

« Toutes les grandes personnes ont d'abord été des enfants, mais peu d'entre elles s'en souviennent. »

Antoine de Saint-Exupéry



## Assemblée Générale de la FFPLUM 2012

*31 mars 2012*

***S'appuyer sur nos racines pour mieux maîtriser notre avenir !***

Notre Fédération se porte bien.

Le nombre de nos membres a progressé de 5 % l'année passée encore, poursuivant une ascension régulière qui a fait passer à la FFPLUM le cap des 14 000 pilotes ; un chiffre qui a triplé en une dizaine d'années. Et la tendance de 2012 est identique.

Les finances de la FFPLUM elles aussi se portent bien, en dépit des difficultés liées à l'environnement économique difficile que nous connaissons et vivons tous ; elles sont saines, maîtrisées et contrôlées. Elles nous ont permis en 2011 de mener à bien nos actions tout en renforçant nos bases, au prix d'une gestion particulièrement rigoureuse.

La pratique de l'ULM se porte bien.

Je constate avec grand plaisir et un sourire un brin amusé que ce qui était vilipendé il y a quelques années est devenu parfois une planche de salut ou tout simplement une activité à la mode. Outre la FFPLUM, l'ULM est pratiqué sous

diverses formes au sein de la FFA, de la FFVV, du RSA, de la FFVL... et bientôt de la FFG et de l'UFH. Nos anciens, dont certains sont présents, ont eu raison et bien du mérite à braver moqueries et dédain... ils étaient en avance sur leur temps et se préparaient à offrir à nos contemporains ce qui leur manque tant : un espace de liberté, de risques assumés et surtout de « responsabilité individuelle », particulièrement mise à mal dans une société qui ne laisse trop souvent au citoyen que le choix de se soumettre à des lois, des règlements qui prétendent décider de tout pour eux, sans forcément recueillir leur avis et leur adhésion.

N'oublions jamais nos racines, n'oublions jamais d'où nous venons, pour mieux maîtriser ce que nous sommes et ce que nous voulons devenir. Se pencher sur le passé c'est s'appuyer sur des bases solides et trouver un sens à la pratique de notre passion. Il faut veiller jalousement à ne surtout pas rompre ce fil conducteur et même quand cela est nécessaire, remettre au goût du jour ce que les dérives nous auraient fait oublier. Mais en même temps il doit être notre guide pour accepter l'inéluctable marche du temps avec son cortège de progrès technologiques, d'évolutions des mentalités et d'innovations.

À titre d'exemple et traduction concrète de ces notions « intellectuelles » qui pourraient paraître fallacieuses à certains, je dirais qu'il nous faut remettre à l'honneur avec insistance dans la formation la panne moteur, le décrochage et l'atterrissage en campagne, que les moteurs modernes ont eu tendance à faire passer au second plan ; alors qu'à l'extrême inverse des paramoteurs il faut accepter comme une aubaine l'arrivée des hélicoptères ULM, autrement plus sophistiqués, performants et dont certains craignent que cette nouvelle classe n'affecte l'idéal premier de la philosophie de base de l'ULM : accessibilité, simplicité et facilité, responsabilité.

Le passé donc, le présent et le futur ! Banalités me direz-vous ! Pas tout à fait cependant, car peu d'activités aériennes peuvent exploiter simultanément avec autant de bonheur et de « Liberté » les ressources du passé, les progrès du présent et les innovations du futur.

Si l'on y associe la variété du panel des 6 classes, qui permet à chacun d'entre nous, en fonction de ses goûts, mais aussi de ses moyens, bien entendu, de trouver la pratique ULM qui lui correspond, nous sommes en présence d'un mouvement aéronautique ultraléger motorisé dynamique, qui offre des réponses diverses et complémentaires à notre passion commune du vol. Ce panel est une richesse inestimable que nous nous devons de protéger et de conserver. Ce n'est pas, de la part de la FFPLUM, comme j'ai pu le lire sous la plume d'un Président écervelé et envieux, membre d'une autre fédération, la politique de « l'attrape tout ».

Déclinons maintenant :

- La mission première de la FFPLUM est de rendre le plus accessible possible au plus grand nombre possible la pratique du vol, du paramoteur à l'hélicoptère.

*Votre Fédération s'y emploie.*

- Cela ne reste cependant possible qu'en conservant, et il faut se battre très fermement et inlassablement sur tous les fronts pour cela, notre réglementation ULM basée sur le système « déclaratif », qu'il soit national comme aujourd'hui, ou européen peut-être même dans un futur plus ou moins éloigné.

*Votre Fédération s'y emploie.*

- Mais seul un taux d'accident acceptable et supportable, selon les normes admises par une Société de plus en plus frileuse, permettra notre développement et la pérennité du système déclaratif ; il nous faut donc nous astreindre à un travail de longue haleine, parfois fastidieux, qui soit efficace et pragmatique, pour améliorer la Sécurité des vols.

*Votre Fédération s'y emploie.*

Fidèle à son passé, ancrée dans le présent, tournée vers l'avenir, la FFPLUM est la garante d'une pratique de l'ULM dynamique et responsable.

## Comment ces principes se traduisent-ils dans l'action ?

En travaillant sur le développement, le rayonnement et la Sécurité des Vols

### **Développement et rayonnement**

#### **Classe 6 ULM Hélicoptère**

Dans le cadre de l'accessibilité à la pratique aéronautique, l'émergence de la classe 6 est un beau succès que doivent se partager tous ceux qui au sein de la DGAC et de la FFPLUM ont, depuis de nombreuses années, traité ce dossier avec pugnacité et ténacité, dans un environnement parfois très hostile, avec l'aide technique et le soutien politique indispensables de la FFG et de l'UFH. Il serait trop long dans le cadre de cette AG de nommer toutes les personnes qui ont participé à cette aventure. Sans compter tous ceux qui dans l'ombre et indirectement nous ont soutenus et ont relayé notre discours, contribuant anonymement à la réussite de l'entreprise. Je ferai une exception pour Monsieur le Directeur Général de l'Aviation Civile, Patrick Gandil qui a donné l'impulsion indispensable à ses équipes et également mon ami Gérard David, alors Président de l'UFH, dont le soutien politique indéfectible est arrivé au bon moment pour que l'élan ne soit pas brisé. Il faut enfin parler de toute l'équipe de l'expérimentation à Berre, instructeurs et élèves, menée par Jacques Maurel, et dont les résultats ont permis de convaincre les plus sceptiques.

Il reste maintenant à faire vivre cette classe. Elle sera ce que tous ensemble nous en ferons en tant que propriétaires, pilotes et instructeurs responsables. L'avenir nous dira si nous avons eu raison... nous le croyons. Déjà l'une des prédictions des ennemis de la classe 6, qui était qu'il ne serait pas possible pour la classe 6 d'être régie par une réglementation totalement identique à celle des autres et qu'elle entraînerait l'alourdissement de celle des autres classes, s'est évanouie ! Cette classe vit harmonieusement et en sécurité en Italie depuis une quinzaine d'années... pourquoi n'en serait-il pas de même en France ?

Notre adhésion à l'Union Française de l'Hélicoptère, aux côtés de la FFG, a été acceptée vendredi. Ce n'est pas pour nous faire « anesthésier » comme certains l'affirment, mais pour être plus forts ensemble, partager nos expériences, faire aussi valoir nos vues et faire entendre notre voix et enfin pour être plus efficaces dans l'action.

Nous sommes également persuadés que l'ULM Hélicoptère, dans un cadre non certifié va pouvoir apporter rapidement au monde de la voilure tournante des progrès rapides et incontournables.

Longue et heureuse vie à la classe ULM Hélicoptère.

#### **Identification des ULM à vie**

Une petite chose peut-être... mais qui pourtant va bien simplifier notre vie de propriétaire d'ULM : l'identification à vie de nos ULM. Nous l'avions demandé à la DGAC et avons évoqué ce dossier en AG l'an dernier. Ses services nous ont accordé cette mesure qui, outre le

fait de nous rendre administrativement service, préserve également nos voiles, nos peintures et nos revêtements parfois fragiles.

### **Accord bilatéral franco/anglais**

Rendons à Caesar ce qui revient à Caesar. DGAC française et CAA anglaise viennent de signer un accord qui permet aux ULM français de voyager en Angleterre sans demander d'autorisation ni payer de taxes (80 £ par voyage)... contraintes officiellement obligatoires jusqu'à présent. C'est le RSA français et le LAA anglais qui sont à l'origine de ces négociations pour des accords tout d'abord prévus en faveur des avions de construction amateur... dont au bout du compte ont bénéficié également les ULM français de construction amateur et de série. Un bon exemple de coopération bilatérale qui devrait faire tache d'huile dans le cadre de l'EMF.

### **Autogires et FAI/CIMA**

Dans le cadre de la compétition internationale FAI, et après de difficiles tractations, l'autogire qui était jusqu'à présent sous la houlette de la commission FAI Hélicoptère, vient, à la demande de la Commission FAI ULM la CIMA, très activement et très concrètement soutenue par la FFPLUM, de migrer vers elle pour l'organisation de compétitions FAI autogires. Au championnat du monde 2012 en Espagne nous espérons ainsi pouvoir mettre en lice une équipe française de trois autogires, en plus des équipes pendulaires, multiaxes et paramoteurs dont nous attendons une floraison de médailles... après celle d'or de bon augure remportée par Richard Guillaume et en pendulaire à la coupe du monde 2011 en Espagne. Patrice Girardin a été élu Trésorier de la CIMA, ce qui nous permet d'occuper une place de choix au bureau de cette commission internationale.

Bruno Delor, président de la FFAM, représente avec efficacité les intérêts des fédérations françaises au sein de la FAI.

### **France – Tunisie**

La France, par l'intermédiaire de la FFPLUM, apporte un support technique et humain à la structuration du vol sportif et de loisir en Tunisie. Ce pays part de rien dans ce domaine. Il s'agit d'aider au développement de la pratique de l'ULM par la création d'une réglementation spécifique, inspirée de la réglementation française, ainsi qu'au développement de la pratique de l'aviation légère en général, par la création d'une entité du type du CNFAS qui permettrait sa reconnaissance par la FAI et donc l'organisation de compétitions nationales et internationales en Tunisie.

### **Remorquage de planeurs par les ULM**

Nous avons également évoqué ce dossier lors de l'AG fédérale de 2011. Il a été bouclé quelques mois plus tard en collaboration étroite avec la DGAC et la FFVV, au prix de quelques compromis. Cette possibilité offerte aujourd'hui, de remorquer des planeurs certifiés avec des ULM et par des pilotes d'ULM spécifiquement formés apporte certainement une bouffée d'oxygène à nos amis de la FFVV dont les avions remorqueurs s'essoufflent et ne sont plus économiquement viables dans le contexte actuel, sans compter les problèmes de nuisances sonores que supportent de plus en plus difficilement les riverains.

Là aussi nous avons essentiellement veillé à ce que la réglementation ULM ne soit pas écornée.

### **Développement durable et Motorisation électrique**

C'est dans l'air du temps... On y croit ou on n'y croit pas... Mais quoi qu'il en soit on n'y échappe pas, dans le cadre du « Développement durable » !

Il nous faut donc nous pencher sur le problème très sérieusement, car rien ne peut et surtout ne pourra être réalisé et se développer demain sans que cette dimension ne soit prise en compte.

Lors de notre prochain Comité Directeur nous mettrons donc en place une Commission spécifique dont nous déterminerons les objectifs et les moyens.

L'ULM sera dans l'aéronautique une chance et un vecteur privilégié car la réglementation qui est la nôtre a pour qualité essentielle de favoriser les progrès rapides et de favoriser le passage aisé de l'étude à la réalisation opérationnelle.

### **Subventions**

Pour financer nos actions nous disposons de nos fonds propres, ceux qui proviennent de nos cotisations, mais aussi de subventions du Ministère des Sports et de la DGAC.

Celles du MS ne devraient pas augmenter car ses fonds iront en priorité aux fédérations olympiques ; mais nous devons remercier la DGAC cette année de les avoir augmentées pour les Fédérations aéronautiques, avec un effort particulier pour la FFPLUM afin de tendre à rétablir l'équilibre entre les Fédérations et de limiter dans ce domaine une différence de traitement expliquée par les deux Ministères par le fameux « **poids de l'Histoire** ». Nous apprécions à sa juste mesure cet effort accompli dans des circonstances budgétaires difficiles.

### **CNFAS, UFEGA, UFH, CNOSF, EMF, EAS**

Développement et rayonnement passent nécessairement par la défense des intérêts de nos pilotes et cela ne peut réussir que par la négociation avec les institutions nationales ou de niveau européen. Or les résultats dépendent toujours d'un rapport de force ! Ce rapport ne peut avoir une chance de nous être favorable que si nous savons nous regrouper lorsque cela est nécessaire : c'est tout l'intérêt, au niveau national, du CNFAS, aujourd'hui connu et reconnu des institutionnels dont la DGAC et la DIRCAM, devenu indispensable en tant qu'interlocuteur privilégié dans le paysage aéronautique. Nous traitons ensemble de tous les sujets sensibles communs tels que les espaces aériens, les RTBA militaires, les aérodromes menacés, la réglementation aéronautique commune (les drones, les manifestations aériennes, ...), la météorologie, les REX, l'IASA, les relations avec EAS, la FAI, etc. La place du CNFAS ne peut, dans l'avenir, que devenir plus importante encore. La collaboration des Présidents des 9 Fédérations qui le constituent doivent être un modèle pour nos associations dont parfois, toutes pratiques confondues, les chicayas locales sur les terrains les font courir nécessairement à leur perte.

Pour être en meilleure position face aux assureurs, 5 de nos fédérations se sont regroupées au sein de l'UFEGA. Nous menons en ce moment d'importantes négociations dans le cadre du contrat 2013-2017.

J'ai parlé précédemment des raisons de notre adhésion à l'UFH.

Nous adhérons également, dans le domaine sportif, au CNOSF qui regroupe toutes les fédérations nationales françaises et qui est l'interlocuteur privilégié du Ministère des Sports,

et plus particulièrement réunis au sein du CISA (Conseil interfédéral des sports aériens), présidé aussi par Bruno Delor, élu de plus au Conseil d'administration du CNOSF... un poste stratégique et utile pour la prise en compte des intérêts des sports aériens.

Nous collaborons avec l'IASA, Institut avec lequel vous ferez plus ample connaissance cet après-midi.

Bien entendu la veille réglementaire au niveau européen est toujours d'actualité au sein de l'EMF, dont j'assume les responsabilités de Président, ainsi que celles de Vice-président au Board d'EAS, rejoint la semaine dernière par Jean-Pierre Delmas de la FFA, pour apporter notre contribution à la défense, au nom du CNFAS, de tous les pilotes européens de toutes les disciplines aéronautiques.

## **Sécurité des vols**

Développement et rayonnement vont de pair avec une pratique exercée, comme évoqué au début de ce rapport, dans un environnement où la sécurité tient une part prépondérante.

C'est la priorité de notre Fédération que de contribuer à l'améliorer, car sans réelle « sécurité des vols » il n'y aura ni développement, ni rayonnement.

Je voudrais tout d'abord rappeler, comme je viens de le faire dans le dernier numéro d'ULM INFO, que le taux d'accident du monde ULM n'a certes pas été meilleur ces derniers temps que les autres pratiques d'aviation légère, mais pas non plus catastrophique ; et que nous ne voulons pas être des boucs émissaires par la présentation erratique de chiffres bruts, qui plus est accompagnés de comparaisons hasardeuses, ne tenant pas compte de tous les facteurs spécifiques de la pratique ULM.

Cela dit, il n'y a pas lieu non plus d'être spécialement fiers des résultats et de nous en contenter. Mais il faut en même temps dire que les résultats ne peuvent instantanément aller dans le bon sens et qu'il faut savoir faire preuve dans ce domaine d'esprit de prospective, puis de patience et de ténacité.

Voici en revue les actions entreprises et les outils à notre disposition :

- En priorité, refonte en cours du cursus de la formation des IULM en collaboration avec les services concernés de la DGAC (Recrutement, formation, suivi des connaissances).
- Collaboration accrue aux travaux de l'IASA (Institut pour l'amélioration de la Sécurité - film pédagogique sur l'utilisation du parachute).
- Outil informatique RASU (Recueil Accidentologie Sécurité ULM) qui permet d'améliorer la perception de l'accidentologie en rassemblant toutes les données recueillies sur les accidents, pour une analyse corrective.
- Outil informatique REX, qui permet à chaque pilote de s'interroger sur sa propre sécurité et tirer des leçons des erreurs des autres.
- Outil informatique BASULM, catalogue des bases ULM et des aérodromes privés qui contribue à la sécurité en vol (terrains de dégagement – connaissances des consignes et dangers).

- Cadets ULM, action qui vise à faire voler avec un ancien de jeunes brevetés qui n'ont pas les moyens d'acquérir un ULM.
- Création du PNVN (Pôle National Vol Montagne à Gap) en collaboration avec l'AFPM (Association des Pilotes de Montagne), qui vient par ailleurs d'adhérer à la FFPLUM. Il s'agit pour nos pilotes de s'instruire volontairement aux particularités du vol en montagne.
- Création du PNVH (Pôle National Vol Hydro à Biscarrosse). Il s'agit pour nos pilotes de s'instruire volontairement aux particularités du vol Hydro. Nous collaborerons avec France-Hydravion.
- Promotion et aides à l'installation de parachutes sur les appareils école.
- Promotion et aides à l'acquisition de Kits de balisage des terrains ULM.
- Promotion et aides à l'acquisition d'Aérobags pour les élèves et instructeurs ULM.
- CNFTE (Centre National de Formation Technique et d'Essais) pour découvrir les secrets de l'entretien des moteurs, au profit des clubs, des OBL, des jeunes et des propriétaires particuliers.
- Action des correspondants sécurité des Régions, sous la houlette du Président de la Commission Sécurité des Vols.

Cet ensemble d'actions et d'outils ne seront efficaces qu'à la seule condition que chacun d'entre nous prenne réellement conscience des enjeux et prenne à son niveau sa part dans le processus. C'est vraiment la pérennité de notre pratique ULM qui en dépend.

À ce propos il serait souhaitable que vous incitiez vos élèves et membres à s'abonner et lire ULM INFO, dont les rubriques de politique aéronautique, techniques et juridiques apportent très souvent des réponses à nombre d'interrogations ou comblent des ignorances qui peuvent être fatales.

Abordons le sujet qui fâche :

Le traitement du dossier, vieux de plus d'une dizaine d'années, relatif à l'accès aux ULM aux terrains contrôlés ou aux terrains ayant une procédure IFR publiée n'a pas avancé d'un pouce depuis la réunion d'octobre 2010, en dépit de mes relances régulières. Nous demandons simplement l'abrogation de l'article de l'arrêté qui oblige pour les ULM à une demande d'autorisation, qui nous est accordée « au petit bonheur la chance »... ou pas du tout... en fonction de l'aérodrome... et des humeurs des uns et des autres. Notre dossier, peaufiné comme pas un autre ne l'a été, avance des arguments pris en compte par les services de la DGAC, qui au cours cette dernière réunion n'en a pas réfuté un seul... mais qui n'a pas abouti parce que les « contrôleurs » ne sont pas prêts et qu'ils doivent être encore convaincus ! On nous laisse cependant un espoir... pour dans plus tard... futur non défini ; en attendant on nous proposerait pour nous faire patienter une circulaire qui expliquerait que le régime normal serait d'accorder l'autorisation et que les interdictions devraient être motivées. C'est mieux que rien, bien que depuis le mois d'octobre 2010 nous n'ayons rien vu venir. Nous allons continuer de nous accrocher !!!

Enfin, comment envisager l'avenir de notre fédération sur les plans de l'organisation, du management et des financements, alors que nous ne sommes plus une petite fédération (le nombre d'adhérents a triplé en 10 ans) sans être devenue une grande encore ?

Pour nous aider à y réfléchir et nous proposer des bases sérieuses de réflexions et de décisions, nous avons demandé au Ministère des Sports le détachement, jusqu'en fin d'année

2012 de Jean-Maurice Dradem ; ce détachement nous a été accordé, avec pour mission fixée à Jean-Maurice de formuler des préconisations, dans le cadre de la baisse programmée des aides publiques :

- Sur l'évolution du cadre associatif (étude des possibilités de valoriser le travail des bénévoles et l'intérêt d'obtenir pour la Fédération la Reconnaissance d'Utilité Publique).
- Sur l'optimisation du fonctionnement fédéral (étude des conditions d'une modernisation du système informatique et du système de communication).
- Sur la recherche de partenariats dans le cadre de la baisse programmée des aides publiques (étude des possibilités de trouver de nouvelles ressources et de faire évoluer l'activité commerciale de la Fédération).

Au terme de ce rapport moral, je voudrais, comme chaque année, et bien naturellement, remercier les membres du Comité Directeur fédéral, qui entament la dernière année de notre mandat. Le succès qui est au rendez-vous leur doit beaucoup, et ainsi qu'aux sacrifices professionnels et familiaux qu'ils consentent à titre bénévole, comme vous au sein de vos associations ? Vous savez plus que tout autre qu'il n'est pas toujours facile de faire cohabiter vie associative et vie privée. L'année prochaine sera une année électorale et un certain nombre d'entre nous déposeront le sac. Il faudra bien alors trouver du sang neuf. Nous comptons sur vous pour y réfléchir. J'associe à ces remerciements nos 3 détachés du Ministère des Sports et l'équipe des filles du secrétariat qui se dévoue pour que vous soyez satisfaits.

Nous sommes si sérieux... que de temps en temps il serait bon de nous rappeler que si notre pilotage se doit d'être rationnel, notre passion est par nature irrationnelle ; et qu'elle fait appel aux émotions, à l'émerveillement, au plaisir ; alors, pour bien en profiter il faudrait parfois nous laisser aller à retrouver nos âmes d'enfants, comme nous y incite Antoine de Saint-Exupéry, qui nous rappelle que trop souvent nous les avons un peu trop vite oubliées :

« Toutes les grandes personnes ont d'abord été des enfants, mais peu d'entre elles s'en souviennent. »

Antoine de Saint-Exupéry

Dominique Méreuze

Président de la FFPLUM