

2017

Développement Activité ULM



Atelier ULM

LES AILES TOURANGELLES

30/10/2017

Version 3

DOCUMENTATION PROJET

ATELIER ULM

Projet: Plan de développement Activité

Version: 3.0

Date: 30 Octobre 2017

Auteur: Atelier ULM

Proprietaire:

Organisation: LES AILES TOURANGELLES

Ref Document: 000.PID.Activite_ULM.doc

Table des matières

1 Historique..... 5

 1.2 Localisation du document 5

 1.2 Historique des versions 5

 1.3 Approbation 5

 1.4 Distribution..... 6

2 Définition du projet..... 7

 2.1 Approche du projet 7

 2.2 Cas d’affaire 7

 2.3 Stratégie de management et de communication 7

 2.4 Stratégie du risque..... 8

 2.5 Agenda – contrôles..... 8

3 Activité interne 9

 3.1 Activité de substitution ou alternative 9

 3.2 Activité complémentaire..... 9

 3.3 Informations plateformes 9

 3.4 L’avitaillement..... 10

 3.5 Naviguer avec l’ULM..... 10

 3.6 Voler en ULM..... 10

 3.7 Pilotes “Avion” & “ULM” 10

4 Activité externe 12

 3.8 Pilotes “ULM” 12

5 Quel est notre capital? 13

6 Conclusion..... 15

7 Propositions 16

 7.1 Développement “Interne” 16

 7.1.1 Information 16

 7.1.2 Formation 16

 7.1.3 Demandes officielles d’autorisation 17

 7.1.4 Site Web..... 18

 7.1.5 Aménagement tablette SmartPhone / casques 18

 7.1.6 Organisation d’un challenge 19

 7.1.7 Carburant 22

 7.1.8 Photos - Videos 23

 7.1.9 Jumelage..... 23

 7.2 Développement “Externe” 24

 7.2.1 Communication 24

 7.2.2 Affiche 25

 7.2.3 Vols découverte..... 25

 7.2.4 Formation 26

 7.2.5 Comité d’entreprise EDF 26

 7.2.6 Stages 27

8 Annexes..... 28

 8.1 coordonnées des plateformes concernées par la demande d’autorisation. 28

 8.2 Détails des plateformes et aerodromes du challenge 30..... 30

 8.3 Règle du challenge 30! 31

 8.4 Périmètre géographique provisoire du challenge 30! 31

8.5	Amélioration continue (ITIL V3)	32
8.5.1	Les objectifs de l'amélioration permanente des services	32
8.5.2	Les règles de base	32
8.5.3	Initiatives d'amélioration	32
8.5.4	Avant de démarrer tout cycle d'amélioration permanente	33
8.5.5	Les 7 étapes	33
8.6	Liens utiles.....	34

1 Historique

1.2 Localisation du document

Ce document est disponible dans l'espace Google Drive "ULM" accessible depuis le lien suivant :

<https://drive.google.com/open?id=0BxUC9T1McUvUUVHc3BkMFZFMm8>

Voir liste des utilisateurs autorisés au chapitre 1.4 Distribution

1.2 Historique des versions

Date de la révision actuelle : Octobre 2017

Date de la révision précédente :

Date de révision	Date revision precedente	Description des changements	Marque de changement
17/10/2017	-	Création	Date
29/01/2017	28/10/2017	Commentaires Pierre Antoine Garot	29/10/2017
30/10/2017	29/10/2017	Commentaires Philippe LEMORT	30/10/2017

1.3 Approbation

Ce document n'est soumis à aucune approbation

Nom	Signature	Titre	Date	Version

1.4 Distribution

Ce document est partagé avec les membres du groupe de travail de la réunion du 13 octobre 2017, le comité de direction :

Nom	Email	IAV	Téléphone
Groupe de travail			
Sandy SOULARD	sandy.soulard@cegetel.net	A	
Christian PEYON	chpeyon@gmail.com	A	
Jean Francois FERNANDEZ	fernandez.jeanfrancois@yahoo.fr	A	
Pierre Antoine GAROT	pierre_antoine37@hotmail.fr	A	
Pascal RABASSE	Pascal.rabasse@free.fr	A	
Excusés			
Philippe LEMORT	p.lmt@orange.fr	A	
Comité directeur			
THEYS Jean Pierre	jean_pierre.theys@bbox.fr	AV	
LAVERGNAT Pierre	lavergnat.pierre@bbox.fr	AV	
PRANLAS Annie	anpranlas@hotmail.fr	AV	
PRANLAS Jean Claude	jcpd37@outlook.fr	AV	
MERINO Guy	guymerino@yahoo.fr	AV	
BIMBAUD Igor	igor.bimbaud@laposte.net	AV	
GOUSSET Jean Paul	jpaul.gousset@gmail.com	AV	
RAISIN Sophie	sophie37260@gmail.com	AV	
Invités			
LEGRAIS BOUCHER patrice	patrice-legrais@orange.fr		

A : Action

I : Information

V : Validation

2 Définition du projet

Atelier de développement de l'activité de la pratique de l'ULM aux ailes tourangelles. Il conviendra de trouver un nom à ce projet.

2.1 Approche du projet

L'approche consiste à positionner l'activité ULM comme un service aux adhérents et s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue (voir annexe). Pour rappel, la stratégie définie dès le départ était de s'ouvrir à la pratique de l'ULM en s'appuyant sur les pratiques de l'aéronautique mises en place aux ailes tourangelles.

2.2 Cas d'affaire

L'objectif est de réfléchir et proposer des actions visant à développer, promouvoir cette activité dans le respect du périmètre d'une association loi 1901 (telle qu'elle est définie par le ministère des sports).

La proposition est d'étudier le développement interne et externe.

Chaque proposition sera décomposée de la manière suivante :

- Les raisons
 - Les options
 - Les bénéfices attendus
 - Les contre bénéfices attendus
 - La période d'exécution
 - Les coûts
 - L'évaluation de l'investissement
 - Les risques principaux
-

2.3 Stratégie de management et de communication

L'étude est confiée à un groupe de travail qui reportera au comité directeur. Tout membre de l'association peut participer à ce groupe de travail. Les résultats intermédiaires pourront être présentés au comité directeur lors des réunions par l'intermédiaire d'un rapporteur. Ils pourront également être présentés à l'occasion d'une réunion spécifique. L'ensemble des informations seront accessibles à tout adhérent afin de permettre à chacun de s'exprimer, partager son expérience ou son point de vue.

2.4 Stratégie du risque

La stratégie des risques a pour but d'identifier, d'évaluer et de contrôler les incertitudes de ce projet, et par la même d'améliorer ses perspectives de réussite.

La prise de risques est un aspect inévitable de tout projet, dans la mesure où les projets sont porteurs de changements et où tout changement s'accompagne d'incertitudes et donc de risques.

Le but est d'améliorer le processus décisionnel grâce à une meilleure compréhension des risques, de leurs causes, de leur probabilité, de leur impact et de leur calendrier ainsi que du choix des réponses qui peuvent y être apportées.

Un risque peut être une menace susceptible d'avoir un impact négatif sur l'objectif ou au contraire une opportunité susceptible d'avoir un effet positif.

PROFIL DU RISQUE OU DE L'OPPORTUNITE						
PROBABILITE	Très élevé 71 à 90%	0,045	0,09	0,18	0,36	0,72
	Elevé 51 à 70%	0,035	0,07	0,14	0,28	0,56
	Moyen 31 à 50%	0,025	0,05	0,1	0,2	0,4
	Faible 11 à 30%	0,015	0,03	0,06	0,12	0,24
	Très faible =< 10%	0,005	0,01	0,02	0,04	0,08
	Très faible	Faible	Moyen	Elevé	Très élevé	
	IMPACT					

2.5 Agenda – contrôles

Les actions, suivis et dates prévisionnelles sont mentionnés pour chaque proposition.

Les objectifs doivent être mesurables !

3 Activité interne

On entend par activité interne l'ensemble des services ou programmes qui peuvent être proposés aux adhérents actuels. Pour rappel, une activité ULM a déjà été pratiquée aux ailes tourangelles dans le passé. Ce chapitre se propose de lister les principales difficultés rencontrées, à ce jour, par des pilotes du club dans la pratique de l'ULM.

3.1 Activité de substitution ou alternative

L'activité ULM peut être perçue, aux ailes tourangelles, comme une activité de substitution dans le sens où des pilotes « avions » pourraient remplacer purement et simplement leur activité de vol sur avions par celle de vols en ULM.

Cette substitution existe en effet mais elle s'adresse dans la plupart des cas à des pilotes qui pour différentes raisons ne peuvent poursuivre de voler en avion. Les principales raisons sont soit médicales, soit financières.

Dans les deux cas, elle peut permettre à ces pilotes de continuer de pratiquer leur passion en capitalisant sur leur expérience aéronautique. Il est à noter que s'il n'y avait pas substitution, ces pilotes pourraient quitter définitivement notre activité. Pour cette raison, nous définirons plus cette activité comme une alternative plutôt qu'une substitution et la traiterons comme l'activité complémentaire.

3.2 Activité complémentaire

L'activité complémentaire s'adresse à des pilotes avions qui souhaitent pratiquer l'ULM en plus de l'avion.

Le postulat, s'il devait être rappelé comme cela a été le cas lors de la première réunion, n'est pas d'opposer une pratique à une autre, bien au contraire.

Certains considèrent que voler en ULM est une excellente opportunité de développer leur pratique, de l'affiner sur une machine plus sensible mais très saine proposée qui plus est à un tarif plus abordable. Pour eux, c'est aussi une autre façon de voler qui n'a rien d'antagoniste avec la pratique de l'avion, bien au contraire, mais plutôt complémentaire.

3.3 Informations plateformes

L'activité ULM modifie les habitudes des pilotes « avion ». S'ils ont l'habitude de constituer leurs dossiers de vol à partir de sites tels que SIA, OLIVIA, etc...peu connaissent les pratiques propres à l'activité ULM et leur faible nombre dans notre aérodrome ne contribue pas à la diffusion de ces informations. Toutes ces informations

sont disponibles, mais les trouver, comment les obtenir sont autant d'inconnus qui méritent quelques précisions à défaut de communication.

3.4 L'avitaillement

Si les pilotes sont habitués à gérer cet aspect sur des aérodromes classiques, l'ULM, de part ces performances, peut nécessiter de modifier ses habitudes. Faire le plein systématiquement ne peut pas s'appliquer dès lors que la distance et la charge représentent un compromis permanent.

3.5 Naviguer avec l'ULM

Les pilotes habitués à plus d'équipements, tels que VOR, GPS, conservateur de cap et transpondeur se retrouvent dans une cellule plus sobre qui peut décourager certains d'entre eux, ou en tous cas ne pas les inciter au voyage. Par ailleurs, sans connaissance des plateformes ULM, les pilotes par réflexe, se tournent vers les aérodromes classiques sur lesquels les ULM ne sont pas toujours acceptés.

Par ailleurs, les performances étant différentes de nos avions, les activités communes sont moins nombreuses. « Les cafés croissants » sont les exceptions qui confirment la règle.

Il est aussi à noter que si LFEF est la plupart du temps l'aérodrome le plus limitatif lors de navigations « avions », les plateformes ULM sont fréquemment plus courtes.

3.6 Voler en ULM

Un vol agréable avec une visibilité exceptionnelle, mais également une autre façon de voler. De par sa construction, notre ULM donne une vision différente. La visibilité du sol est particulièrement agréable. En contrepartie, la visibilité d'un autre appareil en finale demande plus d'attention.

3.7 Pilotes "Avion" & "ULM"

Les pilotes qui partagent aujourd'hui (ou partageaient) les deux activités sont :

BARRAULT Willy
BERTHIER Christian
COMBE Emmanuel
EUSTACHIO Sauveur

FIGUEIRIDO Fernando
GAUDRY Michel
GOUSSET Jean-Paul
HEIL Bernard
LE FLOCH Pierre
LEGRAIS BOUCHER Patrice
LEMORT Philippe
PELLETIER Jean-Claude
PEYON Christian
PRANLAS DESCOURS Jean-Claude
RABASSE pascal

Le transfert tant redouté n'a donc pas eu lieu, voire à défaut de transfert, certains pilotes auraient cessé de voler si l'activité ULM n'existait pas.

4 Activité externe

On entend par activité externe l'ensemble des services ou programmes qui peuvent être proposés à des non adhérents.

Notre activité n'est pas connue de l'extérieur.

3.8 Pilotes "ULM"

Les pilotes qui pratiquent uniquement, pour l'instant, ou ne pratiquent plus que l'ULM, sont :

APPREMONT Michel
BERRYER Cyril
SOULARD Sandy

Michel est aussi pilote d'avion.

Sandy est partie prenante puisqu'il a participé au choix de l'ULM.

Cyril est donc le seul « externe » véritablement. Nous sommes très heureux de l'accueillir, la n'est pas la question. Son cas représente donc 5% des pilotes actuels.

Michel et Bernard, de mémoire, sont aussi des exemples de pilotes qui pratiquaient l'avion et l'ULM en même temps.

Il faut également intégrer et accepter que des pilotes n'aient pas pour objectif de voler en avion mais au contraire se consacrer uniquement à l'ULM, tant la pratique apporte d'autres satisfactions.

Le plaisir étant d'abord et avant tout de voler.

5 Quel est notre capital?

Faisons rapidement l'inventaire de ce dont nous disposons.

L'appareil.

Notre ULM est récent et par conséquent en parfait état. Ses performances sont excellentes et son équipement va être complété par un transpondeur.

Son entretien courant est pris en charge par des membres du club. Seules les opérations de maintenances plus « délicates » sont confiées à un atelier. Les coûts d'entretien sont donc, pour l'instant, très faibles.

Les instructeurs

Un seul au départ, Fernando FIGUEIREDO, limité à ne s'adresser malheureusement qu'aux pilotes « avion » souhaitant voler sur ULM. Néanmoins cette étape était nécessaire.

Aujourd'hui, nous avons un instructeur Philippe LEMORT et bientôt deux Jean Francois FERNANDEZ, d'expérience et capables de former ceux qui sont déjà pilotes mais également ceux qui ne le sont pas.

D'autres ULM.

On n'oublie trop souvent que nous n'avons pas qu'un seul ULM sur la plateforme. Les pilotes privés sont propriétaires d'avions mais aussi d'ULM. Ils sont toujours ravis d'échanger leurs expériences et les occasions de voler avec d'autres. L'expérience de certains n'est d'ailleurs pas suffisamment sollicitée...

Sans oublier nos camarades de Sorigny et Loches pour les plus proches qui nous font fréquemment le plaisir de venir nous saluer. A cette occasion, merci à Patrick ROBIN qui de par son expérience et sa gentillesse est une source intéressante d'informations et de conseils.

Infrastructure.

LFEF permet une exploitation compatible avec la pratique de l'ULM et de l'avion en même temps. Le trafic n'est pas trop élevé et la plateforme dispose d'une piste en dur et d'une piste en herbe.

La plateforme dispose également d'une citerne carburant spécifique à l'ULM.

Bien située, elle est propice aux cheminements, à la découverte des châteaux et autres curiosités et à la photo.

Par ailleurs, proche de plus de quinze autres plateformes ULM dans un cercle de 20Nm et probablement plus de quarante à une distance de 50Nm, en plus des aérodromes « classiques ».

6 Conclusion

L'activité ULM est sensiblement différente de l'activité « avion » mais présente d'autres atouts, d'autant qu'il s'agit de le pratiquer avec la même « rigueur » que celle de l'avion. L'ULM n'est pas un appareil de plus dans la flotte et Il semble illusoire d'intégrer cette activité sans une certaine animation. Elle ne peut s'autoalimenter.

La bonne nouvelle, est, qu'il suffit de regarder le nombre d'heures et les distances parcourues par certains de nos voisins pour se convaincre que, non seulement l'activité a sa place aux ailes tourangelles, mais que c'est une excellente opportunité de développement. Néanmoins cela nécessite d'explorer de nouvelles pistes, de changer nos habitudes. Ces pistes peuvent, à moyens termes, se révéler fructueuses y compris pour l'activité « avion ». C'est donc un challenge, avec tout ce que cela représente.

Il faut pour cela réfléchir et agir différemment...

7 Propositions

L'objectif est de d'établir les actions possibles et leur priorité.

7.1 Développement "Interne".

Actions destinées à la promotion interne.

7.1.1 Information

Raison

Contrairement à ce que l'on croit, trop d'informations ne tuent pas l'information, dès lors qu'il s'agit de promotion.

Option

Communication de type FLASH INFO régulière

Exemple : L'arrivée du deuxième instructeur peut être l'occasion de faire un FLASH INFO pour communiquer sur la stratégie du club.

Le club est maintenant affilié à FFPLUME. C'est peut être aussi l'occasion de communiquer.

Action : Sophie RAISIN

Echéance : Fin Novembre 2017

Bénéfices attendus : Notoriété

Contre bénéfices : néant

Investissement : 0€

Risques (Menaces vs Opportunité): probabilité Très faible, Impact Très faible. 0,005.

7.1.2 Formation

Raison

On peut considérer l'activité ULM comme une activité marginale de celle des avions. Ce serait, probablement, une erreur. Voir les expériences de Blois et de Châtellerauld pour ne citer que nos voisins.

Option

La formation ULM peut s'inscrire dans un cadre plus vaste de l'apprentissage du pilote. Une perspective possible au même titre qu'après le PPL, les pilotes peuvent passer leur qualification de nuit, puis de voltige, puis de train classique, puis de baptêmes de l'air et ensuite les baptêmes de voltige.

L'objectif n'étant pas d'opposer mais au contraire de rassembler autour d'une passion, celle de voler et peu importe le sens de progression, avion vers ULM ou ULM vers avion, comme la pratique du planeur.

D'ailleurs, la probabilité de trouver une plateforme en « dur » est très faible. C'est donc une opportunité pour le pilote de travailler l'atterrissage sur « herbe ».

Le groupe de travail n'a pas d'avis sur le sujet qui est à réfléchir avec l'équipe pédagogique.

Action : Philippe LEMORT – Guy MERINO

Echéance : 2018

Bénéfices attendus : Compétences- amélioration continue

Contre bénéfices : transfert d'activité ? Est-ce vraiment un contre bénéfice ?

Investissement : important

Risques (Menaces vs Opportunité): Si on se place dans l'esprit du transfert, c'est un risque, faible. Les chiffres le montrent. Si on se place dans une perspective d'apprentissage, c'est plutôt une opportunité.

7.1.3 Demandes officielles d'autorisation

Raison

En France, plus de 800 terrains, aérodromes privés et plates-formes ULM, peuvent accueillir les pilotes. Contrairement aux avions, un ULM peut décoller et atterrir en dehors des aérodromes. C'est d'ailleurs l'un de ses principaux attraits. Un ULM peut décoller et atterrir occasionnellement sur un terrain ayant les caractéristiques suffisantes **à condition d'avoir l'autorisation de son propriétaire ou ayant droit**, et d'avertir le maire de la commune. Un tel terrain est appelé "plate-forme occasionnelle". Si le terrain est utilisé régulièrement, il est considéré comme "plate-forme permanente" et doit faire l'objet d'un arrêté préfectoral d'autorisation d'utilisation. Les ULM peuvent, sauf cas particulier, décoller et atterrir librement sur les aérodromes "non contrôlés" (aérodromes à faible trafic) mais doivent demander une autorisation sur les aérodromes "contrôlés".

Option

Privilégier la démarche club à la démarche individuelle.

Une autorisation étant nécessaire sur la plupart des plateformes ULM, le pilote doit s'en assurer avant de s'y poser. L'idée est d'officialiser cette démarche à travers un courrier type envoyé par le club pour l'appareil F-JVRL et non par tous les pilotes de manière individuelle. Cette démarche peut être effectuée, dans un premier temps, pour les plateformes situées dans un périmètre proche, en offrant aussi la possibilité de l'étendre à d'autres plateformes, sur demande des pilotes. Voir liste en annexe.

Cette liste actualisée serait publiée sur le site du club dans l'espace pratique pour simplifier les démarches des pilotes. Ce courrier peut également être l'occasion d'informer les propriétaires de plateformes que nous pratiquons l'ULM et qu'ils sont de fait exonérés de la taxe (les propriétaires).

Classification.

Pour notre usage, Il est possible de classer les terrains suivant trois catégories, A, B et C.

Classe A : Plateformes sans difficultés particulières.

Classe B : Plateformes présentant une difficulté, ligne haute tension, arbres, agglomération, etc...

Classe C : Plateformes incompatibles avec **notre** ULM ! Le pilote restant commandant de bord, cette information n'est

Action : Jean Pierre THEYS – Sophie RAISIN

Echéance : **Fin Novembre** 2017

Bénéfices attendus : formalités administratives simplifiées - sécurité

Contre bénéfices : néant

Investissement : quelques timbres si pas de mail et pas de téléphone.

Risques (Menaces vs Opportunité): **Impact élevé, probabilité très élevée : 0.36**

7.1.4 Site Web

Raison

Manque d'information, inexpérience de cette activité.

Option

Création d'un espace « pratique » sur le site web destiné à regrouper les informations spécifiques. Ou trouver les informations, à qui s'adresser, quels sont les plateformes pour lesquelles nous avons l'autorisation.

Action : Pierre Antoine GAROT si disponible, sinon fils d'Eric CAMBIN, Pascal RABASSE

Echéance : **Fin Novembre** 2017

Bénéfices attendus : communication

Contre bénéfices : néant

Investissement : 0€

Risques (Menaces vs Opportunité): **Impact élevé, probabilité élevée : 0.28**

7.1.5 Aménagement tablette SmartPhone / casques

Raison

L'ULM n'est pas et ne sera pas équipé d'un GPS embarqué. L'utilisation de smartphone ou tablette comme aide à la navigation est inévitable.

Option

Il possible, pour limiter les risques d'une installation volante, d'aménager un support pour tablette. L'ULM est déjà équipé d'une prise « allume cigare » et le tableau de bord laisse suffisamment d'espace pour aménager proprement un support de tablette.

Il peut être également envisagé l'achat d'adaptateurs casques pour que les pilotes puissent utiliser leur propre matériels.

Action : jean Paul GOUSSET -Pascal RABASSE

Echéance : Fin Novembre 2017

Bénéfices attendus : sécurité

Contre bénéfices : compétences de navigation

Investissement : 20€ (Support), 120€ (2x60€, pour les adaptateurs)

Risques (Menaces vs Opportunité): Impact élevé, probabilité très élevée : 0.36.

7.1.6 Organisation d'un challenge

Raison

L'objectif n'est pas de faire voler coute que coute l'ULM mais a plutôt vocation pédagogique. Acquérir les nouvelles habitudes et sortir du périmètre LFEF pour découvrir d'autres plateformes accessibles en termes de distance et donc de budget.

Option

Organisation et animation d'un challenge.

Principe :

Découvrir un maximum de nouvelles plateformes situées dans un périmètre et une période définis. (Ouvert évidemment aux privés)

Si on se limite aux plateformes dont la longueur de piste est d'environ 400 mètres, treize d'entre elles sont situées à moins de 20Nm, et vingt à moins de 30Nm.

Périmètre : 20 à 30Nm.

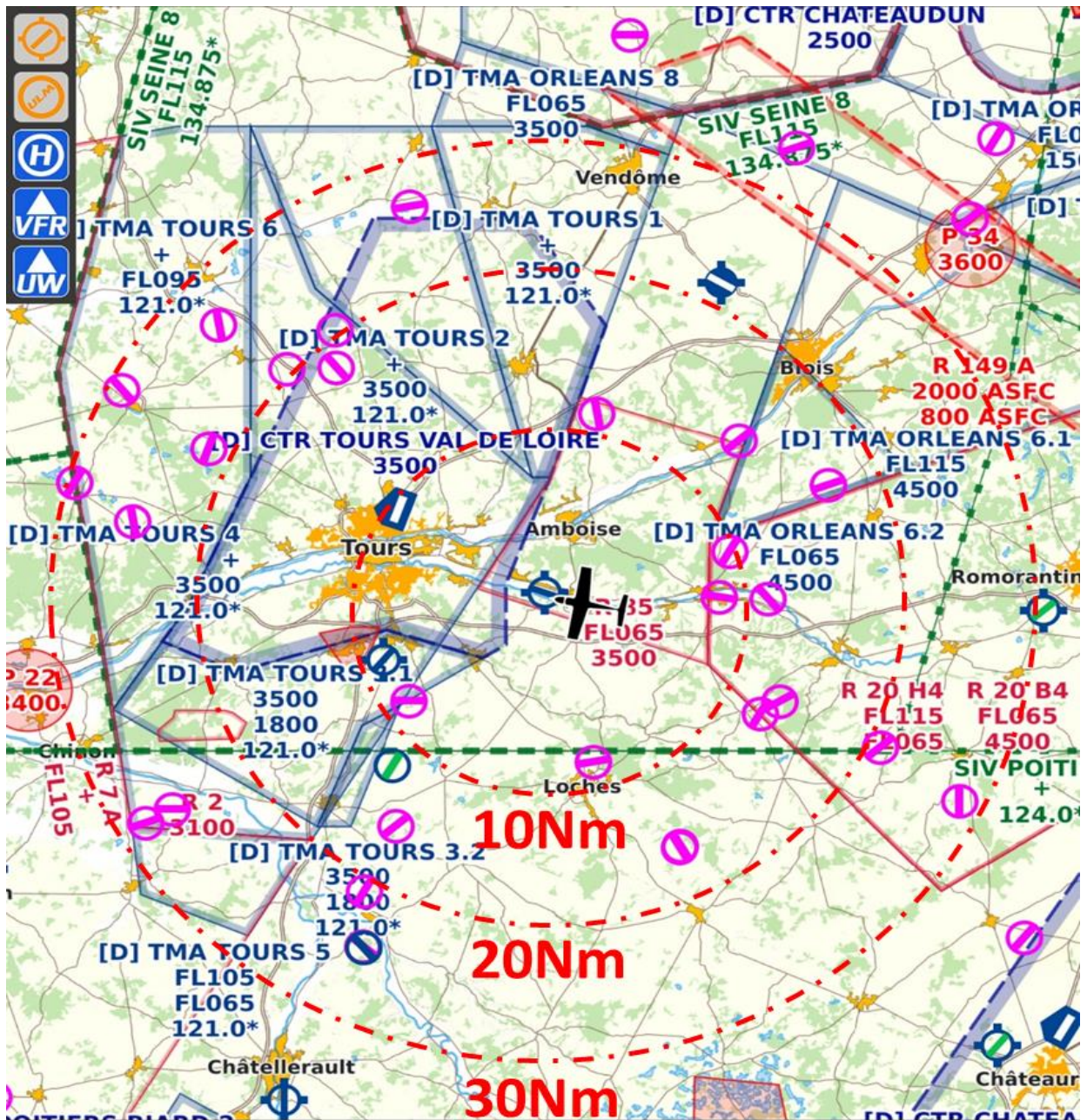
Ce périmètre permet de voyager à deux personnes.

120 Km/h de moyenne = 60 Kt, 60KT = 60 Nm/h, donc 30Nm = 30 minutes.

30mn + 15mn d'intégration = 45 mn. Reserve : 30mn, vent = 30mn.

Au total, 1H45 (avec réserves).

Consommation : 13 l/h



Bénéfices attendus :

D'après la liste fournie en annexe, 12 plateformes sont à moins de 20Nm, 19 à moins de 30Nm et 27 à moins de 50Nm.

La moyenne des distances des plateformes situées à moins de 20 Nm est de 11Nm, soit 22 Nm aller et retour.

La moyenne des distances des plateformes situées à moins de 30 Nm est de 12Nm, soit 24 Nm aller et retour.

On constate donc que la distance moyenne des plateformes situées à moins de 30Nm est semblable à celle des plateformes situées à 20Nm. L'aire de jeu est en revanche plus étendue ce qui peut être un atout mais n'aura pas d'impact sur les résultats.

Le temps estimé pour aller et revenir à une plateforme située à 11Nm, intégration comprise est d'environ 40'.

Sachant qu'au maximum 15 pilotes sont concernés et que l'on peut espérer 50% de participants, soit 7.

Sachant également que la moyenne de plateformes visitées par pilote sera de 50% du potentiel, soit 6.

Si 7 pilotes se rendent sur 6 plateformes cela représente 36 sorties de 40', soit un total de 28H. Une sortie représente un budget de 52€. Le challenge peut représenter un budget moyen par pilote de 312€ et un budget maximum de 624€.

Sur le périmètre de 30Nm, à raison de 50%, on passe à 40H.

On peut également imaginer, si le pilote vole seul (distance franchissable plus importante), qu'il cumule plusieurs plateformes en une seule sortie (ex LFEF – LF3752 – LF4125 – LFEF) et ainsi cumuler plus rapidement des points.

C'est de la stratégie, et là, cela dépasse nos compétences...

Dans le meilleur des cas, si 10 pilotes (75%) réalisent 6 sorties (50%), le total pourrait représenter 40H.

Tous ces calculs sont basés sur des plateformes situées à 20Nm. En réalisant l'étude, on peut constater qu'une distance de 30Nm n'est pas incompatible, mais qu'en revanche 50Nm pour un premier challenge est moins motivant.

30 Nm semble est un objectif accessible, en tous cas mesurable et qui peut donc être suivi.

Sécurité : Cette découverte de plateformes aux environs d'Amboise peut être aussi un bon exercice de reconnaissance de terrains de secours en cas d'atterrissage en campagne.

Contre bénéfiques : plus de maintenance

Investissement : 20€

Risques (Menace vs Opportunité): atterrissages courts – méconnaissance de nouvelles plateformes – avitaillement - voir avec P. LEMORT.

Anticiper les maintenances.

Impact Très élevé, probabilité très élevée : 0.72.

Le challenge pourrait s'appeler : Les 30Nm d'Amboise, ou plus simplement challenge 30 !

C'est plus facile pour les calculs : 120Km/h, 60Kt, 60Nm/h, 30Nm = 30'...

Briefing

On peut raisonnablement organiser une présentation le 15 décembre pour un début des festivités au 1^{er} janvier et les résultats (définitifs ou intermédiaires) à l'assemblée générale 2018.

Les cartes peuvent être imprimées à la demande. (PR).

Période : 3 mois, voire plutôt 6 mois.

Justification : Un selfie devant l'ULM sur la plateforme = 1 point.

Bonus : à définir : Photo, vidéo ou objet insolite, personnage.

Communication :

- Pot de lancement (le 15 décembre)
- Résultats actualisés sur le site web.
- FLASH INFOS mensuel des résultats avec focus J-30, J-15, J-7, etc...

Récompense : 1 coffret de deux bouteilles de vouvray (à boire de préférence avec les autres).

Action : Christian PEYON - Pascal RABASSE

Echéance : 15 Décembre 2017

Risques (Menace vs Opportunité): Impact élevé, probabilité très élevée : 0.36.

Challenge #2 : Rallye. Chaque chose en son temps.

7.1.7 Carburant

Raison

La gestion du carburant en ULM est (très) différente de celle pratiquée sur nos avions. La règle qui consiste à faire le plein systématiquement n'est pas applicable en raison du compromis permanent passager vs distance.

Option

Un dispositif de remplissage depuis un bidon et/ou un bidon gonflable peuvent être une des solutions de contournement si l'on souhaite partir à deux loin, à condition évidemment de s'assurer que du carburant sera disponible en étape (SP98).

Remarque : Il est difficile d'estimer, autrement qu'au travers de ce qui est écrit sur le carnet, la quantité d'essence restante dans la citerne. Une jauge physique, serait un plus.

Une sensibilisation « Sécurité et réglementation » est souhaitée lors du briefing du 15 décembre. Voir avec P. LEMORT

Action : Jean Paul GOUSSET – P. LEMORT - Pascal RABASSE

Echéance : Fin Novembre 2017

Bénéfices attendus : sécurité

Contre bénéfices : néant

Investissement : 10€

Risques (Menace vs Opportunité): Impact très élevé, probabilité élevée : 0.56

7.1.8 Photos - Videos

Raison

Répondre à une demande explicite des pilotes et des passagers et éviter l'utilisation de smartphone

Option

L'ULM se prête particulièrement à la photo et à la vidéo.

Contrairement à un avion, il est possible d'installer une caméra sur un ULM. Cela peut permettre d'organiser des soirées vidéo, d'échanger, de publier sur le site et donc de faire connaître l'activité et d'impliquer les pilotes.

Complémentaire à l'activité vol découverte (voir ci-après).

Complémentaire à l'activité « Formation » : debriefing.

Action : JF FERNANDEZ - Jean Paul GOUSSET - Pascal RABASSE

Echéance : Janvier 2018

Bénéfices attendus : Notoriété - animation

Contre bénéfices : vols à basse altitudes.

Investissement : 100€

Risques (Menace vs Opportunité): Impact élevé, probabilité élevée : 0.28

7.1.9 Jumelage

Raison

Affirmer le principe d'unité et de partage d'une passion commune en créant des liens fraternels.

Option

L'objectif est de créer une émulation avec d'autres clubs. Echanges de bonnes pratiques, animations communes, partage de la passion.

Le club de LOCHES est favorable à cette initiative, mais il est également possible d'envisager un club plus éloigné (A définir, Dijon par exemple).

Action : Sandy SOULARD

Echéance : Juin 2018

Bénéfices attendus : animation

Contre bénéfices : néant

Investissement : 0€

Risques (Menace vs Opportunité): Impact faible, probabilité faible : 0.03

7.2 Développement “Externe”.

Tout est à faire !

7.2.1 Communication

Raison

L'activité ULM n'est pas connue de nos concitoyens proches et moins proches.

Option

L'activité ULM, que l'on peut considérer comme nouvelle, doit faire l'objet d'une communication sur différents canaux :

Médias

Les médias tels que la Nouvelle république, Infos pilotes, « ULM magazine » ou journal FFPLUME s'il existe, etc....

Sandy SOULARD connaît des personnes susceptibles de nous aider

Forum

La communication peut également s'appuyer sur notre participation aux forums annuels organisés par les mairies chaque début d'année scolaire.

Site Web

Peu d'informations sont disponibles aujourd'hui sur le site concernant « l'ULM » et surtout sur l'activité.

Il est possible d'imaginer une rubrique « activité ULM ».

De manière plus générale, l'apparence du site est très (trop) statique. Aucune vidéo sauf celle du parking. Utile pour les pilotes, mais très peu pour les surfeurs (sur internet, pas sur l'eau). Voir annexe : lien utiles.

Réseaux sociaux

De la même façon que pour le site web, cette activité gagnerait à être diffusée sur ce type de canal.

Action : Sandy SOULARD – PA GAROT en fonction des disponibilités.

Echéance : Novembre 2017

Bénéfices attendus : meilleure connaissance de cette activité au sein de notre club

Contre bénéfices : néant

Investissement : 200€

Risques (Menace vs Opportunité): Impact très élevé, probabilité élevée : 0.56

7.2.2 Affiche

Raison

Faire connaître l'activité ULM.

Option

La communication de cette activité peut s'appuyer sur la diffusion d'une affiche chez les commerçants, les centres culturels, les mairies des communes voisines, etc....

Cette affiche peut être réalisée au format A5 (Flyer), A4 ou A3 en couleur.

Sa conception peut être organisée autour d'un concours interne. Sa production peut être prise en charge gratuitement.

Pour une démarche plus professionnelle, il est possible de confier cette réalisation à une personne qualifiée.

Action : Pascal RABASSE

Echéance : 2018

Bénéfices attendus : Promotion du club.

Contre bénéfices : néant

Investissement : 0€ si interne, plus si externe.

Risques (Menace vs Opportunité): Impact très élevé, probabilité élevée : 0.56

7.2.3 Vols découverte

Raison

La plateforme offre la possibilité de découvrir l'aéronautique à travers des vols découverte « Avion » et « hélicoptère » mais pas « ULM ». On constate, lors de journées portes-ouvertes, que la demande existe mais que nous n'avons pas d'offre.

Option

L'objectif est de proposer ce genre d'activité en s'appuyant sur ces différences : Vol différent, plus lents, visibilité extraordinaire, possibilité de photos et vidéos.

Si l'ULM en est équipé, le passager se verra remettre, à l'issue de son vol ou par mail, une vidéo de son vol. Il s'agit d'immortaliser cet instant inoubliable que chacun de nous a découvert et qu'il est possible aujourd'hui de matérialiser facilement.

Plusieurs pilotes, déjà « confirmés » vols découverte « avion » peuvent être impliqués s'ils le souhaitent : P. LEFLOCH, JF FERNANDEZ, etc...

Il faut pour cela déterminer un tarif : 30 mn, 110€ par personne, 2 x 30 (2 personnes 190€, l'afficher, et le proposer.

Action : JP THEYS

Echéance : Novembre 2017

Bénéfices attendus : 40 « vols découverte », 70€ de marge par vol, 2800€ de recette.

Contre bénéfices : néant

Investissement : 0€

Risques (Menace vs Opportunité): Impact Elevé, probabilité élevée : 0.28

7.2.4 Formation

Raison

Aujourd'hui le programme de formation ULM s'adresse plus particulièrement aux pilotes « avion ». Ce n'est pas la cible de développement.

Option

Il s'agit au contraire de proposer cette nouvelle activité à des personnes extérieures. Le budget global de la formation ULM reste voisin de celui de la formation avion. Pour rappel, notre crédo est : Voler n'est pas simplement rêve ! Il peut donc être réalité.

Un programme de formation est-il envisageable ? Vraisemblablement.

Que représente-t-il en termes d'investissement ?

Cela s'inscrit-il dans la stratégie du club ?

Action : JF FERNANDEZ – P.LEMORT – G. MERINO

Echéance : 2018

Bénéfices attendus : nouveaux adhérents – nouveaux profils

Contre bénéfices :

Investissement : réaliser le programme, son suivi, etc...La FFPLUME peut peut être nous aider.

Risques (Menace vs Opportunité): Impact très Elevé, probabilité très élevée : 0.72

7.2.5 Comité d'entreprise EDF

Raison

Les entreprises, par le biais de leur comité, propose un éventail de prestations sans cesse renouvelé.

Option

Les négociations sont en cours par l'intermédiaire de Sandy. L'objectif est de rédiger un catalogue de prestation « sur mesure » avec nos interlocuteurs.

Action : Sandy SOULARD

Echéance : 30 Novembre 2017 pour le catalogue « Printemps été des CE ».

Bénéfices attendus : nouveaux adhérents –

Contre bénéfices : immobilisation de l'avion pour les pilotes du club.

Investissement : Tarif préférentiel par rapport au tarif vol découverte.

Risques (Menace vs Opportunité): Impact élevé, probabilité moyen : 0.2

7.2.6 Stages

Raison

La formule « stage » ou « immersion » est une formule séduisante et de plus en plus courante. Jeunes mais également moins jeunes, aiment se concentrer plusieurs jours d'affilés à la pratique d'une activité. Souvent le stage « découverte » débouche sur une pratique régulière.

Option

Dans le cadre de la formation, il est peut être envisageable de proposer des stages en immersion, une sorte de package « cours + hébergement + restauration » pendant les périodes scolaires.

Action : Sandy SOULARD – Equipe BIA

Echéance : 30 Novembre 2017 pour le catalogue « Printemps été des CE ».

Bénéfices attendus : nouveaux adhérents –

Contre bénéfices : immobilisation de l'avion pour les pilotes du club.

Investissement : Tarif préférentiel par rapport au tarif vol découverte.

Risques (Menace vs Opportunité): Impact élevé, probabilité moyen : 0.2

8 Annexes

8.1 coordonnées des plateformes concernées par la demande d'autorisation.

Grange Dieu Levroux	LF3624	Gestionnaire : Denise Lacote Contact : Lacote Denise Tél : +33 2 54 35 70 66 - +33 6 23 60 57 95 mail : denise.lacote@aliceadsl.fr Site : http://clubailesmotorisees.free.fr/
Vicq sur Nahon Echalier	LF3625	Gestionnaire : Contact : Moszkowicz Helmut Tél : +33 6 63 87 27 76 mail : hmoszko@orange.fr Site : http://www.echalier.org
Neuvy le Roi	LF3721	Gestionnaire : ULM RACAN Contact : ULM RACAN Tél : +33 6 71 01 28 20 mail : ulm.racan@sfr.fr Site : http://www.ulmracan.org
ORBIGNY	LF3724	Gestionnaire : Contact : Siegwald Patrick Tél : +33 2 47 94 20 52 mail : classiqueaeroservice@free.fr Site :
Jacopeau	LF3730	Gestionnaire : Hommes Volants Contact : Brault Frank Tél : +33 2 47 55 52 70 - +33 6 75 93 57 97 mail : frank.brault@wanadoo.fr Site : http://www.hommes-volants.fr
BOURNAN	LF3751	Gestionnaire : Mr Jean-Luc Lombardo Contact : Lombardo Jean-Luc Tél : +33 2 47 92 03 14 - +33 6 70 64 87 32 mail : Site :
LOCHES	LF3752	Gestionnaire : NATUR'AILES Contact : Lebihan Laurent Tél : +33 6 61 76 05 01 mail : naturailles.ulm@wanadoo.fr Site : http://www.natur-ailles.fr
SAINT BRANCHS	LF3754	Gestionnaire : Contact : Tél : +33 6 74 94 27 08 mail : bonnet.tp@orange.fr Site :

LES AILES TOURANGELLES

Project Initiation Document

Date: 30 October 2017

MORAND	LF3759	Gestionnaire : SKYPARK Adresse : Les Bruyères, 37110 Morand
FERME DE LA BRAUDIERE	LF3760	Gestionnaire : Samuel et Patricia Guidoin Contact : Samuel et Patricia Guidoin Tél : +33 6 03 52 40 94 - +33 2 47 24 16 63 mail : labraudiere@wanadoo.fr Site : http://www.aero-hesbaye.eu/Voyages/labaudriere/labaudriere.htm
LES BARDELLIERES	LF3765	Gestionnaire : Contact : Patrick Choisne Tél : +33 676 740 740 mail : patrick.choisne@wanadoo.fr Site :
Château de l'Estang	LF3768	Gestionnaire : Benoit-du-Rey Contact : Benoit-du-Rey Tél : +33 2 47 94 23 02 mail : Site :
Sougé	LF4124	Gestionnaire : Mme Kaehlin Contact : Berneux Kaehlin Christine Tél : +33 06 17 19 17 12 mail : kaehlinc@yahoo.fr Site
Montrichard	LF4125	Gestionnaire : Contact : Andrew Pitcher Tél : mail : andrew.pitcher123@btinternet.com Site
Fougères sur Bièvre	LF4128	Gestionnaire : Association Aéronautique Piste de Fougèr... Contact : tion Tél : mail : aapf.fougères@gmail.com
Pontlevoy	LF4130	Gestionnaire : Club ULM Léonard de Vinci Contact : Pascal MENIER Tél : +33 6 30 45 56 88 mail : clubleonarddevinci@gmx.fr Site :
VOUZON LE RABOT	LF4131	Gestionnaire : Didier Souchet Contact : Tél : +33 6 70 16 41 58 mail : didier@souchet.fr
Chouzy sur Cisse	LF4155	Gestionnaire : LOISIRS LOIRE VALLEY Contact : Allouin-Ratton Patricia Tél : +33 9 75 60 67 64 - +33 6 67 98 83 41 mail : contact@loisirs-loirevalley.com Site : http://www.loisirs-loirevalley.com
Selles Saint Denis	LF4157	Gestionnaire : TOPMODEL SAS Contact : Tél : +33 2 54 94 01 02 - +33 2 54 94 01 09 mail : topaviation@topmodel.fr Site : http://vh2streamline.com/
Buxeuil Saint	LF8622	Gestionnaire : Chicot Yannick

Rémy sur Creuse		Contact : Chicot Yannick Tél : +33 5 49 85 92 62 mail : Site :
-----------------	--	---

8.2 Détails des plateformes et aerodromes du challenge 30

Il conviendra de vérifier si une taxe est appliquée sur l'aérodrome de Blois auquel cas nous le préciserons dans les règles du challenge.

PLATEFORMES- AERODROMES	CODE		D Nm	Dure	Herbe
Montrichard	LF4125		9		600 x 45
Pontlevoy	LF4130		10		500 x 20
LOCHES	LF3752		11		450 x 20
SAINT BRANCHS	LF3754		11		400 x 20
TOURS SORIGNY		LFEN	12	700 x 18	330 x 20
MORAND	LF3759		13		1000 x 20
Château de l'Estang	LF3768		13		600 x 40
ORBIGNY	LF3724		14		800 x 30
Chouzy sur Cisse	LF4155		14		500 x 40
Fougères sur Bièvre	LF4128		17		600x30
TOURS LE LOUROUX		LFJT	18		900 x 90
BOURNAN	LF3751		19		600
Neuvy le Roi	LF3721		21		400 x 30
BLOIS LE BREUIL		LFOQ	23	1200 x 30	920 x 70
Buxeuil Saint Rémy sur Creuse	LF8622		26		790 x 6
Vicq sur Nahon Echalièr	LF3625		27		640 x 40
Jacopeau	LF3730		28		490 x 40
Sougé	LF4124		28		760x30
Romorantin Pruniers		LFYR	28		950 x 100

8.3 Règle du challenge 30!

Se poser sur un maximum de plateformes (LDA 400m environ) situées dans un rayon de 30Nm autour de l'aérodrome d'AMBOISE (LFEF).

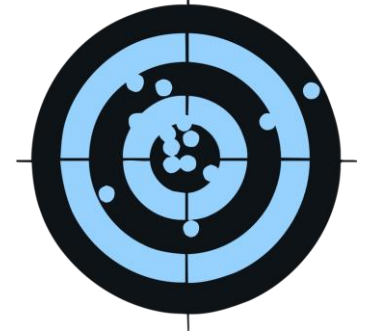
Barème : 1 plateforme = 1 point

Justificatif : Photo du pilote et de l'ULM à un endroit de la plateforme qui permet de l'identifier.

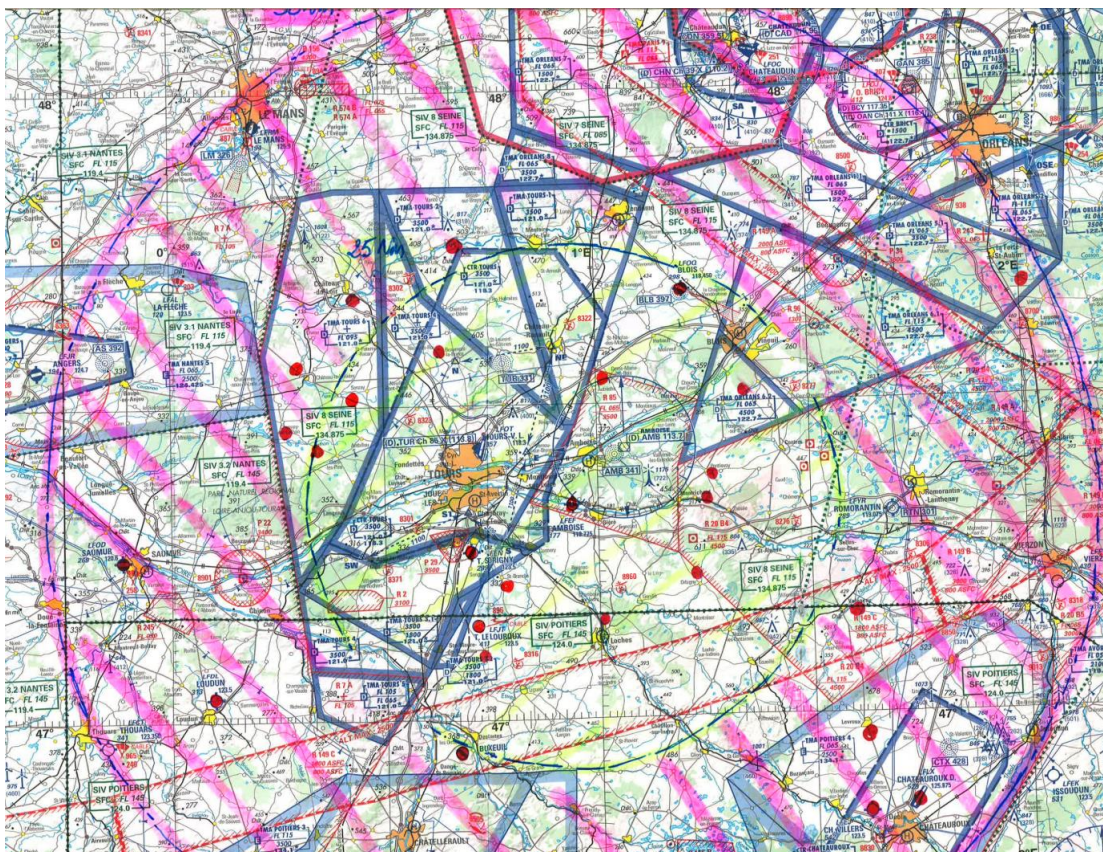
Bonus : Un coefficient 2 (soit, 2 points peuvent être accordés) si la photo présente une particularité : personnage célèbre, figure de l'aviation, ou un appareil volant sortant de l'ordinaire.

Période : Du 1^{er} Janvier au 1^{er} juin

Challenge 30!



8.4 Périmètre géographique provisoire du challenge 30!



8.5 Amélioration continue (ITIL V3)

Ce chapitre est destiné à informer le lecteur sur l'esprit dans lequel ce travail a été réalisé. Il figure en annexe pour ne pas « alourdir » le contenu principal et nuire à sa lisibilité. Il est néanmoins important, sinon nécessaire, de repositionner les propos dans une démarche constructive d'amélioration.

8.5.1 Les objectifs de l'amélioration permanente des services

- atteindre les niveaux de service
 - améliorer la qualité de service
 - améliorer l'efficacité et l'efficience des processus
 - améliorer le coût de la fourniture des services sans sacrifier la satisfaction des utilisateurs
-

8.5.2 Les règles de base

Elles sont au nombre de trois :

- Vous ne pouvez pas gérer ce que vous ne pouvez pas contrôler
- Vous ne pouvez pas contrôler ce que vous ne pouvez pas mesurer
- Vous ne pouvez pas mesurer ce que vous n'avez pas défini

Sans objectifs clairs et sans système de mesure :

- les résultats ne seront pas au rendez-vous

ET

- il ne sera pas possible de lancer des améliorations
-

8.5.3 Initiatives d'amélioration

Etudier les résultats et les tendances pour vérifier :

- l'atteinte des niveaux de service
- la conformité des résultats de processus

Conduire périodiquement :

- des études de maturité sur les processus et les rôles pour identifier les améliorations possibles
- des audits internes pour vérifier que les processus sont bien suivis par les personnes
- des enquêtes de satisfaction des clients
- des revues internes

8.5.4 Avant de démarrer tout cycle d'amélioration permanente

Il faut avoir :

- défini le périmètre d'activités qui sera analysé et amélioré
- découpé le périmètre en processus (cartographie des processus)
- formalisé chacun des processus (activités, livrables, rôles)

8.5.5 Les 7 étapes

- **Définir ce qu'il faudrait mesurer :**

Efficacité, efficience, conformité des résultats (par rapport à ce qui est attendu)
satisfaction des utilisateurs, etc.

- **Définir ce qu'il est possible de mesurer :**

Inventorier les outils existants

Etablir la liste des mesures possibles avec ces outils (bruts et avec développement)

Faire une analyse d'écart entre les listes « ce qu'il faudrait » et « ce que l'on peut faire »

Décider de nouveaux outils ou développements (autres projets d'amélioration)

Formalisé chacun des processus (activités, livrables, rôles)

- **Collecter les données de base**

- **Ajuster les données de base**

- **Analyser les données**

Les deux objectifs sont :

Comparer les résultats avec les objectifs : vérifier l'atteinte des objectifs et l'ajout de valeur

Examiner la tendance (se rapproche-t-on de l'objectif ?) Pour cela, il est nécessaire de produire des tableaux et des graphiques. Ces derniers sont peut-être très jolis à regarder mais la vraie question est : « qu'est-ce que cela signifie ? »

Ce n'est pas suffisant. Il est nécessaire de documenter ces informations, leur interprétation et les conclusions.

Cela nécessite des profils d'analystes qui analysent quelque chose.

Par exemple, la conclusion « Nous pouvons constater une baisse du nombre d'incidents par rapport au mois précédent » n'apporte pas d'explication complémentaire ou d'interprétation aux chiffres bruts, ce qui n'a donc aucun intérêt sauf à alourdir encore plus la présentation des résultats.

Se préoccuper plutôt de : est-ce bon ? Est-ce mauvais ? Est-ce attendu ? Est-ce en accord avec la cible ?

- **Présenter l'information**
- **Mettre en place les actions correctives**

8.6 Liens utiles

Liste de liens fournie à titre d'exemple.

<http://www.ailestourangelles.fr/>

<http://www.ulmstex.com/>

<http://www.ulm-club-des-gones.fr/>

<http://www.terresduson.com/2017/>

<https://www.val-de-loire-41.com/decouvrez-les-4-territoires-du-coeur-val-de-loire/le-vendomois/>

<http://www.silvair.fr/>

<http://www.silvair.fr/maintenance.html>

<http://www.itilfrance.com/>

Notre passion :
Avant tout le plaisir de voler