

Vingt ans d'age pour le standart, c'est la pleine maturité de cette machine, les pilotes en tire la quintessence et ses performances n'ont de cesse de croître. Mais force est de constater que certains éléments qui la composent sont arrivés aux limites de ce que les pilotes lui demandent aujourd'hui. Le Standart est-il pour autant dangereux ? Ma réponse est NON car il reste à mon avis l'une des machines les plus sécurisantes du marché, mais nous ne pouvons ignorer la gravité et les conséquences de l'accident arrivé à nos camarades lors de L'European trophy. C'est la raison pour laquelle il nous faut **agir**.

Je pense être en mesure de proposer une stratégie concernant l'évolution et la traçabilité de la monotypie, qui en deux saisons de Jan 09 à sept 2010, devrait corriger l'ensemble des pièces à risque et évolution nécessaires en terme de sécurité et non de performances pour faire de notre classe la plus sûre des catégories. Correctif sur les productions futures de fait, mais également sur le parc existant. Pour ce faire, il nous faut **tuer le Standart**.

Partez donc pas ...ce n'est que l'introduction...et le meilleur reste à venir
Pierre.....respire

L'image est forte et puissante mais nécessaire pour que cela soit parfaitement perçu par tous les acteurs du char à voile afin que tel le phoenix, **il renaisse de ses cendres**. Cette stratégie est exigeante dans sa construction mais présente l'avantage d'être parfaitement claire une fois posée, c'est le fameux PAC " Plan d'Amélioration Continue " il se compose :

- d'une CDR (Critical Design Review) où seront listés les défauts constatés, les causes présumées, les risques, les actions curatives et/ou correctives applicables à chaque composant supposés à risque .
- de 3 VDR (Valid Design Review) où seront validés les nouvelles pièces, 2-3 mois avant la mise en œuvre d'un JALON
- de 4 JALON, dates fixées lors de la CDR à laquelle les PAC deviennent obligatoires sur les machines en fabrication ainsi qu'en compétitions
- de PAC, c'est là le nerf de la traçabilité. Le cadre de l'évolution est fixé et obligatoire. Cela permet également de laisser du temps pour créer, tester et valider les autres concepts des nouvelles pièces

Je vous propose donc de créer le Standart PAC1, le Standart PAC2, le Standart PAC3 pour finaliser sur le STANDART NG (Nouvelle Génération - New Génération)

Pour étayer ces propos par un exemple (bien évidemment non finalisé)

Janv 09 / **le Standart PAC1** - le curatif de JP sur la fourche (pour éviter la perforation) + pédalier à plaques (protection cheville) + sangles à oeillet de maintien pour la tringlerie de direction

Mise à dispo de quelques fourchesNG Mars/avril pour test et présentation aux pilotes sur les GP

Sept 09 / **le Standart PAC2** - Adjonction de la nouvelle fourche NG aux éléments du PAC1

Conséquence en Sept09, le PAC2 en fabrication et le PAC1 devient obsolète en compétition

Janv 10 / **le Standart PAC3** - Adjonction des nouvelles fusées NG (par exemple)

Conséquence en Jan10, le PAC3 en fabrication et les anciennes fusées ne sont plus fabriquées

Sept 10 / **le Standart NG** - tout le reste

Je n'irais pas plus en avant sur les avantages et inconvénients de ce processus de peur de rendre tout cela trop indigeste, il m'est également nécessaire d'avoir la vision de Jean Philippe (constructeur) et de Pierre (ISSA) sur la faisabilité de cette action avant d'aller plus en avant. Bien évidemment tous vos avis me seront source d'inspiration.

PS pour Pierre: Prévois une photocopie de ce mail pour en discuter avec Jean Philippe ce Week end, je crains qu'il n'ait déjà pris la route.

Eric S629