DIX QUESTIONS
A UN PRESIDENT

La FFPLUM vient de changer de président et de bureau. Le nouveau est aussi toubib. J'en ai donc profité pour aller le consulter : M'sieur le docteur, j'ai mal à la FFPLUM ! Interview à chaud, le lendemain même de son élection.

1 **Alain-Yves BERGER :** Un monde à l'envers, Lemouton soigne Berger. Ça va faire sourire dans les chaumières ulmistes, tu ne crois pas ? Bon, tu me trouves rosse pour la FFPLUM dans mon édito du mois dernier. Moi pas. En mettant l'accent sur ses faiblesses, je me suis fait l'écho de bon nombre de pratiquants de France et de Navarre. M. Le Zident tout neuf, ta base se demande en fait à quoi lui sert la Fédé, sorti des assurances qu'elle propose !

Jean-François LEMOUTON : Editorial peu amène, c'est le moins qu'on puisse dire ! La FFPLUM est sans doute parfois mal perçue. Mais ceux qui se demandent à quoi elle sert ne font pas l'effort d'en faire partie ! En effet, à la dernière Assemblée générale, il y avait plus de clubs que jamais et le rapport moral et financier d'Alain Dreyer a été plébiscité (aucune voix contre !), ce qui est rare. L'image de marque "Compagnie d'assurance" est une casserole usée que l'on a bien voulu nous accrocher ! La fédé est mandatée par les ministères de tutelle pour inciter à une pratique plus sûre et à une prise de responsabilité de la part des adhérents. Toutes les fédérations de tous les sports proposent des assurances et personne n'en fait critique. A ce propos, nous venons de changer de compagnie. Mais la fédération propose aussi autre chose : formation, conseils, défense des usagers, représentativité face à l'administration et elle est reconnue, faut-il le rappeler ?
Elle est ouverte à ceux qui veulent l'aider, elle est aussi ouverte aux critiques constructives. La critique stérile, les bruits de chiottes (toujours les mêmes...) dont tu te fais l'écho (à ton corps défendant, j'en suis sûr...) ne sont pas de mise. Ce qui m'a fait le plus bondir, c'est l'oubli, à travers ce malencontreux éditorial, de tout le travail de fond d'Alain Dreyer. Il a porté cette fédé à bout de bras, envers et contre beaucoup. Alain méritait mieux de ta part, surtout après tes propos élogieux lors de l'AG à laquelle tu demandas de l'élire Président d'Honneur en remerciement des services qu'il a rendus à notre Mouvement.

2 **A. Y. B. :** Toubib, tu vas faire grimper mon taux d'adrénaline. Laisse-moi te rappeler que, sous le titre de mon édito de mai — "La FFPLUM, à quoi sert-elle ?"— était précisé : "Question très fréquemment posée sur les terrains". J'estime de mon devoir de me faire l'écho des pratiquants. Même quand leur opinion générale n'est pas complètement la mienne, d'ailleurs. Mais dis-nous plutôt quelle est la nouvelle équipe fédérale ?

J. F. L. : La nouvelle équipe apparaît bien "dosée". L'avenir dira si le mélange est efficace. En voici le détail : Jean-François Lemouton, président; Alain Dreyer et Hubert de Chevigny, vice-présidents; Jean-Claude Thomas, secrétaire général et Emmanuel Vaucamp, trésorier. Les membres élus : Françoise Teffaud, Christian Lhomme, Jean-Luc Tilloy, Jean-Pierre Pouleau, Roland Magallon, Xavier Averso, Alain Gruffaz, Philippe Boucherat, Philippe Tisserand, Anita Derradji, Fabrice Tessier, Richard Fenwick, Jean-Marc Cognot, Pierre Pouches et James Maissiat.

Beaucoup d'anciens, quelques nouveaux. Un exemple : le nouveau trésorier collabore épisodiquement, je crois, à Ailes Mag. Il a critiqué le budget fédéral dans ses pages; il va pouvoir faire ses preuves ! Les autres rôles seront très bientôt définis.

3 **A. Y. B. :** Effectivement, Emmanuel Vaucamp compte au rang des soixante et plus correspondants de la revue, ce qui ne veut pas dire dirigeant, même si Ailes Mag se dirige en collégialité (le one-man-show n'est pas mon truc !) et si les avis des autres, lecteurs compris, ont autant de valeur que ceux des rédac-chefs ou les miens. Néanmoins, puisque tu me le fais remarquer, note aussi que Philippe Tisserand est rédacteur en chef de Vol Moteur (mais sa présence fédérale peut être jugée comme bénéfique, je pense) et que, toujours pour parler du "Groupe Coulon", Fabrice Tessier travaille, si mes souvenirs sont exacts, chez VLD. Je remarque d'ailleurs que cette nou-

VOS DISTRIBUTEURS

ULTRALAIR

Air Culture, La Clisse, 17600 Saujon, 46 74 38 18, 46 94 40 77.
Aéro Multi Services, Croix de Rascas, Sauvian, 34410 Sérignan, 67 39 51 99.
Air Ouest ULM, aérod.de Tours Sorigny RN10 37250 Veigne, 47 26 27 50.
Agri Air Service, rte de Montsard, BP3 55210 Vigneulles, 29 89 59 01.
Aqualair, rue du Dr Hochet 06160 Juan les Pins, 93 67 05 11.
Equip. Aéronautiques Beaucaros, Bois Richeux 28130 Pierres, 37 51 81 70.
Franche-Comté ULM, aérodrome, 39300 Champagnole, 84 33 42 39.
Garage Brunner, 62, rue du Gal de Gaulle, 68800 Thann, 89 37 83 50.
Fly Service, centre com. de la Tuilerie 72300 Sablé/Sarthe, 43 95 85 68.
Fly Systems, M. Flayelle, aérodrome, 53000 Laval, 43 95 40 22.
Microlight Aviation, 25 rue Guillaume Tell, 1060 Bruxelles, 02 538 98 10.
Prest'Air Service, aérodrome, 26700 Pierrelatte, 75 98 92 55.
PUB LM SARL, 28 Grande Rue, 72210 la Suze, 43 20 39 26.
PYREN'AIR, Livron 64530 Pontacq, 59 53 65 65 ou 59 53 63 45.
RAND CAR ULM, 9 r. du Clos Rous, 44640 Le Pellerin, 40 64 21 66, 40 04 60 25.
ULM Air Gironde, Mme Clément, 217 bis av. de l'Epinette, 33500 Libourne, 57 25 05 72.
ULM Air Vicking, Cideville, Hameau Cidetot, 76570 Pavilly. 35 91 31 80.
ULM Travaux Vendée, La Jonchère, 85540 Moutiers-les-Mauxfaits. 51 27 40 97 ou 51 27 41 12.
ULM St Exupéry, 47360 Montpezat d'Agenais. 53 95 06 81.
ULM Service Rhône Alpes, 45 rue E. Reclus, 69150 Decines, 72 37 10 26.
ULM Toulousain, Donval et Cie, ZI Joffrey, 31600 Muret. 61 51 52 53.
Inter ULM SARL, 1 rue de France 73100 Aix les Bains. 79 88 23 30.
58 Nevers, 86 60 88 17.
France Aéro Promotion, le Magny, Marzy **Mach III,** 42 rue Thiers, 88100 St Dié, 29 56 28 13.

une interview par Alain-Yves Berger

velle équipe fédérale compte encore un certain nombre de professionnels de l'Aviation ultralégère. Tu ne crains pas de voir refleurir des magouilles comme cela s'est précédemment produit ? (1)

J. F. L. : La fédé est devenue "auto-nettoyante", sous l'impulsion d'Alain Dreyer. Elle a besoin de professionnels corrects comprenant qu'une attitude d'honnêteté et de communication se transformera en une bonne image de marque.

4 A. Y. B. : La "nouvelle" équipe a-t-elle eu déjà le temps de définir la politique fédérale 89 : révolution de bicentenaire ou évolution ?

J. F. L. : Evolution vers une meilleure communication, c'était le souhait d'Alain Dreyer et c'est aussi le mien.

5 A. Y. B. : En ce qui concerne plus particulièrement la promotion de notre Aviation ultralégère dans le public dit "grand", qu'entendez-vous faire ?



J. F. L. : Je viens pratiquement de répondre. La promotion est un aspect de la communication mais ce n'est pas que l'affaire de la fédé; c'est l'affaire de tous puisque tous y ont intérêt ! Ceux qui disent "que fait la fédé ?" sont en général ceux qui ne veulent rien faire sinon attendre la "manne". Ceux qui veulent travailler sont souvent intéressés de façon trop égoïste ou triviale ! Pour promouvoir, il faut donner son temps, son énergie, sa compétence. Avec ceux qui sont prêts à jouer ce jeu, il y aura une réelle promotion et tout le monde y gagnera.

6 A. Y. B. : Le développement du Mouvement ULM, comment le vois-tu : vers le haut et une Aviation légère qui commence à manquer de plus en plus d'aéronefs d'école de base ou de promenade (que remplacent avantageusement nos AUL) ou vers le bas, et par exemple, le paramoteur (chariot motorisé sous une voile ou parapente à moteur) ?

J. F. L. : Il n'y a ni haut ni bas. Tout ce qui vole léger et motorisé nous passionne, du "minimalisme" au "mini-avion tout-terrain" en passant par le giro. Il est certain que les formules dont l'abord est plus facile attireront plus de monde.

7 A. Y. B. : Un point vital, l'enseignement du pilotage. Même s'ils sont aujourd'hui plus qualifiés que par le passé, nous manquons encore d'instructeurs. Les "petits" clubs, notamment, n'ont pas les moyens d'en salarier un à plein temps, sans compter que la majorité des instructeurs virent tout de suite au professionnalisme (ce qui n'est pas plus mal, d'ailleurs, la concurrence commerciale étant synonyme de recherche de qualité). Que peux-tu répondre à M. Maurice Brotonne, ce lecteur d'Ailes Mag qui, dans notre précédente parution suggérait que nous adoptions l'excellente méthode belge des aides-moniteurs ? (2)

J. F. L. : L'excellente méthode belge". Je trouve ça savoureux... En France, cela s'appelle "instructeurs stagiaires". C'est actuellement un problème car l'administration freine très fort :
1) Ça n'est actuellement pas légal; au sens de la Loi et non du décret ou de l'arrêté.
2) Les excès de la méthode sont évidents.

8 A. Y. B. : e ne trouve qu'il y en ait trop par rapport aux inconvénients de la situation actuelle, mais passons... L'ULM, discipline aéronautique à part entière, à égalité avec l'Avion léger, le Planeur, l'Hélico, le Vol Libre, etc., cela fait-il partie des objectifs prioritaires de la FFPLUM ou pas ? Et, par exemple, quand réclamerez-vous enfin comme un dû normal l'équivalence des heures de vol effectuées sur avions légers ou sur ultralégers ? (3)

J. F. L. : C'est l'évidence même. Le projet est prêt. Cela profitera également aux constructeurs. Cependant, il y a un risque : c'est le glissement vers "l'ULM d'aérodrome", hyper-certifié et contraignant. La vigilance s'impose. Mais l'équivalence verra bientôt le jour dans une forme, j'espère, tout à fait acceptable.

9 A. Y. B. : L'horizon 1992 est très proche. L'Europe ULM, quand la fédé française (qui compte peut-être le plus grand nombre de pratiquants avant que les Italiens ne nous rattrapent vite) va-t-elle enfin se décider à s'en soucier ? Que faites-vous pour développer une règlementation réellement européenne au plan des machines (masses à vide, domaines de vol et d'emploi, "certifications", etc.) tant qu'au plan des équivalences des brevets de pilote? Peut être attendez-vous que les administrations des divers pays concernés nous pondent une cote comme d'habitude des plus mal taillées ?!

J. F. L. : u le reconnais toi-même, la FFPLUM est un exemple pour toute l'Europe où elle est très bien perçue (ce qui est paradoxal, c'est que d'après des esprits chagrins dont tu ne saurais être, elle serait moins bien perçue en France. Nul n'est prophète en son pays ?). Je crois que les autres fédés ne sont pas tout à fait prêtes mais l'idée fait son chemin et sera très bientôt à l'ordre du jour. Ce sera sans doute compliqué au début car les pesanteurs et les disparités sont énormes dans tous les domaines que tu viens de citer.

10 A. Y. B. : Dernière question-piège, M. mon Président : qu'est-ce qui fait courir Lemouton ? Et ne réponds pas "le Berger", s'il te plaît.

J. F. L. : La nécessité de pouvoir me raser sans me couper chaque matin, (sauf le dimanche)... De toute façon, les moutons courent plus vite que les bergers !

---

(1) NDLR : Allusion perfide et directe à un certain François Masseré, Entre autres.

(2) NDLR : Un pilote confirmé assure l'école sous le contrôle d'un instructeur qualifié et suivant une progression définie pour chaque élève par celui-ci; l'autorisation de vol seul à bord (lâcher) et, a fortiori, la délivrance du brevet demeurent bien entendu de la responsabilité de l'instructeur.

(3) NDLA : N'imaginer que je réclame un surcroît de règlementation avec carnet de vol à tenir à jour. Je lutte ici pour les pilotes Avion qui ne peuvent voler assez parce que l'heure de vol reste trop coûteuse dans trop d'aéroclubs. et, aussi, pour le Mouvement ULM qui profiterait ainsi d'un nouvel apport de pratiquants.