cette disposition est appliquée depuis 2 ans mais à ce jour seules 3 SSA ont répondu à l'enquête ...

Il sera à nouveau insisté sur la nécessité impérative de produire les résultats de cette enquête en temps utile Une relance doit être effectuée auprès des SSA.

## 5 POINT SUR LES STAGES AVION / ULM 2019 :

### 5.1 Stages Avion

Les constats essentiels qui doivent être faits concernant les stages avion sont les suivants :

- Poursuite à nouveau constatée de la baisse de fréquentation des stages avions avec pour 2019 seulement 5 stages de découverte,
- Le bilan financier s'en établit comme suit :

<b>Coût Technique Stages</b> 10 979,00 €	<b>Part Stagiaires engagée :</b> 4 259,00 € <i>Soit part moyenne : 304,21 €</i>	<b>Part ANEG engagée :</b> 6 720,00 € <i>Soit part moyenne : 480,00 €</i>
<b>Coût moyen par Stagiaire</b> 788,60 € <i>Coût effectif moyen :</i> 784,21 €	<b>% Part Stagiaires engagée :</b> 38,79%	<b>% Part ANEG engagée :</b> 61,21%
<b>Nombre places prop. :</b> 15	<b>Nombre demandes :</b> 14	93%

- Le financement assuré par l'ANEG est de 61,2 % à comparer aux 60 % acceptés pour ce type de stages de découverte,
- Sur les 14 participants constatés en 2019, 13 étaient des "locaux" (donc sans nécessité d'hébergement). Ce constat est déterminant et doit être intégré dans la réflexion à mener sur l'élaboration d'un nouveau cahier des charges.
- La participation des stagiaires en fonction des CS s'établit comme suit :

Stage	CS1 < 8000	CS2 8001 < 14000	CS3 14001 < 21000	CS4 21001 < 28000	CS5 Sup à 28000
VM INIT ACC	1	6	3	1	3

- Le coût des stages comme leur déroulement, pouvant être perturbé par la météo et la disponibilité des instructeurs, constituent à l'évidence des freins à la participation,
- En revanche, les stagiaires comme les instructeurs préfèrent une organisation en groupe de ces stages (stimulation, efficacité, partage, vols en sac de sable, nette progression, ...)
- Et enfin il est à mettre en avant le fait qu'environ 1/3 des participants continuent leur formation vers un PPL ou un LAPL à l'issue de ces stages. Ce qui milite fort pour une poursuite de ces stages, qu'ils aient une vocation nationale ou locale.

### 5.2 Stages ULM

En 2019, la CVM proposait deux types de stage ULM :

- le stage « initiation »
- le stage « navigation »

10 stages ULM ont été proposés en 2019 :

- 20 stagiaires ont participé aux stages « initiation » ce qui représente : 100 h de vols
- 9 stagiaires ont participé aux stages « navigation » ce qui représente : 45 h de vols

Globalement donc le bilan financier s'établit comme suit :

- 45 places étaient proposées pour un coût technique global de € 20181 mais 29 places ont été honorées pour un coût technique de € 13311 (16 stagiaires actifs et 13 retraités)
- Le coût moyen par stage constaté a été de 453,39 EUR
- L'ensemble de la participation des stagiaires s'élève à 7202 EUR, soit une participation des stagiaires de 55,19 EUR aux frais techniques des stages,

Stage	CS1 < 8000	CS2 8001 < <14000	CS3 14001 < <21000	CS4 21001 < <28000	CS5 • 28000
ULM INIT et NAV	0	6	6	9	8

- La participation de l'ANEG s'élève à 5999 EUR représentant donc 44,81 % des frais technique:

### **5.3 Refonte grille des participations**

Sur demande de la CCAS l'application de la grille de participation des bénéficiaires (% de prise en charge des frais techniques en fonction du CS) a été envisagée. Elle se traduit par une augmentation très importante de ces montants de participation et signifierait très probablement une baisse encore plus importante de la fréquentation de nos stages.

Sur décision du Comité Directeur il est proposé de maintenir la grille actuelle de participation mais de présenter à la CCAS un comparatif en fin d'année 2020 entre les deux grilles.

### **5.4 Nouveaux cahiers des charges avion / ULM**

Les cahiers des charges des stages avion et ULM doivent être repris en fonction des constats effectués pour application en 2020. Les responsables stages de la CVM proposent un amendement aux cahiers des charges qui doivent être présentés à la réunion des Présidents prévue en janvier prochain.

## **6 EXPERTISE FLOTTE ANEG**

Conformément à la demande du CD, l'expertise de la flotte ANEG a été effectuée par l'expert aéronautique Marc RANJON. Les conclusions de cette expertise ont été communiquées aux SSA affectataires et les seront également à la CCAS.

Les propositions de valeurs déclarées à assurer, proposées jusque-là par les SSA et validées par la CVM, seront revues en fonction de ces conclusions.

Un récapitulatif de cette analyse est donné en Annexe 1

## **7 CR SSA AFFECTATAIRES MACHINES ANEG :**

### **7.1 Enquête 2019**

Les résultats de cette enquête, ne pouvant être considérés comme définitifs à la date de la réunion de la CVM, seront communiqués lors de la réunion des Présidents de SSA

### **7.2 Réajustement des taux horaires :**

Les éléments essentiels collectés à la date montrent une disparité dans les prix de revient annoncés pour leur machine par les SSA affectataires. Ce constat a amené la CVM à réajuster les taux horaires à utiliser dans le cadre d'activités au bénéfice des Territoires ou de la CCAS. Ces taux horaires s'établissent pour 2020 comme suit :

- Avion 180 CV : 156 EUR/h
- Avion 160 CV : 138 EUR/h (\*)
- ULM : 75 EUR/h

(\*) Basé sur résultat enquête 2019

## **8 STRATEGIE RENOUVELLEMENT EQUIPEMENTS NAVIGATION AGREES**

Partant du principe que notre flotte est essentiellement apte à voler en régime VFR, les GPS doivent être certifiés pour ce régime, c'est à dire posséder la fonction RAIM qui permet "le survol de l'eau ou du sol sans les voir".

A ce jour aucune trace officielle de l'imposition effective de deux moyens certifiés à bord en 2023 (comme cela a été annoncé initialement par la FFA) n'est connue. En revanche et compte tenu de la disparition annoncée des VOR, il sera nécessaire de planifier à moyenne échéance la mise en œuvre d'un tel équipement sur les machines ANEG non encore équipées.

Partant également du principe que le vol VFR nécessite l'utilisation d'une carte, une recherche a été faite pour identifier sur le marché les GPS proposant une cartographie satisfaisante! A l'issue de cette recherche, les constats suivants peuvent être faits : aucun équipement ne propose seul une certification VFR ou présentant un écran satisfaisant.

Il existe en réalité plusieurs familles d'appareils :

- Les GPS simple comme le Garmin 400W ou le Bendix KLN94,
- Les GPS VHF comme le Gamin 355A
- Les GPS transpondeur comme le Garmin GNX 375
- Les GPS VHF-VOR-ILS comme les Garmin GTN 650 ou 750.

Le choix parmi cette gamme d'équipements pourrait être fait en fonction et en complément des équipements existants sur la flotte et des fonctionnalités recherchées. Il est à noter que la mise en œuvre de cet équipement pourrait utilement être accompagnée de celle d'un PFD type Garmin G3x.

La CVM recommande donc la stratégie suivante en cette matière :

- Il paraît pertinent, avant toute décision d'investissement, d'observer les évolutions proposées dans ce type d'équipement, leurs fournisseurs pouvant étoffer une offre

relativement pauvre pour l'instant et évolutions devant inévitablement être attendues avec la disparition annoncée des VOR et la modification de la réglementation,

- De se reporter aux recommandations de la CVM et de lui faire valider, avant toute décision, les options à retenir si la nécessité de procéder à cet investissement est avérée.
- L'investissement à prévoir (fourniture des équipements et montage), situé dans la fourchette 15 - 20 K€, justifie un tel dispositif de choix et de validation.
- La CVM propose de faire valider par le Comité Directeur, dans l'hypothèse d'une telle opération, le principe d'une prise en charge par l'ANEG du montant de la fourniture de l'équipement (de l'ordre de 12 à 15 kEUR), son montage restant à la charge de la SSA.

La CVM propose également de provisionner pour deux équipements/an comme cela a déjà été intégré aux budgets 2019 (un équipement réalisé sur cet exercice) et 2020.

## **9 DEMANDE "RETROFIT" GREP SSA GIRONDE**

La demande de "retrofit" du DR 400 F-GREP formulée par la SSA Gironde affectataire a été analysée par la CVM. Les conclusions de cette analyse sont les suivantes :

- Certains montants signalés dans le devis correspondent à des opérations de maintenance faisant l'objet d'une provision constituée obligatoirement par la SSA (provision hélice notamment),
- D'autres items relèvent, conformément à ce qui est stipulé dans la Convention d'affectation en vigueur pour toutes les machines ANEG, de la responsabilité exclusive de la SSA (entre autres réfection sellerie et maintenance 2000h / 6 ans)
- Le devis, initialement proposé de 51 kEUR, est ramené à 37 800 EUR une fois déduites les opérations de maintenance typiquement à charge de la SSA et les provisions mobilisables dans celles-ci.

L'intervention de l'ANEG, propriétaire de la machine, pouvant se justifier par l'accroissement de la valeur vénale de ladite machine à l'issue des opérations de maintenance proposées, contact a été pris avec l'expert RANJON ayant procédé à l'évaluation de la valeur patrimoniale de la flotte ANEG.

Celui-ci ayant estimé que le gain résultant de ces opérations était estimé à 18 – 20 kEUR, la CVM propose une participation à hauteur de la fourchette haute ainsi évoquée. Le règlement de ce montant, relevant de la responsabilité du propriétaire puisque affectant le patrimoine, pourra logiquement utiliser le produit des ventes réalisées de machines de la flotte ANEG.

La participation de l'ANEG au financement de cette opération pourra donc consister au retour des provisions concernées et à un montant de 20 kEUR.

La CVM note par ailleurs les conditions particulières dans lesquelles cette machine est utilisée par l'aéroclub support : la maintenance est notamment assurée en totalité par celui-ci sous réserve d'une rétrocession minimisée à la SSA sur les heures effectuées par les pilotes non ANEG (soit 65 % du total des heures). Cette disposition ne permettant pas à la SSA de constituer de provision sur les grandes opérations de maintenance, la question peut, semble-t-il, se poser d'une éventuelle participation dans ces conditions du club support au financement de ce "retrofit" ?



## **10 DEMANDE SSA MARSEILLE REMISE EN ETAT CABINE HCAS**

De la même façon que pour la demande de financement de la SSA Gironde, il est rappelé que conformément à la Convention d'affectation en vigueur, les opérations de maintenance autres que celles faisant l'objet d'un provisionnement sont à la charge exclusive des SSA affectataires de machines ANEG.

Compte tenu toutefois des difficultés rencontrées par le nouveau président de cette SSA dans la résolution de la situation laissée par ses prédécesseurs, un prêt pourrait être envisagé par l'ANEG si celui-ci était rendu nécessaire par les finances actuelles de la SSA et si celui-ci ne pouvait pas être consenti par une entité extérieure.

## **11 POINT CORSE**

Après 19 ans d'existence positive cette activité rencontre aujourd'hui des difficultés. La session 2019 a en effet été "définitivement" interrompue sur injonction du Président de l'AC Corse évoquant pour la justifier des raisons de sécurité. En réalité cette situation résulte probablement plutôt de la volonté de quelques personnes locales de ne plus voir l'ANEG en Corse, éventuellement pour d'obscures raisons financières mais sans que cela soit avéré.

Décision est prise par le Comité Directeur de l'ANEG de tenter de poursuivre cette activité. Le sujet sera prochainement évoqué avec le directeur des vacances CCAS ; une réunion sera programmée avec les responsables du territoire Corse pour vérifier la volonté réelle de ce dernier de poursuivre cette activité.

La CVM estime par ailleurs que deux problématiques distinctes existent dans la situation ; l'une avec le Territoire, la seconde avec l'AC Corse. Elles ne peuvent être liées et relèvent d'un traitement et d'interlocuteurs différents.

Dans l'hypothèse d'une confirmation formelle de l'interruption définitive de cet accord avec l'AC Corse, une solution alternative pourrait être recherchée localement sur la plateforme. Il est cependant fort probable que les conditions dans lesquelles cette alternative pourrait être mise en œuvre seraient très lourdes et contraignantes. Constat qui pourrait potentiellement amener à relocaliser ailleurs cette activité : une destination bretonne a été évoquée...

## **12 CONVENTION RAID LATECOERE**

Une version amendée de la Convention à utiliser pour le prêt du DR 400 F-HZAF de la SSA Tours a été produite : elle intègre les suggestions faites par les membres de la CVM et pourra être proposée à la validation du CD en l'état.

Une remarque concernant l'expérience de pilotes doit cependant être faite : celle-ci pourrait en effet demander à être complétée. Ce complément recommandé de formation et d'expérience des participants est laissé à l'initiative du gestionnaire de la machine (SSA Tours) avec le support de l'aéroclub support.

# ANNEXE 1

*Conclusions expertise Flotte ANEG par expert aéronautique Marc RANJON*

Evaluation Euros	Aéronefs	Aérodromes d'attache
<b>Compléments demandés</b>	Cessna 172 R F-HCAS	Aix les Milles (LFMA)
<b>143.000</b>	Cessna 172 F-HNEG	St Denis de l'Hôtel
<b>102.000</b>	PA28 ARCHER III F-GYNN	Péruges (LFHC)
<b>65.000</b>	DR 400 /160 F-GREP	Bordeaux - SAUCATS
<b>128.000</b>	PA28 ARCHER III F-HLEM	Montpellier Méditerranée
<b>111.000**</b>	PA28 ARCHER III F-GNZY	Montélimar Ancône
<b>103.000</b>	DR 400 Régent F-HZAF	Loudun
<b>42.000</b>	TETRAS 33 AMP	Montendre
<b>75.500</b>	IKARUS 31 ABR	Toulouse Lasbordes

\* Evaluation en cours pour prise en compte éléments supplémentaires

\*\*Evaluation sur pièces, appareil non présenté