

*« Si tu diffères de moi, mon frère, sois de me léser, tu m'enrichis »*  
*Antoine De Saint-Exupéry*



## **ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**

**19 mars 2011**

### **Objectif « SÉCURITÉ »**

L'Assemblée Générale est chaque année le moment privilégié pour les membres élus du Comité Directeur de la FFPLUM de rendre compte de ses actions durant l'année écoulée et de faire le point sur l'état de notre Fédération et plus globalement sur celui du mouvement ULM en France, dans son environnement européen.

Sur un plan général on constate avec une certaine satisfaction l'inexorable progression du nombre de nos adhérents qui, en dépit d'une crise économique qui touche le pouvoir d'achat de chacun d'entre nous, a passé en décembre 2010 la barre des 13500. Certes la progression n'est plus aussi foudroyante que celles enregistrées 5 ou 6 ans plus tôt ; mais dans les circonstances actuelles certaines de nos sœurs aimeraient bien connaître de telles statistiques. 2011 s'annonce bien puisque nous enregistrons aujourd'hui un nombre record d'adhésions avec 9 797 membres à comparer aux 8 957 adhérents de l'an dernier à la même époque.

Je ne cesse de le répéter, et mes pérégrinations européennes me le confirment : le succès de l'ULM en France, toutes classes confondues, est essentiellement lié à une réglementation bien adaptée globalement, basée sur un système déclaratif qui a maintenant, avec un recul suffisant, fait toutes ses preuves.

Ce qui explique notamment notre combat déterminé et acharné pour ne pas tomber dans les griffes de l'Agence Européenne (EASA) dont le Règlement européen 216/2008 ne lui permet de travailler qu'à partir d'un système basé sur la certification. Le fait que cette dernière puisse être allégée ou non, ne change rien au principe fondamental qui veut que ce système sera toujours pour nous plus compliqué, contraignant et astreignant.

Avec la DGAC, nous avons pendant des années mené ce combat ; nous l'avons remporté, tout au moins provisoirement... mais pour quelques années tout de même. Raison de plus pour rester vigilants, participer aux réunions utiles et rester présents sur la scène européenne pour mieux surveiller ce qui se fait, se dit, se prépare, afin de pouvoir intervenir au bon moment, et pas seulement quand tout a été décidé. Mon ami Jean-Claude Roussel, précédent Président de la FFA, parlait avec juste raison de l'effet cliquet... Il est pratiquement impossible de revenir en arrière, surtout quand on se trouve face à des procédures européennes longues et très complexes. Le danger principal pour la pérennité de l'exercice de notre passion était et reste bien cette éventuelle

intégration, qui mérite toujours autant d'énergie à dépenser pour le combattre. Mais nous pouvons admettre qu'il est un peu moins d'actualité que ces quelques dernières années.

Il nous faut porter désormais autant d'efforts à annihiler un second danger, tout aussi puissant mais plus pernicieux et difficile à maîtriser, celui de la « sécurité » des vols, car si cette dernière devait prendre une pente descendante et s'orienter vers l'aléatoire, je n'ai aucun mérite à prédire la mise à mal du mouvement ULM. On peut le regretter, mais la réalité est là et on ne peut lutter efficacement qu'à la condition de considérer les choses en face sans tabou : notre société évolue ; perte du sens des responsabilités personnelles, principe de précaution poussé à l'extrême, judiciarisation dans tous les domaines, refus du risque calculé, exigence de l'obligation de résultat dans toute action, appât du gain à l'occasion des accidents et des catastrophes, problème du rapport de notre société avec la mort, etc. L'accident n'est plus acceptable et n'est plus accepté. L'homme politique, quel qu'il soit et à quelque niveau qu'il soit, vit pour et de l'opinion publique. Il vit aussi dans l'instant. Il lui faut, et à la foule aussi, des coupables et des responsables, ainsi que des solutions immédiates propres à tout régir et à tout régler sous le coup des émotions. Dans ce contexte, nos activités aéronautiques de loisir font tout à la fois peur et rêver... et même pour l'ULM fantasmer. L'ULM dans l'inconscient des populations c'est à la fois fantastique et très dangereux. A partir de là on ne nous pardonne rien et on nous montre du doigt.

Un mort est une disparition de trop ; d'atroces souffrances et drames humains y sont attachés ; mais chacun de nous devrait pouvoir revendiquer la prise de risque personnelle objective et mesurée. Il faut aussi penser à nos passagers, peut-être pas toujours conscients que le risque zéro n'existe pas et que « l'obligation » de résultat, celui de les ramener au sol sains et saufs, comporte tout de même des inconnues. Ces éléments doivent en tout premier lieu nous obliger à trouver des solutions pour améliorer le degré de sécurité des vols en ULM. Mais aussi les éléments cités au paragraphe précédent qui, s'ils sont négligés, pourraient conduire à des contraintes réglementaires supplémentaires, vaines et inutiles, mais qui auraient pour résultat de satisfaire l'opinion publique, et de nous faire disparaître des cieux.

Il nous faut donc tendre à l'excellence puisque dans ce domaine (comme dans tant d'autres) la perfection est inaccessible, en nous engageant dans des actions qui, nous l'espérons, se révéleront efficaces. Pour cela elles doivent être bien adaptées à notre pratique, c'est-à-dire sans contraintes financières et techniques exorbitantes et sans que la puissance publique vienne nous imposer plus de cadres et de barrières.

Nous avons un rôle primordial à jouer et nous nous devons d'être créatifs, déterminés et responsables :

- 1° Participation accrue aux travaux de l'IASA, l'Institut pour l'Amélioration de la Sécurité Aérienne, qui produit pour l'Aviation Légère des documents et DVD didactiques relatifs à la sécurité. Plus particulièrement un film DVD est en passe d'être réalisé en collaboration avec la FFPLUM, sur le thème du parachute de secours (principes de fonctionnement – conditions d'utilisation – mesures à prendre par les sauveteurs en cas de crash sans que le parachute ait été utilisé). Il sera mis à disposition des pilotes, des clubs et OBL ainsi que des forces de police, de gendarmerie, et des unités de secours amenées à intervenir sur le terrain en cas d'accident.
- 2° Refonte du cursus de formation des IULM. Nous sommes convaincus que la sécurité dépend étroitement de la qualité de la formation initiale des pilotes dispensée par nos instructeurs professionnels et bénévoles. Cette qualité est étroitement liée à celle de la formation des instructeurs elle-même. Notre souhait est de faire « évoluer » le recrutement, la formation et le suivi des connaissances de nos instructeurs, pour les adapter à l'évolution

de la pratique de l'ULM. Elle a évolué, certes par l'évolution des machines, mais plus encore par le goût du voyage et la complication croissante des espaces aériens. L'ULM devra se remettre régulièrement en cause, constater et améliorer le niveau de ses connaissances... Il faudra en revenir aux fondamentaux, c'est-à-dire, à l'enseignement du pilotage d'un ULM et pas celui d'un avion... Nos pilotes doivent savoir se poser en campagne en situation critique et avoir à l'esprit que la panne moteur fait partie intégrante de notre pratique : ce que les progrès de la technologie ont tendance à nous faire oublier. Je ne dirais pas que le dossier avance rapidement... mais il avance ! L'enquête menée par la FFPLUM et dont les résultats sont analysés dans ULM INFO N° 75 montre la voie à suivre.

- 3° L'outil fédéral informatique RASU (Recueil Accidentologie Sécurité ULM) évoqué l'an dernier, est en régime de croisière. Il permet d'améliorer la perception de l'accidentologie en rassemblant toutes les données qu'elle peut recueillir à partir des renseignements humains et techniques sur les accidents portés à sa connaissance, au sein d'un unique fichier. C'est un outil d'analyse corrective.
- 4° L'outil fédéral informatique REX (Retour d'expérience) sera opérationnel au début de cet été. Il est destiné à pallier le REC du BEA qui est amené à disparaître à la même époque. Le BEA par manque de moyens financiers et humains recentre ses activités dans les domaines relevant de l'OACI et n'étudiera les cas relevant de l'aviation non certifiée qu'à dose homéopathique et de manière très ciblée. Les Fédérations aéronautiques, dans le cadre du CNFAS, ont décidé, en collaboration avec la DGAC et l'IASA, de mettre en place un logiciel commun, mais décliné par Fédération, permettant à chaque pilote, anonymement s'il le souhaite, et de manière volontaire, de décrire les incidents auxquels il aura été confronté. Par Fédération, chaque récit, analysé et commenté, sera ensuite mis à la disposition de tous les pilotes qui pourront en prendre connaissance. L'IASA sera en mesure d'en tirer des éléments pour ses analyses et documents au bénéfice de l'ensemble des différentes pratiques de l'aviation légère. Cet outil sera une aide non négligeable pour conduire chaque pilote à s'interroger sur sa propre sécurité et tirer des leçons des erreurs des autres.
- 5° L'outil informatique BASULM, que vous présentera plus en détail Pierre-Henri Lopez, en sus d'être un catalogue des bases ULM et des aérodromes privés dont les propriétaires souhaitent qu'ils y figurent est aussi un élément contributif à la sécurité des vols. Il permet, outre la programmation des bases sur les GPS, l'édition de la carte à Bossy, si utile en voyage pour trouver sur son chemin, outre des destinations amicales, des terrains de déroutement en cas de problème. La description par fiche des TDP, des caractéristiques, des particularités, des dangers de chaque terrain répertorié est un gage de sécurité supplémentaire et de tranquillité d'esprit en voyage. BASULM n'a nullement l'ambition de concurrencer qui que ce soit puisqu'il ne sera pas un outil de navigation proprement dit. D'autres sites savent très bien le faire. En revanche BASULM est à la disposition de tous, gratuitement, et se propose d'être la nomenclature de référence qui permette à tous les sites de navigation, en liaison avec la carte à Bossy, d'utiliser les mêmes références des terrains. Cet outil sera ce que nous en ferons puisque créations de fiches et mises à jour sont le fait du travail volontaire de chaque propriétaire.

Ainsi, avec REX, RASU et BASULM, la FFPLUM devrait disposer d'un système complet de gestion de la sécurité des vols de ses membres. Encore faudra-t-il, comme le souligne Thierry Couderc dans ULM INFO, que chacun ait la volonté de s'en servir : pratiquants, dirigeants, instructeurs, constructeurs et administrations, notamment la DGAC.

Mais dans le domaine de la sécurité, ce n'est pas tout :

- 6° Vous êtes tous informés maintenant de la naissance des « CADETS ULM ». Cette création vise à faire partager certains de nos vols à de jeunes pilotes, qui bien souvent, le brevet obtenu, par manque de moyens ou de soutien, nous regardent voler, alors que parfois ou souvent pour certains, nous sommes seuls à bord. Sous le contrôle de nos structures, en partenariat avec les Comités Régionaux et la Fédération, des pilotes expérimentés transmettront à de jeunes brevetés leur expérience et partageront leurs acquis, entretiendront leur motivation, partageront leur passion en les emmenant en vol. Outre le partage d'expérience, des liens de respect et d'amitié devraient se nouer, renforçant la confiance et la compréhension entre les générations.
- 7° Le vol en montagne est certainement celui qui procure le plus de sensations et d'émotions. C'est aussi le plus technique et celui qui requiert le plus de pratique, de connaissances et d'expérience. Avec l'AFPM (l'Association Française des Pilotes de Montagne) une collaboration est née il y a quelques années dans le but d'entretenir convenablement les altisurfaces, et d'offrir aux pilotes d'ULM la possibilité de s'instruire volontairement aux particularités du vol en montagne, afin d'en connaître les pièges et d'en éviter les dangers. C'est ainsi qu'a été créé un « label Montagne » destiné aux instructeurs après le suivi volontaire d'un stage spécialisé. Vient donc de naître à Gap le « Pôle National de Vol Montagne » (PNVM), sous la houlette de Noël Genet, Paul Prudent et Guy Trier, qui s'adresse cette fois-ci à tout pilote ULM breveté (ou avion). Il sera certainement opérationnel d'ici cet été, en pendulaire et multiaxes dans un premier temps. Au terme de son développement, le PNVM s'adressera aux pilotes de toutes les classes d'ULM, aussi bien en montagne d'hiver que d'été. Sous le contrôle du PNVM, des centres « satellites », avec des instructeurs labellisés, dispenseront des formations identiques.
- 8° Enfin l'opération d'aides financières à l'installation des parachutes sur les appareils des écoles ULM qui venait de se terminer, va reprendre grâce à des subventions reconduites de la DGAC pour les trois prochaines années. Nous pensons qu'il s'agit d'une action très importante en faveur de la sécurité. Non seulement c'est une chance supplémentaire pour le pilote et son élève de regagner le sol sains et saufs en cas de problème grave dans certaines conditions, mais c'est aussi faire acquérir aux élèves dès le début de leur formation la culture « parachute de secours ». Quand on a pris l'habitude de voler avec un parachute quelque temps... difficile ensuite psychologiquement de s'en passer !
- 9° Ajoutons pour terminer les actions des correspondants « sécurité » régionaux et le rôle important du CNFTE (Centre national de Formation Technique et d'Essais) qui, avec notre inoxydable ami Pierre Pouches, parcourt la France métropolitaine et d'Outre-mer pour faire découvrir à nos pilotes les secrets d'entretien et de fonctionnement de leurs moteurs (n'oublions pas que nous sommes à 80 % des propriétaires de nos ULM et totalement responsables de leur entretien).

Tout cet ensemble de mesures, d'actions et de créations nécessite des moyens financiers certes, mais mobilisent surtout beaucoup de matière grise, d'énergie, de temps et exige également beaucoup de passion bénévole.

Mais aussi il ne peut être cohérent et efficace qu'à la seule condition que chacun d'entre nous prenne réellement conscience des enjeux et prenne à son niveau sa part dans son élaboration et son fonctionnement. La pérennité de notre pratique ULM en dépend... ne croyez surtout pas que j'exagère.

Pour le reste, qui n'est pas moins important, qui tend au développement de la pratique de l'ULM par le plus grand nombre, dont les jeunes, les femmes et les handicapés, nous suivons toujours le fil rouge du programme de 2009/2013 pour la réalisation duquel nous avons été élus :

*Faire durer le succès sans perdre l'esprit !*

Le constat est le même que l'an dernier : certains objectifs sont faciles à réaliser, d'autres s'avèrent plus difficiles à atteindre... et parfois de manière incompréhensible ! Mais il m'a été dit, et à juste raison, que le plus difficile à traiter était « l'irrationnel ».

L'un des meilleurs exemples de ceci, c'est le traitement du dossier, vieux d'une dizaine d'années, relatif à l'accès aux ULM aux terrains contrôlés ou aux terrains ayant une procédure IFR publiée. Nous demandons simplement l'abrogation de l'article de l'arrêté qui oblige à la 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 de la 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... non défini ; en attendant on nous propose une circulaire qui expliquerait que le régime normal est l'autorisation et que les interdictions devraient être motivées. C'est mieux que rien, bien que depuis le mois d'octobre nous ne voyons rien venir. Nous allons continuer de nous accrocher.

Un dossier bien compliqué est pourtant en passe de se transformer en succès alors qu'il fait partie de ceux alimentés par la polémique, les fantasmes, les fausses croyances et la mauvaise foi, tout autant que par la raison, la passion et l'enthousiasme. C'est le dossier de l'ULM Hélicoptère Classe 6 pour lequel les délais sont tenus et les attentes en termes de formation de nos « cobayes » sont satisfaites. Les esprits, tant du côté des pilotes d'ULM que de celui de la DGAC, ont évolué au cours de l'expérimentation menée magistralement sur le terrain par Jacques Maurel et son équipe d'instructeurs bénévoles. Un travail énorme est réalisé par la FFPLUM et la DGAC avec le soutien de la FFG et de l'UFH. Si aucun incident majeur ne vient entraver ou perturber l'expérimentation dont la partie formation pratique se termine à la fin du mois d'avril, j'ai la profonde conviction que la classe 6 verra le jour cet été. Je réaffirme ici que la réglementation appliquée à cette classe ne pourra qu'être fidèle aux bases fondamentales des règles appliquées aux autres classes, avec peut-être quelques spécificités aux voilures tournantes (comme les pendulaires, autogires, paramoteurs, multiaxes ou ballons en connaissent actuellement chacun pour ce qui le concerne) qui ne remettraient en aucun cas en cause les principes qui nous régissent aujourd'hui.

La puissance max des moteurs a, comme promis, été redéfinie dans le sens de la simplification par la suppression de l'ambiguïté entre la puissance continue et la puissance max. Les choses sont claires aujourd'hui, ainsi que la définition de la vitesse minimale de sustentation.

Nous travaillons avec la DGAC sur l'identification nationale à vie pour toutes les classes.

Le remorquage des planeurs par les ULM est aujourd'hui interdit par notre réglementation ULM. La FFVV a souhaité que la règle change afin de faire face au vieillissement et aux coûts d'entretien de ses avions remorqueurs. Pourquoi pas. Mais à la seule condition, comme pour la classe 6, que les principes fondamentaux de la réglementation ULM ne soient en aucun cas écornés. A la suite d'une première proposition de la DGAC nous avons fait une contre-proposition dont il semble qu'elle soit prise en compte. Cette réglementation devrait voir le jour dans les mois qui viennent. Nous vous en reparlerons.

Toujours dans le cadre du CNFAS, et parce que dans le domaine des espaces aériens plus qu'ailleurs l'Union fait la force, nos correspondants nationaux et locaux, au niveau de l'Europe, de la France et de ses régions sont présents autour des tables de négociation. Inutile de dire que nous nous heurtons à forte partie tant les besoins commerciaux et militaires en termes de circulation aérienne sont en forte augmentation. Le combat paraît dérisoire, et infructueux au premier abord. Mais dans le détail nous défendons pied à pied les espaces qui nous restent ou proposons des aménagements sans lesquels bien des pilotes seraient cloués au sol et des bases ULM fermées. Travail technique peu spectaculaire mais nécessaire et utile mené par des bénévoles méritants. La DIRCAM nous a annoncé des élargissements de certains RTBA ; nous avons proposé des rétrécissements là où cela était possible. Les études sont en cours et les résultats ne devraient pas tarder. Un effort est attendu de la part de la DIRCAM pour que les réseaux ne soient actifs que le temps nécessaire. L'information d'activité en temps réel a fait un grand progrès avec les cartes AZBA (DIRCAM – RTBA – AZBA). Le système est très pratique, simple et efficace.

Ce domaine est particulièrement frustrant car nous avons l'impression parfois de nous heurter à des murs administratifs et militaires. Nous ne manquons pas de le dénoncer. Cependant la seule voie possible est dans le compromis. Même en rouspétant très fort, les 150 000 membres de nos Fédérations aéronautiques ne feront pas disparaître par un coup de baguette magique l'aviation commerciale et l'aviation militaire. C'est un combat de tous les instants pour conserver malgré tout notre place dans les cieux.

Des groupes de travail se sont déjà réunis ou vont se réunir pour aborder les sujets brûlants des systèmes anticollisions, de la règle voir et éviter, ainsi que celui des « manifestations aériennes », ou des responsabilités des Directeurs des vols. Nous ajouterons les groupes de travail et les réunions sur l'intermédiation en assurances, sur les règles de Natura 2000 et ses systématiques enquêtes d'incidence, sur la défense et le devenir des sports motorisés... et je crois que je n'ai pas fait le tour entier de tous les sujets et toutes les réunions auxquels nous devons faire face... bénévolement... avec des bénévoles. La cadence devient difficile à tenir, les finances souffrent et les vocations se font rares. Et il faut tout de même tenir, si nous voulons continuer à pratiquer notre passion et qui occupe une part importante de notre vie : voler !

Pour voler il nous faut des terrains. Nous avons la chance de pouvoir encore, pas toujours facilement, créer des bases ULM. Mais en ce qui concerne les aérodromes, les choses ne sont pas aussi réjouissantes et nous menons des combats parfois sans espoir, car certains « propriétaires » revendiquent leurs droits... ceux de faire ce qu'ils veulent de leurs terres ; y compris d'en chasser l'aéronautique pour y faire tout autre chose, de préférence plus lucratif ; recevant de plus l'appui inattendu des écologistes qui pour le coup préfèrent les centres commerciaux aux avions. Chaque cas est un cas particulier qui doit être pris en compte, analysé et traité par les associations de pilotes locaux... avant tout rassemblés ! Ce qui n'est pas forcément le cas partout. Le CNFAS et ses Fédérations ne peuvent faire de miracle et se disperser. Mais, sur un travail de base du juriste de la FAA, dans quelques semaines, un opuscule juridique CNFAS (Conseil National de fédérations Aéronautiques et Sportives – 9 fédérations) très complet sera mis à la disposition d'associations leur donnant conseils et pistes pour mieux contrecarrer les projets d'éradications des aérodromes. Ce sujet est un réel gros souci et l'impuissance ressentie, malgré les moyens humains et financiers déployés, est pesante au quotidien.

Le développement durable est étroitement associé au problème des aérodromes. Pilotes et clubs se doivent de prendre cette donnée en considération ; dialoguer quand cela est possible et proposer des solutions de bonne cohabitation.

Les travaux relatifs à l'aménagement de la réglementation pour la classe paramoteur se poursuivent... certes lentement, peut-être trop lentement. Je ne rentrerai pas dans les détails car Joël Amiable, notre DTN, qui suit de très près ce dossier avec Luc de Tilly, pourra vous en parler plus en

détails si vous le souhaitez. En réalité, et contrairement à ce que l'on pourrait penser, les choses sont extrêmement compliquées. Mais le dossier avance. Après mûre réflexion et dans le calme, loin des polémiques, nous amorcerons avec les services de la DGAC une étude plus approfondie de ce qu'il pourrait être envisagé de faire en terme d'allègement réglementaire pour les plus simples et les plus légers de nos ULM... dans un cadre suffisant cependant pour assurer une sécurité satisfaisante (technique de vol et règle de l'air).

A propos d'adaptation, Bernard Fabre et Joël Amiable traitent de front avec la DGAC le dossier des questions de l'examen théorique tronc commun dont certaines dépassent l'entendement. A terme, le stock des questions devrait être épuré pour redevenir ce qu'il n'aurait jamais dû cesser d'être, un recueil de questions propres à tester les connaissances des candidats et non un nid de pièges destiné à les faire échouer.

Autre domaine sur lequel nous allons nous pencher sérieusement, c'est la motorisation électrique et voir avec la DGAC comment nous pourrions en faire la promotion, aider à son développement pour le rendre plus opérationnel et plus accessible. C'est une étude de fond qu'il faut réaliser, au-delà des pressions de la mode, des chasseurs professionnels de primes et de subventions à fonds perdus, pour dans le calme et la sérénité développer une stratégie, une tactique et un mode opératoire. La réglementation ULM a pour qualité de favoriser le progrès rapide, de favoriser le passage aisé de l'étude à la réalisation puis à l'opérationnel. Une chance pour le mouvement ULM à ne pas négliger et qui va dans le sens qui nous est imposé en termes de développement durable, de la réduction des nuisances sonores, de respect de l'environnement.

Nous suivons de près également au niveau européen le dossier de l'équipement des aéronefs en radios 8,33... En fait aujourd'hui c'est plutôt le flou artistique en ce qui concerne les délais impartis et les niveaux de vol concernés. Michel Hirmke pourra si vous le souhaitez développer ce qu'il sait.

Nos actions continuent et se développent au sein de la commission des vols adaptés, avec la Commission « Jeunes » également dont les demandes d'aides n'ont jamais été si nombreuses, mais aussi avec la dynamique Commission « Voler au féminin » animée par Monique.

La politique de décentralisation des compétitions dans les régions, avec des regroupements de régions, commence à porter ses fruits. Le Championnat de France (qui se déroulera à Couhé en 2011) est un franc succès, surtout en paramoteurs. En international la France a remporté une médaille d'or en multiaxe biplace et une médaille de bronze aux championnats d'Europe en Angleterre au mois d'août 2010. Le championnat du monde est prévu au mois d'octobre pour les Classic Class en Israël. Pour les paramoteurs, pas de compétition internationale d'organisée malheureusement en 2010... pas plus qu'en 2011. C'est pourquoi la FFPLUM et l'association CARNAVOL avec le soutien du Comité Régional ULM PACA, organiseront une coupe du monde de paramoteur axée sur la maniabilité, sur les aérodromes de Gap et Aspres, avec pour chef d'orchestre notre CTN Patrice Girardin. Elle se déroulera au mois de septembre 2011 selon un concept d'épreuves innovantes qui devraient intéresser un large public.

En termes de subventions de la DGAC, j'aimerais souligner cette année la décision de M. Patrick Gandil, de ne pas appliquer pour les Fédérations le gel imposé aux autres services et que nous avons connu l'an dernier. C'est ainsi que l'aide à l'installation des parachutes sur les appareils écoles a pu être renouvelée et assurée pour une nouvelle période de 3 ans. Au niveau du Ministère des Sports, les conventions d'objectif seront discutées au mois de mai, mais nous nous attendons à une stabilité des subventions par rapport à l'an dernier... ce qui ne comble pas la hausse du coût de la vie bien entendu.

Arrivé au terme de ce rapport qui vous a paru peut-être un peu fastidieux, j'ai bien

conscience d'avoir fait l'impasse sur des actions ou sur des travaux de fond discrets, ardu, difficiles mais utiles et absolument indispensables comme la tenue des comptes et des finances d'une Fédération devenue une véritable entreprise. Chacun de vous reconnaîtra qu'il est difficile dans le contexte actuel de présenter des bilans équilibrés... et c'est pourtant ce que Denise Lacote réalise depuis une décennie. La réalisation d'ULM INFO est également un vrai travail de pro, réalisé tous les trois mois par des bénévoles avec notre philosophe Sébastien Perrot aux commandes. Le secrétariat fédéral, de par son efficacité et l'implication de ses « filles » est également l'un des piliers de notre succès incontesté.

Je n'ai pas pu citer les 15 membres du Comité Directeur ni tous les supports aux commissions ; mais je remercie très sincèrement tous les membres de notre équipe pour leur dévouement totalement bénévole et pour les sacrifices familiaux qu'ils consentent pour que la FFPLUM tourne, pour que les intérêts des pilotes soient préservés et que nous puissions tous continuer de voler longtemps encore Ultra Léger motorisé.

Nous essayons surtout de mettre en œuvre une politique « *cohérente et efficace* », en travaillant sérieusement, en gardant le cap défini sans se laisser distraire de nos objectifs, fiers d'avoir gagné votre confiance... et surtout de l'avoir, nous l'espérons... conservée !

Vous avez besoin de nous et nous avons besoin de vous. La force et la richesse de la Fédération française d'ULM réside dans la variété des pratiques de l'ULM qu'elle offre. Cette variété ne doit pas favoriser les esprits de chapelle mais au contraire être le ciment d'une unité qui seule est gage d'efficacité face à un système européen qui, lorsqu'il régleme, ne reconnaît pas les intérêts particuliers et les groupuscules.

C'est dans la complémentarité, la diversité et les différences que nous trouverons notre salut et maîtriserons notre développement.

Il n'y a pas d'autre voie.

*« Si tu diffères de moi, mon frère, sois de me léser, tu m'enrichis »*

*Antoine De Saint-Exupéry*

Bons vols et au plaisir de vous retrouver très bientôt sur une base ou un aérodrome.

Dominique Méreuze  
Président de la FFPLUM