

Martin Leys le «métier» de président

Le vol à voile, c'est assurément des pilotes, des planeurs, des treuils ou des avions remorqueurs, des ascendances et un espace aérien. En France, la cellule de base du vol à voile, c'est le «club», avec à sa tête un président qui doit assumer des responsabilités de plus en plus importantes. Il y a donc maintenant un véritable «métier» de président!

Martin Leys est à la tête depuis 1993 de l'un des grands clubs parisiens, l'AAVO-Chérence, une association qui «pèse» 320 membres, 6 salariés, 35 machines, 7500 heures de vol et 25 brevets par an. Une forte charge alaire.

Il a une évidente facilité pour communiquer et accueillir. Il est présent sur le terrain tous les week-ends, toujours courant d'une tâche à l'autre, passant parfois dans la même journée du K-13 au remorqueur, avec, de temps à autre, un circuit en monoplace. Auparavant, pendant le briefing du chef-pilote, il a accueilli les nouveaux membres, organisé une fête conviviale, poussé tout le monde à voler, annoncé l'arrivée d'un nouveau planeur...

«Je suis né en 1960 à Saint-Dizier dans le cône d'envol de la BA 113 qui est très active; ça peut susciter des vocations, puisque la mienné était de devenir pilote... Déménagement à Nancy et, en 75, mes parents m'ont offert un vol en planeur. Et quand ils m'ont proposé de me payer une année de vol, je n'ai pas refusé!»

Débuts, en 1976, année de la sécheresse et saison mythique pour le vol à voile français. Nancy-Malzéville est une superbe plateforme. «J'y ai découvert le milieu véliovole, ses rites un peu désuets pour un ado, le temps à y investir, ce qui, heureusement, n'est pas trop contraignant quand on est lycéen. Je me souviens de la préparation du BIA en hiver, d'un esprit de groupe, et d'une saine émulation entre des jeunes qui montent au plateau de Malzéville en mobylette. J'ai effectivement été lâché le 14 juillet 1976 sur Javelot, avant de passer le brevet D en 77 sur Fauconnet». En 78, Martin Leys a la chance de gagner un concours dans le journal l'Est républicain qui lui paye son brevet avion. «Mes parents ne pouvant pas assumer, j'ai travaillé au club avion pour me payer mes heures». Bac C et brevet avion en juillet 1978. «Cadet de l'air en 1979, j'ai alors la chance de découvrir les USA. Je dois ensuite faire un choix d'orientation : je ne souhaite pas être pilote militaire par convictions personnelles et je ne suis pas assez



matheux pour faire Maths sups qui me permettrait un accès à l'Enac. Je pars alors à Paris en prépa HEC et intègre Sciences Po section Economique et Financière, dont je sors diplômé en 82».

Il ne sera donc pas pilote professionnel mais il est bien décidé à voler beaucoup pour compenser! «Je reprends le vol à voile en 1982, à l'occasion d'un stage perfectionnement et d'une qualif remorquage à Saint-Auban».

De l'arrivée à Chérence...

«J'ai recherché un club d'accueil à Paris. Celui qui m'a paru le meilleur quant aux tarifs est Chérence, avec en plus l'attrait du site pour le provincial que j'étais». Ca tombe d'autant mieux qu'il fait un stage de fin d'études à la Direction des études et recherches de l'EDF qui l'embauche en 84. Or, à Chérence est installée une dynamique section ANEG dotée d'un super matériel.

«A EDF Clamart, où je suis responsable de la communication interne, je réussis à persuader le directeur Claude Bienvenu (X-Supaéro et ancien véliovole, ça aide sans doute), de venir faire un vol à Chérence. «Ce sera lui qui, en juin 1986, sponsorisera le premier Ventus c en France, dont le numéro de concours, par référence à la direction des études et recherches de l'EDF sera «DER»!

«Quand on arrive dans un club parisien, on débarque sur une autre planète : nombre de planeurs, modernisme; par exemple, il n'y avait pas un seul planeur biplace plastique à Malzéville alors qu'à Chérence, en 1984, on en trouvait une escadrille (sept machines plus un Calif).

En revanche, cette flotte ultra-moderne se paye par une organisation plus contraignante, surtout qu'à Chérence, il y a un général militaire aux commandes et que sorti de l'école avec des cheveux longs et venant en moto, ça détonne! Souvenir étonnant, arrivé une fois un peu tard (si on ne fait pas la fête

à 20 ans...), je découvre le Cirrus C12 au fond du hangar et me le fais affecter, le chef-pilote Maurice Tourniaire étant tout étonné de trouver un «client» pour cette machine déjà délaissée puisqu'il y a déjà six à sept Pégase à Chérence en 84. Moi, je suis tout heureux car le Cirrus était ce qu'il y avait de mieux à Malzéville!»

Il y a aussi la difficulté de se faire connaître et reconnaître! C'est difficile de faire son trou pour un jeune qui débarque et ne connaît personne; il y a des clans, des notables et on se retrouve vite seul à dîner, alors que les autres préparent leur barbecue. Se faire reconnaître par un chef-pilote qui se méfie des nouveaux, des jeunes, bref je dois passer par un purgatoire sur Astir, Libelle, ASW-15, alors qu'à Nancy, je volais sur ce qu'il y avait de mieux : Cirrus, ASW-19. Impossibilité aussi de remorquer pour cause de jeunesse et pourtant avec 350 heures de planeur et 150 heures d'avion à 24 ans, on a le sentiment qu'on sait faire!»

Tout ça le poussera à devenir administrateur du club en 1986 pour s'occuper des jeunes et de l'accueil ou, à tout le moins, faire entendre leur voix.

«Je deviens ISVV en 88, et découvre un nouveau statut, mais aussi de nouvelles contraintes. On vole plus, mais pas pour soi; par contre on gagne en légitimité sur le terrain. Heureusement, il y a une soupape pour se faire plaisir : la compétition. J'y suis venu, encouragé par les deux locomotives de Chérence, Eric Siaudeau et Philippe Debitus, qui m'ont poussé à faire le championnat des jeunes en 85 à Orléans. Depuis, je fais un concours par an, non pas pour être champion de France, mais pour apprendre et me perfectionner. En concours, on se dépasse et on fait des vols qu'on ne fait jamais ailleurs. C'est aussi pour un instructeur, une des seules possibilités de faire du vol solo. Ceci dit, j'arrive en Championnat de France toujours à court de vols solos et suis bien heureux de faire la première moitié du classement! J'ai enfin la chance de bénéficier, pour les concours, de l'aide de l'ANEG qui met à ma disposition un ASW-24 très bien équipé! Actuellement, j'ai 2450 heures de vol planeur et 1850 en avion, dont 1300 en tant qu'Instructeur stagiaire brevet de base. L'ISBB a été une excellente expérience de formation, quel gâchis que la DGAC ait annulé cette possibilité offerte aux instructeurs vol à voile...»

Martin Leys s'est retrouvé secrétaire général de Chérence (celui qui fait les comptes

rendus!) en 1990, et Fabrice Ponsart ayant souhaité ne pas se représenter suite à des problèmes personnels, il est élu président de Chérence en 1993 à 33 ans...

A la présidence

« Mes conceptions concernant le management de la plate-forme sont les suivantes :

* Animer (du latin Anima : donner une âme). Un club de vol à voile, ce n'est pas qu'une structure aéronautique, c'est avant tout un collectif où les hommes et les femmes viennent voler, mais aussi et surtout, partager une même activité. Il faut donc y faire régner une ambiance suffisamment détendue sans contrevenir aux règles de sécurité. A cet effet, le système de banalisation du matériel de Chérence crée une grande solidarité entre les membres. Tous les planeurs sont ainsi obligatoirement mis en commun. Qu'ils appartiennent à l'association, à un comité d'entreprise ou à un privé, tout membre du club peut le piloter, du Pégase à l'ASH-25. Cette optimisation des moyens, originale à notre époque qui privilégie l'individualisme, permet à tous de disposer de la plus flotte la plus moderne et contribue à faire régner un « esprit club » rare.

Autres éléments : l'organisation de fêtes et une compétition amicale, le « Challenge Raymond Schalow » qui réunit tous les pilotes du club et participe aussi de cette approche familiale et décontractée. En 1998, le principal investissement de Chérence a été un club-house moderne afin de permettre à tous de se retrouver après les vols.

* Responsabiliser, et faire confiance : Chérence, c'est avant tout une équipe! Les administrateurs sont choisis pour ce qu'ils peuvent apporter au club dans le cadre d'une organisation, un projet où chacun est responsable de son domaine d'activité. Dans cette organisation, le président est le chef d'orchestre qui donne le cap mais qui ne doit pas interférer dans les prérogatives des bénévoles qui ont accepté de donner de leur temps pour faire fonctionner le club.

* Employer les compétences : avec 320 membres, on a une flopée de bonnes volontés à canaliser afin de faire en sorte que chacun s'investisse dans la bonne marche du club! On est souvent surpris par les multiples compétences des uns et des autres qui ne demandent qu'à s'exprimer si on les sollicite!

* Communiquer : c'est déterminant : en interne, il faut expliquer ce que l'on veut aux administrateurs, aux salariés, les informer mais aussi leur demander de rendre compte.

Il est par ailleurs important de faire en sorte que les adhérents soient informés de la vie du club lors de briefings, etc. Chérence dispose donc d'un journal télématique créé par un jeune adhérent, ainsi que d'un site Internet régulièrement mis à jour.

A l'externe, il faut faire connaître les réali-

sations du club, inviter des journalistes, des élus, organiser des opérations portes ouvertes qui montrent que nous ne sommes pas des Indiens parqués sur notre terrain, mais des citoyens ouverts sur l'environnement proche!»

A Chérence, le choix politique a été clairement d'ériger le recrutement et la formation comme première priorité du club; de nombreuses journées « découverte » sont organisées vers les comités d'entreprise, un partenariat avec les établissements d'enseignement et notamment les universités Paris 6 et Paris 7 a été instauré. « De ce fait, à partir du printemps, nous accueillons de nombreux jeunes lors de stages qui débouchent sur le lâché et l'obtention du brevet. »

Ouverture sur l'environnement et prise de conscience que les dépenses de loisirs sont les plus sensibles en période d'incertitude économique. Ainsi, les tarifs du club ont baissé de 15 % en 1998 et le nombre d'adhérents est passé de 250 à 321, record dans l'histoire de Chérence. « Un partenariat avec les collectivités locales est indispensable, surtout quand cela aboutit à la création d'emplois, qui ont une retombée positive sur l'économie locale et valorisent l'association aux yeux des élus. »

« Un club doit s'insérer dans le tissu associatif et dans la vie de la cité. Quelques réalisations chérençaises : l'équipement de deux de nos planeurs pour faire voler des handicapés des membres inférieurs en partenariat avec le Conseil Général du Val d'Oise. Et, tous les ans, dans le cadre d'opérations de proximité, des adolescents des « quartiers chauds » du département viennent survoler le Vexin en planeur. »

Tous les avions remorqueurs du club sont équipés de dispositifs antibruit afin de réduire les nuisances sonores pour les riverains de l'aérodrome.

« Afin de professionnaliser l'activité, création d'emplois, afin que les membres inscrits à l'année trouvent toujours un instructeur et un remorqueur à disposition. La difficulté est de ne pas froisser les bénévoles et notamment les Anciens qui donnent de leur temps et ne comprennent pas toujours qu'ils doivent partager les vols, voire s'effacer! Ceci dit, il est important de penser à responsabiliser et intégrer des jeunes dans le fonctionnement de l'association. A ce titre, nous disposons d'un jeune chef de centre, Jocelyn Bouzid, d'une jeune secrétaire et de deux jeunes mécaniciens, c'est important pour la dynamique d'ensemble! »

Chaque membre du club est un adhérent à part entière qui a son avis sur le fonctionnement de l'association, « il convient d'y prêter attention, d'être systématiquement à l'écoute ».

Il faut intégrer le fait que chacun vienne voler pour son plaisir, que ce soit pour faire

des ronds autour du terrain, des circuits ou de la compétition. Cette dernière ne participe pas aux priorités de l'AAVO; certes, elle « tire vers le haut » mais elle suppose de trouver un dépanneur et de bénéficier de ressources. Le club encourage la compétition en ce sens que l'engagement a été pris en assemblée générale d'affecter une machine pour au moins un concours à tout pilote qui en fera la demande. « Ceci dit, nous estimons que c'est une trop forte mobilisation de ressources éphémères que de se lancer dans l'organisation d'un concours! » Quoi qu'il en soit, la fierté du moment est de voir un jeune instructeur, Pierre Berland, remporter le championnat de France classe club.

Grandeur et servitude

« Au terrain, plus question de se déplacer sans être sollicité (accaparé?) par tel ou tel problème; on vole beaucoup moins, car il a fallu régler le problème de l'un ou indiquer la marche à suivre à l'autre. Bien évidemment, comme on ne peut pas faire le bonheur de tous, on génère quoi qu'on fasse des réactions, des critiques. On reçoit plus de reproches que l'on n'enregistre de remerciements! Il ne faut pas y attacher trop d'importance mais au bout d'un moment, ça lasse! »

C'est dur aussi professionnellement; il est actuellement secrétaire général d'une filiale d'EDF, et voilà qu'il reçoit au bureau de cinq à six coups de fil vélivoles par jour. « Heureusement, ma secrétaire est bien briefée et mon patron ne devine pas tout! » Quant à la vie privée, ça coince aussi. « Bien que je me sois marié en planeur (atterrissage devant les invités en ASK-21, NDLR) et que Véro soit bien au fait de la passion dévorante des vélivoles, les coups de fil en plein repas m'amènent souvent à décrocher le téléphone et suscitent de plus en plus de réactions au sein de la cellule familiale! Et puis, l'arrivée d'une petite Chloé change toutes les données du problème pour un jeune papa gâteau! Alors, j'ai lâché du lest en arrêtant quasiment le vol avion (non renouvellement de ma qualif ISBB à Saint-Cyr) ».

D'autant que Martin Leys a d'autres centres d'intérêt : la voile (croisière tous les ans en Méditerranée ou aux Caraïbes, avec des copains), le ski et la moto, le « gros cube » qu'il utilise tous les jours pour aller travailler.

« Je pense néanmoins qu'il faut à un moment passer la main. Après six années d'animation de la plate-forme, bien des choses ont évolué, mais il faut considérer que d'autres ont certainement leurs idées à mettre en place. L'idéal est de trouver une personne animée de la même passion, et de lui confier les manettes, ce qui est clairement mon objectif car je ne souhaite pas aller au-delà d'un septennat ».

Patrick HUET

Photos de l'auteur

