

ANEPVV COMPTE RENDU

Table des matières

- 1 Dossiers en cours
- 2 Point sur les cotisations
- 2 Point sur les accidents
- 2 Opération MCR 180 cv
- 3 Gestion du personnel
- 3 Situation du club de Chanet
- 4 Situation du club de Chanet
- 4 Questions diverses

Présents

*Pierre Albertini
Christian Bon
Jacques Bulois
Georges Chevalet
Gérard Chiocci,
Jean-Pierre Colle
Michel Cruette
Hubert Delcroix
Bernard Guillemin
Christian Lecuyer
Gérard Lescasse
Daniel Perciaux*

Absents

Invités

*Marcel Juillot
Philippe Guire Vaka*

Approbation du compte rendu du 3 juin

Le compte-rendu de la réunion du 3 juin 2009 est approuvé à l'unanimité.

1. Dossiers en cours

• *Nouvelle Informatique*

Un grand pas a été fait depuis le début septembre puisque toute la gestion des participations est effectuée sur le nouveau système.

La partie de logiciel pour la gestion des prêts sera livrée à la fin du mois. Le logiciel sera donc pratiquement complet à cette date. Il reste tout de même deux mois de travail pour terminer les mises au point, les scories de conception et les quelques petits oublis. Reste que tout ne sera pas informatisé quelques cas particuliers relevant de décision ponctuelle ne justifient pas un travail de programmation.

Actuellement, l'ensemble de la gestion est en train de basculer sur le nouveau logiciel, ce qui permettra d'effectuer la gestion 2010 sur ce seul et unique système.

• *Nos moteurs Lycoming*

Nous avons eu pas mal de problèmes avec les moteurs. Des moteurs qui étaient sur « étagère » au SEFA, étaient révisés mais n'étaient pas passés au banc. Lorsque le président a commandé un moteur pour un club, le banc était cassé ! Ensuite, les vacances sont arrivées et le personnel technique indisponible pour les essais. Enfin, lorsque ledit moteur a été essayé sur le banc, il « pissait » l'huile ! Conclusion : commandé en juin le moteur n'est toujours pas arrivé dans l'association !

Après différents entretiens avec les responsables du SEFA nous nous sommes aperçus que nous n'avions plus de moteurs en réserve ! Pour dépanner les clubs, Le président a demandé à la société Rectimo de procéder aux RG de trois moteurs. Le devis moyen est de 22 000 € ! Un peu différent des 16 000 € habituels.

• *La convention SEFA*

La nouvelle convention a été signée. Actuellement cette convention prévoit une facturation des RG à 16 000 €. Mais cette facturation va monter régulièrement dans le temps pour atteindre 18 000 € dans deux ans. Nous allons demander rapidement aux clubs de nous dire si des RG moteur sont prévues en 2010.

5. Point sur les cotisations

- *Analyse*

Certains clubs n'ont toujours rien réglé alors qu'ils possèdent des matériels inscrits en tranche « SOMECASSUR ». Rappelons que l'ANEPPV n'acceptera pas de régler cette tranche si un matériel était accidenté.

Un club a une position particulière au niveau des cotisations. En effet, membres vol à voile d'un club mixte, ils ont fait sécession mais, vu de Paris sans bien préparer l'affaire. Pour voler, ils ont loué les planeurs au club avions à qui semble appartenir les matériels. Personne n'a pensé à régler les cotisations ANEPVV ! L'avenir semble flou et mal connu.

- *Décisions*

Des relances fermes vont être adressées aux clubs concernés.

4. Point sur les accidents

- *Planeurs inscrits à l'ANEPPV*

Depuis le début de l'année et à fin juillet nous sommes à 27 accidents. Pour l'ANEPPV, nous déplorons 3 blessés et un décès. Nous déplorons une collision en vol preuve que le FLARM ne peut pas remplacer le fait de regarder dehors.

- *Planeurs volant en France*

Pour l'ensemble de la population véliplane nous déplorons 6 décès étrangers (tous en montagne) et 5 décès français. Au total, toute population, nous en sommes à 49 accidents ou incidents. Les accidents allemands n'impliquent que des planeurs motorisés trop souvent pour remise en route tardive. Non, non et non un moteur ne se remet pas en route à 200 mètres sol ! Et traverser la Sologne entre 200 et 700 m avec un turbo dans le fuselage n'est pas un exploit mais une imbécillité coupable !

2. Opération MCR 180

- *Le point sur notre commande*

Or donc, l'ANEPPV a commandé un kit MCR ! Nous allons monter notre kit avec l'aide de l'ARAPA. Pour ce faire, Patrick Chantoux va partir en formation à Darois pour « apprendre » à monter le kit. Cette formation sera financée en partie par la formation professionnelle continue. Quand notre MCR 180 cv sera-t-il prêt à voler ? Aucune idée ! Le plus vite possible souhaitons-nous mais il faut du temps...

- *L'avion*

Un point va être fait avec les personnes de la commission remorqueur. Quelques petites modifications sont à faire. Elles seront intégrées au kit N°2. De nombreuses présentations et démonstrations de remorquage ont été faites cet été.

- *L'hélice*

L'hélice cinq pales numéro quatre est construite. Elle a volé tout l'été à Nogaro en CNRA sur le MIDOUR. Elle doit être certifiée en CNSK. Puis, plus tard pour tous nos avions.



Orage sur la plaine : tout est rentré, bien à l'abri !



En attente d'une image de MCR en vol

6. Gestion du personnel

Laetitia a donné naissance à une petite Lilou. Longue et heureuse vie à elle. Laetitia doit rentrer le 18 septembre de son congés de maternité. Mais, notre collaboratrice dispose encore de trois semaines de congés payés et elle hésite aussi avec la prise d'un congé parental, voire avec une rupture amiable de contrat.

Nous sommes donc dans l'attente de la décision de Laetitia avant de décider ce que nous faisons.

Une employée intérimaire, Floriane, donne toute satisfaction au bureau ainsi qu'aux clubs .

7. Situation du club de Chanet

• Situation

En 2008, ce club a eu quatre accidents (Astir, Twin, SF34, ASW 20) et deux accidents en 2009 (ASW20 et C101) Le club accueille de nombreux pilotes brevetés qui viennent voler sur ce site et ne volent pas ailleurs durant l'année. Statistiquement, ils volent donc relativement peu.

Un audit sécurité a été effectué, difficilement. L'audit conclue son rapport par : « ...le club de Chanet fonctionne sur un schéma calqué sur l'ancienne activité UCPA sans avoir les moyens humains pour l'encadrer correctement. L'association et les gens la fréquentant sont imprégnés de ce type de fonctionnement qui n'est pas compatible avec un niveau de sécurité acceptable. »

Les recommandations ont été : « Suite aux divers échanges, l'association doit réfléchir et, si possible, se positionner par rapport aux éléments suivants :

- Politique générale de l'association.
- Moyens nécessaires à mettre en œuvre en fonction de la politique retenue.
- Établir un règlement intérieur en concertation.
- Établir des consignes d'utilisation de l'aérodrome.
- Diffuser et faire appliquer ce règlement et ces consignes aux pratiquants.
- Former et encadrer son instructeur.

Trouver un référentiel de fonctionnement (cf. autres associations de vol à voile) car celui qui existe n'est pas sain. »

Cet audit a été diffusé dans le club. Malheureusement il semble que peu de choses aient été entreprises à la suite de cet audit. Philippe Guire Vaka, représentant le président de la FFVV a rencontré des pilotes, le président et le chef pilote. Le ressenti du représentant de la fédération est qu'il faut tordre le cou aux idées reçues :

- la loi des séries (ou loi de l'emmerdement maximum ou loi de Murphy) à laquelle il est fait appel pour expliquer la série d'accidents n'existe pas scientifiquement ! Ce qui existe c'est un ressenti psychologique (dissymétrie de la perception) le négatif étant beaucoup plus ressenti que le positif.



ASW 27 B au décollage



Fait chaud ! très chaud et les pompes ne sont pas là !

- « Le zéro accident n'existe pas ». Peut-on se contenter de cette simple explication ? Non ! Si l'expérience confirme que lors de l'utilisation d'un appareil, et s'il existe une seule façon de se tromper alors, statistiquement un utilisateur se trompera un jour. Mais, cette remarque est à l'origine du concept de sécurité ! Alors, mettons en œuvre les principes de base de la sécurité dans le vol à voile.

D'après le représentant de la FFVV, il convient sans doute d'aider le chef pilote à retrouver un cadre normal de travail dans lequel son autorité sera patente et ne sera pas contestée. Petite mise à niveau...

Peut-être faut-il également aider le club à retrouver un fonctionnement normal. L'assemblée générale 2008 doit être tenue rapidement et le conseil d'administration se réunir régulièrement.

• *La position du conseil de l'ANEPVV*

Le conseil étudie la position financière de Chanet. Les comptes sont : « accidents » : moins 100 313,47 et « prévoyance » : moins 41 325,35 €.

Pour ce qui concerne le dernier accident, l'ASW 20 accidenté n'est pas inscrit à l'ANEPVV. L'ANEPVV n'a donc pas à rembourser ce planeur. Mais, à qui appartient cette machine ? A un privé, comme annoncé par le président de l'association ? Au club ?

Après une longue discussion, le conseil décide de proposer un échéancier afin de diminuer le négatif des comptes. Cet échéancier doit être assis sur une prise d'hypothèque sur l'ensemble des planeurs appartenant à l'association. Cette lettre de proposition sera adressée au président de l'association dès le 6 septembre.

De son côté, la FFVV proposera à ce club diverses aides techniques et d'encadrement afin d'éviter à l'avenir et autant que faire se peut tout nouvel accident.

8. Questions diverses

• *Équipement des planeurs en FLARM*

Le bureau de l'ANEPVV conseille vivement d'équiper la flotte des clubs de cet équipement qui aide à l'anticollision. Toutefois, le bureau rappelle que c'est « voir et éviter » qui reste essentiel.

• *Prochaine réunion*

La date de la prochaine réunion sera fixée en fonction de la réunion du conseil de la FFVV, très probablement début décembre.



Quand et comment les clubs pourront-ils enfin changer d'avion remorqueur ?



Piwi 6 en vol