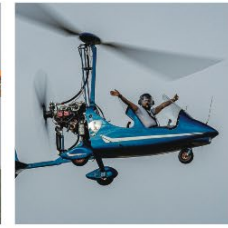




ASSEMBLÉE GÉNÉRALE FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM

AMPHITHÉÂTRE DE LA DGAC

SAMEDI 25 MARS 2023



ORDRE DU JOUR

08h30 : Café d'accueil. Ouverture de l'accueil en ligne de la visioconférence.

09h00 : Discours d'ouverture de Nathalie Domblides - DGAC.

09h15 : Rapport moral et réponses aux questions écrites - Sébastien Perrot, Président de la FFPLUM.

10h15 : Rapport financier (bilan 2022 et budget 2023)

- Denise Lacote - Trésorière de la FFPLUM.
- Intervention de l'expert-comptable Cabinet Open conseil M. Prefol.
- Intervention de la Commissaire aux comptes Mme Béguin-Vetterl.

11h00 : Votes et résultats.

11h20 : Présentation des candidats. 2 postes à pourvoir au Comité Directeur.

11h40 : Votes et résultats. Présentation du Comité Directeur.

11h45 : Apéritif et déjeuner.

14h00 : Accueil des nouvelles structures affiliées.

15h30 : Lancement du bilan carbone

- Louis Collardeau, Vice-Président de la FFPLUM.
- Gilles Rosenberger - Responsable R&D, expert Aviation Durable - Time to fly.

16h00 : Sécurité des vols

- Thierry Hespel, Enquêteur de sécurité - Référent ULM au BEA.

16h30 : Remerciements à Pierre Pouchès.

17h00 : Pot de l'amitié.



RAPPORT MORAL

DE L'EXERCICE 2022

SÉBASTIEN PERROT

Président de la FFPLUM



2017-2022 : PREUVE PAR LES FAITS ET MISE EN PERSPECTIVE

1. La Défense de nos libertés

2. Les principaux indicateurs

3. Le chemin de la formation

4. La vie des clubs et la vie fédérale

Réponse aux questions écrites



LA DÉFENSE DE NOS LIBERTÉS

- La réglementation la plus enviée en Europe
- Le Médical et l'ULM-Pro
- La mécanique
- Les assurances
- Espace aérien et défense des terrains
- Les aléas



LES PRINCIPAUX INDICATEURS

- Les licences et les pratiques
- La sécurité des vols
- Le budget

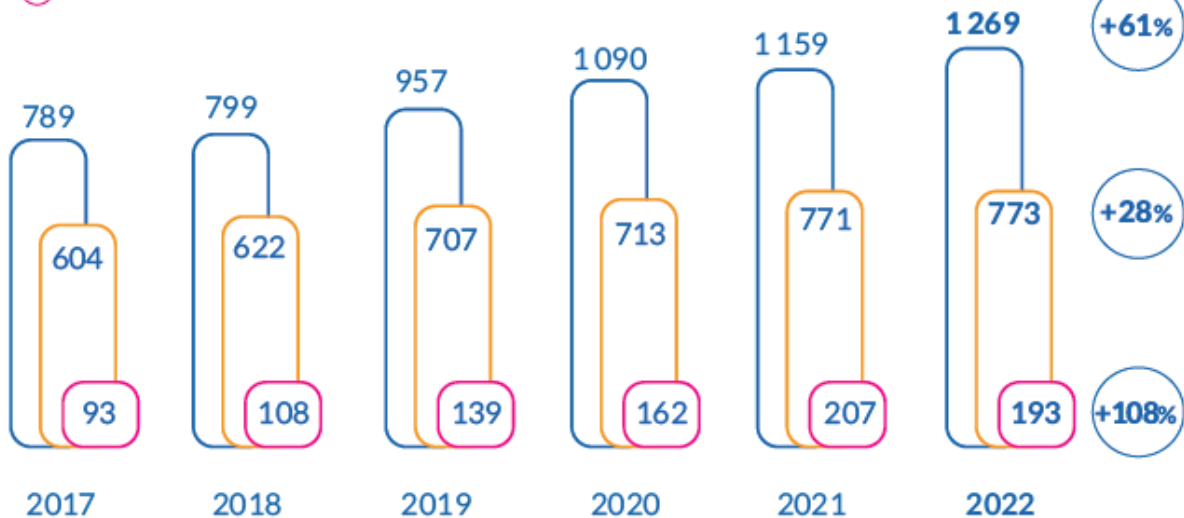
INDICATEURS : LES LICENCES



54

Age moyen

- Jeunes
- Femmes
- Femmes de - de 25 ans



- Licences
- Pilotes
- Elèves
- Sympathisants

Evolution

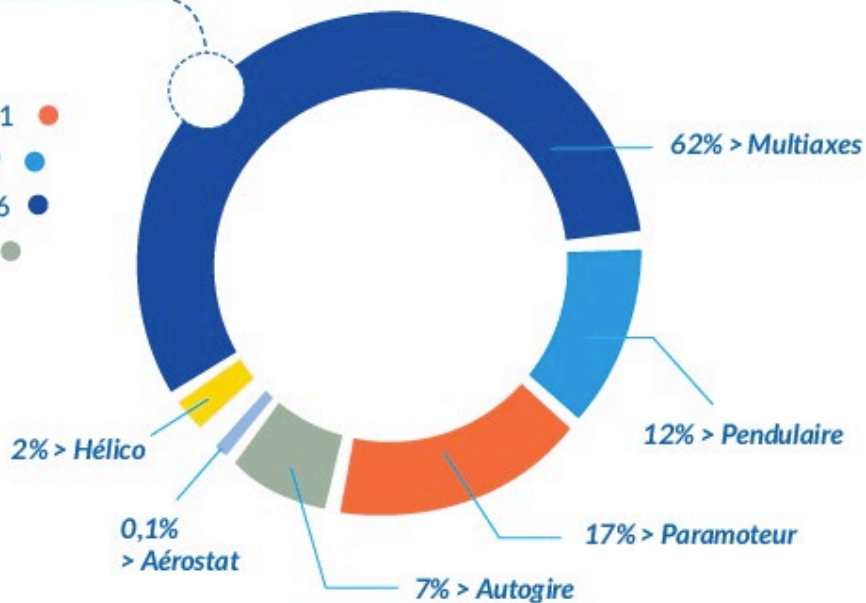


INDICATEURS : LES PRATIQUES

Par licence

- Classe 1 > Paramoteur > 3211
- Classe 2 > Pendulaire > 2289
- Classe 3 > Multiaxes > 11 676
- Classe 4 > Autogire > 1 364
- Classe 5 > Aérostat > 22
- Classe 6 > Hélico > 295

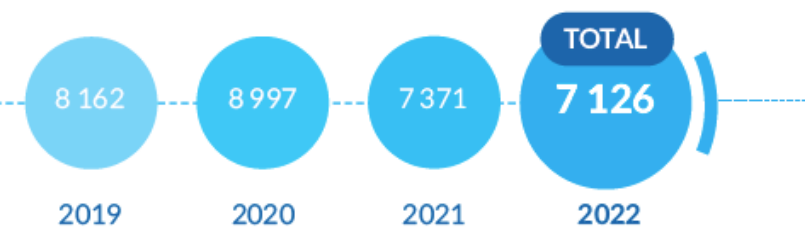
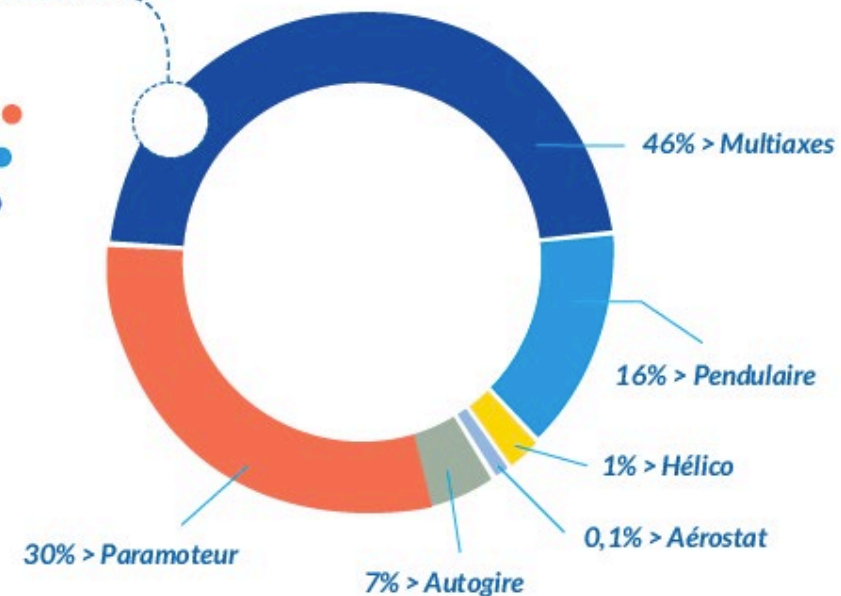
Total 2022 > 18 857



Par machines

- Classe 1 > Paramoteur > 2114
- Classe 2 > Pendulaire > 1122
- Classe 3 > Multiaxes > 3263
- Classe 4 > Autogire > 533
- Classe 5 > Aérostat > 6
- Classe 6 > Hélico > 88

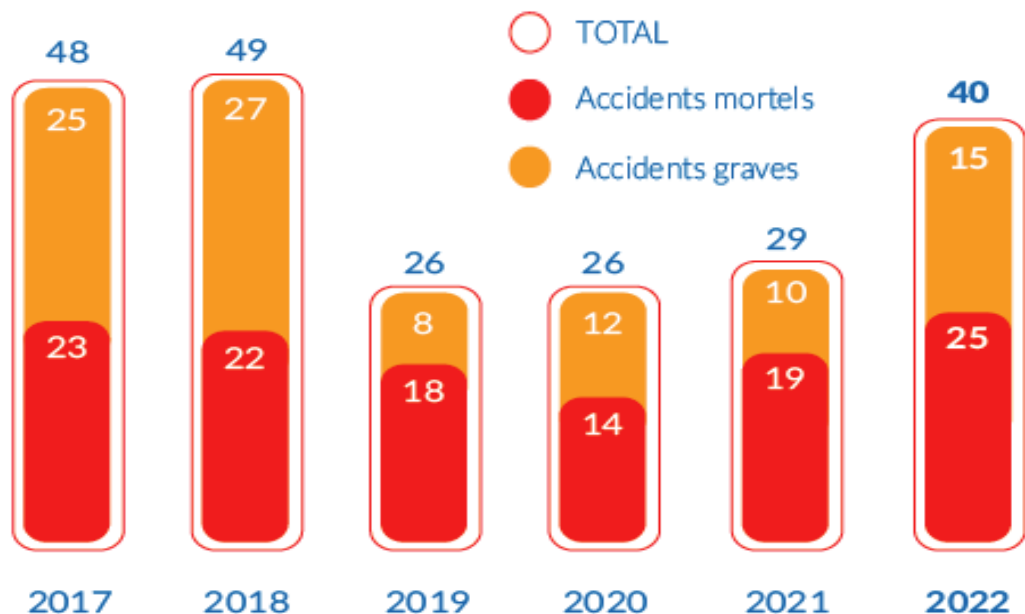
Total 2022 > 7126





INDICATEURS : SÉCURITÉ DES VOLS 2017-2023

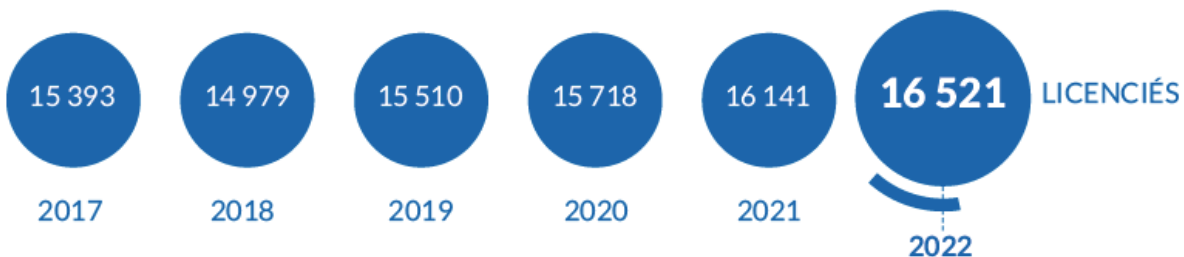
Depuis 2017, évolution du nombre d'accidents
 Les données 2022 sont calculés sur les 16 521 licenciés



2023

2 accidents mortels
 5 accidents graves

2 parachutes utilisés



30 000
 MÉMOS SÉCURITÉ
 DIFFUSÉS

4570
 REMISES
 EN VOL

49
 AIDES
 PARACHUTES

6
 SÉMINAIRES
 SÉCURITÉ

INDICATEURS : SÉCURITÉ DES VOLS - DISPOSITIFS

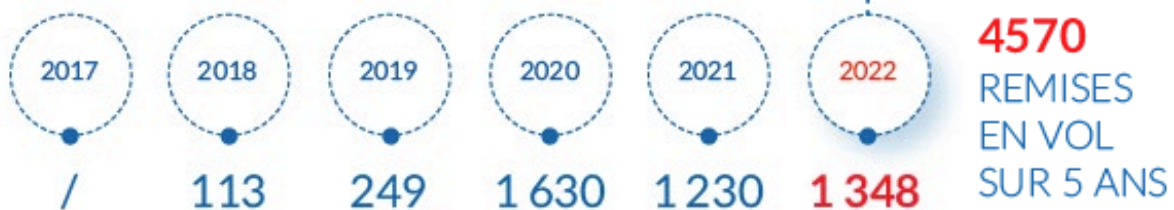
Achat parachute



Reconditionnement



Opération Remise en vol



BUDGET sécurité



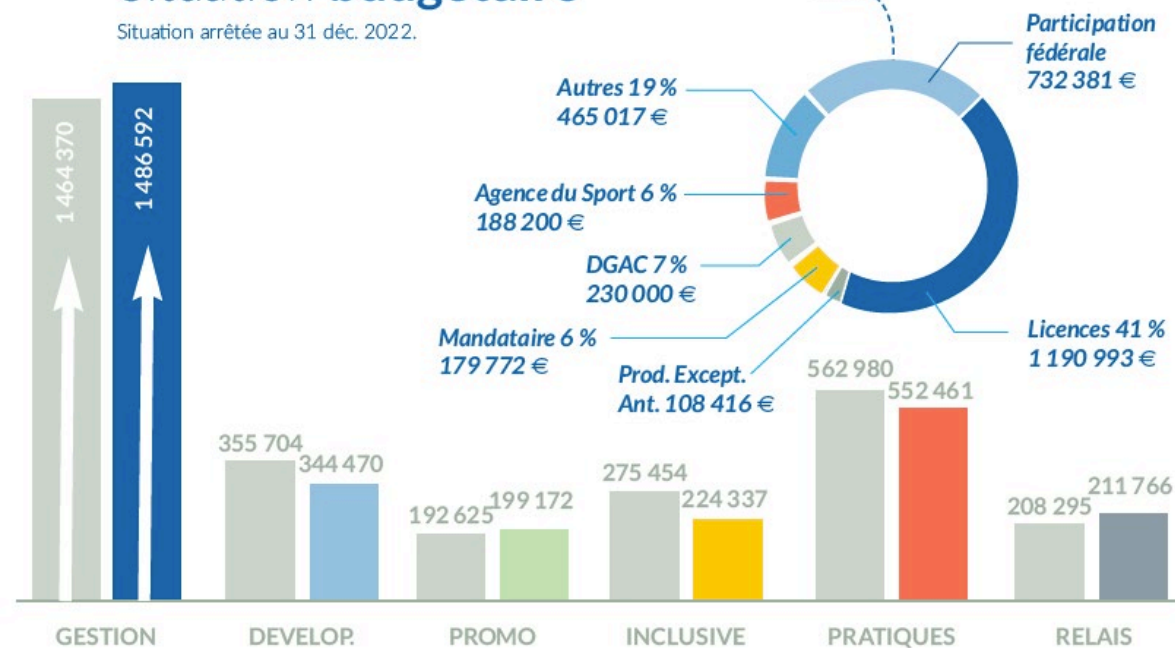
INDICATEURS : BUDGET ET RESSOURCES 2022

2017 / 2021

2017	2018	2019	2020	2021	€
1 830 954	1 957 802	1 968 551	1 884 102	2 472 100	PRODUITS
955 925	923 576	959 166	1 092 464	1 106 281	COTISATIONS ADHÉRENTS
246 000	255 000	252 327	361 525	379 200	SUBVENTIONS
67 670	89 420	105 000	111 854	147 252	MANDATAIRES ASSURANCES
561 359	689 806	652 058	318 259	839 367	AUTRES
1 803 289	2 089 217	1 987 980	1 834 153	2 578 432	CHARGES
27 665	-131 415	-19 429	49 949	-106 332	RÉSULTAT

Situation budgétaire

Situation arrêtée au 31 déc. 2022.



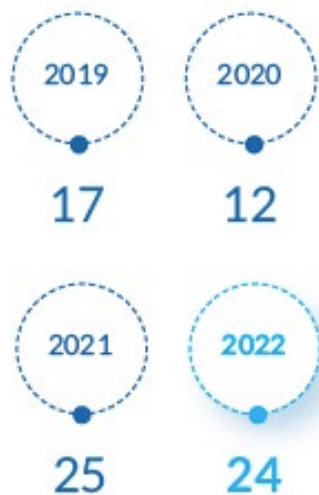


LE CHEMIN DE LA FORMATION

- Actions mises en place
- Délégation du théorique ULM
- Les suites de la réforme des instructeurs et feuille de route
- Le CNFTE

FORMATION

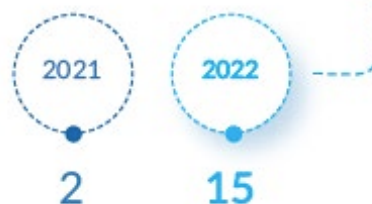
Stage ENAC



Aide instructeur bénévole



Réactualisation instructeur

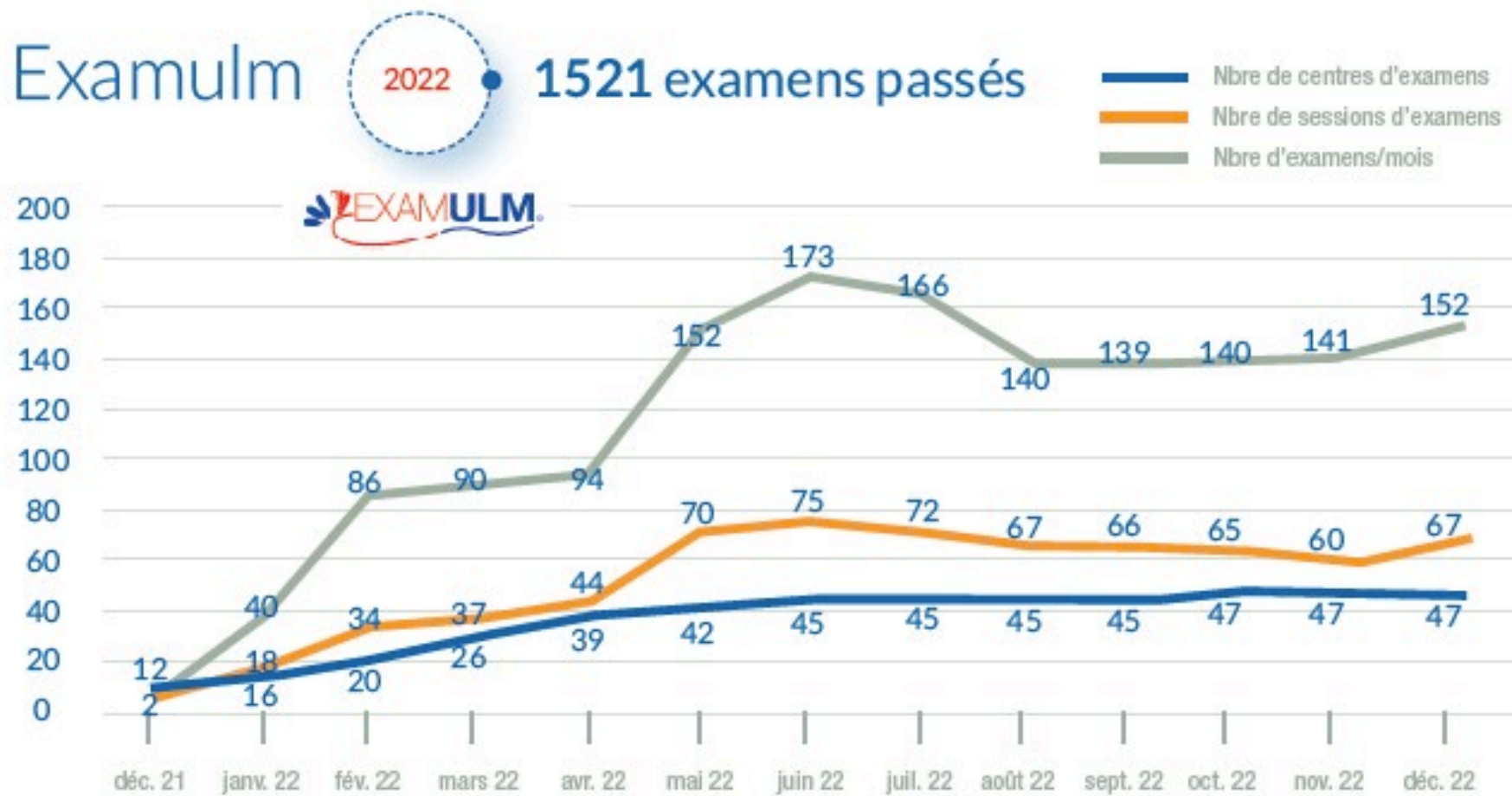


BUDGET formation





FORMATION : EXAM ULM



FORMATION : EXAM ULM / AERO GLIGLI



www.ffplum.fr



www.aerogligli.fr

UN PARTENARIAT POUR LA FORMATION THÉORIQUE DES PILOTES ULM

- La FFPLUM a choisi AEROGLIGLI pour la formation théorique des candidats au brevet de pilote ULM. Ce partenariat permettra aux structures affiliées à la FFPLUM de bénéficier d'un outil de formation en ligne préparant à l'examen théorique commun dans un premier temps, qui sera étendu ensuite aux différentes classes, le tout à un tarif négocié. ●
- Cette collaboration avant tout pédagogique, a pour but d'améliorer et de standardiser la formation théorique des candidats. ●

AEROGLIGLI DEVIENT FORMATION THÉORIQUE OFFICIELLE DE LA FFPLUM

- APPRENTISSAGE INDIVIDUEL EN LIGNE ●
- SUIVI PERSONNALISÉ PAR VOTRE CLUB ●
- VISIOCONFÉRENCES ET TUTORIELS GRATUITS ●
 - TARIF PRÉFÉRENTIEL FFPLUM ●

▶ DEPUIS LE MOIS DE MARS 2023

- Les structures de la FFPLUM disposent d'un accès propre pour suivre la progression des élèves.
- Les élèves sont abonnés par la FFPLUM ou individuellement à un tarif préférentiel.
- Extension prévue aux différentes classes d'ULM.

-30%
POUR TOUS
LES LICENCIÉS
FFPLUM





La nécessaire simplification de la formation en ULM

La formation est un enjeu décisif du développement de notre Fédération. Pour des raisons liées à notre histoire, les moyens humains et matériels consacrés à la formation sont moins importants que pour d'autres pratiques aéronautiques plus anciennes. Par ailleurs, la Fédération a eu un positionnement variable selon les époques sur ce sujet, avec la fin du Centre National ULM au milieu des années 2000. Pourtant à l'origine, la Fédération en lien avec l'Etat délivrait les brevets et c'est un élément décisif de toute fédération sportive.

La bonne pratique d'un pilote d'ULM n'est pour l'essentiel que la résultante de la qualité de la formation qui lui a été transmise par son instructeur.

Depuis 2017, nous avons renforcé avec nos tutelles et nos partenaires les moyens pour la formation qui s'inscrit dans le temps long et qui rendent son pilotage délicat. La modernisation des contenus de formation instructeurs et pilotes, le partenariat avec l'ENAC pour la formation FH (facteurs humains) de nos instructeurs, le succès du dispositif ReV qui est original, et l'amélioration des dispositifs existants, sont un véritable progrès.

Mais, plus que tout cependant, c'est la délégation du théorique ULM qui est le symbole d'un copilotage réussi DGAC-Fédération. C'est une réussite sur le plan pratique (avec le déploiement sur 50 centres et plus de 1 600 examens passés) avec un logiciel robuste, et un succès sur le plan pédagogique grâce à l'accessibilité de notre pratique pour tous les pilotes avec des référentiels réussis qui se déploient, comme le récent partenariat avec AEROGLIGLI.

Il faut désormais parachèver cette évolution de la formation en faisant le bilan de la formation des instructeurs. Le système actuel a été réformé en 2017 pour une commande de la DGAC remontant à 2015, et nous pouvons faire le constat des pistes d'améliorations nécessaires sur les plans méthodologique, juridique et pédagogique.

Sur le plan méthodologique, la DGAC est essentiellement structurée pour répondre aux exigences de l'aviation commerciale certifiée, et c'est pour faciliter le dialogue au quotidien avec les fédérations que la DGAC a créé la MALGH (Mission Aviation Légère Générale et Hélicoptère), afin notamment de mieux prendre en compte l'enjeu et l'importance de la formation spécifique des pilotes de loisir. L'enjeu est en effet important, compte tenu du rôle essentiel de la formation et des intérêts qu'elle génère.

La Fédération consacre en moyenne 200 000 euros par an à la formation et à la sécurité chaque année.

Sur le plan juridique, cela concerne l'évolution de la réglementation instructeurs et en particulier le statut de « l'instructeur stagiaire » qui n'est pas satisfaisant.

Son cadre juridique est assez imprécis mais surtout, sur un plan pédagogique, il oblige un véritable élève à être formé par un instructeur en cours de formation, ce qui n'est pas très cohérent.

Sur un plan pratique, le faible nombre des élèves pilotes dans les quelques centres de formation d'instructeurs ULM crée de nombreuses difficultés et éventuellement des écarts dans l'organisation de la formation. Ces évolutions devront toutefois rester dans les critères qui avaient prévalu dans la réforme de 2017 : conditions de rentrée en formation, référentiel de formation, examen final.

Il serait donc souhaitable de revenir à une bonne pratique en créant un statut « d'instructeur ULM restreint » formé par un formateur d'instructeurs, sans l'obligation d'un suivi d'élève « réel ».

Après une durée calendaire à définir et un certain nombre d'actes de formation accomplis, l'instructeur restreint pourrait obtenir un statut de plein droit. La nécessité de cette évolution est largement partagée par les acteurs institutionnels, et aussi par nos clubs qui sont une porte d'entrée essentielle à la pratique de l'ULM.

En effet, nos structures associatives souffrent d'un déficit d'instructeurs ULM, en particulier dans certaines classes.

Il convient donc de promouvoir l'accès à la pratique en simplifiant l'accès à la formation de nos instructeurs, notamment avec le programme en cours d'élaboration pour la création d'un initiateur fédéral ULM qui pourra être une première étape vers l'instructorat, comme c'est déjà le cas dans beaucoup d'autres pratiques sportives.

Sur le plan pédagogique, paradoxalement, alors que c'est au cœur même de sa mission de service public, la Fédération n'est plus un acteur direct (depuis la disparition du centre national ULM) de la formation d'instructeurs. Il convient cependant de rappeler que des sommes importantes sont engagées par la Fédération pour la formation des instructeurs, grâce au soutien de la DGAC. Sans modifier la situation actuelle des acteurs présents, nous souhaiterions que la Fédération puisse porter l'agrément de la formation d'instructeurs pour elle-même. Cela aurait plus d'avantages.

Tout d'abord la structuration d'une fédération sportive apporte

des garanties dans la durée sur les plans réglementaire, pédagogique et organisationnel.

Cela permettrait de répondre de manière plus adaptée aux problèmes que rencontrent les présidents de clubs et les instructeurs bénévoles dans la formation et la réactualisation notamment.

Cela permettrait aussi de répondre rapidement à des difficultés de formation dans certaines classes en assurant un cadre pédagogique et matériel plus consistant. Enfin et surtout, cet agrément permettrait de capitaliser au niveau national une pédagogie de référence et d'excellence avec la DGAC, le ministère des Sports, l'ENAC et nos partenaires.

C'est très exactement le sens du centre sportif fédéral que nous souhaitons créer (comme le CNVV pour le planeur, l'ENAC pour l'avion, l'ENSA et la FFVL pour le Vol Libre...) avec cependant un cahier des charges et des moyens adaptés à nos pratiques.

Ce cadre de travail a principalement pour but de simplifier la formation des instructeurs, tout en garantissant dans la durée un référentiel pédagogique d'excellence pour notre pratique en préservant notre spécificité. ■■■



LES GRANDES DATES DE LA FORMATION

- **19 mars 1994**
Création du CNULM (Centre National ULM) à Montmorillon.
- **23 août 2006**
Dissolution du CNULM.
- **1^{er} trimestre 2009**
Mise en place de la subvention aide instructeur bénévole.
- **24 novembre 2017**
Sortie de l'arrêté reformant la formation des instructeurs de pilotes d'ULM.
- **1^{er} mai 2018**
Lancement de l'opération ReV (remise en vol) pour les propriétaires de machine (aide de 40 €).
- **1^{er} janvier 2019**
Extension de l'opération ReV à tous les pilotes.
- **Printemps 2020 (post-Covid)**
Mise en place du dispositif ReV à 60 €.
- **3^e trimestre 2021**
Augmentation du plafond de l'aide instructeur bénévole.
- **21 octobre 2021**
Sortie de l'arrêté modifiant les dispositions aux programmes et régime des examens du brevet et de la licence de pilote d'ULM.
- **6 janvier 2023**
Mise en place d'une discussion entre la FFPLUM et la DGAC sur la modernisation et la simplification de l'arrêté du 24 novembre 2017 relatif à la formation des instructeurs de pilotes d'aéronefs ultralégers motorisés.
- **1^{er} mars 2023**
AérogliGII devient formation théorique officielle de la FFPLUM à travers un partenariat solide et de long terme.



MÉCANIQUE FÉDÉRALE

Situation du CNFTE

- Fin d'activité de Peyo et fermeture et dissolution du Centre mécanique fédéral de formation de technique et d'essais (CNFTE) à partir de janvier 2023.
- L'essentiel du matériel va être rapatrié dans les locaux de Valenton.



Projet fédéral

Rédaction d'un cahier des charges qui concerne la mécanique fédérale avec l'intégration d'un référentiel pédagogique pour la formation des pilotes et des instructeurs :

Contenu :

1. Cadre réglementaire
2. La formation mécanique du pilote d'ULM (Tronc commun & spécifique)
3. La formation mécanique pour l'instructeur de pilote ULM

Organisation :

L'entretien des ULM (mécanique et structurel) pour les pilotes propriétaires et des clubs.
- Organisation de stage en région niveau 1 et 2 pour les 2 temps 4 temps en s'appuyant sur un réseau de prestataires reconnues. Le programme sera activé courant du 4^{ème} trimestre 2023.



LA VIE DES CLUBS ET DE LA FÉDÉRATION

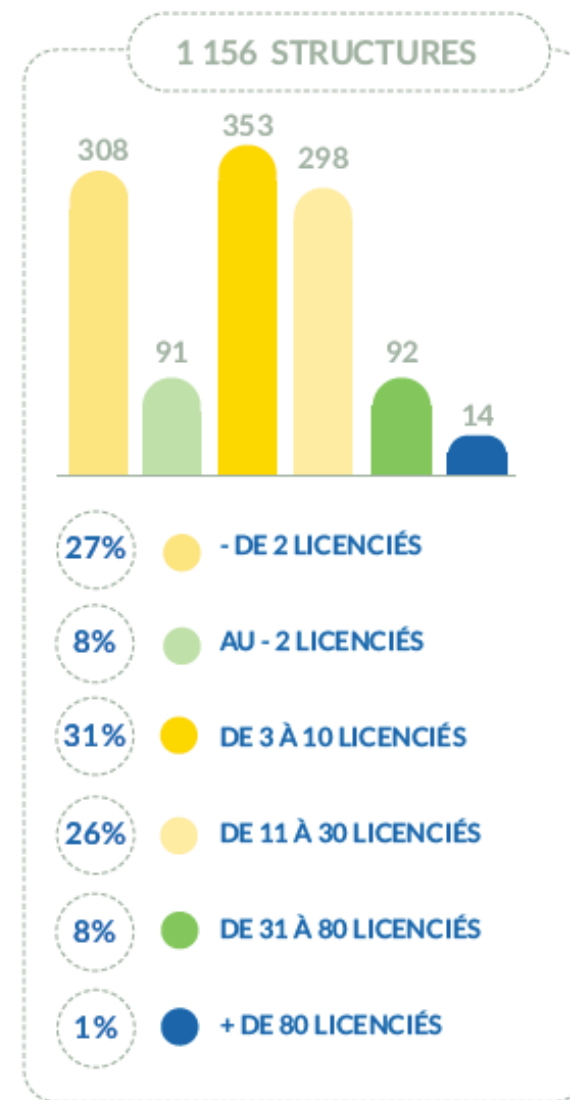
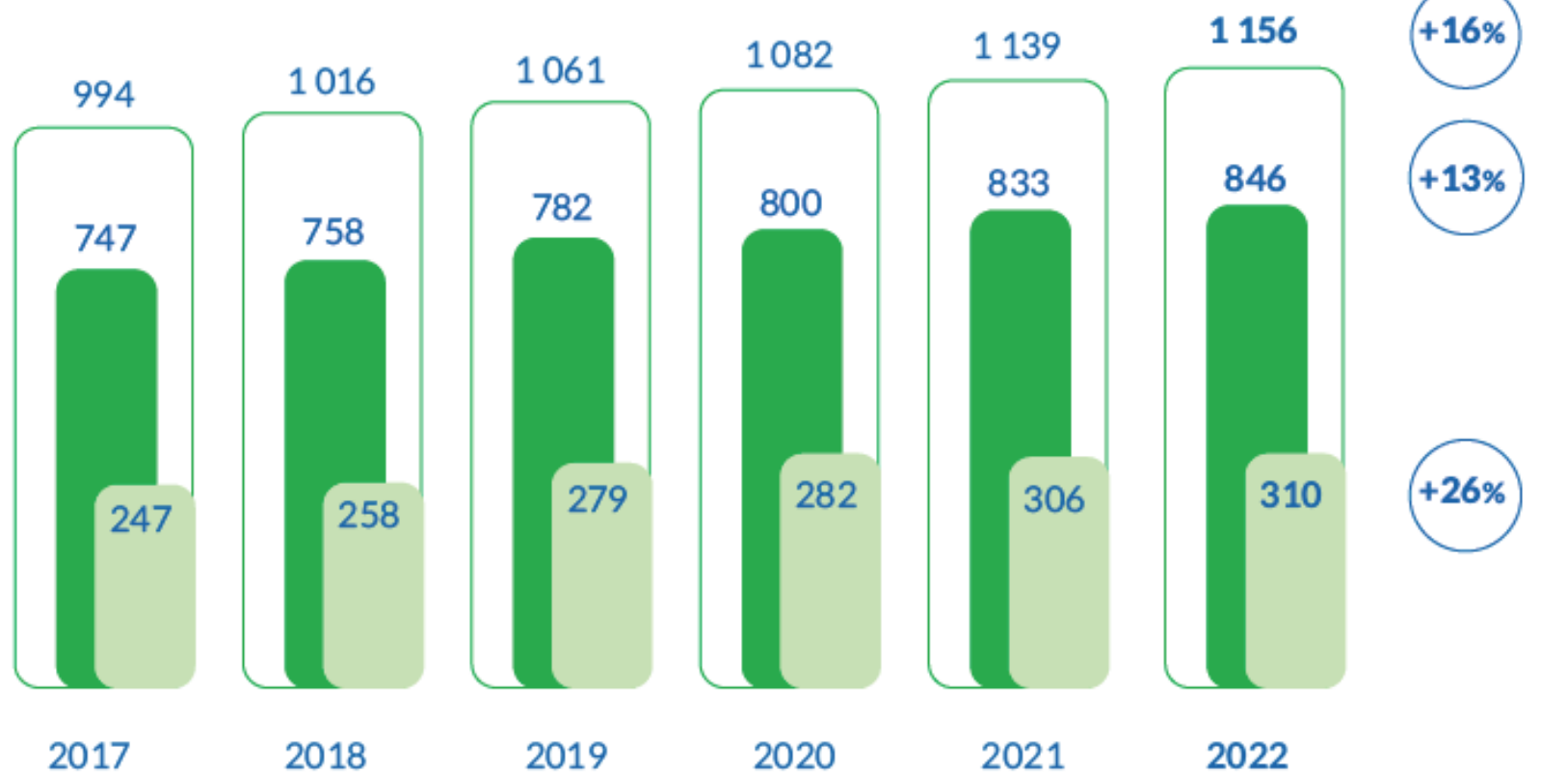
- Soutien aux clubs
- Les événements de la Fédération
- Le fonctionnement de la Fédération

STRUCTURES



Depuis 2017, évolution du nombre de nos clubs et OBL.

○ TOTAL
● CLUB
● OBL





MULM 2022 EN QUELQUES CHIFFRES

3 JOURS

AÉRODROME DE BLOIS
LE BREUIL

PARRAINÉ PAR

air création

PARTENARIAT AVEC LE
DÉPARTEMENT DU
LOIR-ET-CHER



200%

ULM !

22%

D'EXPOSANTS ÉTRANGERS

15

DIRIGEANTS EUROPÉENS
POUR L'AG DE L'EMF

7,6 / 10

NOTE MOYENNE ATTRIBUÉE
PAR LES EXPOSANTS 2022

28%

DE NOUVEAUX EXPOSANTS

1^{ERE}

VENUE DE LA PRÉSIDENTE
DU CNOSEF POUR DE L'ULM



2022

2 au 4 septembre

4800

VISITEURS

850

INSCRIPTIONS EN VOL

118

EXPOSANTS

70

BÉNÉVOLES

13

PAYS REPRÉSENTÉS

330 k €

BUDGET



LES PRATIQUES SPORTIVES *en quelques chiffres*

2 PRATIQUES (Mglts & PPG)

2 ÉQUIPES DE FRANCE PPG

Brésil classique > Nation Cht du monde - 8 médailles dont 3 en or
R. Tchèque slalom > 3 médailles dont 1 en or

20 ATHLÈTES LISTÉS HAUT NIVEAU

50 PILOTES DANS LE COLLECTIF F.

3 DISCIPLINES

> **CLASSIQUE** (économie, navigation et maniabilité)

> **STOL** (décollage et atterrissages courts)

> **SLALOM** (parcours sur l'eau autour de pylônes)

3

COMPÉTITIONS NATIONALES

12

RÉGIONALES

1

STAGE découverte





TOUR ULM JEUNES 2023

PARCOURS

- 1 Albi-Castelvert (LF8154) - Sabonnères (LF3126)
- 2 Sabonnères (LF3126) - Nogaro (LFCN)
- 3 Nogaro (LFCN) - Marmande (LFDM)
- 4 Marmande (LFDM) - Saint Pierre d'Oléron (LFDP)
- 5 Saint Pierre d'Oléron (LFDP) – St Junien (LFBJ)
- 6 St Junien (LFBJ) – Saint les Lavar (LF8154)

ÉQUIPAGES > 30 pilotes

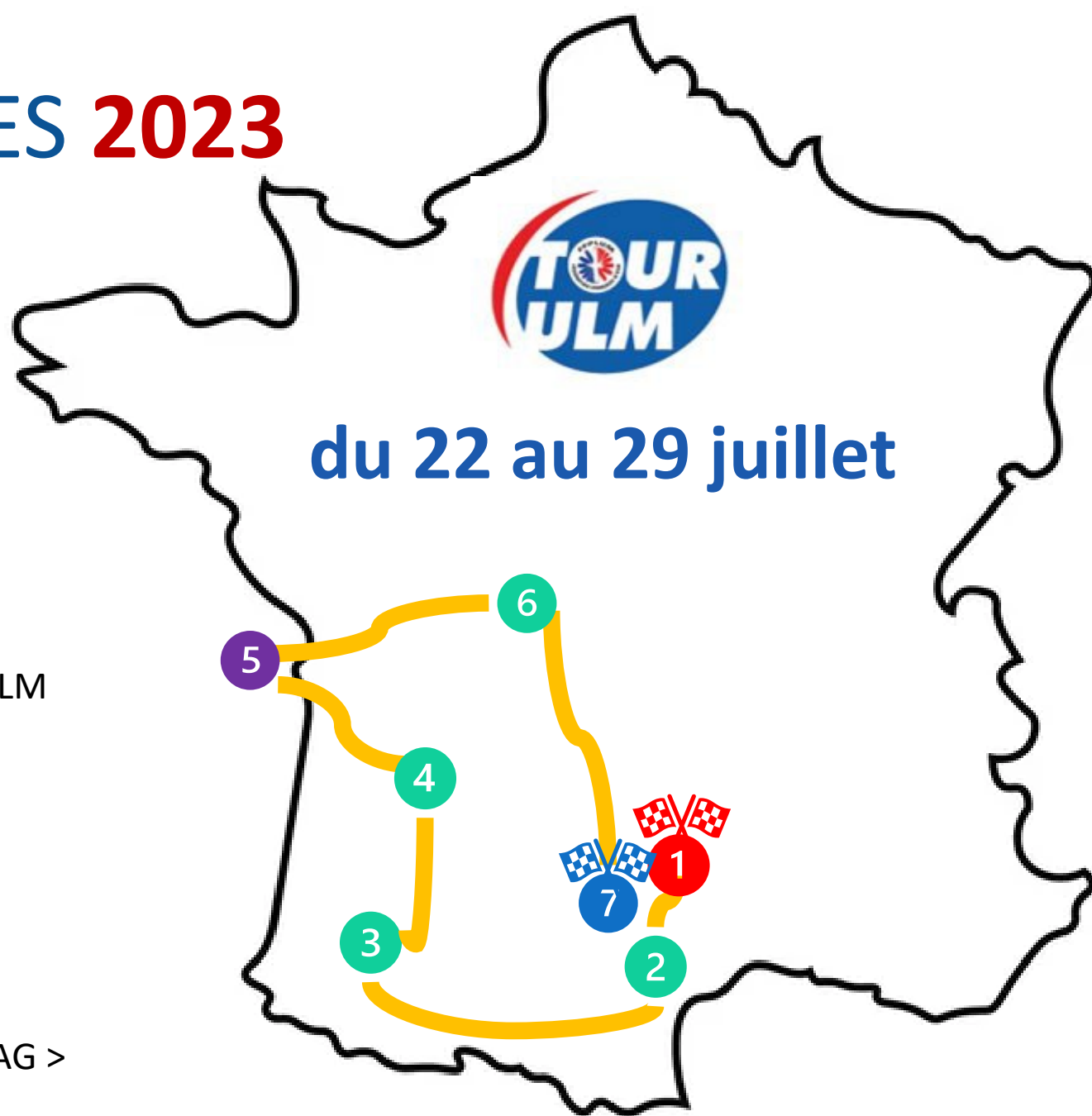
- Jeunes autonomes ou avec accompagnateur pilote ou IULM
- Équipes > Jeunes - Féminins - Handi
- Équipes > partenaires (ALAT - Marine)
- Équipes > Staff

BUDGET

100 k€ - Part FD 50k€

AGENDA

1 Cadrage > 2 Validation > 3 Programme > 4 Présentation AG >
5 Mise en œuvre > 6 Inscriptions début mai





ORGANIGRAMME

20 **COMITÉ DIRECTEUR**

5 **Bureau Directeur**

Pôles

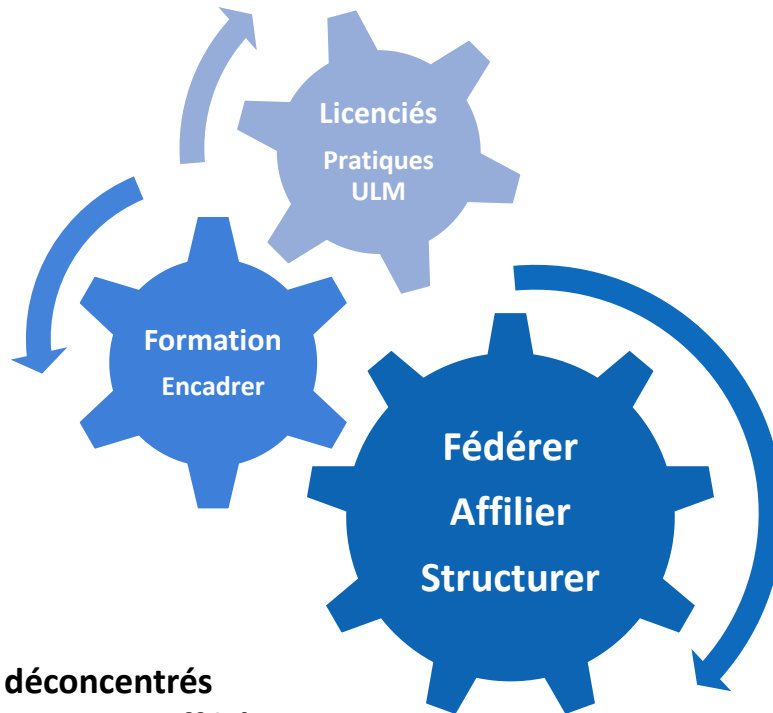
- FORMATION
- SÉCURITÉ
- MULM
- VIE DES CLUBS
- INCLUSIFS (JFH)
- SPORT*
- PARAMOTEUR
- MÉDICAL*
- DÉV. DURABLE
- NUMÉRIQUE
- MÉCA - CONSTRUC.
- COMMUNICATION

15 **CRULM**

- AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
- BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ
- BRETAGNE
- CENTRE-VAL DE LOIRE
- CORSE
- GRAND EST
- HAUTS-DE-FRANCE
- ILE-DE-FRANCE
- NORMANDIE
- NOUVELLE-AQUITAINE
- OCCITANIE
- PAYS DE LA LOIRE
- PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
- LA RÉUNION
- LA GUYANE

10 **GP des CRULM**

GP thématiques temporaires



- Relais déconcentrés
- 1 200 structures affiliées
- Responsables de structures
- 1000 Instructeurs
- 16 500 licenciés
- 3 disciplines sportives
- 1 Reco haut-niveau (20)

Relations institutionnelles et interfédérales

Partenaires & Air Courtage & Avocat de la FD

Le siège



La DTN

4



ASSISTANCE DE DIRECTION



CT ASSURANCE ET JURIDIQUE



ACCUEIL et RELATIONS CLUBS



COMMUNICATION & LOGISTIQUE



COMPTABILITÉ



STAGIAIRES



CHEF DE PROJET
Délégation du théorique ULM



CONSEILLER TECHNIQUE
Règlementation - Conseil



REFERENTS MIA +

1

23



LES GRANDS ENJEUX

- Faire face aux crises externes
- Faire face aux crises internes
- L'avenir de la Fédération



QUESTIONS POSÉES SUR LE SITE FÉDÉRAL





QUESTION SUR LA FORMATION

Bonjour,
Combien d'instructeurs nouveaux ont-ils été diplômés en 2022 ?
Ce nombre est-il satisfaisant par rapport au besoin au niveau national ?
Merci

Patrick GUITTON - Les Ailes Montpelliéraines - Occitanie

Les seuls chiffres que nous pouvons avoir au niveau fédéral sont les dossiers de subvention IULM bénévoles et la mise à jour des qualifications réalisées par les licenciés.
La DGAC actuellement n'est pas en capacité de nous fournir les chiffres exacts ni des IULM valides, ni des réactualisations ou des ajournements.
En 2022, la Fédération a financé 24 dossiers de subventions instructeur bénévole pour 41 dossiers ouverts.
En 2022 il y a eu 111 mises à jour de qualification IULM.
Le nombre d'IULM augmente sensiblement chaque année au vu des chiffres connus, il y a des territoires en difficulté plus que d'autres c'est certain.
Le projet de modernisation de l'arrêté de 2017 veillera dans la simplification du cursus de formation de l'IULM bénévole à augmenter les vocations, tout en gardant la qualité de formation de nos IULM.



QUESTION SUR LA FORMATION

Bonjour

Je suis instructeur 3 axes, j'ai le cursus montagne N*77 depuis le 21 novembre 2018. J'enseigne sur des altiports et altisurfaces des Pyrénées et de la région Occitanie. Je me suis laissé dire que pour être labélisé il fallait nécessairement passer ce label dans les Alpes même en ayant formé des pilotes dans les Pyrénées. Est-ce la réalité et pourquoi ?
Merci de votre réponse.

Joël ANGLADE - AC National Personnel Industrie Electrique Gazière - IDF

Pour rappel le cursus pilote est déjà réalisé dans le massif pyrénéen.

Concernant la labélisation des instructeurs, des formations décentralisées seront progressivement organisées par le PNVM dans le massif pyrénéen.

Actuellement dans le massif pyrénéen 8 instructeurs sont labélisés, dont 4 actifs et 2 labélisations en 2022.



QUESTION SUR LA RADIO

Question 1 : Réglementairement comment fait un paramotoriste pour être qualifié Radio sachant que la réglementation impose d'intégrer un aérodrome contrôlé ?

Laurent PRUJA - Le Sport de l'Air pour Tous - Centre Val de Loire

Nous parlons de l'« Arrêté du 21 octobre 2021 portant modification des dispositions de l'arrêté du 4 mai 2000 relatif aux programmes et régime des examens du brevet et de la licence de pilote d'aéronef ultraléger motorisé » qui décrit dans son annexe 3 le programme des connaissances pour l'aptitude à la radiotéléphonie en langue française.

Cet arrêté rappelle dans son annexe 3 que la qualification radiotéléphonie en langue française est facultative en ULM.

Dans cet annexe 3 au paragraphe 9 est décrit le programme des épreuves en vol.

Le programme d'épreuves en vol est applicable aux classes 1/2/3/4/5/6.

Il est demandé dans la partie pratique la réalisation d'une navigation comportant :

- Un départ ou une intégration sur un aérodrome en auto-information,
- Un transit dans un espace aérien contrôlé, EAC = Classe B,C,D,E,
et/ou contact avec un SIV,
et/ou transit dans une zone réglementée avec contact radio obligatoire,
et/ou une arrivée sur un terrain en espace aérien contrôlé.

À aucun moment il n'est obligatoire d'intégrer un aérodrome contrôlé.

Enfin beaucoup de paramotoristes pratiquent 2 classes d'ULM, libre à eux de choisir la classe la plus pratique pour réaliser leur qualification radio.



QUESTION SUR LA RADIO

Question 2 : Pour un paramotoriste à pied comment faire pour installer une antenne extérieur pour l'obtention d'une LSA ? Avec la nouvelle fréquence aérodrome ULM, il est difficile pour un paramotoriste de manipuler sa radio en vol en toute sécurité, que propose notre Fédération pour la classe 1 ?

Laurent PRUJA - Le Sport de l'Air pour Tous - Centre Val de Loire

Les radios portatives aéronautique type ICOM ICA25FR sont homologuées en radio de bord (rappel : demande FFPLUM, seul ICOM a répondu favorablement), elles sont éligibles à une LSA telle quelle avec leur antenne fixe d'origine.
Plusieurs paramotoristes en sont déjà équipés.

Hormis l'affichage sur les postes, rien de changé avec la mise en vigueur de cette nouvelle fréquence qui remplace 123.5. La radio n'étant pas un accessoire obligatoire, de nombreuses bases ULM sont accessibles sans radio, il suffit de s'entendre au préalable avec le gestionnaire du terrain (nota : la grande majorité des bases ULM étant des propriétés privées, c'est aussi une mesure de politesse).



QUESTION SUR LA RADIO

Question 3 : 90 % des paramotoristes utilisent des fréquences VHF radio-amateur, la FFVL a acheté des fréquences auprès des autorités afin de permettre à ces pratiquants et ces écoles d'avoir des fréquences dédiées quand est-il pour la FFPLUM ? Ne serait-il pas souhaitable que le maximum d'utilisateur soit équipés de radio pour la sécurité de tous ?

Laurent PRUJA - Le Sport de l'Air pour Tous - Centre Val de Loire

Concernant les fréquences achetées par la FFVL, effectivement la FFVL finance deux fréquences VHF hors bande aéronautique, une utilisable en France métropolitaine et en outre-mer pour la sécurité et de brefs échanges entre pilotes.

Elle a financé des fréquences pour les échanges entre pilotes volant dans les départements 04, 05, 06, 11, 26, 38, 63, 64, 68, 73 et 74.

Il faut se souvenir que la radio n'est pas garante de la sécurité des vols, elle y contribue sous réserve qu'elle soit faite dans les règles de l'art.

Une radio mal réalisée par un pilote est plus dangereuse que pas de radio du tous.

La vraie garante de la sécurité est l'application de la règle d'or du voir et éviter.



QUESTION SUR LA RADIO

Pourquoi ne pas avoir exigé pour la fréquence commune des bases ULM une fréquence 25KHz au lieu d'une fréquence 8.33KHz ?
Cela aurait permis de ne pas exclure de l'auto-information (et donc de la sécurité) ceux qui ont gardé leur radio 25KHz car ils vont seulement de base en base dire bonjour aux copains sans jamais aller dans des espaces contrôlés.
Est-il trop tard pour faire cette demande ?

Bernard PIRIOU - Aéro-Club de la Planche - Pays de la Loire

Nous vous rappelons que la radio n'est pas obligatoire en ULM. Elle n'est pas garante de la sécurité, elle y contribue. La règle d'or en vol VFR est **le Voir et Éviter**.
Le passage au 8,33 est une obligation pour les vols VFR depuis le 1^{er} janvier 2021, cette obligation émane de l'Europe avec un financement activé temporairement via la DGAC.

La radio au pas de 25 kHz ne peut plus être utilisée car elle perturbe les autres fréquences.

Extrait du plan de conversion de la DGAC:

À compter du 2^{ème} semestre 2018 et du 1^{er} semestre 2019, conversion au pas 8.33 kHz de toutes les assignations de fréquence pour la gestion des espaces aériens contrôlés de classe A-C-D.

À compter du 01/01/2021 :

- Tous les aéronefs (hors ceux d'Etat) doivent être équipés 8.33 kHz, quels que soient la catégorie, le type de vol (IFR/VFR) et la classe d'espace qu'ils empruntent.

Dérogations notifiées à la Commission européenne :

- Les radios des aéronefs qui évoluent en VFR sont exemptées de la capacité 8,33 kHz dans les espaces aériens de classe D jusqu'au 31 août 2018,

- Les radios des aéronefs qui évoluent en VFR sont exemptées de la capacité 8,33 kHz dans les espaces aériens de classe **E et G jusqu'au 31 décembre 2020.**



QUESTION SUR L'ENTRETIEN

Suite à l'article paru en novembre 2022 dans le magazine Vol Moteur, nous avons de nombreuses interrogations d'adhérents sur la réfection des moteurs Rotax 4 temps parvenus à la TBO, notamment ceux en bon état de fonctionnement, n'ayant pas atteint leur potentiel horaire.

Pour un moteur 912 ayant dépassé la butée calendaire, quelle est la position de la FFPLUM sur l'obligation du propriétaire de faire, soit une révision ou soit une Overhaul pour moteur certifié ?

Jean-Marc PERNOT - ULM Côte de Jade - Pays de la Loire

Suite à la rencontre avec le distributeur France Rotax Avirex au siège fédéral, ce sujet a été abordé et ils doivent revenir vers nous avec une réponse étayée basée sur le système déclaratif français.

Ce sujet est pris en compte au niveau européen dans le cadre de discussions au sein de l'EMF.

Ceci ne remet en aucun cas en cause le cadre réglementaire déclaratif français s'appuyant sur l'arrêté du 23 septembre 1998 et de l'instruction du 21 février 2012.



QUESTION SUR L'ASSURANCE

Lors de la prise de licence 2023 apparaît une nouveauté, l'assistance rapatriement est maintenant comprise dans celle-ci, le prix reste inchangé hormis l'augmentation du coût de la vie voté en AG, des membres du CD ont annoncé que c'était grâce à la redistribution d'indemnités versées par l'assurance "La Mutuelle des Sportifs qui gère les IA" à hauteur de plus de 100 000€, ce qui aurait permis de ne pas augmenter notre licence 2023. Comme l'assistance rapatriement était comprise auparavant dans l'IA Pilote et L'IA passager, pourquoi les cotisations de celles-ci n'ont pas diminué en 2023, la logique le voudrait. Un calcul simple : 16 000 licences X 4 € d'assurance rapatriement = 64 000€ donc il reste au moins 35 000€ versé de la mutuelle des sportifs. Pourrai je savoir comment est ventilé cet argent ainsi que les différentes rétro-commissions données par les différents assureurs à la fédération. Cet argent devrait servir avant tout aux preneurs d'assurances et à leurs activités "sécurité, formation ...", est-ce vraiment le cas?

Merci d'apporter toute la clarté dont les licenciés ont besoin.

Daniel REYNES - ULMAUVERGNE - AURA

Concernant le lien entre l'augmentation de la licence 2023 limitée à l'augmentation du coût de la vie, l'incorporation de l'Assistance Rapatriement à la licence, et les 108.117€ de participation aux bénéfices 2021 de la Mutuelle des Sportifs, voilà les informations :

Lors de la dernière AG, conformément aux statuts, le prix de la licence 2023 a été fixé après un vote sur le niveau d'augmentation à retenir. Préalablement avait eu lieu une négociation avec Europ Assistance qui permettait de baisser le volume des cotisations liées aux assurances Individuelle Accident en les ramenant à 4,00€ par licencié avec une garantie plus étendue puisque accordée à tous les licenciés et à leur passager au lieu des seuls assurés en Individuelle Accident. Ces nouvelles conditions étaient nettement préférables si bien que la décision a été prise indépendamment du prix voté pour la licence 2023. Cette décision n'a pas non plus été influencée par l'information de la participation aux bénéfices de la Mutuelle des Sportifs car cette information n'a été connue qu'en avril 2022, après l'Assemblée générale.

Concernant le prix demandé pour l'Individuelle Accident, il n'a effectivement pas été baissé malgré le retrait de la quote-part de cotisation Assistance Rapatriement. En effet, ces montants ont volontairement été affectés au fonds de Solidarité et de Compensation créé depuis la saison 2021 pour abonder les cotisations RC afin d'en atténuer les hausses très importantes. Pour mémoire, la seule offre obtenue lors de l'appel d'offres du programme RC avait amené une hausse de 30% en 2021 et 5% supplémentaires en 2022 et en 2023. Ce fonds de Solidarité et de compensation subsistera jusqu'au remaniement du programme RC prévu à partir de la saison 2025, date d'effet du prochain appel d'offres.

Concernant la ventilation des fonds liés à l'assurance, ils sont affectés selon leur nature :

Les fonds de participations aux bénéfices au profit des licenciés conformément au contrat avec la Mutuelle des sportifs

Les rétrocommissions versées par notre courtier AIR COURTAGE (et non les Assureurs) sont affectés en recettes de la Fédération, sans affectation contractuelle,

Les cotisations reçues sont versées aux différents Assureurs avec l'abondement nécessaire du fonds de Solidarité et de compensation.

Le solde du fonds de compensation reste dans un compte spécifique.

Les comptes des Assureurs de Protection juridique (CFDP) et Assistance Rapatriements (Europ Assistance) ne font plus l'objet d'une ventilation spécifique puisqu'ils ne sont plus payés individuellement par les licenciés, mais par la fédération elle-même.

Cette maîtrise du sujet assurances qu'a acquise la fédération ainsi que l'augmentation de ses ressources résulte d'une saine collaboration entre la fédération et son courtier dans le cadre de leur convention de Mandataire d'Intermédiaire d'Assurances.



QUESTION SUR LES PÔLES

Selon le site Fédéral, il y a 17 Pôles établis, appelé commissions selon nos statuts en vigueur.
Peut on savoir pour chacune d'entre elles, qui en sont les responsables et quels en sont les membres ?
Merci

René VIGUIÉ - Les Chevaliers du Ciel - IDF

Dans les statuts les seules commissions définies sont la commission électorale (art 15), la commission sportive (art 16) et la commission médicale (art 17).

Dans le règlement intérieur qui se réfère aux trois articles des statuts : « pour poursuivre les objets définis dans les statuts, le comité directeur peut créer d'autres commissions. Leurs travaux peuvent être permanents ou occasionnels, faire appel à des personnes particulièrement qualifiées, même étrangères à la Fédération » Les responsables sont élus par le comité directeur. Chaque commission comporte au moins un membre du comité directeur »

Le comité directeur est donc libre dans l'organisation des commissions, en fonction des intérêts de la fédération et des circonstances.



QUESTION SUR LES PÔLES

Il est difficile de comprendre qui est responsable de quoi dans les différents Pôles (ex commissions).

Pouvez-vous indiquer les noms des responsables de chaque Pôle ainsi que celui de l' élu rapporteur dans le cas où le responsable n'est pas un élu, en particulier pour le Pôle Sportif, le Pôle Formation, le Pôle Sécurité des Vols, le Pôle Développement Durable ?

Jean-Marc LEZCANO - StartAir Initiative - PACA

En lien avec la question précédente

Pôle sportif

Pole formation

Pole sécurité des vols

Pole développement durable



QUESTION SUR LES PÔLES

Depuis que j'ai quitté les intenses fédérales comme responsable de la commission DD
Qui est à la tête de celle-ci !!
Quels sont les dossiers et projets finalisés
Quel est le budget alloué à cette commission

Christian PICCIOLI - Association des pilotes ULM de Jouques - PACA

Lien avec les questions précédentes

Bilan carbone de la fédération en lien avec la BPI.



QUESTION SUR L'ENTRETIEN ET L'EUROPE

Nos appareils sont de plus en plus rapides et sophistiqués et nécessitent un entretien pointu que peu de pilotes sont aptes à fournir. Un cadre d'évaluation de cet entretien ainsi qu'un cadre proposant un soutien pour cet entretien s'avère nécessaire au plus vite avant qu'il nous soit imposé. Quelles sont les propositions de la fédé qui pourraient répondre à cette nécessité ?

Les résultats financiers lors de l'AG 2022 et de nombreux éléments montrent que la fédération semble être en difficulté sur le plan financier. Le coût exorbitant du salon de Blois doit beaucoup participer à cela. Que rapporte ce salon à notre milieu, augmentation du nombre de licenciés ? développement de l'activité ?

La question qui se pose à tous : La fédération vit-elle au-dessus de ses moyens ?

Nous sommes présents sur le salon de Friedrichshafen, pour quels objectifs ? quel coût, déplacement, hébergement, restauration, pour quels retours concrets mesurés ?

Les règles se durcissent pour voyager en ULM : taxe annuelle pour aller en Belgique, démarches spécifiques à remplir pour un pilote européen venant en France ou un Français sortant du territoire, en Espagne visite médicale de type avion + démarches aviation civile espagnole...que fait l'EMF sur ces sujets et combien coûte l'EMF à notre fédé, frais fixes, frais de déplacement, hébergement etc...

Guy WARDAWOIR - Les Vieux Deb's - Centre Val de Loire

Réponse avec évolution du CNFTE

La Fédération n'est absolument pas en difficulté sur le plan financier.

Le coût pour la Fédération du MULM est de moins de 100 000 euros et tendra à diminuer de plus en plus (c'est la part fédérale).

Présence dans le cadre d'un échange qui permet d'influencer la vision de l'ULM à la française en Europe centrale et de faire venir de nouveaux constructeurs. Coût équivalent au déplacement sur des salons.



MERCI DE VOTRE ÉCOUTE



RÉSOLUTIONS SOUMISES AUX VOTES

- Rapport Moral 2022
- Rapport Financier 2022
- Prix de la Licence 2024
- Indemnité compensatoire du président de la Fédération