

who's who

TEXTE ET PHOTOS : GHISLAIN FOURNIER

JEAN-MICHEL DIZIER

Comme beaucoup de concepteurs ou constructeurs d'ULM, Jean-Michel fut d'abord un passionné du vol libre et cela remonte au début du mouvement.



Son don d'observation et un talent certain d'innovateur lui ont permis un parcours professionnel atypique. Il nous a expliqué comment est née sa société DTA, qui signifie Delta Trikes Aviation ou, plus précisément, comment il est passé de la conception de machines destinées à des fins agricoles (épandage) à la réalisation d'appareils taillés pour l'aventure, dont les globe-trotters se sont emparés. Comme il aime le souligner : "Je suis passé du tracteur agricole au Land Rover". Je préciserai même, aujourd'hui, Range Rover, confort oblige... La perspicacité qui le caractérise associée à une bonne dose de courage et une écoute aigüe du consommateur, sont des qualités indispensables quand on envisage de se frayer une place parmi les deux gros constructeurs de pendulaires nationaux. Ce n'est sans doute pas par hasard non plus si dans le milieu on parle de lui en le qualifiant de petit constructeur qui monte, qui monte...

Ghislain Fournier : Comment devient-on constructeur d'ULM ?

Jean-Michel Dizier : J'ai commencé à voler en avion mais je me suis contenté du brevet de base car pour un soixante-huitard attardé comme moi, le milieu me semblait limité... Puis j'ai découvert le delta avec Frédéric Pignet mais rapidement je suis venu au motorisé car dans le Morvan où j'habite, il n'est pas évident de pratiquer le vol libre. Avec Frédéric, nous avons acheté notre premier chariot, un Mainair avec lequel nous faisons des baptêmes au bord du lac des Settons. Le virus aidant, je suis passé instructeur dans l'une des toutes premières fournées FFPIUM en 1984. Je

partageais mon temps entre les baptêmes et l'instruction dans un secteur géographique qui passe par le lac des Settons, Autun et Saulieu, jusqu'au jour où, avec Frédéric, nous avons eu l'idée de proposer nos services dans le domaine du travail aérien. A l'époque un marché était à prendre, il nous semblait y avoir des opportunités formidables dans ce domaine inexploité en ULM. C'est ainsi que nous avons fait quelques premières en décrochant un contrat de visite de lignes pour l'EDF. Nous volions pour ce travail sur un Epsilon WV avec des ailes simple surface Pélican. Le travail consistait à surveiller 1200 km de lignes en emmenant l'agent EDF à bord !

Vous concurrenciez ainsi l'hélicoptère ?

Absolument ! Cette affaire a bien marché jusqu'au jour où nous avons été bloqués pour des raisons d'assurance entre autres. En 1985 nous nous sommes mis au traitement aérien avec nos premiers hectares à couvrir ! Mais très vite nous nous sommes aussi rendu compte que le matériel dont nous disposions n'était pas adapté à nos besoins. Avec des ailes simple surface nous avions du mal à nous poser sur les routes et dès que le vent se levait, même très légèrement, nous étions obligés d'arrêter de traiter. L'arrivée des ailes Jaguar de Synairgie nous a permis de bien améliorer nos performances mais ce furent les moteurs qui ne suivaient plus. Ils chauffaient de façon catastrophique, ce qui nous a obligés à lever le pied au niveau du traitement.

Parallèlement, j'ai fait la connaissance de Guy Delage, qui nous a emmenés faire la Translac. Une formidable aventure car en plus de pratiquer notre passion du vol en ULM, nous étions grasse-

ment payés par l'EDF. Pour y participer ! Le but consistait à partir d'Albi pour rejoindre le lac de Parclay en ayant précédemment plongé dans les gorges du Tam.

Mais pourquoi l'EDF vous payait pour ça ?

Elle organisait ce type de balade pour glorifier ses barrages hydroélectriques, tout en attirant l'attention des médias. L'EDF à l'époque avait du mal à faire accepter l'atome, elle montrait ainsi que l'énergie c'était aussi de l'eau ! Puis, peu de temps après, Guytou (Guy Delage) s'est mis à nous parler de sa préparation de la traversée de l'Atlantique en ULM pendulaire. A cette époque, je me posais moi-même pas mal de questions : qu'allai-je faire et avec quelle machine ? Me voyant indécis, Guy m'a demandé pourquoi ne pas me mettre à la construction de ma propre machine en me servant de mon expérience et selon certains concepts personnels.

Mais à l'époque tu arrivais déjà à vivre de l'ULM ?

J'ai une formation de dessinateur projeteur que j'ai exercée pendant quelques années. J'ai même dessiné des bateaux car j'ai travaillé dans un cabinet d'architecture navale. Mais ce n'est pas intéressant pour Vol Moteur !

Si ! Si ! Au contraire !

Alors j'ai même construit mon propre bateau, un dériveur en acier de 13 mètres avec lequel j'ai fait Dakar-Abidjan en solitaire ; 15 jours à remonter au vent au milieu des cargos. Par la suite, j'ai fait

who's who

la traversée de l'Atlantique avec, avant de le revendre en Martinique. C'était sympa mais ce n'était quand même pas mon truc... J'ai fait 100 000 miles avec ce bateau.

Pour vivre parallèlement à mon activité ULM naissante (baptêmes, traitement, leçons), j'avais un restaurant et une boîte de nuit, ce qui me permettait de m'échapper quand je voulais pour voler, tout en m'assurant de quoi survivre ! Aujourd'hui c'est mon épouse qui s'occupe du restaurant. Pour l'anecdote, toujours avec mon copain Frédéric, j'avais monté une boîte en Martinique et avec un Weedkepper hydro que Frédéric pilotait, nous avions ouvert trois hydrobases afin de baptiser du touriste. C'est lui qui s'en occupait et nous avons tenu ainsi deux ans et demi avant de tout revendre !

Nous étions restés à la construction de ton ULM.

J'ai repris la planche à dessin et nous avons développé en 1989 le prototype du Voyageur 912 en même temps que le support moteur pour l'appareil de la traversée de l'Atlantique de Guy. Notre prototype a volé pour la première fois en 1990. A l'époque, il était pratiquement comme celui que je commercialise actuellement. Nous avons entre autres "inventé" le mât cantilever, la forme du mât et le fait d'avoir la rotation de celui-ci sous le siège passager.

Dans ces conditions tu déposes le brevet ?

Non il n'y a pas de brevet mais simplement un dépôt de dessin qui nous donne une antériorité, c'est tout ! Ce fut une bonne idée et comme toute bonne idée, elle se partage, c'est pourquoi nous la retrouvons aujourd'hui chez d'autres fabricants d'ULM...

Comment t'es venue l'idée de supprimer la barre avant, dite barre de compression ?

Du cabinet de calculs qui nous a signalé qu'elle ne servait à rien sur notre machine puisque le mât suffisait très largement. Tout ce que nous créons est validé par un cabinet de calculs en plus des tests statiques. Pour le reste du Voyageur, il répond à notre propre cahier des charges. Par exemple : sièges avant basculants pour faciliter les baptêmes des papys, des mamies et des grosses dames et freins sur les roues arrière et le 912 pour la fiabilité et la puissance. Le prototype avait accompagné Guy Delage pour sa traversée jusqu'aux Iles du Cap Vert. Au départ, je l'avais construit uniquement pour moi afin de pouvoir travailler dans des conditions optimales, puis un copain, Michel Dayat que j'ai formé, en a voulu un ; aujourd'hui,

il travaille toujours avec et doit avoir 1200 h. Puis d'autres équipes sont arrivées, elles aussi en voulaient un pour travailler. Le bouche à oreille et quelques passages dans différentes revues nous ont fait vendre quelques machines. Mais notre boulot principal consistait à voler, en continuant à développer notre marché du travail aérien, pour l'INSERM avec des études du territoire et statistiques en vidéo ou l'ONF, sans oublier les baptêmes et l'épandage ! Puis Olivier Aubert nous a été présenté, il voulait notre machine pour réaliser son raid Cape to Cape. Depuis, la notoriété de la machine est passée du tracteur au Land Rover de l'air.

Aujourd'hui combien as-tu vendu de Voyageur 912 ?

Uniquement des Voyageurs 912, pas beaucoup, nous en sommes aujourd'hui, en septembre 98 au n° 20 dont les deux tiers des machines ont été vendues en Afrique (Tanzanie, Gabon, Kenya et Afrique du Sud). Notre clientèle pour ce type de machine regroupe 50 % de professionnels qui volent beaucoup, par exemple en Tanzanie ils ont fait 400 heures en un an et 50 % de pilotes qui veulent se faire plaisir un peu comme s'ils achetaient un 4 x 4 ou une grosse moto.

Mais tu ne construis pas que ce Voyageur ?

La construction devenant de plus en plus importante, nous nous sommes dit que pour rester sur ce marché en tant que constructeur, il fallait qu'on développe un "produit loisir" avec les connaissances acquises avec les Voyageurs. Suite à cette réflexion, nous avons créé une machine plus légère, surbaissée sur laquelle on puisse mettre un carénage et qui peut recevoir soit un 503, un 582 ou un 912, ce fut le Dynamic. Il est né il y a trois ans, nous en sommes au 30^{ème} vendu et, cette année, 12 ont déjà été vendus.

Une question technique me préoccupe tout particulièrement puisque je suis passé sur le nez il y a une semaine pour avoir bloqué ma roue avant lors d'un posé dans un chaume. Tes appareils ont la possibilité d'avoir des freins sur les trois roues et il paraît que le freinage sur les roues arrière provoquerait un dérapage latéral qui consiste à partir en lacet ?

Il faut que tu imagines partir en lacet un peu comme une voiture que tu bloques aux freins arrière ! Ce phénomène n'est valable que sur un terrain humide. Précisons que lorsque tu freines sur un terrain humide uniquement avec la roue

avant, cela ne freine pas. En revanche en agissant sur les roues arrière cela freine déjà plus et lorsque tu ressens une légère glissade, il te suffit de relâcher un peu le freinage !

Exemple de l'avantage, sur un Dynamic on peut freiner de la roue avant avec en option le freinage des roues arrière. Un client à Grenoble est tombé en panne d'essence. Ne pouvant plus faire un tour de piste standard, il a dû se poser en travers sur la piste en dur. Il s'est arrêté en 15 mètres, cela lui a peut-être sauvé la vie !

Tu construis aussi les ailes ?

Nous voulions notre propre constructeur d'ailes et nous avons choisi de travailler avec Ellipse qui ont depuis de nombreuses années une très bonne expérience du vol libre. Ils sont vraiment très compétents. Avec eux nous avons développé la Dynamic 15, la 16 pour l'école et actuellement une spéciale 450 kg, 15,5 m² pour le Dynamic 912.

Te souviens-tu de ta première panne moteur, quelle en était la cause et comment l'as-tu gérée ?

En 2 800 heures de vol, j'ai connu douze pannes moteur, toutes remontent à l'époque où les moteurs n'étaient pas aussi fiables qu'aujourd'hui. Nous tombions en panne toutes les vingt heures ! Mais ma toute première panne, je m'en souviens très bien, je volais sur un Mainair avec un moteur Fuji Robin et une aile Azur 15, j'étais en baptême et la courroie du réducteur s'est délaaminée au décollage. Nous en sommes sortis indemnes car j'avais parfaitement appliqué les consignes de sécurité. Je les répète à titre préventif pour ceux qui les auraient oubliées : prise de vitesse au décollage, palier. J'ai ainsi pu restituer en allant droit devant (dans un axe de plus ou moins 30°). Ne jamais monter comme une fusée, cela ne sert à rien !

Quel est ton plus gros malheur ?

La mort de mon ami Gilles Haller avec son Voyageur 912 en baptême. Après enquête, il





aurait effectué des évolutions radicales en basse altitude, la cause due au facteur humain reste inconnue... L'accident est survenu lors d'une journée de baptême en campagne, au sein d'une fête avec beaucoup de public !

Ton plus beau souvenir ?

Je le dois à Zinedine Sadaoui, l'homme qui organise les raids dans le désert comme le Transsahara Air Marathon ou le Chott. J'ai participé au deuxième Transsahara : 4 500 km, une véritable aventure où beaucoup ont laissé des plumes, une véritable hécatombe. Cela m'avait permis aussi de mieux connaître Guy Delage. Mais mon plus beau souvenir de vol reste, à coup sûr, notre arrivée en formation sur Janet en Algérie, au soleil couchant. Les images, les couleurs, le tout dans un air doux et calme, ressemblaient à un rêve. Je sais que pour ceux qui ont vécu cet instant magique, ce fut un vol extraordinaire !

Comment vois-tu l'avenir de l'ULM et par conséquent l'avenir de ton entreprise ?

Pour ce qui concerne DTA, nous sommes passés de deux à six revendeurs parce que nous avons stabilisé une gamme de produits et obtenu une indépendance totale en matière de voiles et de chariot. Pour l'avenir, l'objectif premier comme pour toute entreprise et parce que nous voulons aussi manger tous les jours comme tout le monde, consiste à prendre quelques parts de marché. Le second objectif

réside dans l'exportation malgré les difficultés rencontrées avec la législation. En effet cela reste l'épée de Damocles pour notre mouvement tant l'évolution législative menace les constructeurs et par conséquent les fournisseurs, instructeurs, etc. L'objectif final sera pour nous de continuer à progresser, se perfectionner. Pour ça nous avons plein de projets dans nos cartons, mais nous ne tenons pas particulièrement à les dévoiler maintenant.

Comme les ailes rigides par exemple ?

Le rigide, cela fait plus d'un an que nous travaillons dessus.

Elles ressembleront à quoi ?

A rien par rapport à ce que l'on connaît actuellement. En plan, une aile reste une aile mais avec des formules très nouvelles. Je pense que nous arrivons au bout de voitures souples en pendulaires. Pour l'avenir en général de l'ULM, je considère qu'en matière d'évolution nous ne pouvons pas nous empêcher de nous perfectionner, nous allons irrémédiablement vers la pointe de la pyramide, nous ne savons pas revenir en arrière. Une technologie de pointe engendre souvent des coûts de vente plus élevés, ce phénomène est, à mon avis, inévitable ! Maintenant, le fait de voler va sûrement se diversifier, ouvrant de nouvelles portes pour entrer dans le loisir aérien. Le paramoteur en est un parfait exemple, c'est une première marche même si je considère qu'il vaut mieux

être jeune et sportif pour le pratiquer. D'ailleurs ce n'est sans doute pas le fait du hasard si cette année pour la première fois nous voyons arriver dans nos écoles des personnes qui ont découvert l'ULM par le paramoteur et qui désirent étendre leur domaine de vol. L'avenir repose aussi sur une fédération solide et sportive comme c'est le cas actuellement ainsi que sur un syndicat sérieux de professionnels. Je ne souhaite alors qu'une seule chose aujourd'hui, que la compétition profite de ce vent positif et formidable qui souffle à nouveau dans ce milieu !

As-tu un message à faire passer ?

Je suis toujours surpris de découvrir que le milieu du pendulaire est beaucoup plus conventionnel que je ne le supposais. Même si cela commence à bouger sous l'effet des petits constructeurs qui poussent et œuvrent en ce sens. Je m'explique, il est fréquent de se poser sur un terrain où l'on ne voit qu'une seule et même marque de machines et quand on leur propose autre chose, les types nous répondent qu'ils ne veulent même pas essayer. Même si leurs propres machines sont complètement rincées, cela ne les intéresse pas. Ils ont appris sur une marque, cela leur paraît déjà merveilleux de pouvoir voler et ils ne veulent surtout pas se remettre en cause sur une autre machine. Alors que rien n'est plus enrichissant que de pouvoir comparer ce qui existe afin de se forger sa propre opinion.

As-tu une blague ou une anecdote marrante à nous raconter ?

Je pense à l'histoire qui est arrivée à une pilote de Voyageur qui vole en Afrique. Elle s'appelle Sacoul. Un matin, au moment de remonter son aile, elle s'aperçoit que cette dernière a été déplacée sur plus de 5 mètres et qu'elle est sérieusement déchiquetée. Après enquête, il s'agissait d'une hyène qui aurait passé ses nerfs dessus. Je me souviens aussi d'un vrai fou rire qui remonte à mes débuts dans le traitement agricole. L'agriculteur qui avait fait appel à mes services était aussi le maire du village et m'avait donné carte blanche pour effectuer mes passages. Je lui ai fait remarquer que ses champs jouxtaient de nombreuses habitations. Il me dit de ne pas en tenir compte et qu'il n'y avait aucun problème. Je revois encore tous les pépés du village assis sur leur terrasse me faisant des signes d'encouragement alors qu'ils recevaient de bonnes doses de fongicide, certes pas dangereux puisque cela ne traite que les champignons microscopiques. Au moins ils ne sentiront pas le moisi... ■ ■ ■