

**S**ous un physique d'éternel adolescent, nous découvrons derrière les lunettes noires de Gilles Bru un être réservé, réfléchi, concis qui ne semble pas laisser de place au hasard. Passionné de vol en tout genre, Gilles Bru a commencé comme beaucoup par le delta dès l'âge de 15 ans. Il est également pilote avion et mieux encore pilote de voltige sélectionné dans l'équipe de France. Il a même été, à sa grande surprise, classé sportif de haut niveau au plan national !

Depuis 14 ans, Gilles Bru consacre 100 % de son temps à l'ULM. Ce n'est pas par hasard qu'il en est devenu un des meilleurs spécialistes au monde en matière d'ULM pendulaire. Partons à la rencontre de ce surdoué du genre et, parallèlement de son enfant «Air Création».

**Ghislain Fournier**

**Comment êtes-vous arrivé à l'ULM ?**

**Gilles Bru**

Par le vol libre que je pratiquais déjà à 15 ans. A 17 ans, j'ai été breveté puis moniteur à 18 ans. J'ai appris à voler en région parisienne mais nous nous rendions régulièrement dans les Alpes. C'est à 20 ans que j'ai commencé à travailler professionnellement dans la recherche et la conception au sein d'Eole 2000 qui fabriquait des ailes de vol libre. Cette société faisait de la sous-traitance pour les premiers constructeurs d'ULM, Roland Magallon et Bernard Danis. C'est ainsi que j'ai découvert les premiers pendulaires. Ce sera ensuite avec Jean-Yves Lebihan, en 1982, que nous déciderons de créer notre propre entreprise. Ainsi naquit «Air Création».

**Vous êtes parisien. Pourquoi avoir choisi l'Ardèche ?**

Nous cherchions avant tout un endroit agréable à vivre pour nous installer et, pour le climat, nous préférons le sud au nord ! Nous sommes alors tombés sur une petite annonce diffusée par la Chambre de Commerce d'Aubenas qui

disait : «Venez entreprendre là où il fait bon vivre». A l'occasion d'une compétition de delta dans le Massif Central, nous sommes passés par Aubenas pour apprécier concrètement la proposition. Les locaux de la Chambre de Commerce, le climat et la région nous ont plu, nous avons donc décidé de nous y installer. A la création de l'entreprise, nous n'étions que 3 personnes. Nous avons commencé par louer des locaux à la Chambre de Commerce et ce n'est que quelques années plus tard que nous avons pu faire construire notre propre bâtiment sur l'aérodrome d'Aubenas. Cet emplacement nous permettait de bénéficier d'une piste d'essai, ce qui nous simplifiait la vie. Aujourd'hui, la société emploie 27 personnes : 7 ou 8 à la voilerie, une dizaine à la mécanique et pas mal de monde dans les bureaux.

**Parmi votre personnel, comptez-vous beaucoup de pilotes ULM ?**

Nous souhaitons que le personnel com-

filtre à air était parti dans l'hélice et elle a volé en éclat. J'ai tiré plusieurs leçons de cet incident : premièrement que le moteur monocylindre provoquait des vibrations importantes pouvant engendrer la rupture de tous les éléments qui l'entouraient, deuxièmement que nous devons assurer les pièces composant les moteurs à hélice propulsive. Par la suite, les vaches se sont accumulées car nous n'avions pas à cette époque des moteurs fiables.

**Quel est votre plus beau souvenir ?**

Je participais à l'épreuve de la Grande Course avec un ami, Patrice Constantin, qui s'occupe maintenant de la formation sur le terrain d'Aubenas. Nous avions remporté l'épreuve sur GTBI moteur 462, aile 16 SX dans des conditions de vol épouvantables (le vent soufflait par bourrasques très violentes). Cela reste un très bon souvenir, car après avoir lutté contre les éléments pendant deux jours, nous sommes retournés au terrain à la minute près nécessaire pour ne pas avoir de pénalités par rapport à notre heure de décollage et il ne nous restait qu'un dé à coudre de carburant dans le réservoir.

## GILLES BRU

prenne bien le rôle qu'il joue dans la fabrication d'un appareil, c'est pourquoi nous proposons à tous les employés de s'initier gratuitement à la pratique de l'ULM. Toute personne embauchée commence par un tour en ULM puis elle poursuit à son gré, mais elle participe en tant que passager aux essais des appareils neufs.

**Vous souvenez-vous de votre première vache ?**

C'était avec un Safari avec moteur Fuji Robin 250, le



Nous devons cette victoire à la conjugaison de notre audace et de nos calculs, mais aussi grâce à la chance qui était avec nous. Ce jour-là. Nous avons fait environ 1 000 kilomètres !

#### **Et quel est votre plus mauvais souvenir ?**

La perte d'amis évoluant dans le milieu ULM reste toujours un réel malheur. Jean-Marie Durand était un vrai ami en dehors de nos relations professionnelles. Sa disparition m'a beaucoup touché. C'était un garçon sérieux et attentif en vol et je n'ai vraiment pas compris comment il a pu se retrouver dans une telle situation à bord de ce multi-axes...

#### **Comment almeriez-vous voir évoluer l'ULM ?**

J'aimerais que l'ULM reste un appareil facile d'usage et qui conserve une grande liberté d'utilisation, qu'il permette de faire voler des personnes qui n'auraient pas autrement la possibilité d'accéder au plaisir du vol. J'ai toutefois peur que l'évolution des choses n'aille pas dans ce sens pour des raisons réglementaires d'une part et, d'autre part, parce que le mouvement ULM a de plus en plus tendance à être récupéré par des pilotes issus de l'aviation légère. Or, ces derniers n'ont pas la même idée de ULM que ceux qui l'ont créé. Je crains que nous nous exposions à une évolution de la réglementation tendant à ressembler à celle de l'aviation légère, mettant ainsi en péril notre liberté actuelle.

**J'ai entendu parler**

**Petit vol de détente à Bassano sous la XP 11, la nouvelle aile monoplace d'Air Création.**



# WHO'S WHO

## **du projet de commercialisation d'un petit planeur, qu'en est-il ?**

Nous avons toujours eu beaucoup de projets. Effectivement, celui-ci a été évoqué et nous avons même conçu un prototype. Il s'agissait d'un micro-planeur qui serait à l'ULM ce que le planeur est à l'avion. L'appareil ressemble à un pendulaire donc à aile souple sous laquelle se trouve un petit chariot profilé fermé aux trois quarts, il serait piloté à l'aide d'un trapèze.

## **Mais quel est l'intérêt par rapport à un deltaplane ?**

Nous en supprimons les contraintes, c'est-à-dire la nécessité d'une très bonne forme physique et beaucoup de temps à y consacrer (déplacements).

## **Ce serait l'équivalent du Swift mais en pendulaire ?**

Tout à fait, mais sans le coût d'achat ni la complexité ni hélas les performances !, mais avec les avantages de repliabilité. L'objectif serait d'attirer une clientèle de pilotes de delta qui vieillit et pour qui le décollage à pied devient de plus en plus difficile. Pour le pilote pendulaire qui n'aurait pas le budget pour investir dans un ULM, il lui suffira d'avoir un ami en possédant un pour être remorqué. Il n'est pas impossible que ce projet voit le jour dans le futur sous forme d'un pendulaire à pilotage trois axes. Mes associés et moi aimerions développer ce concept car venant du delta, nous sommes restés très sensibles au plaisir de voler grâce à la force des courants ascendants.

## **Que pensez-vous du système de réglementation actuel ?**

Il est très flou et a laissé la place à peu

près à tout et n'importe quoi. Il présente l'inconvénient d'inclure dans la même catégorie des machines complètement différentes. Nous assistons actuellement aux retombées de ce système avec des séries d'accidents sur des appareils plus rapides et plus sophistiqués. Je pense que la réglementation FAI permettra déjà de clarifier les choses. Mais il ne sera pas possible d'inclure toutes les machines dans le même sac. Il sera difficile d'appliquer les mêmes contraintes tant au niveau de la fabrication des appareils que sur l'apprentissage de leur utilisation. Tout simplement parce qu'un monde sépare un Fascination qui vole à 240 km/h et un paramoteur. C'est pourquoi nous courons de gros risques si le jour du changement de réglementation une différenciation n'est pas faite entre ces types de machines.

## **L'exportation des appareils doit vous permettre de joindre l'utile à l'agréable avec à la clef voyages et découvertes ?**

Effectivement, il est très agréable d'avoir un métier qui vous permette de découvrir de nouveaux continents, nous sommes distribués dans une vingtaine de pays dans le monde.

## **Quels sont les pays dans lesquels vous exportez le plus ?**

Nous n'avons pas de gros marchés mais beaucoup de petits. Une année ce sera l'Allemagne et l'année suivante le Venezuela. L'an passé, ce fut la Colombie qui remporta le meilleur chiffre des ventes à l'étranger et pas pour les raisons auxquelles nous avons pensé au départ. C'était parce que nous avons un très bon distributeur sur place. Tout repose sur la personne qui s'occupe de la promotion et de la distribution des appareils. De ce fait, même dans un pays où le niveau de vie de la population n'est pas élevé, nous pouvons avoir de bons résultats.

## **Avez-vous un message d'espoir dans la vie ?**

J'aimerais qu'à l'école on enseigne aux enfants à s'ouvrir l'esprit, à être tolérant

de manière à assurer à l'humanité un avenir convenable. La tendance actuelle est d'inculquer les choses comme étant acquises, sans les remettre en question. Cela donne plus tard des adultes sans largesse d'esprit.

## **Si Air Création avait un blason, qu'inscririez-vous dessus ?**

Être honnête et tolérant !

## **Quel est votre point de vue concernant le parachute sur les ULM ?**

Nous les préconisons sur les machines car nous avons la chance de pouvoir bénéficier d'un système de secours réellement efficace et, de ce fait, nous nous devons de les promouvoir. Le seul problème reste le prix ; nous aimerions pouvoir commercialiser des parachutes meilleur marché.

## **Mais sur des machines comme les vôtres, quelle utilité peut avoir un parachute ?**

Il sert en cas de collision en vol (c'est déjà arrivé) ou de mauvaise météo ou d'orage dans lequel le pilote se serait laissé entraîner. Il peut également servir dans le cas d'un appareil défectueux qui aurait subi un choc ou serait mal révisé. C'est dans cette perspective que nous avons fait des recherches et des essais grandeur réelle en Espagne sur des pendulaires. Maintenant par exemple, nous avons ajouté un système coupe-contact à la poignée du parachute ; ainsi l'hélice s'arrête au moment où l'on tire sur la poignée.

## **Quelle est la dernière blague qui vous vient à l'idée ?**

Le petit bonhomme qui représente notre sigle plaît beaucoup. Nous aimerions que son sourire soit communicatif. A plusieurs reprises, on nous a proposé de le rendre plus sérieux, mais nous n'avons jamais cédé. Il représente un homme sympathique qui prend plaisir à voler. Il est notre signature : nous faisons tout pour le bonheur du vol. ■ ■ ■

# GILLES BRU