



Concept de promotion du sport de masse

Versions / Processus

Date	Version	Modification / Validations	Auteur(s)	État
Avril 2024	0.1	Ébauche	Christian Boppart	Fait
15.05.2024	0.2	Accord du comité directeur	Christian Boppart	Fait
30.05.2024	0.3	Contrôle avec Swiss Olympic / Modifications liées à des interfaces avec FTEM F1	Christian Boppart, Michele Cerere	Fait
23.11.2024	0.4	Consultation des présidents de clubs concernant la promotion des clubs et intégration des objectifs 2025	Christian Boppart	Fait
11.12.2024	1.0	Décision du comité directeur	Comité directeur	Fait
1 ^{er} trimestre 2025	1.1	Promotion des clubs et autres mesures destinées à éviter les drop-outs	Christian Boppart	
2 ^e trimestre 2025	1.1	Décision du comité directeur	Comité directeur	

Table des matières

1. Résumé.....	3
2. Situation initiale	3
2.1. La FSVL.....	4
2.2. Parties prenantes et prestations FSVL.....	4
2.3. Intégration organisationnelle et finances	6
2.4. Délimitations	8
2.5. Analyse SWOT du sport de masse	9
2.6. Analyse des prestations de service de la FSVL	12
2.7. Matrice des risques.....	13
2.8. Analyse coûts/bénéfices	14
3. Stratégie.....	14
4. Objectifs	15
4.1. Clubs, terrains de décollage et d'atterrissage.....	15
4.2. Environnement.....	15
4.3. Numérisation.....	15
4.4. Formation et sécurité	16
4.5. Espace aérien.....	16
4.6. Éthique	16
5. Mesures	17
6. Coûts.....	18
7. Contrôle.....	18

1. Résumé

Swiss Olympic est à l'origine de l'impulsion directe donnée au présent projet de promotion du sport de masse. La promotion et le renforcement du sport de masse constituent cependant aussi un domaine de développement majeur – voire le ressort principal – de la FSVL depuis ses origines. Ce concept vise à concrétiser ce domaine de développement. Le vol libre se caractérise par certaines différences essentielles par rapport à d'autres disciplines sportives. Très diversifié, il regroupe six aéronefs différents et une variété de pratiques. Le sport de masse comprend la formation et le vol de loisir. Dans ce domaine, les acteurs principaux sont les écoles de vol, les clubs, les prestataires de voyages dédiés au vol libre et de formations continues, les constructeurs de matériel et les fournisseurs d'informations liées au vol libre. Les prestations de la FSVL en faveur du sport de masse sont déjà nombreuses.

L'analyse de la situation initiale révèle que l'accent reste encore et toujours mis sur les sujets fondamentaux: «préservation de l'espace aérien», «préservation des sites de vol», «amélioration de la formation et de la sécurité» et «engagement en faveur de l'environnement». Dans les prochaines années, la FSVL veut renforcer son engagement dans les domaines du «renforcement des clubs», de la «numérisation» et de l'«éthique».

2. Situation initiale

Swiss Olympic a donné l'impulsion à ce concept. L'accord de niveau de service entre Swiss Olympic et la FSVL stipule en annexe 2 qu'un «concept de promotion du sport de masse doit être élaboré sur la base de [FTEM](#)». Le concept doit être finalisé fin 2024. Le [concept d'encouragement du sport populaire de l'OFSP](#), l'accord de niveau de service entre Swiss Olympic et la FSVL et les [statuts en matière d'éthique](#) constituent les autres bases importantes du concept.

Les bases et les différences majeures de notre discipline sportive sont les suivantes:

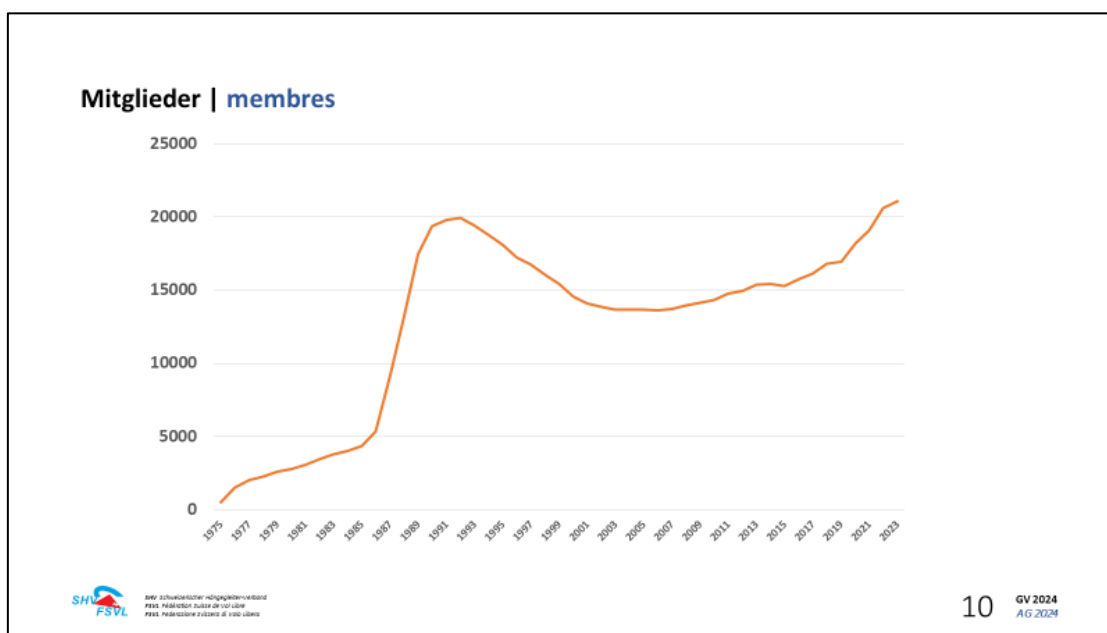
- Le vol libre n'est pas une discipline sportive J+S.
- Commencer à pratiquer le vol libre n'est possible qu'à partir de 14 ans au plus tôt, mais la plupart des libéristes débutent à 20 ans et plus.
- Les planeurs de pente sont des aéronefs soumis aux lois de l'aviation.
- L'Office fédéral de l'aviation civile supervise la formation et les examens en tant qu'autorité de contrôle; il fixe par ailleurs les dispositions générales de notre sport.
- Les terrains de décollage et d'atterrissage peuvent être désignés comme infrastructure. Cependant et pour des raisons légales, ces terrains ne sont que très rarement la propriété des libéristes et doivent être loués.
- Pour pouvoir voler de manière autonome, un pilote doit passer un examen «officiel».
- Les libéristes doivent être en possession d'une assurance responsabilité civile.
- La formation et la formation continue sont assurées par des écoles de vol professionnelles.
- Une adhésion à un club n'est pas nécessaire pour pratiquer notre sport.

2.1. La FSVL

Les [statuts de la FSVL](#) constituent une base importante. Ils stipulent que les clubs FSVL sont membres de la FSVL, contrairement aux écoles de vol. La [charte de la FSVL](#) présente les quatre domaines d'activité principaux du sport de masse (défenses des intérêts, sécurité, marketing & PR, promotion du sport) de manière circonstanciée, même si cette dénomination n'est pas spécifiquement mentionnée. Dans sa [Stratégie 2020+](#), la FSVL a établi une liste de tâches et thèmes variés relatifs au sport de masse, notamment dans les domaines de l'environnement, des terrains de décollage et d'atterrissage, de la sécurité, de la formation et de la formation continu et de la communication. S'il n'existe pas d'analyse SWOT de notre fédération, le renforcement des clubs est l'un des quatre sujets principaux que la FSVL veut continuer à développer (thématisé lors de la retraite de 2022).

La FSVL ne dispose d'aucune structure cantonale ou régionale.

Le nombre de membres a connu une évolution très positive au cours des dernières années, avec un pic historique en 2023.



Évolution du nombre de membres depuis la création de la FSVL

Cette évolution positive (et la situation financière positive qui en découle) a permis de renoncer à tout concept de croissance ou de marketing, ces dernières années. La FSVL ne se concentre donc pas sur la recherche de sponsors ou de membres supplémentaires.

Les autres informations importantes sont disponibles sur le site Web de la FSVL, notamment les disciplines de vol (parapente, delta, aile rigide, speedflying, minivoile, moteur électrique), l'organigramme, le code de conduite, etc.

2.2. Parties prenantes et prestations FSVL

Note préalable: le groupe «FTEM F1» n'existe pas dans le vol libre.

Le sport de masse englobe la formation de base jusqu'au brevet (FTEM: F2) et les pilotes brevetés qui pratiquent ou non la compétition (FTEM: F3). Le premier groupe (F2) représente env. 5 % et le deuxième (F3) env. 90 % de tous les pilotes ou membres de la FSVL.

Le sport de masse concerne les disciplines du parapente et du delta, sachant que le parapente représente 95 % de la pratique. Il existe différentes pratiques du parapente: vol plané, soaring et vol thermique sur un site de vol, hike & fly, vol de distance, vol à moteur électrique, minivoile et speedflying.

Les acteurs principaux dans le domaine du sport de masse sont les écoles de vol (env. 100), les clubs (env. 100, organisateurs de compétitions à petite échelle compris), les prestataires de voyages de vol libre et de formations continues, les constructeurs de matériel et les fournisseurs d'informations liées au vol libre.

La formation et les examens de vol libre sont supervisés par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). L'OFAC charge la FSVL d'organiser les examens.

Les exigences relatives à la formation sont déterminées par les bases légales, l'examen théorique et l'examen pratique. La FSVL gère un label destiné aux écoles de vol auquel sont affiliées env. 70 écoles de vol.

Les prestations des écoles de vol ne sont pas uniformes. La plupart des écoles proposent la formation de base jusqu'au brevet, des conseils sur le matériel et la vente de matériel. S'y ajoutent des formations continues pour les pilotes brevetés, des voyages de vol libre, l'entretien du matériel, le pliage de parachutes de secours et la gestion de terrains de décollage et d'atterrissage.

Les prestations de la FSVL destinées aux écoles de vol sont notamment:

- la formation et la formation continue des instructeurs,
- des conseils spécialisés sur des sujets et des problèmes variés (droit, accidents, environnement, etc.),
- des assurances (produits spécifiques, primes avantageuses, conseils),
- une carte/un répertoire des écoles de vol FSVL, des offres de formation continue et de voyages de vol libre, des plieurs de parachutes de secours sur le site Web de la FSVL,
- des informations régulières dans tous les domaines,
- la défense de nos intérêts face aux autorités et aux fédérations,
- la modération en cas de conflit,
- des panneaux d'information pour les sites de vol,
- du matériel en partie gratuit.

Le rôle principal des clubs est la gestion des terrains de décollage et d'atterrissage (sites de vol), qui comprend notamment la collaboration avec les propriétaires de terrain et les riverains, les écoles de vol, les remontées mécaniques et les autorités. Ils gèrent aussi des stations météo, et organisent par ailleurs des compétitions au sein du club, des sorties, des actions de bénévolat et des formations continues.

Les prestations de la FSVL destinées aux clubs sont notamment:

- un soutien financier pour les mentions positives dans les médias, les actions de bénévolat et les projets écologiques (fonds écologique), les stations météo, l'achat de

matériel, les travaux externes sur les terrains de décollage et d'atterrissage, etc. (fonds des clubs),

- une assurance responsabilité civile d'entreprise gratuite pour les compétitions et les événements, une assurance protection juridique gratuite,
- une carte/un répertoire des clubs sur le site Web de la FSVL,
- des conseils spécialisés sur des sujets et des problèmes variés (droit, accidents, environnement, etc.),
- une plateforme annuelle destinée à la communication et aux échanges,
- des informations régulières dans tous les domaines,
- la défense de nos intérêts face aux autorités et aux fédérations,
- du matériel en grande partie gratuit,
- des panneaux d'information pour les sites de vol.

Les prestataires de formations continues et de voyages de vol libre sont essentiellement les écoles de vol. Il existe cependant aussi quelques rares organismes spécialisés.

Les constructeurs de matériel de vol libre sont essentiellement des entreprises actives à l'international sur un marché très fragmenté. Le seul contact notable avec la FSVL concerne la participation de la FSVL à la standardisation du matériel au niveau international.

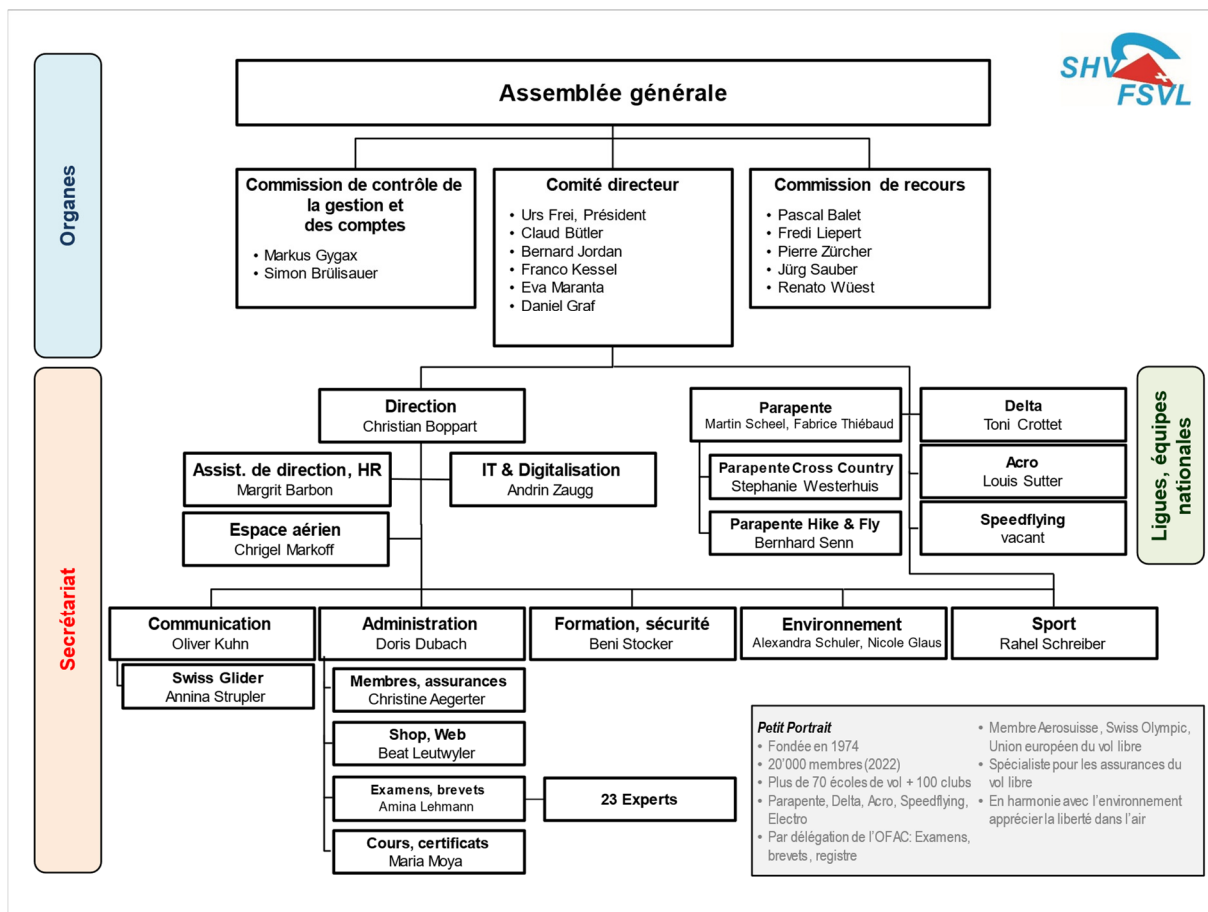
Les fournisseurs d'informations liées au vol libre jouent un rôle de plus en plus important. Leurs prestations destinées aux pilotes s'améliorent sans cesse, elles deviennent aussi plus variées et plus précises. Elles permettent aux pilotes de mieux évaluer la météo et les risques et facilitent l'accès aux terrains de décollage et d'atterrissage.

2.3. Intégration organisationnelle et finances

Les responsabilités pour le sport de masse en termes d'organisation sont simples à définir: il s'agit de toutes les fonctions au sein de la fédération, à l'exception des ligues (en vert clair dans l'organigramme ci-dessous) et du domaine du «sport d'élite» («Sport» dans l'organigramme ci-dessous).

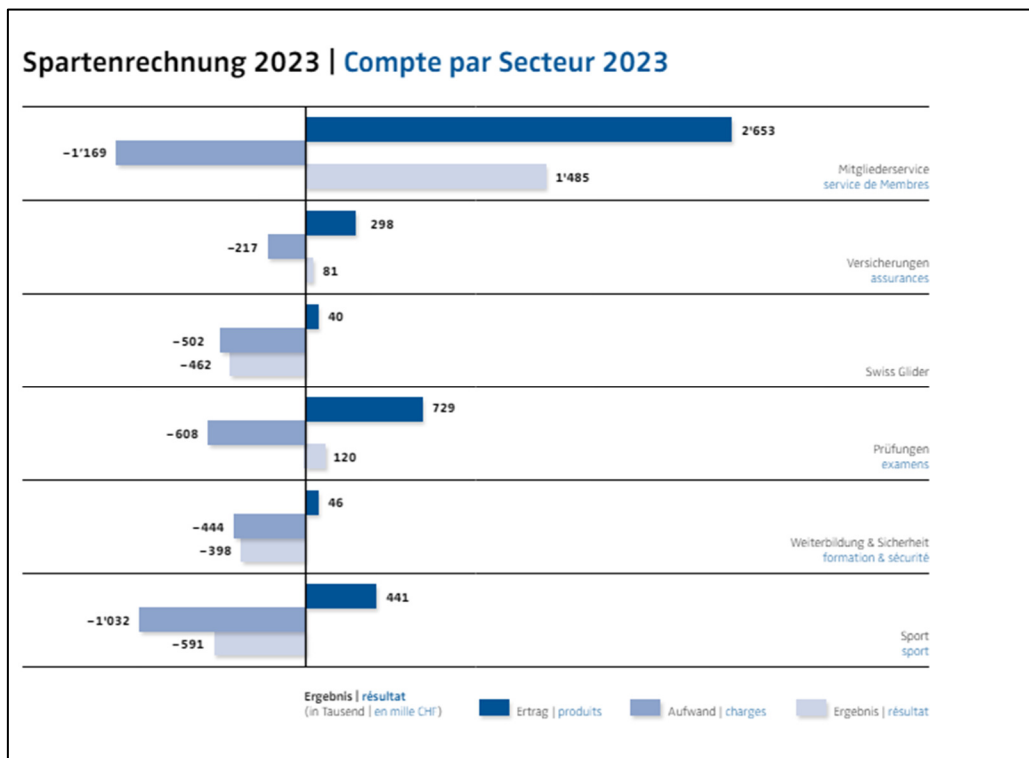
Le directeur est la fonction supérieure en charge du sport de masse. Il gère la coordination entre les différents domaines et endosse des tâches concrètes lorsqu'elles ne peuvent pas être attribuées à un domaine spécifique.

Il n'existe pas de commission permanente. Des groupes de travail sont créés en fonction des projets.



Organigramme de la FSVL (octobre 2024, en cours de modification)

La comptabilité par secteur (publiée dans le rapport d'activité de la FSVL) permet d'évaluer les ressources financières disponibles pour le sport de masse. Le compte par secteur s'apparente à un calcul complet des coûts. Elle présente à part les dépenses et les revenus pour le produit «Sport» (= sport d'élite). Tous les autres produits comprennent le sport de masse. Il faudrait néanmoins imputer de petites parts des produits «Swiss Glider» et «Assurances» au sport d'élite, ce à quoi nous renonçons ici par souci de simplicité. Le résultat permet ainsi de tirer le bilan suivant: le sport de masse génère des revenus à hauteur d'env. CHF 3,7 millions, pour des dépenses qui s'élèvent à env. CHF 3 millions.



Compte par secteur 2023 de la FSVL

2.4. Délimitations

Qu'est-ce qui n'est pas traité dans ce concept?

- Le sport d'élite: ce domaine est décrit dans le concept de promotion du sport d'élite.
- Le biplace: les vols en biplace constituent une offre commerciale et touristique. Il ne s'agit pas d'une activité sportive à proprement parler.
- Sécurité / Attention sur F3: la formation de pilotes brevetés (FTEM: F2) s'effectue dans un cadre très différent de celle des «pilotes de loisir» brevetés (FTEM: F3). F2 est organisé par des écoles de vol commerciales sous la supervision de l'OFAC, avec une régulation externe bien plus importante. Par ailleurs, un programme visant à l'amélioration de la formation, de la formation continue et de la sécurité a été établi sur la base d'une analyse approfondie à laquelle ont participé tous les instructeurs de vol. Une nouvelle évaluation de ce programme n'est pas souhaitée dans le cadre de ce concept.

Les points de contact avec la FSVL sont définis dans le **FTEM parapente** et ne sont pas de nouveau mentionnés ici. On y trouve une description de la stratégie de transition vers la détection de talents (T1) et la prévention des drop-outs au sein du sport d'élite. Sont notamment importants:

- les objectifs F3 et T1 dans la rubrique «Objectifs»,
- les transitions sont expliquées dans l'implémentation des caractéristiques principales et des phases de transitions F3.

De plus, d'autres mesures destinées à la prévention des drop-out seront décidées à l'issue de la prise des mesures relatives à la promotion des clubs.

La cohérence entre le concept de promotion du sport d'élite et le présent concept est également assurée par le FTEM parapente, notamment les définitions, les prestations et les objectifs. En revanche, les mesures doivent encore être concrétisées. Elles seront élaborées dans le cadre du développement de concepts de promotion du sport d'élite et de FTEM.

2.5. Analyse SWOT du sport de masse

Le comité directeur et le secrétariat ont procédé à plusieurs analyses et évalué la nécessité d'agir dans différents domaines. Il en résulte cette analyse SWOT pour le sport de masse.

Forces

Société / Politique

- Le vol libre est financièrement abordable, simple, fascinant, individuel.
- Le vol libre bénéficie d'une image positive.
- Pas de manquements à l'éthique, le vol libre n'est pas exposé dans ce domaine.
- Le vol libre est peu réglementé et ne constitue pas un sujet politique.

Fédération

- La FSVL est une fédération forte. Presque tous les pilotes en sont membres.
- La FSVL a un mandat stable de la part de l'OFAC (attribution des numéros, examens, brevets).
- La FSVL est un partenaire reconnu et respecté au sein d'un réseau ancré dans l'aviation, le sport et avec tous les autres acteurs.
- La FSVL s'appuie sur un secrétariat et un comité directeur qui fonctionnent bien.
- L'assemblée générale se déroule de manière positive et sans confrontations.
- La FSVL bénéficie d'une solide assise en termes de personnel et de finances.

Sport de masse / Membres

- La FSVL soutient rapidement et très efficacement ses membres, ses clubs et ses écoles de vol face à toutes sortes de problèmes. Elle fournit de bonnes prestations. Elle parvient facilement à joindre ses pilotes / à communiquer avec eux.
- La FSVL propose des couvertures d'assurances sur mesure et offre un soutien compétent. La prestation d'assurance constitue un lien fort.
- Il existe de nombreux clubs et écoles de vol, dont les adhérents et les instructeurs de vol sont très engagés.
- Des distinctions FAI (pin, badge) permettent de récompenser les pilotes pour de premiers petits succès en vol.

Évolution

- La FSVL, les pilotes, les clubs et les écoles de vol sont très actifs et innovants. Ils contribuent grandement à un milieu très vivant.

Formation et sécurité

- La FSVL a une grande influence sur la formation, qu'elle peut maintenir à un bon niveau et améliorer sur le long terme.
- Il existe de nombreuses écoles de vol à travers le pays.

Environnement

- Le vol libre est une discipline relativement respectueuse de l'environnement.

Faiblesses

Société / Politique

- Le vol libre est considéré comme une discipline sportive dangereuse.

Fédération

- Les exigences sont en hausse (Confédération et association faîtière du sport, notamment). Nécessité accrue de se professionnaliser.
- L'hétérogénéité importante (prestations de service et disciplines, notamment) nécessite une grande flexibilité et des connaissances étendues.
- La FSVL n'a pas de structures régionales. Les clubs n'ont pas d'interlocuteur au niveau régional, à part éventuellement un membre du comité de la région.
- La FSVL ne propose pas de «single point of contact» aux clubs.

Sport de masse / Membres

- La situation juridique pour les terrains de décollage et d'atterrissage est incertaine.
- La gestion des terrains de décollage et d'atterrissage devient de plus en plus exigeante et complexe, les clubs et les écoles sont de plus en plus dépassés.
- Les clubs (et parfois aussi les écoles) ont pour tâche d'observer l'entourage des sites de vol et d'anticiper les problèmes éventuels ou au moins de réagir vite. Cette tâche importante est prise en considération de manière très variée.
- Le nombre de défections est relativement élevé (après le brevet, les pilotes ne pratiquent pas très longtemps).
- L'interface entre l'examen et l'adhésion à un club ou une autre communauté est à peine exploitée.
- L'interface avec le sport d'élite est à peine exploitée.
- Les petites compétitions accessibles (en général au niveau du club) sont relativement rares.

Évolution

- La dynamique dans le domaine de l'informatique entraîne des exigences et des attentes supplémentaires envers la FSVL.
- Dans un sport individuel, l'esprit de communauté est difficile à établir.

Formation et sécurité

- Il est indispensable d'agir dans différents domaines (enseignement et examens théoriques, label des écoles de vol, etc.).
- Le vol libre est un sport dont les risques sont supérieurs à la moyenne (nombreux accidents avec blessures graves et décès supérieur par rapport à d'autres sports).
- Compte tenu du terrain et de la météo, notamment, voler en Suisse est exigeant.
- Les exigences envers les pilotes sont relativement importantes pour bien comprendre notre sport et voler en sécurité (météo et aérodynamique, surtout).
- Il s'avère difficile de prendre des mesures efficaces pour réduire le nombre d'accidents.
- Les assureurs pourraient classer le vol libre comme entreprise téméraire absolue.

Environnement

- Les exigences en hausse en matière de protection de l'environnement mettent de plus en plus sous pression notre sport et ont entraîné des restrictions au niveau local.
- Les conditions météo rendent le vol libre de plus en plus exigeant.

Menaces

Société / Politique

- Les accidents graves peuvent donner lieu à des régulations par la Confédération et nuire à l'image de notre sport.
- Le nombre de nouveaux pilotes et nouveaux membres est en baisse.

Fédération

- Il n'est pas possible de trouver un assureur pour les couvertures responsabilité civile.
- Un nouveau prestataire peut proposer des primes d'assurance bien plus avantageuses et une partie importante des pilotes quittent la FSVL.

Sport de masse / Membres

- La gestion des terrains de décollage et d'atterrissage devient de plus en plus complexe, de nombreux terrains doivent être fermés.
- L'espace aérien rétrécit de plus en plus et se complexifie.
- Des clubs disparaissent ou s'affaiblissent par manque de personnel (tâches de plus en plus complexes, recrutement difficile de personnes engagées, conflits avec les écoles de vol, riverains, enjeux environnementaux, peu de bénéfices pour les membres), ils ne peuvent plus assumer des tâches essentielles, notamment la gestion des terrains de décollage et d'atterrissage.
- Les conflits entre les clubs et les écoles de vol se multiplient (notamment au sujet de l'utilisation des terrains de décollage et d'atterrissage).
- Les communes et les cantons exigent des permis de construire pour les terrains de décollage et d'atterrissage.
- La discipline du delta est en perte de vitesse et pour totalement «disparaître».

Évolution

- L'UE prend en charge la réglementation du vol libre.
- La dynamique en matière d'informatique (plateformes, notamment) pourrait générer de nouvelles structures/communautés et modifier les comportements, diminuant la solidarité et mettant en péril les solutions locales actuelles.
- Quiconque serait en possession d'un nombre important de données de pilotes pourrait proposer une prime d'assurance bien moins chère pour les pilotes solo. Le lien essentiel entre les pilotes et la FSVL serait alors en danger.

Formation et sécurité

- Les accidents graves pourraient avoir des conséquences négatives (régulation, assurance, image, etc.).
- À cause de pratiques judiciaires de plus en plus strictes, les instructeurs de vol et les pilotes de biplace sont de plus en plus souvent condamnés au pénal et au civil.

Environnement

- La protection croissante de la nature entraîne des restrictions supplémentaires.
- Le changement climatique met en péril certains terrains de décollage et d'atterrissage et rend le vol libre plus difficile.

Opportunités

Société / Politique

- L'attractivité augmente et notre image s'améliore.
- La tendance aux sports de plein air persiste.

Fédération

- Couronnée de succès à tous les niveaux, la FSVL jouit d'une grande reconnaissance en interne comme en externe.

Sport de masse / Membres

- Le matériel et les services d'information s'améliorent.
- Les pilotes pratiquent plus longtemps le vol libre, ils n'arrêtent plus aussi vite.

Évolution

- La Suisse dispose de bons moyens de transport et d'un terrain très favorable.

Formation et sécurité

- Le vol libre devient plus simple.
- Le nombre d'accidents diminue, le vol libre devient plus sûr.
- La formation des pilotes est meilleure, les pilotes brevetés sont plus autonomes et volent plus en sécurité.

Environnement

- Des mesures efficaces contribuent à la protection de la nature.

2.6. Analyse des prestations de service de la FSVL

Les prestations et les domaines suivants fonctionnent bien à très bien:

- Stabilité de la fédération et du secrétariat (Dir)
- Assurances (Admin, Dir)
- Communication, en grande partie (Com, tous)
- Préservation de l'espace aérien, en grande partie (Rea)
- Prestations en matière d'informatique, en partie (Admin)
- Soutien dans le domaine de l'environnement (Env)
- Formation des instructeurs de vol (F&S)
- Soutien juridique et financier, conseil aux clubs et aux écoles de vol (Admin, Env, F&S, Dir)
- Examens de pilote (Admin, F&S)
- Petites compétitions au niveau des clubs (-)

Des mesures sont nécessaires concernant les prestations et les domaines suivants (pour le second bloc, un employé de la FSVL en charge n'a pas encore été désigné):

- Mise en œuvre de la reconnaissance électronique sans inconvénients (majeurs) pour nous (Rea)
- Devenir meilleur pour l'avenir informatique (Admin)
- Réduire le nombre d'accidents, rendre notre sport plus sûr (F&S)
- Optimiser les labels FSVL (F&S, Dir)
- Améliorer l'enseignement de la théorie pour les pilotes (F&S, Admin)
- Réduire les émissions de CO₂, neutralité carbone à l'horizon 2050 (Env)

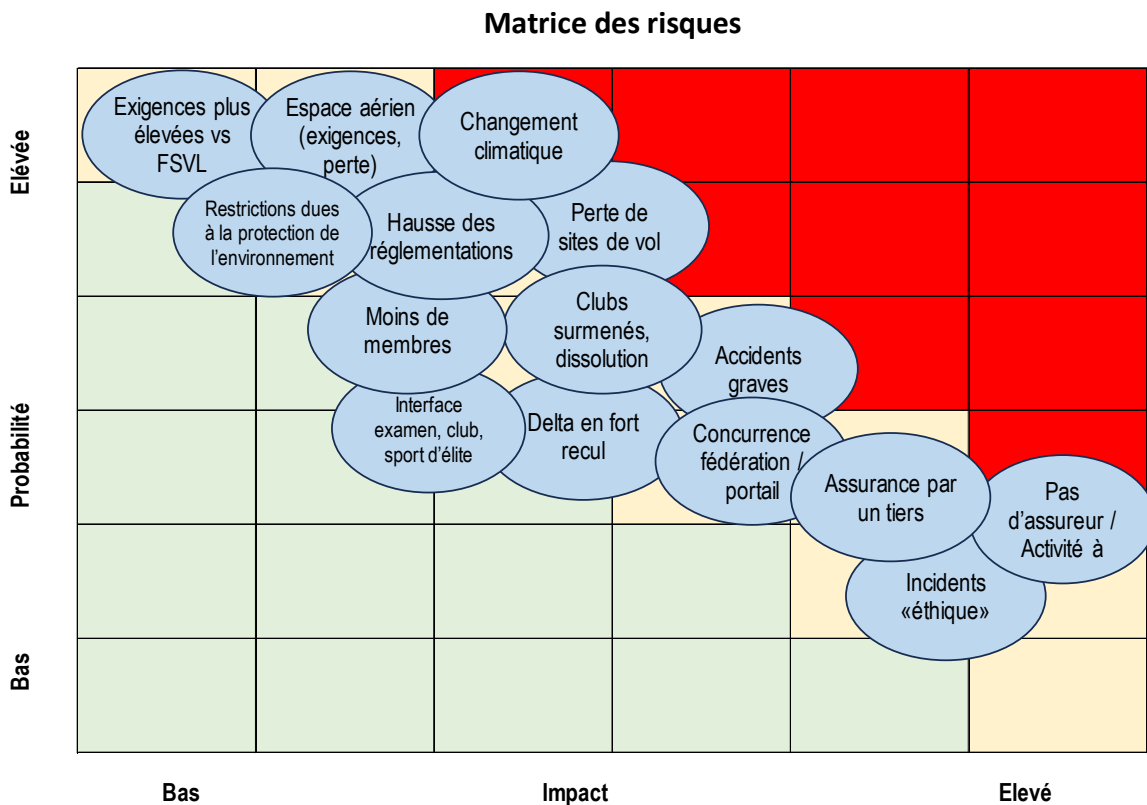
- Mieux soutenir les écoles de vol et les clubs dans la gestion des terrains de décollage et d'atterrissage (-)
- Renforcer les bases juridiques pour les terrains de décollage et d'atterrissage (-)
- Réduire le surmenage des clubs et le manque de bénévoles (-)
- Promouvoir l'adhésion des pilotes fraîchement brevetés dans les clubs (-)

- Réduire le taux élevé de résiliation (-)
- Continuer de renforcer le lien entre la FSVL et ses membres (-)
- Faciliter la transition des pilotes vers le sport d'élite (-)

Dir: directeur; F&S: formation et sécurité; Admin: administration & informatique; Env: responsable environnement; Com: communication; Rea: responsable espace aérien; (-): pas d'employé en charge

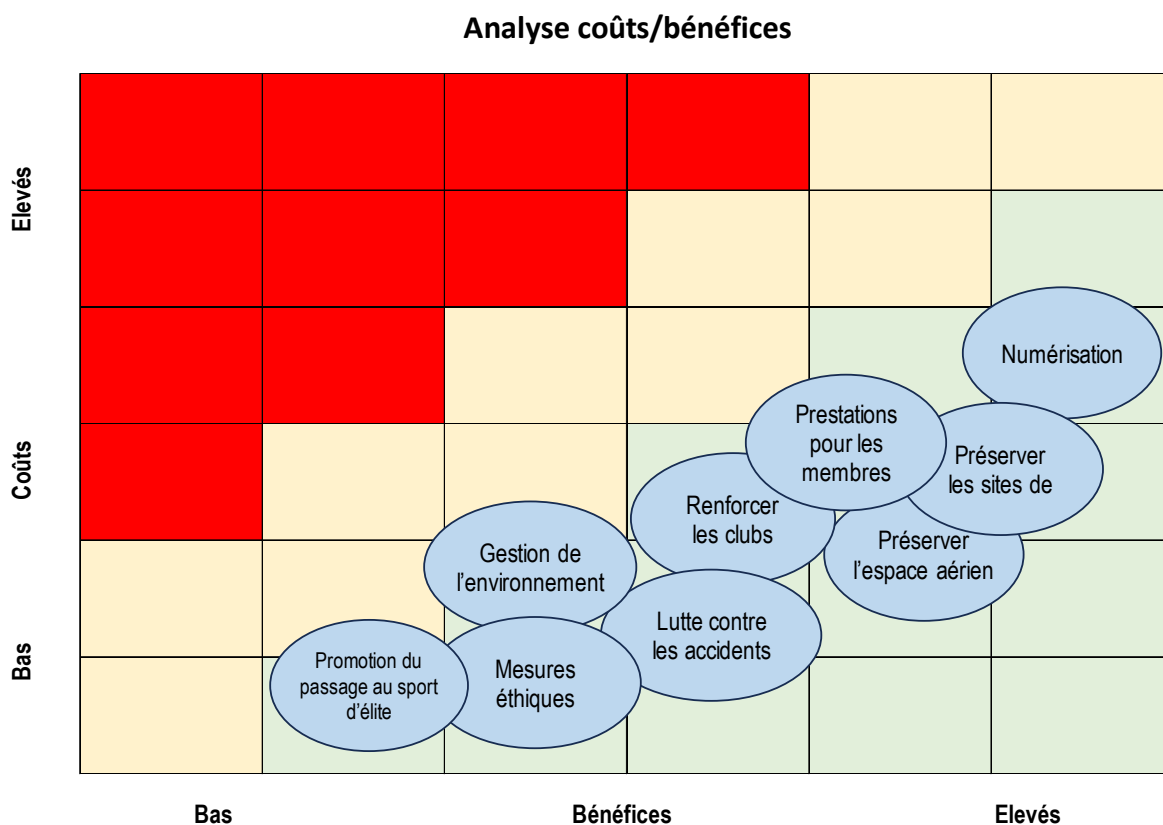
2.7. Matrice des risques

La matrice des risques comporte des domaines très flous. Elle doit représenter les risques majeurs de manière claire et constitue un outil permettant de définir une stratégie et les priorités en matière d'objectifs et de mesures.



2.8. Analyse coûts/bénéfices

L'analyse des coûts/bénéfices est similaire à la matrice des risques, avec là encore des domaines très flous. Elle doit représenter les risques majeurs de manière claire et constitue un outil permettant de définir une stratégie et les priorités en matière d'objectifs et de mesures.



3. Stratégie

Quelle stratégie la FSVL poursuit-elle dans le domaine du sport de masse? La Stratégie 2020plus s'applique encore et toujours: elle fixe les bases pour chaque domaine spécifique. Le comité directeur a de plus mis l'accent sur les points suivants lors de sa retraite de 2022:

- Clubs, terrains de décollage et d'atterrissage
- Environnement / Climat
- Numérisation

Par ailleurs, la formation, la sécurité et l'espace aérien restent constamment au centre des préoccupations de la FSVL. Enfin, les sujets liés à l'éthique doivent être pris en compte de manière adéquate.

4. Objectifs

4.1. Clubs, terrains de décollage et d'atterrissage

1. Renforcement: les clubs FSVL sont renforcés, leur existence est pérennisée. Réduction des drop-outs.
2. Terrains de décollage et d'atterrissage: les clubs FSVL restent en charge de la gestion et de la pérennisation des terrains de décollage et d'atterrissage.
3. Soutien individuel: en cas de problème et pour leurs projets, les clubs FSVL bénéficient d'un soutien individuel, rapide et efficace (finances, conseils, etc.).
4. Finances: les clubs FSVL bénéficient d'un soutien financier pour des prestations en faveur de notre communauté et autres événements.
5. Échanges: les clubs FSVL profitent des échanges entre eux et avec les écoles de vol.

Un grand nombre de mesures relatives à ces objectifs ont été abordées lors de la Conférence des clubs de novembre 2024 avec les représentants des clubs, avant leur mise en œuvre en conséquence. Les débats liés à la mise en œuvre auront lieu au premier trimestre 2025.

4.2. Environnement

1. Renforcer la sensibilisation.
2. Mettre en œuvre des «projets win-win», avec un bénéfice concret et réel pour toutes les parties prenantes.
3. Climat: mettre en œuvre des mesures sur la base du positionnement.

4.3. Numérisation

La stratégie de numérisation est en cours d'élaboration. En février 2024, le comité directeur a déterminé quatre impulsions, dont deux sont fixées comme priorités (en rouge). À la suite de la démission de l'employé en charge de ce domaine, les travaux en cours seront poursuivis une fois qu'une nouvelle personne aura été recrutée à ce poste.

Objectifs et impulsions

Objectif	Description
Augmenter l'efficacité	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de l'efficacité opérationnelle au sein de la FSVL et avec les partenaires via l'automatisation de processus afin de réaliser des économies de temps et de coûts.
Améliorer l'expérience des membres	<ul style="list-style-type: none"> Mise à disposition d'une expérience harmonieuse et personnalisée pour les clients et les partenaires via des prestations et des interactions numériques. L'accès à la formation et sa gestion individuelle sont simplifiés. Mise en place de services, de plateformes et de technologies numériques intégrés les uns aux autres qui offrent une expérience harmonieuse et intégrale aux membres. Utilisation d'analyses de données et des enseignements qui en découlent pour prendre des décisions fondées et améliorer la qualité des services et du travail.
Consolider notre position	<ul style="list-style-type: none"> Consolidation de la position actuelle de la FSVL par l'utilisation de technologies numériques afin de se distinguer de concurrents potentiels.
Assurance et amélioration de la qualité	<ul style="list-style-type: none"> Réduction de l'empreinte écologique et promotion de pratiques commerciales durables via des solutions numériques. Respect des dispositions légales via des solutions et des processus numériques. Amélioration de la sécurité des pilotes.

4.4. Formation et sécurité

L'objectif premier est la réduction des accidents.

1. Améliorer la formation: les nouveaux brevetés volent plus en sécurité.
2. Renforcer la formation continue: les pilotes brevetés participent de plus en plus souvent à des cours.
3. Mieux reconnaître les risques, notamment dans le domaine de la météo, des obstacles à la navigation aérienne et des *human factors*.
4. Améliorer les enseignements tirés des accidents et des incidents: les pilotes améliorent leurs connaissances et leurs compétences.
5. Augmenter la sensibilité aux sujets liés à la sécurité: la prise de conscience est étendue.

4.5. Espace aérien

1. Préserver / étendre l'espace aérien: défense de nos intérêts
2. Promouvoir les simplifications et les outils techniques

4.6. Éthique

1. Information et sensibilisation de tous les membres de clubs
2. Soutien aux femmes par le biais de projets concrets
3. Soutien à l'inclusion par le biais de projets concrets

5. Mesures

Remarque: les mesures en vert sont nouvelles ou doivent encore être mieux définies.

Objectif	Mesure	Groupe-cible	En charge	Délai
4.0.1	Enquête auprès des membres, en tirer des mesures (2025: 2 ^e partie)	Tous	Com	30.05.2025
4.1.1	Mesures supplémentaires de promotion des clubs	tbd	Christian	30.06.2025
4.2.1.	Un programme d'enseignement est élaboré au sujet de l'environnement dans la formation des pilotes.	Écoles, élèves	Environnement	31.12.2025
4.2.2.	La 2 ^e phase pilote 2025 du projet-pilote de protection des aires de reproduction est mise en œuvre.	Tous (canton GR)	Environnement	30.06.2025
4.2.2.	La gestion des accords volontaires est clarifiée, des bases scientifiques ont été élaborées.	Tous	Environnement	31.12.2025
4.2.3	Mise en route du projet-pilote de protection du climat.	Clubs, écoles	Environnement	31.12.2024
4.2.3	La 1 ^{re} partie de la stratégie liée au climat est mise en œuvre (bilan CO2 de la fédération). Il faut ensuite en tirer des mesures liées au climat.	Tous	Environnement	31.12.2025
4.3.1	La stratégie de numérisation est définie.	Tous	Chef Informatique	31.12.2025
4.3.1	Le carnet de vol numérique est prêt, fiche de contrôle de la formation incl., et intégré dans le système informatique à disposition.	Écoles, élèves	Chef Informatique	31.12.2025
4.4.1	La description d'emploi de l'instructeur de vol est formulée, soumise à consultation et communiquée.	Écoles	Formation	31.12.2025
4.4.1	Une première ébauche du label École de vol FSVL 2.0 est élaborée (clarification de l'«assistant au décollage» incl.).	Écoles	Formation	31.12.2025
4.4.1	Matériel pédagogique et examen théorique numériques: les objectifs de l'examen théorique ont été arrêtés sur des bases solides.	Écoles, élèves	Informatique	31.12.2025
4.4.1	La révision de la formation d'instructeur de vol est achevée.	Écoles	Formation	31.12.2024
4.4.2	Contrôle météo en 5 points: outil d'évaluation approfondie de la météo.	Tous	Météo	31.12.2025
4.4.2	Les premières mesures de promotion du maniement au sol sont mises en œuvre.	Tous	Sécurité	31.12.2024
4.4.2	Les badges FAI sont de plus en plus utilisés.	Tous	Admin	31.12.2025
4.4.3	Les éléments clés des «Human Factors» sont publiés et intégrés dans le matériel pédagogique et les questions théoriques.	Écoles, élèves	Formation	31.12.2025
4.4.4	La banque de données des accidents est améliorée, la communication adaptée en conséquence.	Tous	Sécurité	31.12.2024
4.4.5	Les campagnes de sécurité et la sensibilisation sont renforcées via des films, des road shows et des événements organisés par les clubs.	Tous	Sécurité	31.12.2025
4.5.1	Divers projets en fonction de la situation notamment en lien avec les aérodromes de Berne, de Sion et de Meiringen, à l'heure actuelle.	Tous	Espace aérien	Diverse
4.5.2	Remplacer ou supprimer les numéros d'immatriculation.	Tous	GF	31.12.2026
4.5.2	Reconnaissance électronique: solution optimale pour les libéristes.	Tous	Espace aérien	31.12.2025
4.5.2	Mise en œuvre des outils HX.	Tous	Espace aérien	31.12.2025
4.5.2	Introduction d'une formation adaptée à la radio pour les libéristes.	Tous	Espace aérien	31.12.2025
4.6.1	Mise en application des campagnes, utiliser la Conférence des clubs	Tous	Dir	31.12.2025
4.6.2	Évaluer le concept de promotion actuel, mieux le mettre en œuvre.	Femmes	Dir	31.03.2025
4.6.2	Examen de la composition du comité directeur et propositions de modifications éventuelles pour l'AG 2026.	Femmes, petits groupes	Comité directeur	31.12.2025
4.6.3	Le projet d'inclusion est lancé et sera évalué en 2026.	Personnes handicapées	Chef Admin	31.12.2025

Dir: directeur

6. Coûts

Les coûts figurent dans le budget annuel de la FSVL. Le budget est publié dans le rapport d'activité de la FSVL.

7. Contrôle

Toutes les mesures sont présentées dans la liste des objectifs et des projets en attente. Le comité directeur est informé chaque trimestre de leur mise en œuvre.