



Planeurs Pyrénées Comminges

COMPTE-RENDU REUNION COMITE DIRECTEUR DU 12/09/2020

Début de la réunion à 10h

Membres présents : Louis Fourment, Sébastien Noré, Michel Bélaygue, Michel Coulange, Hélène Prat, Jean Barthet, Renaud Bunel, Daniel Raffenaud, Francesca Popescu

Point sur l'activité du club à fin août :

APPAREILS	Fin août 2020
F-CPSG	141
ASK 21	120
C101, F-CGSU	82
C101, F-CGSF	80
DG505, F-CHJK	49
DG505, D-8082	94
Total planeurs club	566
Dynamic	131

Pour mémoire nous avons réalisé en 2018 et 2019, respectivement 910h et 875h pour les planeurs du club, sachant que 2018 et 2019 sont de petites années, auparavant le nombre d'heures était supérieur à 1000h,

Avec 566h réalisées à fin août et compte tenu du confinement lié au Covid nous sommes dans le même ordre de grandeur que les 2 années précédentes,

En prenant en compte les vols réalisés par les pilotes volant sur leur machine cela fait très peu d'heures réalisées pour la plupart des pilotes du club; sur 42 pilotes brevetés seuls 14 ont réalisé plus de 20h de vols à fin août.

Nous savons que les accidents sont généralement du au fait de voler peu (moins de 20h) ou à l'accès de confiance (pour ceux qui volent beaucoup plus). La majorité des pilotes du club volaient déjà moins de 20h, le COVID n'a fait qu'aggraver la situation.

Fonctionnement du club :

Plusieurs constats amènent le comité directeur à s'interroger sur les choix actuels et à proposer des changements :

La formation :

Depuis pas loin de 5 ans nous n'avons jamais eu autant d'élèves, le nombre tourne entre 10 et 15 élèves, alors qu'auparavant le nombre ne dépassait pas 5 par an.

Dans le même temps le nombre d'instructeurs diminue et pour certains qui restent leur disponibilité diminue aussi.

Nous observons aussi que la constance des élèves n'est plus la même. Certains abandonnent avant le brevet, le brevet est obtenu en plus de temps, très peu de brevetés continuent vers la campagne et la majorité arrêtent de voler ou volent très peu (moins de 20h par an)

Cette situation n'est pas du tout motivante pour les instructeurs mais aussi pour les autres bénévoles qui mettent beaucoup d'énergie dans le club.

Il est peut être temps de changer de politique, en effet jusqu'à maintenant l'accès à la formation est « facile »: Paiement à mesure de la formation, instruction personnalisée et flexible (pas de stage avec un instructeur et plusieurs élèves), tarifs les moins chers du sud-ouest.

Force est de constater que le résultat n'est pas là, les instructeurs s'épuisent, la plupart des élèves abandonnent. Si nous voulons un club de motivés, instructeurs et élèves, il faut d'une part retrouver une bonne adéquation entre le nombre d'élèves et les possibilités d'instruction et d'autre part être sûr d'inscrire des élèves motivés.

Cela veut dire que l'on peut refuser ou différer une inscription si nous n'avons pas le potentiel d'heures d'instruction. Ensuite, à la réflexion la seule manière que nous avons trouvé d'avoir des élèves motivés est qu'ils s'engagent sur leur formation. Autrement dit l'idée est de jouer sur le portefeuille en demandant à l'inscription une somme conséquente, une sorte de pack formation incluant l'inscription au club, la licence, les heures de vols et les remorqués.

En première approche, le tarif pourrait être le suivant :

- 2000€ sur une année glissante pour les + de 25 ans
- 1500€ sur une année glissante pour les - de 25 ans

A l'inscription ce montant sera exigé sous forme de 3 chèques, le premier encaissé de suite, les deux autres les trimestres suivants.

Nous nous donnons un temps de réflexion pour affiner cette solution avec pour objectif de la mettre en œuvre pour l'année prochaine.

Maintenance du Dynamic :

Jusqu'à maintenant, la maintenance du Dynamic était assurée par Robert Prat. Il souhaite ne plus poursuivre cette activité. Cela fait maintenant 7ans que Robert est allé chercher notre Dynamic à Orléans et qu'il en assure le suivi. On peut dire que le bilan est très positif, la machine donne satisfaction et joue un rôle déterminant dans les bonnes finances de notre club, depuis la majorité des clubs on fait le même choix que nous. Nous remercions grandement Robert pour son implication dans le suivi et la maintenance du Dynamic.

Pour le moment dans le club nous n'avons pas trouvé de personne pour s'impliquer autant que Robert, aussi nous avons réfléchi à une autre possibilité.

Le Dynamic fait environ 200h par an et il faut faire une révision tous les 100h, soit 2 révisions par an.

Il est très important de connaître notre Dynamic c'est pourquoi nous souhaitons réaliser nous même une révision par an. Elle sera réalisée par ceux qui l'on déjà fait, et ce sera l'occasion d'y faire participer d'autres personnes.

La deuxième révision sera réalisée par une personne qualifiée, en effet nous jugeons que nous n'avons pas toutes les compétences et qu'un regard extérieur reconnu une fois par an est une bonne chose. A cet effet nous contacterons les ateliers de Tarbes, Muret, Nogaro ainsi que la personne de Montpezat qui nous a changé le moteur du Dynamic.

Enfin il est vital d'assurer le suivi du Dynamic, notamment en suivant les bulletins de service de Rotax et en s'assurant que nous avons bien les pièces de rechanges d'usure pour maintenir la disponibilité du Dynamic. Pour cette tâche Renaud Bunel s'est porté volontaire.

Toute autre personne intéressée par la maintenance du Dynamic est invitée à se faire connaître.

C'est une question de bons sens, mais pas que :

Nous sommes un petit club (moins de 60 membres) et nous sommes tous bénévoles, nous pensons que le club est apprécié pour sa bonne ambiance et nous souhaitons que cela dure.

Nous avons tous nos contraintes et tout le monde ne peut pas participer à la même hauteur au fonctionnement du club, néanmoins un minimum d'implication de chacun est nécessaire pour l'équilibre harmonieux de notre fonctionnement.

Pour être clair, nous constatons depuis quelques temps (un peu plus d'un an) un certain relâchement, quelques exemples :

- Inscription à Click'N Glide et la personne ne vient pas ou se désinscrit au dernier moment le matin même, quel respect pour le remorqueur et l'instructeur qui sont déjà au terrain ... un simple coup de fil la veille, c'est mieux.
- Des arrivées au club tardives et des départs du club prématurés, merci à ceux qui ont sorti les planeurs et qui les ont rentré en fin d'après-midi. La norme c'est une arrivée au plus tard à 11h30 et le départ après la rentrée des planeurs. Des ajustements peuvent être fait en semaine mais avec le consentement des instructeurs et remorqueurs.
- La terrasse c'est très agréable pour son ombre et l'air doux qui y circule, mais pourquoi devoir rappeler trop souvent pour de l'aide en piste.

Oui, le planeur c'est exigeant, et il y a pas si longtemps on avait même un chef pilote pour gérer et mettre de la rigueur, car le relâchement c'est aussi le risque de perdre en sécurité.

Le bon sens ne suffit pas non plus, il y a beaucoup de chose à apprendre en piste, pour ranger dans le hangar, pour connaître les planeurs et l'instructeur n'est pas toujours au sol pour suivre tout cela.

Sachant que nous avons peu d'instructeurs et aucun volontaire pour être chef pilote, nous pensons que nous ne pouvons pas laisser la situation en l'état.

L'instructeur présent exerce ses compétences propres d'instructeur, mais pour les autres questions (sorties des planeurs, gestion en piste, question sur l'état des planeurs, comportements sur le terrain, rentrée des planeurs) une autre personne, sans être instructeur, peut être tout aussi légitime. Son rôle pourrait être celui d'un régulateur pour soulager l'instructeur présent qui de toute façon ne peut pas parer à tout.

Sans le dire, aujourd'hui cette régulation s'exerce par les plus expérimentés et les plus présents sur le terrain, mais ils seraient mieux d'en définir le contenu et de

l'officialiser. La réflexion sera menée par le CD, les instructeurs, les mainteneurs et les remorqueurs (c'est beaucoup les mêmes :-) !!!!)

Les Vol d'Initiation (VI, prix et mode d'achat)

Actuellement le VI plaine une demi-heure est à 90€ et le VI montagne 1 heure est à 180€ (prix établis en 2017).

Compte tenu des prix pratiqués par les autres clubs et la demande qui est plus forte que l'offre (nous avons peu de pilotes de VI, s'il y a d'autres volontaires ... ?) nous avons décidé de passer le VI plaine à 110€ et le VI montagne à 220€.

Les nouveaux tarifs seront en vigueur lorsque nous aurons changé nos flyers et le site internet du club.

D'autre part nous allons mettre en œuvre le paiement par carte bleue ainsi que la possibilité de commander un VI depuis le site internet du club.

Accident remorqueur Luchon (position haute) :

Le mercredi 2 septembre 2020 le remorqueur DR400 de Luchon s'est écrasé alors qu'il était à 60m sol en début de remorquage d'un planeur K6.

Le jeune pilote remorqueur est gravement blessé.

Le pilote du planeur n'était pas un débutant, aussi il est important de se rappeler du risque majeur qu'est la position haute.

Ci-dessous est repris le message que vous a transmis Renaud Bunel sur le sujet

On pourrait penser que le sujet des positions hautes est connu par tous et que tout est fait pour les éviter depuis longtemps. Or, nous observons une augmentation des incidents/accidents en remorqué dus à des positions hautes, notamment:

- Plusieurs accidents en France et dans la région
- Un accident très récent à Luchon dans lequel le pilote est gravement blessé et l'avion détruit,
- Des occurrences de positions hautes dans l'activité de notre club.

Il nous semble important de vous faire quelques rappels sur le sujet:

Qu'est-ce qu'une position haute?

Le planeur est dit "en position haute" lors d'un remorqué s'il est situé sensiblement au-dessus de l'avion remorqueur. Le risque majeur est que le planeur situé trop haut exerce une traction sur la queue du remorqueur vers le haut. Ainsi, le pilote de l'avion remorqueur met du manche arrière pour compenser le moment à piquer. Si le

planeur est trop haut, le pilote remorqueur ne peut plus compenser ce moment à piquer et l'attelage peut partir dans un piqué irrattrapable.

La plupart des accidents arrivent près du sol. Dans ce cas, le planeur en position haute empêche le remorqueur de décoller, ou fait piquer l'avion remorqueur très près du sol. Ces accidents sont toujours très graves ou mortels.

Les cas de positions hautes sont souvent dus à un manque d'entraînement ou d'aisance ce qui fait que le pilote ne détecte pas suffisamment tôt un début de position haute pour le corriger.

Visuellement, on détecte la position haute quand depuis le planeur on voit l'avion remorqueur sensiblement sous l'horizon. Près du sol ou en montagne nous n'avons pas ce repère d'horizon, seul l'entraînement permet de bien appréhender son étagement par rapport à l'avion remorqueur.

Procédures

Bien évidemment, en cas de position haute du planeur, il faut piquer (pour détendre le câble) et LARGUER:

Il est crucial de surveiller son étagement pendant toute la durée du remorqué, du décollage du planeur jusqu'au largage. Si le planeur commence à monter, il faut piquer pour revenir en souplesse à un étagement correct.

Si l'écart d'étagement devient important, c'est-à-dire que l'avion remorqueur est très bas sous l'horizon ou qu'il n'est plus visible il faut impérativement piquer (pour réduire la tension du câble) et LARGUER!

Rappelez-vous en tant que pilote de planeur qu'une erreur de votre part peut avoir des conséquences dramatiques pour le pilote remorqueur. Aussi, le pilote remorqueur a pour consigne de larguer le câble à n'importe quel moment s'il juge que la situation l'exige.

Restons donc vigilants. L'équipe des instructeurs est là pour répondre à vos questions, vos doutes, n'hésitez pas à les solliciter si vous avez des questions ou si vous avez besoin de rappels à ce sujet.