

**PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ÉLECTIVE.**

Dimanche 14 mars 2021 en visioconférence.

**Le dimanche 14 mars 2021, l'assemblée générale de la Fédération Française d'ULM s'est tenue au siège de l'association situé au 96 bis rue Marc Sangnier – 94700 Maisons-Alfort sous la présidence de Monsieur Sébastien PERROT, président de la FFPLUM. En raison des contraintes sanitaires, trois élus du Comité Directeur étaient présents au siège : Madame Denise LACOTE, Trésorière de la FFPLUM, Monsieur Francis BERTHELET, Secrétaire général et Monsieur Julien TOURBEZ, Responsable du Pôle informatique.**

**Les présidents et gestionnaires de structures ont été convoqués par courrier et par mail pour assister et pour participer aux votes des résolutions de cette assemblée générale retransmise en direct.**

Lors de cette Assemblée Générale, 276 structures étaient connectées ou représentées sur le total des 302 structures inscrites qui représentaient 855 voix.

Le Président ouvre la séance à 9 heures et rappelle l'ordre du jour :

- ✓ Rapport moral présenté par Monsieur Sébastien PERROT.
- ✓ Réponses aux questions écrites.
- ✓ Rapport financier présenté par Madame Denise LACOTE.
  - Intervention de Monsieur Jean-Philippe PREFOL, Expert-comptable.
  - Intervention de Madame Dominique BEGUIN-VETTERL, Commissaire aux comptes.
- ✓ Votes des résolutions :
  - Approbation du rapport moral.
  - Approbation du rapport financier.
  - Approbation du prix de la licence 2022.
- ✓ Élection des 20 membres du Comité Directeur

**Rapport sur l'activité de la FFPLUM par Monsieur Sébastien PERROT, Président.**

- ✓ Rapport moral.
- ✓ Réponses aux questions écrites.

**Rapport sur la situation financière par madame Denise LACOTE, Trésorière.**

- ✓ Rapport financier.

## Rapport moral 2020

### REMERCIEMENTS

Bonjour tout le monde, bienvenue à cette Assemblée Générale. Normalement il y a de nombreuses connexions. Alors vous avez l'ordre du jour qui est un petit peu particulier. À partir de 8 h 30, la plupart d'entre vous ont réussi à se connecter, vous êtes encore nombreux à vous connecter, je vais commencer le rapport moral dès à présent, jusqu'à environ 10 h 15. Il y aura le rapport financier avec notre trésorière Denise Lacote, notre comptable Jean-Philippe Préfol et Dominique Beguin-Vetterl, la commissaire aux comptes. À partir de 11 h, il y aura les votes concernant l'Assemblée Générale ordinaire, c'est-à-dire celle qui porte sur l'année 2020 avec trois résolutions qui seront votées : l'approbation du rapport moral, du rapport financier et le prix proposé pour la licence 2021. On rentrera ensuite dans une deuxième phase qui est la phase consacrée à l'Assemblée Générale Élective et là, le président de la Commission électorale vous expliquera à 11 h 40 comment tout cela doit se dérouler. Donc vous comprenez, c'est très compliqué à mettre en œuvre et je tiens d'abord à remercier tous ceux qui à la Fédération ont permis d'assurer cette Assemblée Générale totalement en visioconférence. Parmi les membres du Comité Directeur, je tiens tout particulièrement à remercier Julien Tourbez qui est responsable de l'informatique, Julien qui a organisé techniquement avec notre prestataire certifié EasyQuorum la mise en place de cette Assemblée Générale, comme il l'avait fait au mois d'octobre. Je remercie également Francis Berthelet, le Secrétaire général de la Fédération, je remercie également Christian Santini qui s'est beaucoup occupé de piloter ces éléments-là, je tiens aussi à remercier Laetitia Botton, qui est assistante administrative à la Fédération, elle est votre contact principal, il y a aussi Irving Le Flochmoen qui est là, de la Fédération, il y a aussi Camille Ménard qui est là, je les remercie. Laetitia Botton est votre interlocutrice. Si vous avez un problème de connexion, l'assistance téléphonique, c'est l'assistance de la Fédération puisque le prestataire EasyQuorum est aussi à la Fédération, c'est la 01-49-81-74-43. On est à la Fédération, on est assez

peu nombreux, tout est ventilé et on respecte strictement les conditions sanitaires. Je tiens aussi à remercier Jean-Philippe Préfol, notre comptable qui est là, je tiens à remercier Dominique Beguin-Vetterl, les techniciens d'EasyQuorum. Je tiens aussi à remercier la Commission Électorale, qui est composée d'Alain Catalan, de Benoît Reynaud, membre d'une autre fédération, l'Association française pour un sport sans violence et pour le fair-play, donc c'est tout-à-fait adapté, et Émile Bénisot qui est de la Fédération française de squash. Je pense n'avoir oublié personne dans les remerciements, c'est un peu particulier, moi-même je parle seul face à un écran et ça me manque beaucoup, ça nous manque beaucoup d'avoir une Assemblée Générale normale, physique, certes même beaucoup plus vivant, et j'espère que ce ne sera pas trop ennuyeux et je vais essayer d'être le plus bref possible en portant sur le rapport moral 2020 et aussi ceux de la mandature. Dans les remerciements, je tiens à remercier tous les présidents de clubs, parce que vous êtes à peu près 300 structures à avoir fait l'effort de vous connecter, vous êtes 400 je crois en général, enfin à être inscrits, pour ceux qui regardent aussi l'Assemblée Générale, ce qui fait qu'on est dans des taux qui sont ceux des Assemblées Générales ordinaires, plus de 200-220, et quoi qu'il arrive dans les années à venir, je pense que tout le monde tiendra compte de l'évolution technique que représentent ces formules que nous avons de travailler à distance.

### BILAN D'UNE EQUIPE

Ce rapport moral est un peu particulier, les remerciements, je viens de les faire, c'est un rapport moral bien sûr c'est moi qui parle, je suis devant une caméra, c'est un peu triste, mais c'est toute une équipe qui est derrière, je le dis à chaque fois, c'est une équipe d'élus, Générations ULM, en 2017, avec beaucoup de bénévoles autour, avec tout le staff fédéral, avec les présidents de Comités Régionaux, avec des instructeurs, avec des présidents de clubs, et c'est un travail qui a été fait ensemble, et ils ne peuvent pas être là, mais je peux vous dire que ce rapport moral, c'est d'abord le rapport moral d'une équipe et d'une équipe qui a beaucoup travaillé pendant quatre ans et je tiens à



Les comptes qui vous sont présentés ont été préparés par nos comptables, notre expert-comptable et votre trésorière, ils sont certifiés par notre commissaire aux comptes qui a établi son rapport concernant le contrôle des comptes annuels, la justification de ses appréciations et les vérifications spécifiques et informations prévues par la loi.

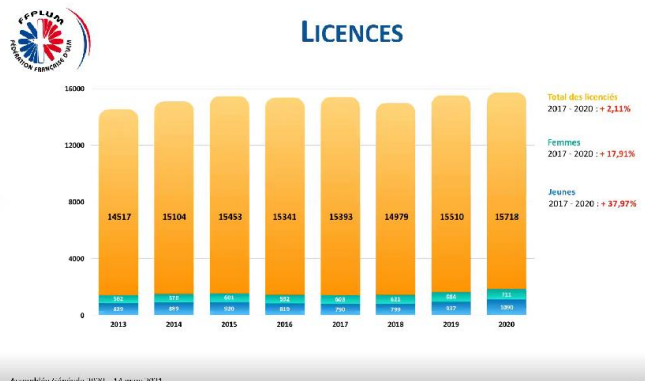
les remercier tous pour ces années qu'on a passées ensemble et pour ces années qui ont été intensives. Le rapport moral donc c'est un rapport moral de l'année 2020, qui porte aussi sur la mandature 2017-2021.

**BILAN DE LA MANDATURE 2017 - 2021**

Pourquoi rapport moral 2020 ? Parce que vous savez qu'on a décalé l'Assemblée Générale 2019 au mois d'octobre donc j'ai déjà longuement parlé de l'activité de notre Fédération et je vais faire un rapport moral 2020 mais qui est aussi l'occasion effectivement de faire un bilan sur ce qu'on a fait pendant quatre ans même si bien sûr vous vous prononcez formellement sur l'Assemblée Générale 2020.

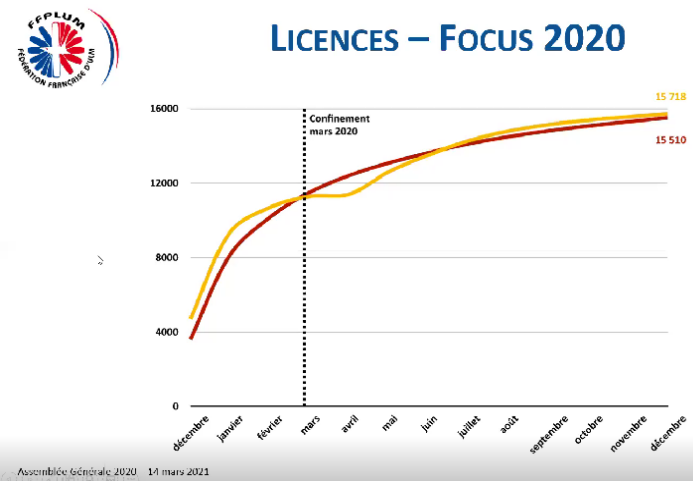
Alors j'ai souhaité intituler ce rapport moral « Rendre notre Fédération plus autonome » car quel a été l'objectif en fait pendant ces quatre ans et quel est l'objectif durant ces quatre ans ? C'est de faire que notre Fédération soit plus indépendante et plus autonome. Alors ça concerne, vous allez le voir, les résultats, les chiffres, dans tous les domaines, le nombre de licences, l'activité, et ça concerne bien sûr nos libertés, est-ce que notre Fédération est plus libre avant ou après ? Est-ce qu'on a perdu en liberté ou pas ? Et on va voir que cette question est en fait la question essentielle, ça concerne bien sûr le sujet très important de la formation, ça concerne aussi le développement des pratiques et ce bilan que je voudrais faire, c'est d'abord savoir si au fond, en quatre ans, la Fédération a donné des outils pour être plus autonome parce qu'être plus autonome, c'est affirmer l'ULM tel qu'on l'aime depuis 40 ans, par rapport aux autres, c'est aussi marquer notre identité, et c'est aussi la condition de notre développement. Et c'est sous cet angle-là que j'aimerais vous présenter les choses.

Alors les chiffres d'abord.



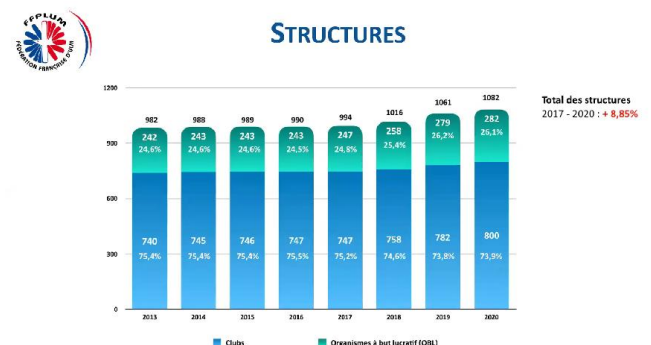
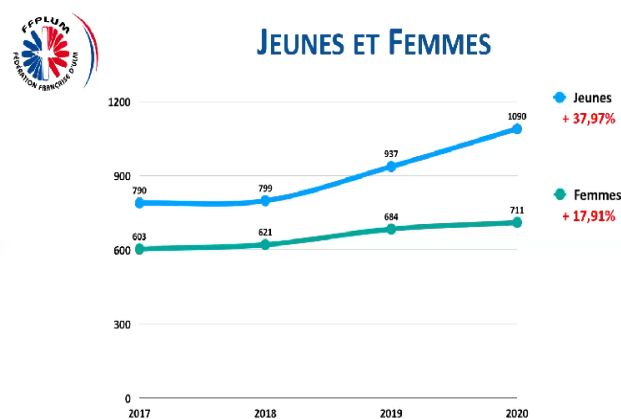
Sur les licences, l'objectif de la Fédération, c'est de se développer parce que si la Fédération ne se développe pas dans les années, elle finit par disparaître en nombre, en activités, et si on fait une petite rétrospective de la Fédération sur 40 ans, il faut bien voir que la dynamique de la Fédération n'a pas toujours été ascendante. Il y a eu des périodes de croissance au début puis il y a eu des périodes de crise, puis un étiage, puis en gros, les choses ont évolué depuis 1998, mais il y a eu aussi des hauts et des bas qui sont liés à la cohérence aussi, à la stratégie de la politique fédérale, et le signe que la Fédération se porte bien, c'est d'abord le signe de la croissance des licences. Alors sur une mandature, il y a eu une croissance d'environ 2,11 % de licenciés. Alors c'est une dynamique modeste mais c'est une bonne dynamique et vous allez voir que sur la dernière année, elle a été tout à fait particulière parce qu'il est vrai qu'on vit une époque tout à fait particulière et il y a peu de fédérations en général qui ont des croissances de licenciés dans ce contexte. S'agissant des femmes, il y a une croissance importante de 17,91 %, je vais y revenir, et des jeunes, de 37,97 %, c'est principalement lié à la politique que nous avons menée mais j'en reparlerai.





Si l'on fait le focus sur l'année 2020, vous voyez que c'est une année tout à fait particulière, 2020 avait commencé de manière très dynamique et il y a exactement un an, cette croissance a été arrêtée, c'est la courbe jaune. Le déconfinement pour lequel nous nous sommes tous battus a fait que nous avons eu une activité, une reprise absolument exceptionnelle, et on a fini l'année, après le deuxième déconfinement, avec plus de licences qu'en 2019. Mais vous voyez que la dynamique de début 2020 était très forte par rapport à l'année précédente. C'est le paradoxe en fait de notre année donc quand on va regarder les chiffres, par exemple les accidents ou l'activité, l'activité cette année a été très bonne, même si elle n'a pas du tout répondu au schéma classique. Par ailleurs en ce début d'année, à l'heure où je vous parle, on a plus d'une soixantaine de licences d'avance par rapport à l'année précédente. Donc on est aussi dans une bonne dynamique et ce qui compte, c'est de voir la dynamique de la Fédération, à un moment donné, cette année est tout à fait originale.

Pour les jeunes et les femmes, c'est assez spectaculaire, il y a une politique qui a été menée, vous savez qu'on avait décidé en début de mandature d'offrir la première licence aux jeunes et d'offrir la première licence aux femmes, la première uniquement. Donc cet effet, si vous voulez, quand on le regarde dans la durée, parce que la deuxième année, il y a la fidélisation ou pas la fidélisation, cet effet dans la durée est là, c'est-à-dire qu'on a une augmentation de près de 37 % ou de 17 % des femmes. Alors c'est un indicateur très important parce que l'avenir de notre Fédération, c'est nos jeunes. Et si on veut que notre pratique se rapproche du grand public, et soit en prise avec le monde tel qu'il existe, il faut absolument que nous pensions la Fédération pour les jeunes. Donc moi, ce qui m'intéresse, c'est l'autonomie de la Fédération et c'est surtout de se dire dans 10 ans, comment fonctionnera la Fédération ? Elle fonctionnera avec les jeunes qui sont là, qui adhèrent, il y en a de plus en plus et c'est une bonne chose.

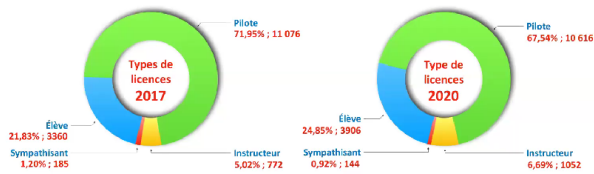


Concernant les structures, j'avais déjà eu l'occasion d'en parler lors du rapport moral précédent, vous voyez que sur quatre ans, on a eu une augmentation du nombre de structures d'environ 9 %. Alors c'est important, ça fait environ 100 structures supplémentaires, 100 affiliations supplémentaires. Depuis une dizaine d'années, le nombre de structures est à peu près comparable, on est sur environ 980 structures, avec une proportion entre les clubs et les organismes à but lucratif qui est à peu près la même, environ 25 %. Donc vous voyez que les choses ne bougent pas, ce qui a bougé en revanche, c'est le nombre de structures qui se sont affiliées à la Fédération. Donc c'est même un bon signe de l'activité de la Fédération de voir des gens qui fondent des clubs, environ 60-70, et qui fondent des OBL, et qui adhèrent à la Fédération durant ces quatre ans. Donc la croissance des licenciés, elle est

avant tout liée à la dynamique et à la croissance de ces structures, des clubs et des OBL.



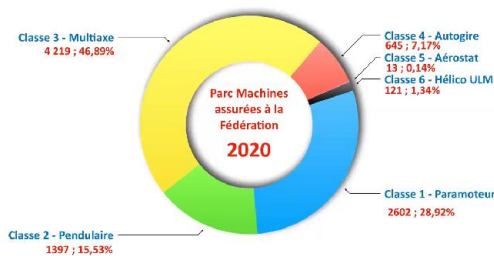
**RÉPARTITION DES LICENCES ENTRE 2017 ET 2020**



S’agissant de la répartition des licences, ce sont des indicateurs qui en fait ne varient pas tellement mais on a toujours à peu près ces ratios, c’est-à-dire que le nombre de licenciés, de pilotes, correspond à environ 70 %, vous avez un nombre d’élèves qui est toujours entre 20 et 25 %, ça dépend des périodes, vous avez les instructeurs qui ont fortement augmenté mais c’est en partie lié à la réforme des instructeurs et puis à la nécessité aussi de passer dans la réglementation précédente en début de mandature, il faudra analyser tout ça plus précisément mais c’est une bonne chose donc on est à plus de 1 000 instructeurs et puis vous connaissez la licence sympathisant, on est environ à 144 sympathisants. Donc la répartition des licences est à peu près toujours la même et la croissance en revanche maintient à peu près cette répartition.



**PARC MACHINES**

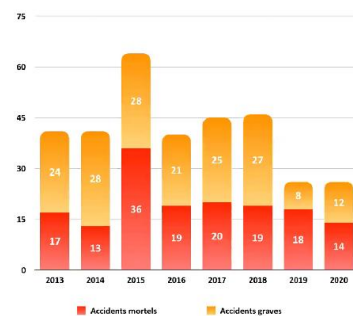


Sur l’aspect concernant le Parc Machines, c’est quelque chose qu’il faut regarder avec attention. Le parc des machines représente environ 9 000 machines assurées à la Fédération et vous avez un taux de répartition, il y a environ 14 000 pendulaires, environ 4 200 multiaxes, 2 600 paramoteurs, environ 120 hélicos, les aérostats, ça reste toujours marginal, c’est-à-dire environ 13, et on a environ 600 autogires. Il faudra affiner cette

étude, c’est quelque chose qu’il faudra regarder de plus près, c’est un chiffre qui est complètement validé, ça, c’est ce qu’il y a dans notre base de données. Il y a les chiffres de la DGAC, qui montent à 14 000 aéronefs, ça, il faudra qu’on regarde de plus près ce qu’il y a derrière et c’est ce qu’on a commencé à essayer de faire. Pendant des années, on a renseigné le pourcentage des pratiques en fonction de la première pratique. Bon, ça, je vous l’avais déjà mentionné, ça biaise un petit peu le résultat parce que souvent, ça se fait au détriment de la deuxième pratique. Par ailleurs, si on regarde le nombre de brevetés dans nos licenciés, on voit qu’il y a des licenciés qui ont plusieurs brevets donc il faut aussi qu’on ait quelque chose qui soit plus stable et plus intègre dans la représentation des choses. Avec le développement de nos classes depuis 40 ans, le paramoteur est arrivé dans les années 81, l’autogire à la fin des années 90, cette répartition est un élément essentiel, en gros le socle d’origine, c’est le multiaxe, le pendulaire, mais cette répartition, il faut qu’on la regarde de manière plus fine, et ça, ce sont des chiffres qui sont véritablement intègres, robustes, et qui en fait ne bougent pas tellement en proportion.



**ACCIDENTOLOGIE 2013-2020**



S’agissant de l’accidentologie, vous connaissez l’accidentologie, les grandes orientations puisqu’on en a parlé lors du dernier rapport moral, l’accidentologie, c’est une affaire trop sérieuse pour en faire une histoire de rapport moral donc il faut regarder ça dans la durée, ce n’est pas la durée d’une mandature, c’est au moins sur 7 ans pour que ça ait une logique, mais là vous avez, sur près de 10 ans, l’accidentologie en ULM. Donc on compte maintenant en accidents mortels et en accidents graves, vous voyez la spécificité que tout le monde a en mémoire de l’année 2015, et vous voyez aussi la tendance sur 2017 à 2020, c’est-à-dire une tendance qui est même une tendance à la baisse.



Alors il ne faut pas s'avancer sur une interprétation trop rapide, le début de l'année, il y a déjà 4 accidents mortels, donc il faut rester effectivement mobilisés. Ce qu'il y a de certain, c'est que nous ne pouvons pas être autonomes si on n'a pas une accidentologie qui va dans la bonne direction. Donc une augmentation du nombre de licenciés et une baisse tendancielle du nombre d'accidents, c'est une bonne tendance. Si on a l'inverse ou si on a une forte augmentation du nombre d'accidents, je peux vous garantir que cette autonomie, nos tutelles la regarderont de très près. C'est véritablement l'élément essentiel sur lequel il faut toujours être vigilant et si on veut être indépendant, c'est à nous de prendre en charge cette politique sécurité des vols et c'est ce qu'on a fait depuis 4 ans. Qu'est-ce que ça veut dire, de prendre en charge cette politique sécurité des vols ? Ça veut dire penser une politique formation. Et la politique formation, avec la réglementation, c'est ce qui demande le plus de temps parce que pour faire une réglementation, pour faire évoluer la formation, c'est minimum 3 ans. Donc ce sont des choses qui se font dans la durée et nous observons que la tendance est globalement bonne même s'il faut effectivement toujours rester mobilisés.

Au niveau des subventions fédérales, il y en a plusieurs, je commence par l'action ReV, parce que c'est l'action de formation qu'on a mise en place durant cette mandature. L'action Remise en Vol, je ne vous la réexplique pas, c'est en gros une action qui n'est pas du tout obligatoire, qui est totalement incitative et qui permet à un pilote d'aller trouver un instructeur pour faire une Remise en Vol avec une prime. Cette action a été pensée en 2017, on a essayé de la mettre en place en 2018 avec de nouvelles ressources et de nouveaux moyens, on a fait de la communication, on a fait des films, etc., on a fait ce qu'on pouvait, 113, 249, cette année, 1 755 avec une prime pour le pilote de 60 euros, et début 2021, on est au mois de mars, il y a déjà 400 Remises en Vol, voilà. Donc c'est vraiment une action qui est nouvelle, qui a été innovante, qui a remis du lien, qui a remis nos instructeurs aussi au cœur de la sécurité puisque beaucoup ont fait des rencontres d'instructeurs pour leur pratique ou pour leur type de machine, donc c'est vraiment une action qui est un succès, et en tout cas, elle ne peut

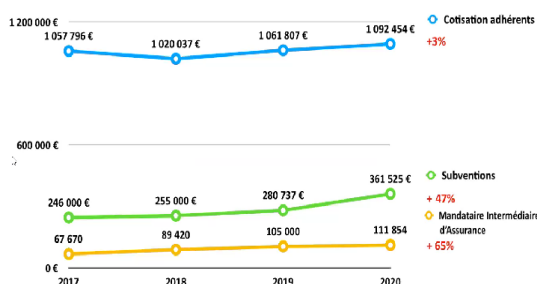
pas avoir un effet défavorable sur la sécurité des vols.

Je vais vous présenter les chiffres clés des grandes actions de la Fédération donc vous connaissez l'Aide parachute de secours pour les clubs donc sur 4 ans, il y a eu 174 machines équipées en clubs d'un parachute de secours donc c'est une action que j'avais mise en place à l'époque avec Dominique Méreuze dont je souhaite qu'elle se pérennise bien sûr, le Kit terrain, vous savez que ce sont des balises qui sont offertes moyennant une contribution du club, je crois, de 170 euros, qui sont offertes au club donc 70 Kits terrain qui ont été mis en place durant ces 4 ans donc n'oubliez pas, vous en faites la demande, c'est là pour ça. Des stages ENAC ont été mis en place pour nos instructeurs, alors sur la partie formation FH, là aussi, ça demandait du temps à mettre en œuvre, ça a commencé à partir de 2019, il faut les financer, il y a déjà 30 stages qui ont été faits, notre objectif étant d'en faire 20 à 25 par an. Les aides instructeurs, aides instructeurs bénévoles en clubs et les aides instructeurs aussi jeunes, sur la mandature, environ 63 aides. C'est un sujet qu'on doit s'approprier, c'est-à-dire le nombre d'instructeurs qui sont formés par an, c'est un sujet que maîtrise bien sûr l'administration, ce n'est pas nous qui formons les instructeurs, et en gros, on est dans un étiage qui semble raisonnable, c'est-à-dire qu'il faudrait accentuer si la Fédération arrivait à former au moins une dizaine d'instructeurs bénévoles en clubs en le prenant en charge par an, je crois que ce serait déjà un bel objectif dans un premier temps. Je vais vous en reparler. Nous avons comptabilisé 340 aides jeunes pilotes sur la mandature. Le Passeport jeune a été mis en place cette année, ce passeport permet à un jeune qui a le BIA, qui est licencié, d'arriver à la Fédération et d'avoir une bourse avec les Comités Régionaux qui lui permet de découvrir d'autres pratiques que celle de son club habituel. Donc ça permet de découvrir le pendulaire ou le paramoteur ou l'autogire s'il vient du 3 axes, il a le droit à 3 baptêmes donc trois vols découvertes par le biais de ce passeport. On l'a mis en place cette année, bien sûr, le Covid a un petit peu retardé les choses mais on a déjà eu 32 passeports BIA donc je vous rappelle que le public, ce sont des jeunes qui ont le BIA, qui arrivent à la Fédération, qui sont licenciés, et qui ont la possibilité de découvrir d'autres pratiques que celle dans laquelle ils sont rentrés parce que la richesse

de notre Fédération, c'est bien sûr la diversité des pratiques. Les aides BIA, ce sont les aides qui sont faites pour le vol, donc sur une mandature, sur 4 ans, 2 442 aides BIA donc c'est un budget important. La stratégie de développement que nous avons avec les jeunes, c'est le public cible. Il y a environ 15 000 BIA par an, il y en aura moins cette année, c'est sûr, peut-être 30 %, mais nous, dans la politique des petits nombres, et donc si on veut avoir une stratégie de développement, et aller chercher les jeunes qui ont envie, les jeunes qui ont envie, ils sont d'abord concernés par le BIA, et c'est ce qu'on a accompagné avec le Passeport, avec les aides et avec les aides aussi instructeurs qui sont faites pour les jeunes.



## BUDGET ET RESSOURCES 2020



S'agissant du budget, alors le budget, ce n'est pas à moi de vous faire le rapport financier, il sera fait par ailleurs par notre trésorière, mais toutes ces actions, il a fallu les financer donc vous avez en gros les ressources sur 4 ans de la Fédération donc il y a la cotisation des adhérents, qui a augmenté puisque le nombre de licenciés a augmenté, même si on a eu des licences gratuites première année pour les jeunes et pour les femmes, l'ensemble des ressources et des cotisations des licenciés augmente. Et vous savez que dans notre budget, si on veut être indépendant, la licence, c'est véritablement ce qui garantit notre indépendance. S'agissant des subventions, les subventions, elles sont liées à 50 % du ministère des Sports et de l'Agence nationale du Sport et à 50 % du ministère des Transports. Ces subventions ont augmenté de 47 % sur 4 ans donc c'est parce qu'on est allé chercher les nouvelles actions - ReV, le stage ENAC, les nouveaux liens avec l'ANS, le développement de la sportive. c'est un travail très important pour convaincre les tutelles de nous accorder ces subventions mais cela suppose aussi qu'on ait pensé des actions qui soient des actions

innovantes, il n'y a pas beaucoup de fédérations qui ont des augmentations de subventions de cet ordre, il y a même un retard historique des subventions. Il y a le budget lié au mandataire intermédiaire d'assurance. Comme vous le savez, la Fédération a pris la décision en 2017 de devenir mandataire intermédiaire d'assurance, alors c'est une augmentation qui permet de financer par exemple l'action ReV, d'embaucher des salariés, alors je tiens à répéter ce que j'ai dit en 2020, enfin en dernier rapport moral, cette augmentation des ressources assurance n'est absolument pas liée à l'augmentation des primes d'assurance. Les primes d'assurance en 2021 ont augmenté, pourquoi ? Parce que c'est le marché de l'assurance qui a évolué de cette manière-là, vous le savez, et on a déjà eu l'occasion de l'expliquer. En revanche, ce qui explique l'augmentation du MIA, c'est que le taux de répartition entre la Fédération et le courtier mais cela ne change strictement rien pour le pilote. Cette ressource supplémentaire nous a permis de financer des emplois à la Fédération qui permettent de répondre directement aux licenciés. Donc qu'est-ce que c'est qu'être autonome ? C'est une Fédération qui répond à tous les problèmes depuis la Fédération. Donc ici maintenant, vous avez des salariés qui sont spécialisés sur l'assurance, sur le juridique, sur la communication, et qui prennent en charge toutes les problématiques car quand quelqu'un appelle pour l'assurance, derrière, il y a peut-être un problème d'organisation du club, d'instructeurs, c'est l'occasion de discuter, donc depuis 4 ans maintenant, tous les appels qui arrivent à la Fédération sont systématiquement pris en charge par le siège de la Fédération, ce qui permet d'avoir un suivi beaucoup plus important donc voilà, en gros, les 3 principales ressources qui ont augmenté pour financer nos actions et pour financer notre développement.

## DÉFENDRE NOS LIBERTÉS

- Règlementation ULM juillet 2019** : déclaratif, ni avion, ni vol libre. Six classes et aucune contrainte supplémentaires ! Règlementation ULM préservée. Objectif simplification.
 **Être acteur de « notre » réglementation au niveau national et international.**
- Médical** : système équilibré qui préserve tous les pratiquants de contraintes plus lourdes, qui répond au cas spécifique, qui sensibilise aux pratiques à risque.



- **Préserver espace de liberté** : CNFAS, présence Commission Discipline, lutter contre l'implantation anarchique éolienne, nouvelle technologie anticollision ouverte non obligatoire et interopérable.
- Actualité Covid + Convention citoyenne.
- Défendre les terrains + achat de terrains.

Défendre nos libertés, on a l'autonomie financière, on a l'indépendance et c'est essentiel, parce qu'on a une politique, parce qu'on a une stratégie, quelle stratégie ? Vous le savez, ça a d'abord été la stratégie de la réglementation. En 2017, la situation était extrêmement tendue. En 2017, la Fédération pouvait très bien retomber dans un autre monde réglementaire. L'EASA avait un grand chantier qui consistait à retravailler le périmètre de sa compétence et donc vous le savez, je ne reviens pas sur cette discussion, Générations ULM, en 2017, on avait proposé un programme pour permettre de sauver notre réglementation moyennant un léger décalage de certains critères techniques, sur la masse par exemple au décollage, et qui nous a permis, au niveau national, de réaffirmer totalement notre système déclaratif. Donc depuis 40 ans, c'est quoi, l'ULM ? Ce n'est pas de l'avion et ce n'est pas du vol libre, voilà c'est ce qu'avaient décidé les fondateurs, Alain Dreyer, et depuis 40 ans, on fonctionne là-dessus, il est préservé. Qu'est-ce que c'est que la Fédération ? C'est 6 classes d'ULM et on n'y touche pas. Qu'est-ce que c'est que la réglementation ? C'est un système déclaratif qui est innovant. Alors est-ce qu'en 4 ans, cette nouvelle réglementation a eu un impact sur nos libertés ? Est-ce qu'elle a contraint notre pratique ? Pour les constructeurs ? Pour les pilotes ? Pour la maintenance ? Aucun élément ne permet de le dire, bien au contraire. Donc évidemment ça a été un passage difficile, ça demande énormément de temps de faire ça, c'était très compliqué, vous savez que maintenant, Louis Collardeau, vice-président de la Fédération, est président de l'EMF, on a stabilisé notre domaine, la réglementation, c'est un sujet très compliqué. Mais ce qu'on peut dire aujourd'hui, c'est qu'on est les acteurs, et depuis le début d'ailleurs de notre réglementation, donc être autonome, c'est d'abord être acteur de cette réglementation, qui est une

réglementation nationale, et que l'on veut faire rayonner aussi au niveau international. Donc bien sûr qu'on peut améliorer les choses, et c'est ce qu'on fait tout le temps, mais je crois que certains n'imaginent pas le travail qui a été fait derrière pour en arriver là, et il y a 4 ans, on aurait très bien pu se retrouver avec une partie de nos ULM qui partaient dans l'avion, une partie qui partait du côté du vol libre et puis un petit noyau qui restait et qui, à 10 ans, ne donnait pas grand-chose sur la stratégie de développement. Alors l'objectif maintenant, c'est la simplification. Et l'intérêt d'être acteur de notre réglementation, c'est qu'on a pris maintenant des contacts, des relations avec les tutelles, ce qui permet de poser les bonnes questions, par exemple pour simplifier des machines, la certification entre guillemets de « machine simple », ou l'importation de machines reconnues et donc on consacre maintenant toute notre énergie à simplifier pour le constructeur et pour le pilote, l'enregistrement de nos ULM pour que par exemple, nous ayons plus facilement des machines étrangères en France, pour qu'il y ait des équivalences plus simples. Cela a été vraiment un énorme travail et il ne faut pas se faire trop d'illusions, la réglementation, c'est minimum 3 ans pour que quelque chose se passe, et l'effet réel de cela est un effet qui se voit dans la durée mais bien au-delà des mandatures. En tout cas, en 2017, ce n'était pas joué et on l'a réussi.

Sur le médical, c'est un sujet aussi qui a fait l'objet de nombreuses polémiques depuis le début. Notre système médical est un système original, ce n'est pas de l'avion et ce n'est pas non plus rien. Donc on est dans un système qui depuis le début est équilibré, c'est-à-dire que depuis plus de 20 ans, à la première prise de licence, vous avez une visite de non contre-indication comme toutes les fédérations sportives, et on a mis en place le questionnaire médical de santé qui permet chaque année de se sensibiliser sur ses propres pathologies. Ce qu'il faut comprendre, c'est que ce système permet de préserver tous les pilotes, qu'ils soient licenciés ou pas licenciés, de la visite médicale avion dont nous ne voulons pas. Si demain, on décide de faire une Fédération qui s'affranchit complètement de cet équilibre-là, soyez certains qu'on tombera avec la classe II. Tous les 3 mois, et je vous demande de me croire, tous les 3 mois, cette question revient, alors soit de manière objective, pour en discuter, soit de manière un peu plus insistante, mais nous,



ce qu'on doit prouver c'est que cet équilibre médical n'a en rien impacté la sécurité des vols, on n'arrive pas à faire la corrélation, c'est quelque chose qui permet d'échapper à un système qui est trop lourd, notamment en France sur le système médical avion, c'est quelque chose qui permet aussi de garder, et c'est bien normal dans une stratégie de développement, une sensibilisation à la question du médical. Il y a toujours deux choses à éviter dans notre développement et notre autonomie, ça concerne la réglementation, ça concerne le médical, c'est d'abord subir, on nous impose quelque chose, être autonome c'est ne pas subir, et être autonome aussi, c'est ne pas rien faire. Donc entre les deux, pour la sécurité des vols, pour la réglementation, on a trouvé cet équilibre et c'est un équilibre qui est la garantie de notre développement. Alors je sais que c'est un argument qui est peut-être difficile dans le détail à comprendre, notamment l'arrivée du QM Sports en début de mandature a créé des incompréhensions, mais je pense que tout le monde aura compris que cet équilibre, c'est ce qui depuis le début fait notre dynamique concernant le médical et je remercie Gérald Blucher notre médecin, je remercie aussi Jacques Ayoub qui rejoint l'équipe future peut-être, parce que ce n'est pas facile de trouver des médecins pratiquants qui font l'effort d'aller dans le détail d'un sujet aussi compliqué. Et je remercie aussi Eric Cadier qui au début de la mandature, s'était penché sur ce sujet dans un contexte qui à l'époque, était relativement difficile. Alors préserver nos libertés, c'est bien sûr préserver l'espace de liberté. C'est un sujet qui est très compliqué aussi, on ne peut pas le faire seul, c'est pour ça qu'on le fait avec le CNFAS, donc le groupe espace aérien fonctionne bien avec le CNFAS, ça veut dire que les fédérations ne doivent pas prendre des initiatives chacune dans leur coin. La Fédération, par le biais du CNFAS, soit directement, soit par le biais du CNFAS, est présente aux Commissions de discipline donc ça, c'est vraiment pour préserver les droits des pilotes. Nous avons fait un énorme effort en 2020 avec le CNFAS pour essayer de faire un guichet unique d'entrée, un guichet unique de sortie, sur la question des éoliennes. Vous savez qu'il y a plusieurs prestataires, qu'ils arrivent de différents endroits, donc le CNFAS a vraiment fait un effort pour que l'on soit tous certains d'avoir la même position, les 8 fédérations aéronautiques, sur cette

question de l'implantation des éoliennes, qui est véritablement problématique et il faut qu'on ait tous une réponse qui soit la même et il faut qu'on soit tous sensibilisés à cette question-là. Donc ça, c'est un énorme travail qui a été fait au niveau du CNFAS, en lien avec le groupe Espace aérien. Se pose la question des drones, la question du transpondeur, etc., alors toujours la même chose, ne rien faire, ça ne va pas, subir, ça ne va pas, que faire ? Eh bien on a travaillé cette année à essayer d'imaginer avec différents prestataires qui sont là et évalué avec le CNFAS et la DGAC des nouvelles technologies anticollision qui ne remettent absolument pas en cause le classique « voir et éviter », qui soient absolument non obligatoires, et qui soient interopérables donc on sait bien que la technologie moderne ouverte peut nous apporter des éléments et on travaille sur cette voie, on l'a déjà en partie expérimentée sur le Tour ULM, des grosses choses ont été faites, et je souhaiterais qu'on puisse aboutir à une technologie innovante, ouverte, non obligatoire qui permette d'augmenter notre sécurité et qui permette de répondre à une attente de l'autre côté qui est celle des drones qui arrivent, des espaces et de la certification des transpondeurs, toujours la même chose, ça suppose qu'on ait prévu, ça suppose qu'on ait une stratégie, et je pense que cette année, on pourra montrer des choses avec le CNFAS et avec la Fédération, qui sont intéressantes. Bon, l'intérêt de l'ULM, c'est bien sûr que lorsqu'il s'agit d'expérimenter des nouveaux dispositifs, de la mécanique, des dispositifs de sécurité, notre réglementation déclarative est en fait la porte d'entrée pour toutes les formes d'innovations et je crois que là, on a quelque chose à jouer.

Sur 2020 bien sûr, défendre nos libertés, vous le savez, ça a été défendre nos libertés dans un contexte où les libertés de déplacement ont été profondément contraintes, alors je ne vais pas revenir sur tout le détail de l'année, mais vous savez, le rôle qu'a joué la Fédération au sein des fédérations aéronautiques pour permettre que les déconfinements, premier déconfinement avec le vol biplace, qui n'était pas une évidence pour tout le monde, et le deuxième déconfinement, avec le rôle des instructeurs et le vol biplace aussi, soit possible. On l'a fait avec tout le Comité Directeur, qui s'est réuni quasiment toutes les semaines pendant cette période en visioconférence, on l'a fait

avec l'avocat de la Fédération que vous connaissez, Maître Serge Conti, et on a mené un petit combat un peu audacieux pour forcer un peu les choses, parfois vis-à-vis de l'administration, parfois vis-à-vis d'autres fédérations aéronautiques, parfois même vis-à-vis des assureurs, en tout cas on a vraiment défendu la pratique durant cette période, et si l'activité au final se porte bien, sur cette année paradoxale, c'est qu'on a commencé par l'essentiel, c'est-à-dire défendre la liberté de voler. S'agissant de l'actualité de cette année, vous connaissez le rôle de la Convention citoyenne, qui impacte l'aéronautique en général mais qui ne nous impacte pas directement, elle nous impacte de deux manières, principalement sur le remorquage banderoles, que là, on a défendu bec et ongles, avec d'autres acteurs dont le CNPPAL et le CNFAS la position qui bien sûr était celle du maintien du remorquage banderoles qui est en fait principalement opéré dans un cadre tout à fait modeste avec des machines qui sont peu gourmandes en énergie et dans un cadre qui n'est pas lié à la surconsommation des ménages puisque c'est souvent quelque chose de festif et de local, donc ça, on est arrivé, il faut rester très vigilant sur ce point-là mais il a fallu le défendre et c'est un sujet effectivement extrêmement compliqué. Le deuxième sujet concerne le sujet de la taxe qui porte sur l'essence mais comme vous le savez, nous sommes principalement à l'essence automobile donc nous ne sommes pas impactés par ça, même si nous sommes solidaires au sein du CNFAS de ce combat contre un bashing contre l'aéronautique, mais là encore, subir, ne rien faire, les deux choses à éviter donc il faut qu'on promeuve et il faut montrer quel est le véritable visage de notre pratique qui répond peut-être très largement aux attentes qui sont derrière la Convention citoyenne. Voilà pour les grands fondamentaux.

La défense des terrains, alors la défense des terrains, c'est un sujet qui est compliqué parce que chaque terrain a ses spécificités. La Fédération il y a un système de tickets donc quand vous appelez pour un problème juridique, il y a tout un staff qui essaie de répartir en fonction soit de la jurisprudence soit de l'analyse soit ce qui peut être pour la protection juridique, donc tous les sujets juridiques sont des sujets compliqués. Et on a mis en place une protection juridique nouvelle et un système à la Fédération qui permet d'essayer d'y

répondre. On est allé très loin sur la défense des terrains puisque nous sommes allés jusqu'au Conseil d'État pour la première fois, on a perdu pour l'instant, mais le sujet n'est pas clos, vous savez que l'actualité du Conseil d'État est intensive et on espère bien aller jusqu'au bout. On a pu sauver des situations, mais on sait bien que pour développer les terrains, il n'y a pas de pratique sans développement des terrains, il faut donc repenser notre politique terrains, tout part du sol, c'est donc la perspective qu'on a mise en place, une politique d'achat de terrains. Alors on l'a commencée pendant le Covid, bien sûr, l'époque Covid n'a pas permis de valider les premiers achats de terrains, mais je souhaite que la Fédération puisse chaque année acquérir des terrains à 10 000 euros l'hectare, avec des ressources nouvelles, des terrains de paramoteur peut-être dans un premier temps, dans des grandes régions urbaines ou alors des situations où ça vaut la peine de reprendre un terrain, tout ça sera fait bien sûr dans l'intérêt collectif, dans l'intérêt commun, ce sera fait pour les clubs, ce sera fait pour les générations futures, c'est quelque chose qui va nous permettre, je l'espère, comme le font d'autres fédérations sportives, j'ai déjà eu l'occasion de le mentionner avec la moto par exemple, comme l'a fait le modélisme, comme l'a fait le vol libre, de garantir nos espaces de pratique. Donc il ne s'agit pas simplement de défendre, il faut aussi créer et c'est ce qu'on souhaite mettre en place.

## PRENDRE EN CHARGE LA FORMATION

- **Nouveau référentiel formation pilote** avec un contenu adapté aux différentes classes (été 2021), manuel et ressources.
- **Délégation du Théorique ULM** qui pourra être passé dans les structures (été 2021).
- Stages ENAC – aides Instructeurs – Formation et réactualisation – Assurance.
- **Aide Instructeur en Club** - Monitorat Fédéral.
- **Reconnaissance instructeur.**
- Poursuite action Remise en Vol.
- Formation mécanique : stages CNFTE + Forum Mécanique.

Alors comme je vous le disais au début de ce rapport moral, il y a deux sujets qui demandent du temps, c'est la réglementation et c'est la formation. Donc la formation, ça ne peut pas se faire d'un



Les comptes qui vous sont présentés ont été préparés par nos comptables, notre expert-comptable et votre trésorière, ils sont certifiés par notre commissaire aux comptes qui a établi son rapport concernant le contrôle des comptes annuels, la justification de ses appréciations et les vérifications spécifiques et informations prévues par la loi.

claquement de doigts, ça ne peut pas se faire avec une réglementation, c'est quelque chose qui se fait de manière collégiale, réfléchi et qui finit par avoir un impact qu'on voit en moyenne sur 3 ou 4 ans. Durant cette mandature, on a tout fait pour se réapproprier le sujet Formation, parce que pour nous, une formation, la formation, c'est le cœur en fait de la vie fédérale, c'est le cœur des pratiques sportives, c'est le cœur des fédérations. Peut-être que pendant trop longtemps, même si on regarde l'histoire de notre Fédération, il y a eu des relations qui ont varié, au début, la Fédération a beaucoup pris en charge la formation puis après, ça a été moins le cas, après il y a eu l'épisode du CNULM donc on n'est pas là pour refaire l'histoire, en revanche ce qu'il y a de certain, c'est que sans se réapproprier le sujet Formation, on n'y arrivera pas. C'est le même processus que l'on a utilisé pour le pilote afin d'obtenir un nouveau référentiel de formation pilote, avec un contenu adapté aux différentes classes qui doit paraître à l'été 2021, on va produire, je l'espère, un manuel et de nouvelles ressources, il y a beaucoup d'instructeurs qui sont autour de ce sujet-là, de tous horizons, clubs, OBL, ou pas. On a demandé à Didier Horn qui, je crois, a le référentiel pour nous tous de travailler en particulier sur les ressources avec d'autres instructeurs, et ce nouveau référentiel permettra par exemple dans les librairies ou sur Internet de voir ce que c'est que le pilote ULM parce que c'est vrai que le manuel du pilote ULM, il correspond à notre réglementation qui a plus de 20 ans, il faut le moderniser et il faut l'adapter pour les classes, ça, c'est un énorme travail qui a été fait, qui doit paraître donc durant l'été et je remercie tous ceux qui ont travaillé là-dessus, mais il va falloir aller derrière plus fort, c'est-à-dire permettre à des gens d'avoir des ressources modernes et qui soient conformes à la réalité de notre pratique parce que pour l'instant, on dépend un petit peu de ressources qui sont étrangères à notre pratique et il faut redéfinir le noyau dur en fait qu'est le référentiel du pilote.

L'autre chose que nous avons mise en place, c'est la Délégation théorique ULM, donc c'est un sujet que j'ai déjà évoqué. Pour se réapproprier et pour répondre aux problématiques du théorique, c'est-à-dire que vous savez que la DGAC et les DSAC retirent leurs centres, que c'est devenu compliqué, que parfois en fait les questions qui sont posées ne

correspondent pas non plus de près aux différentes classes ULM, ou alors au profil du pilote ULM, donc en lien avec la DGAC, nous avons obtenu la Délégation du théorique qui sera passée dans certaines structures, alors on va commencer modestement, ce sera à la fois des clubs et des OBL, les deux dans des proportions qui sont raisonnables, c'est quelqu'un que j'apprécie beaucoup et qui est quelqu'un de reconnu et qui est vraiment exceptionnel dans notre milieu qui est Michel Marti à qui on a demandé de s'occuper de la mise en place de cette Délégation du théorique ULM, qui je pense changera le visage que l'on porte très concrètement sur aller passer un théorique, maintenant aller passer un théorique ULM, ça se passera dans un club ULM. Et comme vous le savez, les centres ont fermé, les durées d'obtention des théoriques sont devenues de plus en plus longues, l'avenir, c'est que la Fédération se réapproprie le théorique ULM. Les stages ENAC, là aussi, ça a été décidé il y a 3 ans, nous participons, nous offrons à des instructeurs, alors que ce soient des instructeurs en formation ou des instructeurs qui le souhaitent, ça dépend des profils, des stages d'une semaine de formation Facteurs humains avec l'ENAC, c'est un stage qui, enfin je crois, tous les retours sont excellents, alors évidemment, ce n'est pas du tout une formation avion, c'est partagé, on est là pour discuter et je crois qu'on en avait un grand besoin parce que quand j'ai réuni pour la première fois tous les centres de formation ULM en 2017, il y avait un besoin criant d'un référentiel commun, pas forcément besoin d'une réglementation nouvelle, mais d'un référentiel commun. Donc ça, c'est quelque chose qui a beaucoup de succès et je souhaiterais que nous puissions envoyer 20 à 25 instructeurs chaque année sur ce stage ENAC. Sur les instructeurs, vous les connaissez, vous savez qu'il y en a eu environ 70, il va falloir qu'on aille plus loin, il va falloir qu'on fasse le point sur ce qu'on peut faire sur l'aide instructeur, notamment pour les clubs, à la fois pour la formation, à la fois pour la réactualisation, et ça, c'est je crois quelque chose qui sera l'objet de la prochaine mandature pour ceux qui participeront, c'est-à-dire véritablement permettre à nos clubs de garantir leur instruction dans la durée. Mais il fallait faire tout ce qu'on a fait auparavant pour en arriver là. Sur l'assurance, on a décidé il y a 3 ans que les instructeurs auraient une RC spécifique beaucoup

plus compétitive et qui couvre un très grand nombre de garanties. Alors voilà, l'aide instructeur en club, actuellement vous avez une aide de 1 500 euros avec un club, il y a le stage ENAC, moi ce que je souhaite, c'est qu'on puisse obtenir que la Fédération forme au moins, disons, fixons ce premier objectif, 10 instructeurs bénévoles, 10 instructeurs en club par an. Si la Fédération pouvait offrir, pour répondre à l'attente des clubs, alors il faut revoir nos partenariats, il faut repenser le dispositif, qui remonte à longtemps, 1 500 euros ne suffisent pas, le stage ENAC, c'est 1 200 euros, on peut apporter des aides, je pense qu'on peut proposer aux clubs et aux instructeurs qui seraient intéressés, une démarche qui permette d'aller vers cela. C'est en lien, vous le savez aussi, avec le projet du Monitorat fédéral, c'est-à-dire que nous souhaitons introduire, comme dans les fédérations sportives, entre le simple pilote et l'instructeur, un échelon intermédiaire qui est celui du monitorat, qui permettrait à des gens qui sont tentés par l'instruction, d'aller vers la voie du monitorat, uniquement en club et bien sûr sous la responsabilité de l'instructeur, et qui permettrait aussi aux instructeurs d'avoir autour d'eux une équipe de moniteurs qui peut faire de la formation sur différents aspects, la NAV, la radio, le vol, sous la responsabilité d'un instructeur. Donc les instructeurs en club, pour nos clubs, et le monitorat fédéral, c'est quelque chose qui est possible mais il faut qu'on affine les moyens qu'on peut y mettre, d'où l'importance de l'indépendance et de l'autonomie, peut-être à faire des demandes aussi, et il faut qu'on ait aussi un bon état des lieux sur les attentes et sur les demandes des clubs et c'est un gros travail que je souhaite voir accentuer.

Vous connaissez le sujet de la Reconnaissance instructeur, ça, normalement, la DGAC devrait faire des annonces très prochainement, puisqu'il y a un problème de reconnaissance de nos statuts d'instructeur qui pénalise certaines structures et le directeur général, qui est venu à la Fédération, les services juridiques de la DGAC devraient faire le nécessaire très prochainement, je l'espère avant l'été pour que ce problème soit résolu.

L'action Remise en Vol, alors c'est devenu un petit peu l'action phare mais c'est une action parmi d'autres, c'est la formation, c'est tout un ensemble, je souhaite bien entendu qu'elle soit poursuivie. Il va falloir aussi savoir comment la financer, on était

partis sur 1 200 ReV par an, on est partis à 1 500 ReV donc il y a d'autres ressources qui viennent, on est sur une prime de 60 euros, on est déjà à 400 donc il faudra la faire intelligemment. On a adapté le dispositif à chaque fois que c'était nécessaire, mais c'est véritablement quelque chose qui, je le souhaite, va s'inscrire dans la durée dans notre politique formation.

La formation mécanique, alors bien sûr, la formation mécanique, il y a le CNFTE, que tout le monde connaît, avec Pierre Pouches, Thomas Gadaud, les stages qui sont faits sur le site de Lecture. On connaît l'importance qu'a, dans notre réglementation, l'autonomie et l'indépendance sur le plan de la mécanique. Donc être autonome, c'est avoir notre propre politique mécanique, c'est ce qu'a fait Peyo depuis presque 40 ans. Il faut absolument que cette autonomie, face aux nouvelles technologies qui arrivent, face aux tendances de la certification, etc., se maintienne, que ses compétences se maintiennent. On avait décidé en début d'année de refaire des formations mécaniques courtes, sur un week-end, pour revenir aussi à une politique plus large puisque le site de Lecture permet de faire des formations lourdes mais qui sont contraignantes au niveau du temps, ça touche tous les pilotes, on avait décidé de faire quelque chose qui soit ponctuel. Je vous rappelle aussi qu'on a fait plus de 60 tutos sécurité, motorisation, initiation qui étaient là dans un premier temps aussi pour revenir à ces bases de la mécanique, donc je souhaite qu'en 2021, ce Forum de mécanique en lien avec le CNFTE puisse être mis en place comme ça avait été fait par exemple en Occitanie avec notre regrettée Charline, et Peyo à l'époque, il y a un an. Donc être autonome au niveau de la formation, c'est bien sûr continuer la logique du CNFTE telle qu'elle existe en l'élargissant aussi à des nouvelles technologies qui apparaissent.

## ACCOMPAGNER LES PRATIQUES

- Relation Siège – Clubs – Comités Régionaux (Groupe de Pilotage des Comités Régionaux – GPCR et Agence Nationale du Sport – ANS)
- Suivi personnalisé.
- L'assurance et le juridique.
- Mise en place prélèvement.
- Application Fédérale (Licence – Assurance – Infos – Cartographies).
- Passeport jeunes / Partenariat Marine Nationale.

Alors ce sujet de la formation, je pourrais en parler longuement, il y a des questions auxquelles je vais répondre et qui reviendront dessus, je voudrais dans un troisième temps, parler de la manière dont en fait nos libertés passent par un accompagnement de nos pratiques. Alors même si tout cela peut sembler un peu abstrait, il y a un travail gigantesque qui a été fait au niveau du siège, et je remercie vraiment tous les salariés du siège, tous les prestataires qui sont là aussi autour, Michel Marti, Michel Hirmke qui répondent aux questions tous les jours, en lien avec les clubs, en lien avec les Comités Régionaux, nous avons mis en place, et ce n'est pas facile, un système d'articulation entre le siège, les clubs, le pilotage des Comités Régionaux, on a appelé ça le GPCR, Groupe de Pilotage des Comités Régionaux. Vous savez que l'année dernière, a été créée l'Agence Nationale du Sport, c'est l'ex CNDS, alors tout ça paraît un petit peu compliqué, etc., mais concrètement, si votre club souhaite développer une action spécifique, et chaque région a ses spécificités, sur un projet qui serait identifié, on a les moyens ici d'en parler ensemble, avec la région, avec le siège, avec l'ANS et de trouver des ressources nous-mêmes. Donc dans l'augmentation des ressources, il y a eu aussi l'augmentation du CNDS puisque je vous l'avais dit au rapport moral précédent, la Fédération n'a jamais touché, au maximum, en 20 ans, d'argent public, de subventions pour les clubs, que 55 000 euros. C'est le maximum. On est déjà montés à 77 000. On a l'objectif d'aller plus haut. Donc c'est quelque chose qu'il faut d'abord identifier parce qu'en fait, chaque club a des envies particulières, c'est vrai qu'il y a les subventions classiques que tout le monde connaît, mais il y a surtout les projets de clubs, et il faut être à côté et accompagner ces projets de clubs, c'est ce qu'on fait avec le Groupe de pilotage, et donc j'invite tous les responsables de

structures à se rapprocher de leurs présidents de Comités Régionaux ou à se rapprocher du siège de la Fédération, ou à nous appeler tout simplement, à nous contacter, pour que leurs projets soient accompagnés, et c'est ce qu'on fait dans bien des cas.

L'autre point, c'est le suivi personnalisé, moi j'y crois beaucoup, on a obtenu qu'un DTN soit à la Fédération, et c'est quelqu'un de remarquable, Mohammed Azzouni, il y a tout un staff qui est tout autour, si vous avez envie de devenir instructeur, si vous êtes intéressé par l'achat d'un terrain, si vous avez une idée, une contribution, on est là pour vous écouter. Le siège de la Fédération, ce n'est pas qu'un siège administratif, c'est aussi un siège administratif mais c'est d'abord un siège qui est là pour accompagner vos envies, et je pense qu'il y a beaucoup de choses à faire, alors ça ne sert à rien, voyez, quand vous avez envoyé 25 personnes à l'ENAC, il y a toujours un retour qui est positif, c'est quelqu'un qui a fait un stage ENAC et qui est instructeur, peut-être que dans 15 ans, il aura un rôle pour le développement de notre pratique qui sera essentiel donc il ne faut pas hésiter, jeunes, moins jeunes, clubs, pas clubs, à dire quelles seraient vos envies et on essaie, dans la mesure du possible, de les accompagner et en fait, dès qu'on dialogue et dès qu'on prend contact, généralement, on peut soit dissiper des problèmes, soit éventuellement apporter des solutions.

Alors sur l'assurance et le juridique, je n'y reviens pas, parce que j'ai déjà parlé longuement sur le rapport moral précédent, on a un système de protection juridique maintenant qui est au plus près de vous, donc je n'arrête pas de le dire, nous n'arrêtons pas de le dire, dès que vous sentez que vous avez un problème juridique, faites-en part à la Fédération et on voit ce qu'on peut faire. Et y compris dans certains cas, si ça concerne l'intérêt général, eh bien on accompagne et on prend en charge, en espérant qu'on aboutisse. Là aussi, ce sont des problèmes longs, mais il faut une méthode pour que ça fonctionne. J'avais souhaité que soit mise en place à la fin de cette saison, et c'est une pratique normale, la mise en place du prélèvement lorsque vous souscrivez une assurance à la Fédération, donc c'est le cas maintenant, il a fallu un tout petit peu de temps, mais c'est le cas donc les clubs, les pilotes peuvent avoir un prélèvement, ils peuvent choisir leur durée de prélèvement, soit

c'est 3 mois, soit c'est plus, avec un simple mandat SEPA, c'est en place sur le logiciel de saisie Exalto donc là, c'est un outil qui, notamment pour les clubs qui font des grosses avances en début de saison, permet d'étaler les dépenses et c'est une pratique aussi qui est moderne et qui a été mise en place donc en un délai assez court, et je remercie les prestataires qui ont fait leur possible pour que l'on puisse aboutir sur ces sujets-là. Bon, il est bien évident que la réglementation c'est long, la formation c'est long, mais l'informatique c'est long aussi donc ce genre de solution, ça ne se fait pas comme ça sur un claquement de doigts et ça a été fait même dans des délais très efficaces. Exalto c'est compliqué mais Exalto, c'est une entreprise qui est proche des fédérations sportives, et sur lequel on peut intervenir, alors la mise en place a été un petit peu douloureuse, il y a 3 ans, et maintenant, on est arrivé dans un régime de croisière où on peut avoir des éléments fins, par exemple sur notre Parc machines, sur ces éléments-là, l'objectif, c'est d'avoir une application smartphone simplifiée, une application fédérale, dans laquelle vous pourriez souscrire la licence et l'assurance de manière simple, dans laquelle vous pourriez avoir des informations fédérales de manière simple, et dans laquelle on pourrait intégrer le logiciel de cartographie en intégrant BASULM et peut-être le plus nécessaire de l'espace aérien, sans y mettre la totalité et sur un mode qui soit plus proche de Waze qu'une carte classique, je souhaiterais qu'on puisse avoir cette application moderne qui réunisse ces trois éléments donc ça, c'est un gros projet que nous avons, et qui n'est possible que parce qu'en amont, on a fait évoluer les logiciels de saisie, l'organisation interne qui est une organisation extrêmement complexe, mais que nous avons complètement prise en charge. Le Passeport Jeunes, je n'en parle pas, il a été mis en place cette année, vous savez aussi qu'on a signé un partenariat avec la Marine Nationale, qui ne concerne pas simplement les jeunes mais toutes nos activités, et l'objectif est d'avoir, en 2021, des classes air-mer pour nos jeunes, 10 jeunes, qui soient une double immersion dans l'ULM et dans les métiers de la Marine, et on souhaiterait à terme qu'il y ait deux stages air-mer qui soient proposés à nos jeunes, je ne reviens pas sur le détail mais c'est un très beau partenariat et la Marine Nationale

apporte une touche qui est véritablement très intéressante.

## LA PRATIQUE SPORTIVE

- Faciliter l'accès à la pratique.
- Calendrier sportif.
- Nouvelles pratiques (STOL à Belmont St Afrique – Slalom à Serre-Ponçon).
- Record du Monde : de Dunkerque à Oloron Ste Marie en pendulaire monoplacement (906,9 km).

Alors j'en arrive à la Pratique sportive, c'est un sujet extrêmement important dans une fédération, vous savez qu'on a profondément reconstruit nos liens avec le ministère des Sports, avec l'ANS, j'en ai déjà longuement parlé, l'objectif c'est de mettre le focus sur quelques éléments de 2020, c'est de faciliter l'accès à la pratique. Donc l'objectif, c'est que les pilotes qui ne faisaient pas de sport puissent être sensibilisés à la question sportive. Il y a le calendrier sportif que vous connaissez, les Championnats de France sont organisés, il y a le gros objectif à venir pour des Championnats du monde, peut-être dans 2 ans ou 3 ans, et il y a surtout le calendrier des Comités Régionaux, il y a au moins 6 Comités Régionaux qui ont prévu dans leur calendrier des manifestations sportives, et avec aussi des pratiques qui sont nouvelles comme par exemple le STOL, comme le slalom, voyez l'exemple de Belmont-St-Affrique, je pense que pour intéresser tous les pilotes à la pratique sportive, il faut le faire de manière ludique sous l'angle de la sécurité, sous l'angle du sport, et c'est comme ça qu'on retrouvera peut-être une dynamique qu'on a remise en place, mais une dynamique dans la durée où les gens s'associent au sport. Alors ça, petit clin d'œil de la semaine, donc la politique de record, on a validé cette semaine, la FAI a validé cette semaine le record de Jean-Claude Quenault en pendulaire, un record de consommation sur 906 km, et donc j'ai déjà eu l'occasion d'en parler, il y en a plein d'autres mais valider des records qui parlent au grand public, qui parlent à nos pratiques, c'est quelque chose qui montre aussi un visage du sport qui n'est pas simplement la compétition pure ou très étroite sur des épreuves que personne ne comprend. Voilà, le slalom, le STOL, les records, ça fait partie de la

politique sportive, et ça plaît aux gens, les gens y adhèrent, et je crois que le début de l'aviation, c'étaient les sportmen, et un sportmen, c'est un mélange de baroudeur, d'innovateur, de créateur, de sportif, et c'est vrai que quand vous regardez les fondateurs de la Fédération, la plupart ont des profils de sportmen également, c'est-à-dire de gens qui sont liés au mouvement sportif, pas dans l'idée qu'on se fait du sport, c'est-à-dire la compétition pure, mais aussi l'innovation, l'aventure, et je pense que revaloriser à la fois cette sensibilité du sport comme jeu, comme plaisir, avec le STOL, etc., ou avec de grands records qui reposent sur l'innovation, c'est quelque chose qui modifie notre regard sur la pratique sportive. Et je remercie toute l'équipe qui est derrière, Noël Mazaudier en particulier, pour articuler toute cette politique sportive qui est un gros sujet, pour qu'elle devienne véritablement, et je crois qu'elle l'est devenue, partie intégrante de la vie fédérale. Je pense que plus personne aujourd'hui ne va dire que le sport, c'est un truc qui est séparé dans la Fédération, donc le sport, c'est au cœur de l'activité fédérale, à condition qu'on fasse les bons liens.

## MONDIAL DE L'ULM ET PROJET CENTRE SPORTIF FÉDÉRAL

- 3, 4 et 5 septembre 2021 / [www.mondial.fr](http://www.mondial.fr)
- Pourquoi la Fédération prend en charge le Mondial de l'ULM.
- Projet du centre sportif fédéral
  - Formation
  - Sport
  - Mécanique / Innovation
  - Musée

Alors, j'en arrive à deux actions qui sont très importantes et après, je répondrai aux questions, et je serai, je crois, à peu près dans le tempo, le Mondial de l'ULM, et le projet de Centre Sportif Fédéral. Comme vous le savez, durant ces 4 ans, la Fédération a obtenu, avec le département du Loir-et-Cher, que nous organisons le Mondial de l'ULM qui je vous le rappelle, aura lieu les 3, 4, 5 septembre 2021, alors vous avez un site, c'est [mondialulm.fr](http://mondialulm.fr). Pourquoi est-ce qu'on a fait ça ? D'abord, l'histoire, Alain Dreyer et Christian Lhomme, Alain Dreyer est le premier président de la Fédération, Christian Lhomme est fondateur du

salon ULM de Blois, on a fondé la Fédération, en même temps on a fait le salon de Blois. Donc si on veut être autonome, il faut bien qu'on voie nos machines, il faut bien qu'on voie nos pratiques, voilà donc le pari, pour qu'une fédération sportive se développe, elle doit avoir un événement qui soit l'événement de la fédération. Et c'est ce que font plein de fédérations sportives, elles ont leurs grands événements. Alors pendant longtemps, ça a été organisé en lien avec la Fédération puisque Christian Lhomme était élu du Comité Directeur de la Fédération, le département du Loir-et-Cher a hérité en 2007 de l'aérodrome de Blois, et s'est posée immédiatement la question, comment est-ce que l'organisateur précédent... comment assurer la suite si on doit le faire ? Donc en l'occurrence, c'était Jean-Marie Carré seul depuis 2011. Ce qu'il y a de certain, c'est que le département ne voulait que ce salon, cet événement, ne dure et ne se prolonge qu'avec une fédération. Donc il y a des questions qui ont été posées, il y a des questions légitimes qui ont pu être posées, pourquoi est-ce que la Fédération s'empare de ça ? Eh bien tout simplement parce que c'est le cœur de notre pratique. Est-ce que la Fédération a payé quelque chose pour faire ça ? Rien du tout. C'est un accord entre une délégation, entre le département du Loir-et-Cher, et la Fédération. Pour quoi faire ? Simplement pour montrer toutes les pratiques de l'ULM. On veut voir des machines plus simples, on veut voir un salon avec de la fête, avec un marché d'occasion, avec des machines nouvelles, avec le paramoteur qui revient, eh bien il faut que ce soit la Fédération qui le fasse. Si cela avait été une société privée, d'abord il n'y en a pas beaucoup, qui l'aurait fait, peut-être même qu'il n'y en avait pas, ce qu'il y a de certain, c'est que l'événement aurait échappé à l'ADN de l'ULM, on voit très bien ce qui se passe au niveau des événements aéronautiques en France, tout le monde connaît peut-être un petit peu d'événements aéronautiques en France, il est très important que la Fédération s'approprie cette chose comme le fait la FFA d'ailleurs quand elle organise des Championnats du monde à Châteauroux. Donc si c'était un prestataire privé, d'abord le département ne l'aurait pas souhaité, et il y avait un risque que la chose nous échappe. Et est-ce que ce Mondial de l'ULM coûte de l'argent aux licenciés ? Pas du tout, c'est-à-dire que ça doit être un événement qui doit être totalement



autofinancé. Alors là, c'est quelque chose de très important, nous sommes une fédération à but non lucratif, le budget doit être équilibré, s'il y a d'éventuels bénéfices, ça ne risque pas d'être le cas la première année puisqu'il va falloir investir tout de même dans de nouvelles structures, mais s'il y a des bénéfices, ils seront répartis intégralement dans le projet, c'est-à-dire le développement du Mondial de l'ULM, et c'est cet outil qu'on veut mettre en place. Donc moi je suis très heureux que nous ayons réussi à faire cela, ça a été très difficile, je voudrais qu'on se retrouve tous les 3, 4 et 5 septembre et je pense que c'est une date raisonnable pour que cet événement soit une fête, il est sur 3 jours, on l'a élargi à des publics, le paramoteur y est et mon ami Pierre-Henri Lopez travaille avec toute une équipe sur ce sujet-là, on a Mathilde Patte, fille d'Alexandre Patte, qui nous a rejoints pour devenir l'adjointe, elle a 27 ans, aux côtés de Pierre-Henri Lopez et je souhaite que moi, dans la durée, on puisse développer un nouvel emploi parce qu'il faudra certainement un nouvel emploi pour développer cet énorme projet du Mondial ULM, et à l'heure où je vous parle, plus de 6 mois avant l'événement, et dans le contexte tout à fait particulier de cette année, il y a plus de 70 % des exposants qui sont déjà inscrits, avec une grille tarifaire qui n'est évidemment pas la même, c'est-à-dire que nous, on n'est pas là pour faire de l'argent, on est là pour développer un outil pour que les gens voient ce que c'est que l'ULM. Donc je souhaite qu'on se retrouve tous pour faire la fête au Mondial de l'ULM, je vous rappelle que les présidents de structures, clubs et OBL, sont invités au salon. Voilà donc n'oubliez pas les dates, retenez-les bien et je pense que l'on arrivera à se retrouver à cette date, en tout cas c'est bien parti pour que ce soit le cas. Alors j'ai répondu à la question, enfin je pense, derrière ça, on a un autre projet dont je vous avais déjà parlé, c'est de créer un centre sportif fédéral, pourquoi ? Parce que Blois, c'est notre capitale, il y a ce Mondial de l'ULM, ce salon, à côté, on a la possibilité avec le département d'éventuellement développer un lieu où on montre notre activité fédérale, autre que le siège de Maisons-Alfort, je vous rappelle que pendant la mandature, on a acquis le siège de Valenton où est tout le matériel technique donc être autonome, c'est aussi être propriétaire et être autonome, c'est aussi avoir un lieu où on montre

nos pratiques. Donc l'objectif serait de faire financer par des subventions nationales et européennes, et on y travaille, un centre sportif fédéral, et l'objectif bien sûr de la Fédération serait de l'animer en lien avec les ressources du Mondial, en lien avec des nouvelles compétences qu'on irait chercher, et il y a principalement 4 objectifs pour ce centre sportif fédéral. Le premier c'est la formation, la formation de nos instructeurs bénévoles par exemple, la formation pour la réactualisation par exemple. Le deuxième c'est le sport, pour former des sportifs, pour initier, pour former des commissaires. Le troisième c'est la mécanique, avec ce que fait le CNFTE, qu'on pourrait élargir encore, et l'innovation, par exemple les problématiques anticollision que nous avons mis, ce dispositif que nous pourrions mettre en place d'anticollision non obligatoire, il faut qu'on puisse les essayer, ou les nouveaux dispositifs de sécurité. Et le quatrième objectif, c'est aussi d'en faire un musée, même modeste, et où l'on puisse avoir l'histoire de notre ULM. Donc je souhaiterais que ce centre sportif puisse émerger, et je pense que 3 ans, c'est toujours un délai, une distance raisonnable. Alors le Mondial de l'ULM et le centre sportif fédéral, en fait, ça doit montrer tout ce que fait la Fédération, dans tous les domaines, du handi vol aux jeunes, de la formation à la mécanique, dans toutes les classes, du paramoteur à l'autogire, et tout ça dans une ambiance qui doit être une ambiance festive et qui montre notre pratique. Voilà pour la partie rapport moral.

## CONCLUSION

- Une année de crise « paradoxale ».
- Une stratégie cohérente, une Fédération crédible avec des partenaires solides.
- Les enjeux de la prochaine mandature...

En conclusion, j'aimerais dire 3 choses. D'abord, paradoxalement, il n'y a pas beaucoup de fédérations pour qui 2020 a été entre guillemets « une bonne année ». Je dis ça évidemment avec tous les guillemets qui sont derrière tout ça, il y a beaucoup de souffrance, de difficultés et ce n'est pas facile de faire fonctionner une fédération dans un tel contexte, mais en gros, c'est-à-dire l'intérêt général de la Fédération, et c'est ce qui m'intéresse, les fondamentaux sont là et les licenciés sont là, la



pratique est là et les budgets sont là, il faut voir comment va se profiler l'année qui vient, en tout cas en prises de licences au début de cette année, elles sont bonnes et c'est la leçon de cette crise que nous passons pour l'ULM et en tout cas et pour la pratique qui est la nôtre.

La deuxième leçon de tout ça, et j'en suis vraiment convaincu, c'est que tous ces sujets que nous abordons, formation, sécurité, règlementation, si on n'a pas une stratégie cohérente, ce n'est pas possible de les mettre en œuvre. Et c'est parce qu'on a une stratégie cohérente qu'on a des partenaires crédibles parce que la DGAC ne confie pas la délégation du théorique ULM si on n'est pas crédible, la Marine Nationale, elle ne vient pas nous voir si on n'est pas crédible. Nos assureurs, on ne devient pas MIA si on n'a pas derrière des Claude Cordelle ou Patrick Thépin qui auront les compétences pour pouvoir apporter ces réponses-là. L'ANS, elle ne s'intéresse pas à nous comme ça, elle s'intéresse à nous parce qu'on s'est présenté, parce qu'on a des projets, donc c'est parce qu'on a une stratégie de développement que les choses se développent. Je tiens à rappeler que lorsque Dominique Méreuze a disparu trop vite, il y a eu des tensions à l'intérieur de la Fédération, dans les années 80, à la fin des années 90, il y a eu des tensions à l'intérieur de la Fédération, parfois des querelles de chapelles, des oppositions et ce n'est pas facile de fédérer, chacun son style et puis ce qu'il y a de bien avec les ULM, c'est qu'il y a tellement de styles différents que je vous promets que c'est remarquable, c'est ça qui est beau mais fédérer, ça suppose qu'on s'entende sur l'essentiel. Là, dans ce que j'ai dit, dans ce que nous disons, en fait, qui n'est pas d'accord avec les objectifs qu'on se fixe ? Bien sûr qu'on peut améliorer, bien sûr qu'on peut en critiquer, mais il faut tout de même avoir une stratégie cohérente. Et c'est parce qu'on a cette stratégie que la Fédération se développe, j'en suis intimement convaincu, ce qui me permet d'arriver au dernier point, il y a une mandature qui arrive, il y a une Assemblée Générale Élective qui suit, comme vous le savez, je me représente, je me représente avec une équipe. Alors c'est un scrutin uninominal, donc vous votez pour 20 personnes. Uninominal, mais rien n'empêche 20 personnes de se dire : « Voilà nous on est une équipe, et si on est élus, voilà ce qu'on ferait », c'est ça une stratégie cohérente parce que comment se retrouver dans une

fédération où vous avez 2 personnes là, 3 personnes là, 4 personnes là, qui n'ont jamais discuté ensemble, qui d'ailleurs parfois sur le fond sont peut-être même d'accord, mais qui seraient incapables de se mettre immédiatement au travail donc ce qu'a fait mon ami Dominique Méreuze durant ses années de présidence, c'est qu'il a toujours présenté une équipe, il le faisait en Assemblée Générale, c'est-à-dire que le scrutin soit uninominal, et ce que j'ai fait cette année avec toute l'équipe, c'est qu'effectivement, on a présenté des gens qui sont d'accord, alors on l'a présenté de manière indépendante, ça s'appelle Générations ULM+, il y a un site, il existe, vous avez la liste, vous avez le programme, il y a d'autres personnes qui se présentent, et puis après, c'est aux présidents de clubs d'évaluer et tout le monde est le bienvenu. Voilà, simplement moi je suis convaincu que si l'équipe de la Fédération n'est pas soudée, s'il n'y a pas une stratégie de cohérence entre nous, eh bien c'est impossible de mener à bien tous les sujets aussi importants que nous avons. Donc c'est dans ce sens qu'effectivement, je souhaite d'abord que vous approuviez ce rapport moral parce que derrière, il y a une équipe, il y a du travail et j'espère que vous en voyez les résultats, même si on est largement perfectibles, mais je souhaite aussi que si vous souhaitez qu'on poursuive notamment sur des gros dossiers comme l'instruction, comme la formation, eh bien que vous donniez un aval à notre rapport moral.

## RÉPONSE AUX QUESTIONS ÉCRITES

Mesdames, Messieurs, ayant repris la base ULM LF3424 (anciennement Landri Gérard) avec l'activité banderole, je souhaite savoir si la FFPLUM va appuyer et assister, bref défendre cette activité. Nous sommes plusieurs dans ce cas de figure. Je ne vous cache pas que si cette activité est prochainement interdite et ayant un crédit assez conséquent du rachat je vous laisse deviner dans la situation où je vais me trouver. Très grave. Si vous souhaitez avoir des renseignements argumentaires nous pourrions en parler.  
Cordialement Roland Vidal

Roland VIDAL – Aero Multi Services – Occitanie

## Réponse fournie/

Face à la proposition C.2.2.4 de la convention citoyenne pour le climat mentionne : « interdiction des avions publicitaires », la FFPLUM reste attentive à la situation des acteurs de l'activité banderole en ULM. Sur le plan de la consommation, il est avéré que le tractage banderole est une activité saisonnière et marginale principalement sur les plages et qui porte des messages souvent conviviaux liés aux activités locales (fête foraine, annonce de mariage, marché local, campagne de don de sang) qui n'ont pas grand-chose à voir avec les enjeux bien connus de la publicité sur nos modes de consommation dans les espaces public et numérique. On est dans un autre monde. La fin du tractage banderole n'aura aucun effet sur la surconsommation.

Sur le plan du transport, les aéronefs qui opèrent le remorquage sont principalement des ULM. Le bilan carbone de machines légères et récentes est dérisoire. La fin du remorquage banderole n'aura aucun impact sur le bilan carbone.

Sur le plan économique, les professionnels de ce secteur sont reconnus, dynamiques.

Il n'y a jamais eu de problèmes majeurs de sécurité ou de nuisance. Il est en revanche certain que la fin du tractage banderole aura un impact économique direct sur cette activité de niche. Dans le contexte actuel, il serait particulièrement désolant de faire passer une disposition dont le seul effet réel serait de mettre des professionnels compétents sur le carreau.

Enfin, les acteurs de la banderole sont aussi soucieux de l'environnement dans lequel ils pratiquent, la proposition d'un délai pour réactualiser leur activité serait beaucoup plus constructif que l'application d'une interdiction à la fois disproportionnée et mal interprétée.

Bonjour,

Ma question concerne la classe 3 Multiaxes et la masse révisée à 525 kg avec parachute dont on a tant entendu parler et qui depuis végète dans le silence. Je cible précisément ma question concernant l'aéronef dont nous disposons à notre club, à savoir un FK 9 de fabrication allemande, et dont nous ne parvenons pas à obtenir l'agrément technique à 525 kg, car nous n'obtenons aucune réponse à nos courriers ainsi qu'à nos coups de téléphones à la société. Or, cet appareil est un bon exemple, puisqu'il a été vendu à travers le monde, et pour un modèle identique, formulé à des masses différentes en fonction du pays destiné, je suis sidéré de devoir constater que suite à l'application de la nouvelle réglementation de 2019, la FFPLUM n'ait pas pris en charge la reconnaissance, d'office, et la transcription de cette nouvelle masse à 525 kg pour cette catégorie d'aéronefs déjà reconnue à 600kg dans certains pays sans une quelconque modification sur l'appareil. Pourquoi devoir s'en référer à un "importateur" et une fois de plus devoir payer des frais de dossier complètement inutiles et injustifiés, puisque cette masse est déjà reconnue par le constructeur.

Tous ces appareils déjà reconnus antérieurement devraient être listés par la FFPLUM et reconnus : d'abord pour une raison administrative, qui enlèverait toute ambiguïté, ensuite afin que leur carte jaune d'immatriculation soit en conformité, mais surtout pour une raison de sécurité des vols. Merci pour votre écoute, bravo à l'équipe de la FFPLUM pour le travail effectué ces dernières années ! Dernière lettre d'information très explicite !

Pascal HUCKEL – Amicale des Anciens Aviation Légère Armée Terre – Nouvelle Aquitaine

Réponse fournie par Louis :

Le passage d'un aéronef de 450 (475) kg à 500 (525) kg ne peut pas être du ressort de la FFPLUM car chaque constructeur a calculé et fixé des limites techniques pour chacun de ses modèles qu'il est le seul à connaître et qui relèvent donc de sa seule responsabilité y compris dans un système déclaratif.

À titre d'exemple plusieurs variantes d'aéronefs peuvent exister sous la même désignation mais avec des performances sensiblement différentes selon les réglementations ULM propres à chaque pays et dans un certain nombre de cas pour passer de 450kg à 500 kg il y a eu parfois des modifications techniques voire des renforts que seul le constructeur ou l'importateur connaissent en fonction des N° de série et de la date de fabrication de chaque aéronef construit, ce qui implique d'ailleurs l'établissement systématique d'une nouvelle fiche d'identification par le constructeur ainsi que plusieurs modifications dans le manuel d'exploitation car les caractéristiques et performances ne sont plus les mêmes avec 50 kg de plus l'énergie cinétique varie significativement. Cela impacte par exemple notamment la VSO ainsi que les distances de décollage et d'atterrissage, compatibilité du parachute installé avec les nouvelles masses, etc... Cela impose en général une campagne d'essais spécifique par le constructeur. Il est aussi parfois possible que certains constructeurs ne souhaitent répondre favorablement à ces demandes pour d'étranges questions de stratégie commerciale éloignée de l'intérêt de leur clients ce qui est un choix surprenant qui leur appartient, mais qui est regrettable pour les propriétaires.

Néanmoins ce que nous envisageons avec la DGAC serait d'établir une liste des constructeurs et des types de machines ayant fait l'objet d'une évolution de masse dans le cadre du Opt-out afin d'éclairer les pilotes sur les possibilités d'évolutions de leurs aéronefs.

Pour quelles raisons la FFPLUM (pas plus que la FFA et DGAC) n'a-t-elle fait aucune publicité sur la possibilité accordée par l'EASA de pouvoir inscrire les heures de pilotage aux pilotes d'ULM trois axes sur leur carnet de vol de pilote avion ? (information publiée sous forme de Directive européenne opposable aux Etats Membres sans transcription en droit national et relayée dans un bulletin du RSA)

Michel PIVEL – Occitanie

Réponse fournie:

La DGAC travaille encore sur la rédaction d'une note technique d'instruction pour préciser les modalités d'application de cette directive européenne car le mélange des genres entre le système ULM déclaratif français et le système certifié selon les standards EASA posent quelques difficultés d'application (par exemple obligation d'un carnet de vol et d'un carnet de bord pour ceux qui voudraient en bénéficier, peut-on compter en heure avion des HdV réalisées en Quick Silver, hors aérodrome ? Bref encore des points à clarifier...). Ceci est moins problématique dans d'autres pays européens à l'origine de cette demande là où les ULM volent déjà selon un régime de certification nationale sensiblement équivalent aux LSA.

Qu'en est-il des subventions accordées pour l'installation d'une VHF 8,33 ?

Michel PIVEL – Occitanie

Réponse fournie:

La subvention pour remplacer les radios 25kHz par des radios 8.33 était une opération européenne distribuée en France par la DGAC via un portail spécifique. Cette opération a débuté le 13 mars 2018 et s'est terminée le 31 décembre 2020, date limite de dépôt des dossiers. À cette date, les radios devaient avoir été installées et les propriétaires devaient avoir obtenu la LSA pour déposer leur dossier. Il n'est pas prévu qu'elle soit prolongée.

Bonjour

Qu'est devenue la convention de fourniture d'information sur la position des ZSM entre la FFPLUM et la Dreal Aquitaine/LPO, où peut-on accéder aux fichiers utiles pour les navigations ?

Pierre-Michel JACOMET – Beuil Azur Vol Montagne – Provence-Alpes-Côte d'Azur

Réponse fournie:



Une lettre d'information est prévue sur le sujet ainsi qu'une page dédiée dans la prochaine édition du Mémo Sécurité. Nous ne manquons rien à ce projet.

Bonjour,

Est-ce qu'il est envisagé de chercher des solutions pour la Guyane concernant l'obligation d'emport de transpondeur mode A+C avec alti codeur ou S niveau 2, surtout pour les paramoteurs décollage à pied (négociation pour utilisation d'appareils ADS B...).

Merci d'avance

Rodolphe AGNEL – ULM Hydro et Giro – Guyane

Réponse fournie :

La FFPLUM travaille actuellement en coordination avec d'autres fédérations européennes à un système de repérage et anticollision sous le mode interopérabilité. La DGAC et le CNFAS suivent ce dossier avec nous. Ceci pourrait être une solution pour la Guyane et plus particulièrement pour les paramotoristes.

En Guyane actuellement le transpondeur est obligatoire mais le mode ADSB out.

Monsieur le Président,

Ma première question concerne les baptêmes/vols découverte: la situation sanitaire actuelle étant vouée à perdurer, comment peut-on faire évoluer les directives du décret N°2020-1310 du 29 octobre 2020 concernant la pratique aéronautique ?

Les structures associatives qui respectent ces consignes souffrent particulièrement de ne pouvoir réaliser des baptêmes/vols découverte pourraient permettre de reprendre rapidement cette activité ?

Ma seconde question reprend celle posée à l'AG 2020 qui concernait la formation des dirigeants d'association : (question 2020 : La FFPLUM pourrait-elle proposer des formations destinées aux responsables d'association ? Ou participer au financement pour des formations déjà existantes?)

Qu'en est-il à ce jour ? Y a-t-il des démarches engagées avec des organismes nationaux?

Y a-t-il des subventions pouvant donner des outils aux dirigeants bénévoles, qui sont vecteur de valeur, et qui doivent aussi être vecteur de compétences.

Comme le dit Marilyn Ferguson dans son livre "Les enfants du verseau" (1981) : "Le savoir est porteur de responsabilité".

Et enfin, pour les pilotes ayant obtenu la qualification Radiotéléphonie en Langue Française, serait-il possible de réaliser une carte plastifiée attestant de leur réussite (meilleure longévité par rapport à une feuille de papier). Ou serait-il possible que le brevet papier contienne la mention Qualification Radiotéléphonie en Langue Française.

Je vous remercie.

Nicolas BOYER – Club ULM Périgieux – Nouvelle Aquitaine

La position de la DGAC reste à ce jour inchangée et ne permet malheureusement pas la reprise des vols rémunérés.

Nous reviendrons de nouveau vers vous dans les prochains jours par le biais du CNFAS afin d'essayer d'obtenir rapidement une clarification de la DGAC et faire évoluer la situation.

Seconde question : Sébastien.

La qualification radio (radiotéléphonie en langue française) est déjà apposée sur le brevet de pilote ULM et concerne toutes les classes.

SALON DE BLOIS

Quid du statut du salon ? Commercial ? Sportif ?

Quid des bénévoles et des responsabilités de l'association FFPLUM ?

Peut-on connaître le plan budgétaire de ce salon, son financement et sur quel budget ?

La création d'une association sous l'égide de la FFPLUM avec budget séparé serait honnête et transparent vis-à-vis des adhérents qui ne souhaitent certainement pas que leurs adhésions soient utilisées de cette façon, ce qui est certainement déjà le cas.

TOUR ULM



Les comptes qui vous sont présentés ont été préparés par nos comptables, notre expert-comptable et votre trésorière, ils sont certifiés par notre commissaire aux comptes qui a établi son rapport concernant le contrôle des comptes annuels, la justification de ses appréciations et les vérifications spécifiques et informations prévues par la loi.

Question qui semble légitime à tout sociétaire de l'association FFPLUM régie par la loi de 1901.  
 Peut-on enfin connaître le plan budgétaire de cet évènement, son financement détaillé et la partie engagée sur le budget général.  
 Jusqu'à présent aucune transparence car tout est noyé dans le budget fédéral, difficile ainsi de s'y retrouver dans une telle nébuleuse...

Anne-Marie LE DORZE – Pondi Argoat Air Club – Bretagne

Réponse fournie :

La Fédération est une association Loi 1901, elle est soumise à une fiscalité qui est la même pour tout le monde donc si cela doit être commercial, ce sera commercial mais il n'y aura aucun intéressement de la Fédération et en cas de bénéfices, ce qui ne risque pas d'être le cas, ils seront intégralement reversés dans le développement de cette activité.  
 Le budget du Tour ULM est un budget équilibré chaque année.

Selon nos statuts, le comité directeur de par lui-même crée des commissions, qui elles-mêmes, au travers de groupes de travail gèrent

Or celles-ci ont disparu lors de la mandature qui s'achève. Ceci au profit d'une entité jusqu'ici inconnue « Les Pôles ». Peut-on savoir ce dotations budgétaires qui lui sont affectées ?

Merci

Bernard BRUNET – Club ULM Niort – Nouvelle Aquitaine

Réponse fournie :

Le fonctionnement et la composition des Pôles thématiques sont conformes aux articles 16 et 17 des statuts et l'art V a,b,c,d du règlement de la FFPLUM. Dans le respect des textes, il n'y a pas d'interdiction dans les statuts ni dans le règlement à faire évoluer l'organisation et l'appellation des outils et organes fédéraux.

Le vocable Pôle correspond davantage aux appellations « modernes » et « actuelles » et dynamiques en phase avec les fonctions et l'autonomie dans les missions de ces organes. Au-delà du vocable, dans cette mandature, il n'y a pas de modifications opérées sur l'organisation ni la gestion sous le contrôle des instances et des partenaires.

Bien entendu, bien que prévu dans la première mandature et annulée pour raison de gestion du temps et covid, vous serez invités à manifester votre choix lorsque la future gouvernance proposera le travail à mener devenu nécessaire sur la réactualisation des statuts et du règlement.

Pourquoi bizarrement, s'empresser de se manifester auprès des licenciés (S. PERROT) suite à l'accident de Pic St Loup alors que nous attendons toujours une réponse sollicitant l'aide par un droit de réponse fédéral, pour des propos diffamatoires écrits dans un quotidien local lors de l'accident de deux membres de notre Club ULM de Niort à Aslonnes (1 mort, 1 blessé grave) en août 2020, bien qu'un mail du secrétariat nous assurait un retour rapide du bureau directeur ? Plusieurs rappels ont pourtant été faits par la suite, en vain.

Merci.

Bernard BRUNET – Club ULM Niort – Nouvelle Aquitaine

Réponse fournie directement par le siège à Monsieur Bernard Brunet

Jadis un élève qui obtenait son théorique repartait avec quelques minutes après. Maintenant cela prend 2 mois...

Savez-vous la raison ?

Merci.

Gérard BREYSSE – Felix ULM Run – La Réunion

Réponse fournie :



Les comptes qui vous sont présentés ont été préparés par nos comptables, notre expert-comptable et votre trésorière, ils sont certifiés par notre commissaire aux comptes qui a établi son rapport concernant le contrôle des comptes annuels, la justification de ses appréciations et les vérifications spécifiques et informations prévues par la loi.

Après le passage de l'examen théorique commun ULM, c'est le centre DSAC d'Orly qui envoie les certificats d'aptitude. Le guide du candidat disponible en ligne précise tous ces éléments. Il précise aussi la condition d'envoi du document ...  
*En cas de réussite, le certificat vous sera délivré et envoyé à l'adresse mentionnée sur la page Etat civil de votre compte OCEANE si votre dossier scanné envoyé à Orly depuis la boîte fonctionnelle est complet et conforme...*  
[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide\\_candidat\\_examens\\_ordinateurs.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Guide_candidat_examens_ordinateurs.pdf)

En 2020 la DSAC nous a confirmé qu'il y avait eu de gros retards pour l'envoi des certificats d'aptitude. À la demande de la FFPLUM certains certificats ont pu être envoyés en priorité. Fin 2020 le service chargé du traitement des certificats a été renforcé et maintenant il semble que les délais soient réduits.

Concernant le projet de délégation de l'organisation de l'examen théorique commun ULM à la FFPLUM, nous envisageons de mettre le certificat d'aptitude à disposition du candidat dès la fin d'examen. Les premiers centres d'examen FFPLUM pourraient ouvrir au deuxième semestre 2021.

Bonjour

Je suis président bénévole d'une structure moyenne (30-40 licenciés), avec un instructeur bénévole. Je suis très préoccupé par l'évolution très significative du coût de la formation d'un instructeur risquant de mettre en difficulté à l'avenir nos structures, car nous n'aurons plus les moyens de former un instructeur. Cela n'aura-t-il pas pour conséquence à l'avenir, la disparition des petites/moyennes structures bénévoles au profit de structures professionnelles avec les conséquences que nous pouvons facilement imaginer sur le coût de formation d'un pilote (et par conséquent sur le nombre de licenciés)?

Gérard NOMMER – Bambi Air Club – Grand Est

Réponse fournie :

Concernant le parcours et le coût de la formation des instructeurs, la FFPLUM souhaite initier un point partagé sur la situation et surtout proposer un plan d'actions qui traite dans la prochaine mandature la FFPLUM l'accessibilité et la formation des instructeurs ayant un statut de bénévoles pour répondre aux besoins des clubs.

La FFPLUM s'engagera dans cette démarche dès 2021 pour une mise en œuvre dès le début de la mandature.

Bonjour,

Je rappelle que notre activité se doit d'être une activité sportive, et à ce titre se doit d'exiger un certificat médical lors de la première inscription. Aucun autre certificat médical n'est exigé ensuite, hormis un pseudo questionnaire de santé à remplir par nous-même, qui ne sert qu'à dédouaner la responsabilité de la F.F.P.L.U.M.  
 À quand un vrai certificat médical annuel, voire biennuel comme à la F.F. de planeur, qui permettrait sûrement de diminuer les taux de l'accidentologie et de préserver notre activité ?  
 En vous remerciant de prendre cette question au sérieux.

Franck JUBINEAU – Microlight Aircraft – Normandie

Réponse fournie :

À ce jour aucune étude n'a mis en évidence l'incidence d'une visite médicale ou non sur l'accidentologie en aviation. La seule étude très sérieuse dans ce domaine a été menée sur 10 ans d'accidentologie par l'aviation civile anglaise et a conclu que la visite médicale aéronautique n'apportait pas de surcroît de sécurité et ils l'ont donc supprimée pour leurs pilotes avions tant qu'ils volent sur le territoire national anglais... La visite médicale devient obligatoire à partir de 70 ans comme pour les automobilistes. Considérant aussi que les médecins sont là pour soigner les personnes malades et non pas pour examiner des gens bien portants. À ce jour les analyses du BEA n'ont pas mis en évidence de réduction des accidents du fait d'une visite médicale ou non. Avec ou sans visite médicale un pilote fatigué ne doit pas voler, il y a aussi des malaises en vol sans signes précurseurs chez les pilotes de ligne qui ont pourtant 2 visites médicales poussées par an...  
 L'intérêt de l'auto-questionnaire périodique mis en place par le ministère des sports pour l'ensemble des disciplines sportives est de responsabiliser chacun à réfléchir sur sa propre situation et se poser la question de l'adéquation entre sa pratique sportive et sa santé, et en cas de doute de consulter par soi-même son médecin de famille. Ce raisonnement est valable pour tous les sports.

Il faut aussi tenir compte du fait de la disparition progressive des médecins aéronautiques dans la plupart des pays qui envisagent donc de ce fait d'adopter la position anglaise, ou de voir un simple médecin de famille comme le permettent d'ailleurs les textes EASA.

À ce jour la commission médicale encadrée par le médecin fédéral en l'absence de données factuelles fiables n'envisage pas de modification de la réglementation sur ce point.

Je trouve que les comités régionaux ne s'investissent pas beaucoup pour effectuer des compétitions régionales.

À l'A.G. pouvez-vous essayer de sensibiliser ces régions.

Merci

Jaky CAILLE – Les Lépidoptères – Bourgogne-Franche-Comté

Une première réunion de travail entre les Comités Régionaux et le pôle Sport a eu lieu fin janvier 2021 afin de poursuivre le développement et la promotion des pratiques sportives ainsi que le développement de la compétition en région. Cette année, pas moins de 5 compétitions régionales sont déjà validées et 6 autres sont en cours de validation et seront directement organisées par le comité régional concerné.

Pourquoi le montant de la licence 2021 ne se fait plus au prorata des mois d'inscription ?

La diminution n'apparaît qu'à partir d'une souscription au 1er avril, ce qui induit une forte augmentation pour ceux qui s'inscrivaient à d'autres mois.

Pourquoi n'avez-vous pas fait de ristourne sur l'assurance 2020 comme d'autres assurances l'ont fait à cause de la Covid ?

Alain ZIMMERMANN – Icare Club ULM - La Casquette – Bourgogne-Franche-Comté

La grille de tarifs des assurances a été adaptée au trimestre pour une raison de simplification car la majorité des pilotes s'assurent dès le début de l'année.

Pour cette nouvelle saison et afin de permettre aux licenciés de maîtriser leur budget lié à l'ULM, la FFPLUM a mis en place sur l'espace licencié la possibilité de payer par prélèvement en plusieurs fois sans frais. Ce système est également ouvert aux structures depuis l'espace dirigeant.

Les assurances dont vous avez bénéficié en 2020 faisaient partie d'un programme d'assurances traité pour 4 ans sans possibilité de révision à la hausse ou à la baisse. Les assureurs du milieu de l'aviation légère ont un nombre d'assurés bien plus faible que les assureurs du milieu automobile ayant proposé des ristournes sur les assurances 2020. L'assureur fédéral Axa XL a contribué à hauteur de 15 000€ à l'opération REV+ proposée aux pilotes licenciés à la FFPLUM.

Bonjour

Je suis membre de deux clubs n° 2104 et 2107 et ne suis référencé que sur un seul club. Pourquoi ?

Je suis instructeur au club 2107 et président du club 2104. Merci à vous.

Cordialement,

Fch

François CHASSAIN – ULM Club de Pouilly – Bourgogne-Franche-Comté

Monsieur Chassain a été contacté directement par le secrétariat fédéral.

THÈME 1 : double affiliation des Clubs et membres



Les comptes qui vous sont présentés ont été préparés par nos comptables, notre expert-comptable et votre trésorière, ils sont certifiés par notre commissaire aux comptes qui a établi son rapport concernant le contrôle des comptes annuels, la justification de ses appréciations et les vérifications spécifiques et informations prévues par la loi.

- Comment déclarer les membres du Bureau d'un club qui ne pratiquent pas l'ULM, dans des aéroclubs à activités mixtes (avion et ULM par exemple) ? Les membres ne pratiquant que l'avion sont affiliés à la FFA (et non la FFPLUM) et donc non reconnus par le site FFPLUM. Impossible donc de satisfaire à la déclaration d'honorabilité, par exemple. Idem à l'inverse chez la FFA pour les membres ULMistes.
- De même, la FFPLUM n'a pas connaissance des pratiquants Avion et ULM qui sont dans nos clubs et qui adhèrent à la FFA (près de 40% de nos membres). Ne peut-on pas imaginer une licence gratuite (ou à prix modique) FFPLUM, adossée à une base de données commune FFA/FFPLUM ?

THÈME 2 : pénurie d'instructeurs ULM avec potentiel d'élèves important

- Afin de faciliter la mise en relation des clubs avec les instructeurs ULM, il est indispensable de créer, sur le site fédéral, un système de petites annonces afin de diffuser les offres de bénévolat (comme cela existe sur le site de la FFA).
- Pour faciliter et encourager les pilotes ULM expérimentés à entreprendre une formation iULM, la fédération peut-elle développer l'offre de formation iULM dans le cadre du Compte Personnel Formation ? À ce jour, 1 seule structure propose la formation iULM par ce canal.

Fabrice ESCAFFIT – Aero Club Les Ailes Toulousaines – Occitanie

Il est possible d'enregistrer un membre dans le bureau d'une structure depuis l'espace dirigeant en sélectionnant « Structures et licences » > Ajouter une personne. Un profil pourra être complété et un identifiant à 6 chiffres correspondant au numéro de licence pourra être renseigné pour ajouter le membre au bureau dans l'onglet « Bureau » du club. Le Ministère de la Jeunesse et des Sports nous demandant de recenser l'honorabilité des licenciés, il n'avait pour le moment pas été prévu de permettre à une personne non-licenciée d'enregistrer ces informations mais nous allons travailler avec notre prestataire informatique pour vous proposer une solution.

- L'idée de l'annonce est bonne et donc à retenir dans les conditions légales et dans le support déjà existant.
- Sur demande de la FFPLUM, la reconnaissance de la formation IULM dans le cadre du Compte Personnel de Formation CPF est en cours de traitement par les services de la DGAC. D'ailleurs, elle est seule habilitée à faire reconnaître cette formation dans le cadre d'une procédure technique avec les services du ministère du travail pour l'inscrire au registre national des certifications professionnelles RNCP. Cette démarche permettra aux structures habilitées de proposer la formation IULM aux pilotes titulaires d'un CPF. La gestion administrative de ce dossier est bien en cours et nous veillons à ce qu'il soit traité dans les plus brefs délais. Nous avons une prochaine réunion dès ce lundi à la DGAC sur ce sujet et nous ne manquerons pas à communiquer la prochaine étape concernant la validation définitive de cette reconnaissance de la formation IULM.