

**PROCEDURE POUR L'OBTENTION d'UN PRET
EN VUE d'ACQUÉRIR UN AVION NEUF OU d'OCCASION**

Article 1. Objet du présent règlement

Tout club affilié définitivement, au titre de l'article 2 alinéa 1 des statuts de la FFA, peut solliciter un prêt sans intérêt pour l'achat d'un avion dans le cadre de deux systèmes d'aide, à savoir :

- **Fonds de Promotion de l'Aviation Légère : F.P.A.L. pour des avions neufs** : montant par prêt de 36.000€ (trente-six mille euros) pour un avion à moteur thermique, pouvant aller jusqu'à 72.000€ (soixante-douze mille euros) pour un avion à moteur électrique.
- **Fonds Fédération Française Aéronautique : F.F.F.A. pour des avions d'occasion** : montant par prêt de 20.000€ (vingt mille euros).

Le présent document dresse la procédure d'attribution des prêts dans l'hypothèse de l'un ou l'autre des deux systèmes.

Article 2. Définitions

On entend par « avion neuf », tout avion (aéronef certifié au sens de la réglementation de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne - EASA) de première main ou avion « remanufacturé », c'est-à-dire refait à neuf à dire d'expert qu'il plaira à la FFA d'agréeer.

On entend donc par avion remanufacturé, un avion refait à neuf par un constructeur ou un atelier agréé par le constructeur.

Les travaux requis pour reconnaître cet état de « refait à neuf » sont a minima, un moteur neuf (et plutôt de nouvelle génération à savoir un moteur plus performant par exemple en termes de coûts techniques et / ou d'exploitation et / ou de consommation) et de manière cumulative :

- Pour un avion construit en matériaux composites :
 - une cellule + la voilure revues voire, toutes deux corrigées s'il y a lieu,
 - + Instruments de bords neufs ou révisés aux derniers standards et normes appliquées correspondant à la réglementation européenne et/ou française. (ex : balise ELT).
- Pour un avion en bois et toile :
 - Avant entoilage, un désentoilage + un « démarouflage » complet,
 - + Changements et réparations de toutes les parties en bois abîmées,
 - + Instruments de bords neufs ou révisés aux derniers standards et normes appliquées correspondant à la réglementation européenne et/ou française. (ex : balise ELT).

Il est précisé que les avions « remanufacturés » composés de matériaux métalliques ne sont pas éligibles à une demande de prêt FFA.

On entend par « avion d'occasion », tout avion (aéronef certifié au sens de la réglementation de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne - EASA) de seconde main et plus, dont :

- La limite d'âge est fixée à 15 ans (quinze ans), ou, sous certaines conditions 25 ans (vingt-cinq ans) pour les Robin DR 400 (cf. annexe n°1 au présent règlement), depuis sa première immatriculation,
- Et la limite de puissance du moteur est fixée à 200cv.

Article 3. Principe de la procédure d'attribution de prêt

Les demandes de prêts pour avion d'occasion ou neuf se font en trois temps en respectant scrupuleusement la procédure suivante :

- Constitution par le club du dossier de demande de prêt pour instruction par la FFA, après avis du Président de CRA dont dépend le club,
- Instruction du dossier par la FFA et décision du Bureau Directeur de la FFA,
- Constitution par le club du dossier pour déblocage des fonds.

Article 4. Nombre de prêts par club

Un même club peut avoir jusqu'à deux prêts en cours au titre des avions neufs mais pas plus d'un prêt en cours pour un avion d'occasion.

Toute demande de nouveau prêt pour un avion d'occasion suppose que les éventuels prêts précédents aient été intégralement remboursés.

S'il ne reste qu'une seule échéance à courir pour le prêt précédent, la demande pour un nouveau prêt peut être instruite mais le nouveau prêt ne pourra être débloqué qu'après le remboursement effectif de la dernière échéance du ou des prêts précédents.

Article 5. Date de la demande

La demande de prêt doit être sollicitée **avant l'achat** de l'appareil.

Si, compte tenu de circonstances particulières, la demande de prêt est effectuée par le club après la réalisation de l'achat, la demande de prêt peut exceptionnellement être instruite par la FFA mais le club demandeur ne peut arguer d'aucune urgence ou nécessité particulière pour obtenir un déblocage plus rapide du prêt.

Article 6. Constitution du dossier de demande de prêt

6.1 Cas général

Le dossier de demande de prêt doit impérativement contenir les documents suivants :

- **L'organigramme et les coordonnées** des interlocuteurs clés : **Finance** : Président – Trésorier / **Mécanique** : mécanicien ou atelier agréé / l'expert agréé par la FFA dans l'hypothèse d'un avion remanufacturé (est agréé un expert aéronautique ou toute personne répondant à cette qualité et reconnu par le milieu des assurances) / **Pédagogique** : chef pilote ou autre personne habilitée à cet effet),
- Le **procès-verbal** certifié conforme de l'instance dirigeante du club (Bureau, Comité Directeur ou Conseil d'Administration) ; ce procès-verbal doit comporter clairement la décision du Club d'acquiescer à un avion (neuf ou d'occasion) et cette délibération doit comporter explicitement la décision de recourir à un prêt,
- Le **plan de financement** de l'acquisition projetée (comportant explicitement la mention de l'apport de fonds propres du Club, et les autres intervenants au financement de l'appareil). *Le prêt consenti par la FFA implique une **assurance corps de l'appareil** pour un montant minimal au moins égal au total des prêts envisagés. Aucun prêt ne pourra être consenti sans un **autofinancement minimum** du club de 30 % pour un avion d'occasion, et de 20 % pour un avion neuf),*
- **La facture pro forma détaillée** de l'achat envisagé et des **travaux projetés** en cas d'avion remanufacturé en matériaux composites ou en bois et toile. Pour ces mêmes avions construits avec des matériaux composites ou en bois et toile, dans l'hypothèse d'un avion remanufacturé, si besoin et à la demande de la FFA, le rapport d'un expert aéronautique **qui portera in fine et de manière explicite la mention « avion refait à neuf » en prenant soin de lister au moins les travaux réalisés et visés plus haut.**
- Les **trois derniers bilans** (et **comptes de résultat**) ainsi que la copie du dernier **rapport d'activité**, en cas de changements ou modifications importants survenus depuis l'établissement du dernier bilan, le club doit fournir tous les justificatifs nécessaires : vente d'un appareil, etc. Un club n'ayant pas procédé au dépôt réglementaire de son **rapport d'activité annuel DGAC (AERAL)** ne peut pas prétendre à un prêt.

- Si le procès-verbal n'explique pas les raisons de l'achat de l'appareil, le club doit joindre au dossier un bref argumentaire sur les **raisons** motivant l'achat de l'appareil (besoin d'écolage, avion de voyage, économie d'entretien, etc....).

6.2 Compléments pour les avions d'occasion

Si l'achat concerne un **avion d'occasion**, les documents supplémentaires suivants doivent être joints au dossier :

Le Rapport des opérations indispensables de vérification préalable **certifié conforme par les interlocuteurs clés ci-dessus** (§ 5.1) et composé comme suit :

1- Contrôles documentaires : Examen des livrets de l'aéronef, cellule et moteurs, programme d'entretien, comptes rendus de visite et suivi de maintenance (matériels de bord, BS/CN/AD, etc.), carnet de route, soit tous les documents de l'appareil tels le CDN, CEN, LSA, etc. utiles à l'appréciation de l'état général, Heures totales de vol depuis sa mise en service, Heures moteur – potentiel restant, Prochaine GV,

2- Inspections par sondage concernant en particulier les « organes vitaux » de l'avion comme la cellule, le moteur, la voilure, etc. en comparant avec les documents techniques à disposition,

3- Vols de contrôle à l'effet d'apprécier les performances et l'état de l'appareil, L'expertise de l'appareil, aux frais du club, est la règle commune à laquelle il peut être fait exception si les éléments demandés ci-dessus permettent une bonne appréciation de l'appareil objet du prêt.

Article 7. Avis motivé du Président de CRA

Le dossier de demande de prêt évoqué à l'article précédent sera transmis à la FFA après avis motivé du Président du Comité Régional Aéronautique.

Article 8. Instruction du dossier par la FFA

Après vérification et étude comptable et après demande d'éventuels compléments, le dossier est présenté au Bureau Directeur pour avis et décision.

Le Bureau Directeur peut demander des informations complémentaires, mettre le dossier en attente pour établir une liste de priorités d'attribution des prêts.

Les demandes de prêts sont instruites au fur et à mesure de l'arrivée des dossiers complets.

Article 9. Décision d'attribution du prêt

Les décisions d'attribution sont prises par le Bureau Directeur de la FFA, qui statue sur les prêts, au minimum une fois par trimestre en accordant la priorité :

- Pour les avions neufs ou remanufacturés : aux demandes correspondant à des technologies de nouvelle génération,
- Pour les avions d'occasion : aux demandes correspondant aux avions les moins anciens,
- De manière générale, aux avions correspondant à des besoins d'écolage ou d'entraînement spécifique.

Un dossier peut être mis en attente d'un trimestre sur l'autre pour constitution d'une liste de priorités au niveau fédéral.

Pour le seul cas des avions à moteur électrique, la décision d'attribution du ou des prêts, ainsi que leur montant et durée, sera fonction également des capacités de remboursement du club demandeur telles qu'appréciées par la FFA.

Article 10. Dossier pour le déblocage des fonds

En cas d'accord de principe donné par le Bureau Directeur de la FFA sur l'attribution du prêt, le club doit fournir les documents ci-dessous, conditionnant le versement effectif du prêt sur son compte bancaire :

- **L'attestation d'emprunt** à compléter et à signer par le Président du Club (document fourni par FFA),
- Le document concernant l'**acte d'hypothèque (obligatoirement de 1er rang)** au profit de la FFA à compléter par le Président du Club (imprimé fourni par FFA),

- Une **attestation d'assurance** en cours de validité pour un montant au minimum égal aux montants des prêts sollicités avec « **délégation pour le versement de l'indemnité au bénéfice de la FFA en cas de sinistre total et l'engagement formel [sur papier libre] de maintenir cette assurance pendant toute la durée du prêt** »,
- Le **certificat d'immatriculation original** de l'avion afin d'y porter la mention de l'hypothèque au bénéfice de la FFA en premier rang,
- La **facture** définitive de l'achat.

Cette deuxième série de documents n'a pas à transiter par le Président du CRA et doit faire l'objet d'un envoi groupé directement à la FFA (par lettre recommandée avec accusé de réception).

Article 11. Déblocage effectif des fonds & échéancier

Dès réception de l'ensemble de ces documents, le service des prêts de la FFA procède à la prise d'hypothèque auprès du Bureau des Immatriculations, transmet le dossier au service comptabilité pour virement du prêt accordé sur le compte du club.

Un courrier précisant l'échéancier parviendra au club, à savoir :

- pour les avions neufs : 12 (douze) versements semestriels sur une durée de 6 (six) ans pour un montant par prêt de 36.000€ (trente-six mille euros) pour un avion à moteur thermique, pouvant aller jusqu'à 24 (vingt-quatre) versements semestriels sur une durée de 12 (douze) ans pour un maximum de prêt de 72.000€ pour un avion à moteur électrique,
- pour les avions d'occasion : 10 (dix) versements semestriels sur une durée de 5 ans pour un montant par prêt de 20.000€ (vingt mille euros)

la 1ère échéance prenant effet 6 (six) mois après la date de l'écriture comptable de versement des fonds par la FFA.

Article 12. Délai de validité de l'offre de prêt.

Les prêts accordés et non utilisés par un club 12 mois après la notification de la décision favorable sont annulés. En conséquence, à l'échéance de ce délai de 12 mois, sans nécessité d'une notification express de la FFA, le club ne peut plus se prévaloir de l'avis favorable du Bureau pour réclamer le versement des fonds.

Article 13. Cas particulier des kits

Si le prêt concerne l'achat d'un avion en kit, le déblocage des fonds ne peut intervenir qu'après l'obtention du certificat d'immatriculation de l'appareil une fois construit, testé et reconnu apte au vol.

La limite de 12 mois de l'article précédent est portée dans ce cas spécifique à 36 mois.

Article 14. Portée du présent règlement

Le présent règlement, approuvé par le Comité directeur de la FFA, fixe le cadre général d'action du Bureau Directeur pour l'attribution des prêts.

Le Bureau Directeur reste souverain dans la décision d'attribution des prêts dans le cadre du présent règlement auquel il peut être dérogé, à titre exceptionnel, compte tenu de circonstances particulières propres au club et/ou à l'appareil financé.

Ce présent règlement peut être modifié par le Comité Directeur notamment en ce qui concerne les montants et la durée des prêts.

ANNEXE N° 1 A LA PROCEDURE POUR L'OBTENTION d'UN PRET EN VUE d'ACQUERIR UN AVION NEUF OU d'OCCASION

Uniquement pour ce qui concerne les **DR 400 d'occasion** de plus de 15 ans **et de 25 ans maximum**, les prêts sans intérêt octroyés dans le cadre du Fonds FFA pour avions d'occasion peuvent l'être sous conditions suivantes :

- Potentiel moteur compris entre : plein potentiel et 50 % restant minimum (hors prolongations),
- Potentiel hélice compris entre : plein potentiel et 50 % restant minimum,
- Maintenance majeure 2000 heures/ 6 ans, maximum un an au moment de la demande de prêt.
- Equipement radio navigation aux normes actuelles : 8.33 et transpondeur mode S ou supérieur (ADS-B out/in),
- Instruments révisés dans le cadre de la dernière 2000 heures/6ans,
- Ré-entoilage complet de l'aile de moins de 20 ans.

Ces conditions s'entendant travaux faits avec justificatifs (Cardex, CR de travaux, photocopie du livret moteur, photos...expertise éventuelle)