

Hervé Bréant

A 53 ans, il porte son fond de commerce dans son sourire. En effet, il exerce depuis 25 ans la profession de prothésiste dentaire spécialisé dans l'orthopédie dento-faciale ; en gros il ne travaille qu'avec des orthodontistes. Ses qualités premières, pour le connaître depuis plusieurs années, sont la précision, le sérieux et la minutie, valeurs qu'il a transposées dans son autre activité, celle d'importateur et d'assembleur d'aéronefs au sein de sa société Fly Synthesis France. Hervé et moi avons un langage commun, nous partageons la même profession et une passion commune, voler, qui nous rapprochent.

Son investissement dans le monde de l'ULM n'a jamais cessé de croître pour arriver à son apogée ses dernières années. J'ai voulu faire le point avec ce personnage aux multiples facettes même s'il nous garantit que ses dents sont bien les siennes... Je souhaitais qu'il nous fasse part de son expérience, à mon avis, on ne peut plus enrichissante. Mais nous sommes là pour parler d'ULM, de vol et de passion, c'est dans cette direction qu'avec Hervé nous allons naviguer.

Ghislain Fournier : Depuis quand voles-tu ?

Hervé Bréant : Avant de voler, j'ai fait 10 ans de compétition de motocross, en side-car cross plus précisément, à un niveau assez élevé puis avec mon frère nous avons réussi à être quatrième au Championnat du monde. Jusqu'au jour où un accident m'a détruit le bras, du coude à la main. Je me suis retrouvé avec des broches partout - nous sommes en 1988 - ne pouvant rien faire de mes week-ends. J'ai depuis toujours été attiré par tout ce qui vole sans pour autant être passé concrètement à l'acte. C'est dans cet esprit que je me suis rendu au club de Maintenon près de Chartres et, pour ma première leçon, je me suis retrouvé aux commandes d'un Weedhooper 2 axes. J'ai eu la peur de ma vie. Je n'avais certes jamais volé mais la façon dont on m'enseignait le vol me paraissait complètement aberrante et dangereuse. N'ayant pas confiance, je n'ai pas poursuivi cette formation que je ne sentais pas... Puis je me suis souvenu qu'un copain avec lequel je pratiquais le moto-cross en compétition m'avait parlé d'ULM. Je lui ai rendu visite et c'est ainsi que j'ai été le premier élève d'Alexandre Patte. Là, ce fut la révélation, j'ai trouvé ça super. Que c'était bon de voler ! Avec son Maestro, j'avais réellement ressenti du plaisir. Huit heures plus tard, je fus lâché. Nous étions en 1989, c'était un ven-

dredi et le lundi j'achetais ma première machine, un Mustang sur lequel j'ai volé entre 400 et 500 heures. Puis je l'ai changé pour un Albatros en avril 1994 que j'ai revendu à cause de la fiabilité des 582 de l'époque. J'en ai repris un autre possédant les nouveaux 582 et là c'est le vilebrequin qui m'a lâché à 70 heures. Après avoir vaché sans casse en Bretagne, je me suis dit que je ne pouvais pas voler en sécurité et en confiance. J'avais un laboratoire à faire tourner, trois enfants à élever et une femme qui pouvait se retrouver seule à cause de ma passion. Un matin ça a fait tilt dans ma tête ! Mon copain Patrick volait peu, je lui ai proposé de revendre son Epervier 582, de mon côté je rendrais mon Albatros, ainsi nous pourrions acheter à deux un superbe appareil. C'est ainsi que nous sommes devenus propriétaires d'un tout premier FK9 912. Rapidement, un problème de conscience me taraudait, je volais à 99 % sur l'appareil, empiétant allégrement sur la part de mon copain. Il m'était inconcevable de continuer ainsi. Je lui ai proposé de revendre la machine afin que chacun récupère sa part mais ce dernier ne voulait rien entendre. Il m'expliquait que si je cassais la machine cela coûterait 30 000 francs alors que si cela lui arrivait la facture s'élèverait à 300 000 francs ! C'est vraiment un super copain mais je ne voulais plus voler sur sa part, j'avais l'impression de le trahir à chaque fois que je démarrais notre ULM, ce n'était pas possible.

Ok, tu voulais revendre pour acheter quoi ?

En 1999, je m'étais fait un cahier des charges et le Storch en kit correspondait pile poil à ce que je recherchais. Lors de l'assemblage du kit, assisté d'un copain, Christophe, avec lequel nous avons créé depuis Fly Synthesis France, le magazine Voler est passé chez moi afin de réaliser un reportage sur un type, en l'occur-



rence moi, qui montait son avion chez lui dans son garage. Peu après la parution de l'article, les Italiens exportateurs de la machine l'ont lu et m'ont contacté pour me demander si je voulais être distributeur de leur marque en France. L'idée m'a plu et je me suis retrouvé de ce fait avec une carte de VRP.

Puis rapidement, ils m'ont proposé d'être importateur pour la France. L'affaire était lancée. Depuis nous n'avons jamais cessé d'améliorer les kits que nous montons ; finition, maquette, déplacement de la batterie pour créer un petit coffre à bagages derrière, etc.

Combien d'heures de vol avais-tu à l'époque ?

Autour de 2 000 heures, mon expérience et mon budget m'ont tout na-



turellement conduit vers ce type de machine. En toute honnêteté, encore aujourd'hui, tu me donnes un peu moins de 45 000 €, je ne vois pas quelle machine autre que le Storch, j'achèterais.

Tu ne regrettes pas le temps où tu étais prothésiste dentaire ?

Attention, ne dis pas « j'étais prothésiste », je suis toujours prothésiste dentaire ! Depuis quelques années, je me suis organisé pour confier mon laboratoire à mon chef de labo aidé de mon épouse. C'est la prothèse dentaire qui m'a permis d'accéder à ce loisir, j'exerce ce métier depuis 25 ans, j'entretiens une clientèle fidèle me procurant un chiffre d'affaire sympathique ce qui m'a permis d'embaucher un peu de personnel

avec un chef de labo qui me relaie. Actuellement, je suis présent au laboratoire du lundi matin au mardi soir, le reste du temps je monte mes kits.

Ton métier de prothésiste t'aide dans tes nouvelles fonctions ?

Bien évidemment, j'y retrouve des similitudes quand je réalise les finitions ou les mises au point. Quand nous réalisons une prothèse dentaire, l'ajustage et la précision de conception sont de 100 %. Il n'y a pas de place pour l'approximation. Cette rigueur fait partie intégrante de ma personnalité et c'est dans le même esprit que je livre mes appareils.

Tu n'as jamais été tenté par le pendulaire ?

Si bien sûr, j'ai été lâché en pendulaire mais je préfère le pilotage 3 axes, je le trouve plus précis, on y revient.

Etonnant le nombre de prothésistes dentaires qui ont pour passion l'ULM, nous avons un copain commun, notre regretté Jean-Marie Durand qui lui excellait en pendulaire et qui nous a quittés il y a dix ans déjà... Quel est le profil type de ta clientèle ?

Malheureusement, nous n'avons pas une clientèle jeune, la tranche d'âge se situe entre 45 et 60 ans. Je viens de vendre un Storch à un pilote avion de 65 ans qui avait 20 000 h de vol en Afrique, il a été épaté par les performances de la machine et par son rapport qualité/prix.

A quelle vitesse croise-t-il ?

De 160 à 170 km/h pour le Storch, 200 pour le Texan et 110 pour le Walaby en croisière.

Parmi ces trois machines laquelle vends-tu le plus ?

Le Storch est un bon compromis pour un quatre temps. L'année dernière j'ai vendu 23 machines dont 9 Walaby, 2 Texan et 12 Storch.

Avec autant de ventes tu ne pourrais pas te permettre d'abandonner la prothèse dentaire pour te consacrer à l'ULM ?

Ah non ! Je peux t'assurer que cela ne suffit pas pour faire vivre une famille avec 3 enfants. Maintenant, je plains sincèrement ceux qui n'ont

que ça pour vivre ! Pour résumer, avec la société que j'ai montée, j'équilibre les budgets et en gros cela me permet de voler gratuitement en me faisant plaisir tout au long de l'année.

Comment vois-tu l'avenir de notre mouvement ?

Tout est envisageable, cela peut être très bon comme très mauvais. Il est primordial que toutes ces superbes machines restent dans les clous au niveau du poids. La DGAC qui est passée à deux reprises pour contrôler mes machines, pourrait ne pas apprécier ce transfert massif de pilotes avions vers l'ULM performant. La seule ombre au tableau serait qu'elle décide de nous mettre des bâtons dans les roues en modifiant la réglementation. Maintenant si cela reste ainsi, l'avenir peut être merveilleux, actuellement regarde comme nous sommes heureux !

Dans ton histoire aéronautique, quel fut ton plus grand moment de bonheur ?

Sans nul doute, le jour où j'ai fini de construire mon Storch, premier et perso, dans ma maison. Devant chez moi, il y a une petite piste de 200 mètres où je l'ai mis en l'air moi-même. Au début, tu rodes le moteur puis tu fais des allers et retours pour sentir la machine puis vient le temps T et là Ouf !!! Se retrouver seul aux commandes en vol sur la première machine que tu as construite de tes mains, sur laquelle tu as aussi fait la motorisation, nécessite l'éveil de tous tes sens qui te provoque une montée d'adrénaline indescriptible.

Monter un tel kit reste à la portée de n'importe qui ?

Pour mon premier, j'ai suivi les conseils de Christophe avec qui je travaille aujourd'hui, il avait l'habitude de monter des planeurs. Il connaissait les matériaux composites, maintenant nous assemblons nos kits les yeux fermés.



Ok, mais le type qui comme moi ne l'a jamais fait peut-il se débrouiller seul ?

Lorsque l'acquéreur d'un kit vient en prendre possession nous lui fournissons 400 photos explicites montrant l'assemblage de la machine, de façon simple et pragmatique. Lorsque notre client a fini son montage nous allons lui mettre la machine en route.

Combien de temps nécessite l'assemblage d'un kit ?

Pour un novice, il faudra entre 300 et 350 heures à peu près.

Combien de place faut-il prévoir ?

L'endroit doit faire 6 mètres de long sur 2 de large, un garage à voiture dans un pavillon suffit.

La version en kit est moins chère de combien ?

Le kit est 2 fois moins cher qu'un appareil monté clef en main, sans compter le moteur. Pour ce qui concerne le moteur, je peux me charger de le fournir, je pratique souvent un package tout compris.

Te souviens-tu de ton plus gros malheur ?

Il s'agit plutôt d'une grande frayeur ! Je participais à un tour de France ULM et, durant l'étape Pont-sur-Yonne-Charleville Mézière, je me suis trouvé face à un orage noir. Entre le ciel et la terre, il y avait une bande

claire d'où je percevais le soleil. Par excès de confiance, je me suis dit que cela devait passer et là ce fut l'enfer. Mes cartes se sont mises à voler autour de moi, des flashes d'éclair illuminaient mon cockpit. J'étais brassé dans tous les sens. J'ai réussi tant bien que mal à faire demi-tour en me référant à une route bien rectiligne sur ma carte, elle servait de point de repère, je me suis aligné dessus pour sortir. Et d'un seul coup, plus rien, je revenais d'un autre monde. Afin de me remettre de mes émotions, je me présente sur le premier champ de chaume qui surgit sous mes ailes. Ironie du sort, les terres appartenaient à un cultivateur pilote lui aussi qui a parfaitement compris ma situation et ce que je venais de vivre. Depuis cette erreur, quand je croise un orage sur ma route je fais un grand détour.

As-tu un message à faire passer ?

J'aimerais que le monde de l'ULM reste un milieu de loisir avant tout et non pas un endroit où l'argent règne en roi. L'image qui doit en ressortir est celle de la passion du vol de plaisance bien avant le lucratif car ce n'est pas dans l'ULM où avec l'ULM que l'on peut faire fortune.

J'aimerais que tu nous expliques comment tu as réussi l'alchimie qui consiste à concilier vie de famille, vie professionnelle dans la prothèse dentaire et celle d'importateur et constructeur d'aéronefs qui effectue 200 h de vol par an ?

Pour ce qui concerne les enfants aujourd'hui, ils sont grands. Nanou mon ainée est mariée, elle n'a plus besoin de moi, mon garçon travaille en tant que graveur de pierre, je n'ai à m'occuper que de notre petite dernière qui a 13 ans. Ensuite, comme je te l'ai expliqué précédemment, ma solide expérience de prothésiste et le sérieux de l'équipe qui m'accompagne au laboratoire, l'amour du vol, une piste juste devant la maison depuis des années, une

machine garée en permanence à la maison, tous ces éléments se coordonnant merveilleusement bien m'ont permis de vivre ainsi.

Je dois avouer que depuis que je te connais, j'ai toujours retrouvé un être heureux et épanoui, bravo et merci pour l'exemple.

La cerise sur le gâteau dans le métier d'importateur de machines volantes est que chaque client par la suite devient un copain, comme tu peux le constater en ce moment à Blois où je ne suis entouré en grande partie que d'anciens clients, ce qui forme une sorte de club.

Si tu devais avoir une devise dans la vie ?

«Etre sérieux envers soi-même pour l'être envers les autres ! » ou dans le même style, « Passion, sérieux, fiabilité ».

Aurais-tu une blague pour conclure ?

Un jour nous avons voulu faire une surprise à deux copains, les Gérard. Ils ont un Storch en commun tout blanc et nous partageons à Houville-la-Branche le même hangar. Ils n'ont jamais fait de décoration extérieure sur leur machine et sans rien leur dire nous l'avons recouverte avec des autocollants de la marque. Quand ils sont venus voler, nous nous sommes amusés de les voir paniquer, ils ne retrouvaient plus leur ULM alors qu'il était sous leurs yeux. ■