



Fédération Française Aéronautique

Paris, le 23 janvier 2009

Jean Claude ROUSSEL
Président de la FFA
à
Mesdames et Messieurs les
Présidents d'Aéroclubs

N/Réf : JCR/JPR/20900015

Objet : Le point sur la situation des avions CAP et ROBIN au 22 janvier 2009.

Madame La Présidente, Monsieur le Président,

En cette période de grande incertitude concernant la disponibilité des pièces de rechange pour nos avions CAP et ROBIN, il me semble important de faire le point, en toute transparence, de la situation.

Chacun sait que la mise en liquidation des sociétés APEX Aircraft et APEX Industries le 16 septembre dernier, a pour conséquence première l'arrêt d'approvisionnement en pièces détachées, ce qui crée des dysfonctionnements certains sur l'activité des aéroclubs et à moyen terme fait peser sur eux de lourdes menaces.

La réglementation applicable aux avions "certifiés" est ainsi faite qu'elle crée de façon impérative un point de passage unique et obligatoire par le constructeur ou l'organisme en charge du maintien de navigabilité pour se fournir en pièces détachées. Un point de passage unique, dans cet environnement économique très fragile qu'est devenue l'aviation de loisir, est synonyme de "*maillon faible*" dans le processus de maintien en vol de nos avions. Nous sommes en train d'en faire la triste expérience.

Comment APEX en est-il arrivé à cette situation ?

Les sociétés du groupe APEX, dirigées par Monsieur Guy Pellissier, formaient un ensemble de sociétés qui s'est investi dans l'aviation de loisir. Le groupe a racheté les sociétés CENTRAIR et AVIONS PIERRE ROBIN en 1988, puis les AVIONS MUDRY en 1997.

La vie du groupe est jalonnée de nombreux projets qui n'ont pas eu le succès espéré par ses dirigeants, tel le projet de CAP 222, avion de voltige biplace de nouvelle génération, qui n'a jamais pu être certifié, et a englouti quelques millions d'euros pour son développement.

Les difficultés accumulées au cours des années par APEX ont conduit au dépôt de bilan du groupe, et justifié la mise en place par le Tribunal de Commerce de Dijon d'un plan de continuation dès l'année 2003 pour une durée de 10 ans.

Ces dernières années, l'activité du groupe était centrée sur 2 activités essentielles, toujours dans le cadre du plan de continuation :

- Le maintien de navigabilité et le service de pièces de rechange des avions ROBIN et CAP
- La production et la commercialisation du dernier-né, l'avion ECOFLYER motorisé par un groupe motopropulseur diesel de marque Thielert, fonctionnant au carburant Jet-A1, plus économique que l'essence avion.

Alors que l'activité se poursuivait tant bien que mal, la défaillance en juin 2008 du fournisseur Thielert, unique fournisseur de moteurs pour les avions de type Ecoflyer, a précipité la chute des sociétés APEX Aircraft et APEX Industries. En effet, aucun autre moteur ne pouvait venir remplacer facilement ce moteur diesel initialement choisi et autour duquel a été développé l'Ecoflyer. APEX s'est alors trouvé dans l'impossibilité de livrer ses Ecoflyers. Plus de livraisons, plus de trésorerie... C'est par un communiqué du 5 septembre 2008 qu'APEX annonce son dépôt de bilan, au seul motif de la défaillance de son fournisseur Thielert : "*Du fait des difficultés importantes rencontrées par leur principal fournisseur de moteurs (Thielert Aircraft Engines), les sociétés Apex Aircraft et Apex Industries connaissent des difficultés de trésorerie qui remettent en cause leur capacité à faire face aux charges des plans de continuation. Le Tribunal de Commerce de Dijon va donc très vraisemblablement prononcer ce Mardi 9 Septembre la liquidation des deux sociétés*".

Fédération Française Aéronautique

RECONNUE D'UTILITE PUBLIQUE PAR DECRET DU 15 JANVIER 1933

155, avenue de Wagram - 75017 Paris – Tél. : 01 44 29 92 00 - Fax. : 01 44 29 92 01

Les premières incertitudes de l'automne 2008

Face à cette information, la FFA a immédiatement réagi. La liquidation d'APEX Aircraft et APEX Industries, ainsi que le licenciement du personnel, signifiaient l'arrêt du maintien de navigabilité et du service des pièces de rechange.

Pour un repreneur, la situation n'est pas simple. Seules peuvent être reprises les deux sociétés liquidées... mais ce ne sont sans doute que des coquilles vides, leur rachat ne permettant pas en particulier la relance de l'activité des pièces détachées. C'est la raison pour laquelle la FFA a souhaité que la liquidation soit étendue à la société CEAPR, ce qui rendrait les conditions de reprise plus réalistes pour un industriel souhaitant investir dans cette activité.

Des repreneurs existent et sont prêts à s'engager dans cette voie. La FFA a affirmé très tôt être prête à soutenir, y compris financièrement, toute solution qui permettrait de débloquer rapidement la situation. L'émergence d'une solution, à ce jour, est fonction notamment de la suite qui sera donnée à la demande de la FFA. Il est regrettable que cette décision judiciaire tellement importante pour notre activité soit si dépendante du calendrier judiciaire.

Pour tenter de faire accélérer le processus, la FFA a lancé une action de sensibilisation auprès du gouvernement, des politiques et de la presse. Les effets ne se sont pas faits attendre puisqu'au tribunal de commerce de Dijon comme à la DGAC, ce dossier a été considéré comme prioritaire... Par ailleurs, la FFA, représentée par son conseil Maître Yves de Boismilon, dispose d'une position d'observateur privilégié en qualité de contrôleur des opérations de liquidation du Groupe APEX. Elle peut ainsi connaître et évaluer avec plus de pertinence les offres de reprises qui peuvent être formulées.

La situation au 1^{er} janvier 2009

Durant les derniers jours de décembre 2008, la situation a évolué. En janvier 2009, trois offres de reprise ont été déposées entre les mains du liquidateur.

La première émane de la société Isoire Aviation, dirigée par Monsieur Philippe Moniot, dont la compétence est unanimement reconnue et qui a toute notre confiance.

La seconde est le fait de CEAPR, société ayant appartenu à Monsieur Pellissier et revendue récemment à un autre groupe industriel. Ses dirigeants clament la légitimité de l'offre, essentiellement au travers de l'activité récente de la société dans le fonctionnement du groupe APEX.

La dernière offre a été formulée par Dyn'Aviation, société dirigée par Monsieur Christophe Robin, située sur le site de Dijon-Darois. De nombreux points très positifs nous amènent à privilégier et soutenir cette offre très concrète. Le principal argument est, qu'en parallèle, un plan de production et de distribution des pièces détachées a été défini de façon précise et réaliste, et devrait montrer rapidement ses premiers résultats. Et surtout, ce plan **est indépendant des aléas liés aux décisions judiciaires à venir**. Il prévoit la livraison des premières pièces à partir de la fin janvier. Ce plan, conformément au mandat unanime du comité directeur, a reçu l'appui de la FFA.

Parallèlement à ces actions directement liées à la reprise d'activité industrielle, la FFA a travaillé de concert avec la DGAC afin de limiter les risques de gel du parc CAP et ROBIN par l'EASA. Mission accomplie puisqu'il n'est pas envisagé, contrairement aux rumeurs, de mesure administrative générale d'arrêt des vols des avions DR.

A ce jour, 22 janvier 2009...

Sur le plan juridique, la situation n'a pas évolué, il convient d'attendre la décision du Tribunal.

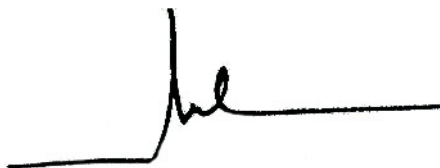
Par contre, au niveau des opérations, nous avons constaté une reprise de la livraison de pièces détachées.

– La nouvelle société CEAPR a procédé à plusieurs livraisons de pièces, dont l'origine n'est pas connue de façon précise, mais qui semblent provenir du stock existant à la liquidation d'Apex. Il est fort possible que la justice, et plus particulièrement le tribunal de commerce, ait à se prononcer à ce sujet, l'avenir nous le dira. Néanmoins, cela permet la remise en vol d'un certain nombre de DR....

– DYN'AVIATION met la dernière main à son dispositif de prise de commandes et de livraisons de pièces, et devrait procéder aux premières livraisons sous quelques jours.

En résumé, si la situation semble, à très court terme, s'améliorer sur le plan opérationnel, les lourdes incertitudes qui perdurent au plan judiciaire, et les rebondissements et autres "coups de Trafalgar" toujours possibles dans cet environnement hautement instable, nous incitent à rester vigilants et actifs pour la mise en place d'une solution globale et fiable.

Pour terminer, je souhaite lever un malentendu fort red i

A handwritten signature in black ink, consisting of a horizontal line on the left, a vertical stroke rising from its end, a small loop, and a long horizontal tail extending to the right.