

Gilles FINET

Gilles est la preuve vivante que le petit monde de l'ULM regroupe des êtres aux parcours exceptionnels, des personnages extraordinaires qui sont le piment de notre mouvement, mais aussi de notre société ! Par son charisme, Gilles rassure tout de suite, inspire confiance. Vous comprendrez que ce perfectionniste ne laisse pas de place au hasard, s'investit profondément dans tout ce qu'il entreprend, afin de pouvoir, par la suite, transmettre aux autres son savoir-faire. En le fréquentant, il réveillera en vous des qualités que vous ne soupçonniez pas. Son secret : maîtriser parfaitement les disciplines qu'il pratique en s'imprégnant de la philosophie qu'elles véhiculent. Gilles vous surprendra par ses côtés inattendus ou cachés. En avant-goût de son talent, je vous conseille d'aller vous régaler les yeux sur son magnifique site : www.grandsudevasion.com



Ghislain Fournier

Afin de mieux te connaître, pourrais-tu nous parler de tes diverses activités professionnelles ?

Gilles Finet

Je suis né en 1950 et l'ULM n'existe que depuis 1980. Avant de découvrir cette passionnante façon de voler, j'étais professionnel des arts martiaux. Pendant plus de 20 ans, j'ai été professeur de judo, en ayant pratiqué le karaté et l'aïkido depuis l'âge de 11 ans. J'ai ainsi été responsable fédéral et entraîneur régional et interrégional, pendant de nombreuses années. Le milieu des arts martiaux apporte beaucoup sur le plan humain. Sa rigueur mentale et physique vous sert au quotidien.

J'ai appris que tu avais été aussi dresseur de fauves ?

Tout à fait, bien que cela soit un peu plus anecdotique dans mon parcours. Parallèlement aux cours d'arts martiaux, je suis un passionné d'animaux. Je m'intéresse au dressage des chiens, des chevaux. Jusqu'au jour où j'ai rencontré les responsables d'un petit parc zoologique en difficulté dans la région dijonnaise, qui m'ont proposé de reprendre la direction de leur activité, afin d'essayer de la sortir de l'ornière financière. Mon rôle consistait à fiabiliser le parc, au niveau de la sécurité et du dressage des animaux.

Effectivement, nous possédions les plus beaux tigres de Sibérie d'Europe, une dizaine, de même qu'un groupe de lionnes dont je m'occupais plus personnellement.

Ainsi, de 5 h du matin à 4 h de l'après-midi, je m'oc-

cupais de ce parc zoologique qui regroupait entre 500 et 600 bêtes et, le soir, je redevais professeur de judo.

Comment est arrivé l'ULM dans ta vie ?

Je dois t'avouer que j'ai eu la chance et le bonheur de toujours pouvoir vivre de mes passions. Je n'ai jamais connu un travail alimentaire ! J'ai toujours essayé de concrétiser mes rêves. Enfant, ils étaient fréquemment axés sur l'idée de voler. C'est grâce au premier delta que j'ai découvert les joies de l'air. Nous volions, à l'époque, sur des ailes cylindro-coniques, non rigides car non lattées, avant de passer sur du matériel plus perfectionné. Etant proche géographiquement du créateur d'ailes La Mouette, j'ai toujours suivi l'évolution des deltas. Nous sommes, logiquement, passés à l'ULM dans les années 1978-1980, avec les premiers pendulaires. Préalablement, nous pratiquions aussi, avec l'aide de la famille Thévenot, le tracté, phase intermédiaire avant l'arrivée de l'ULM pendulaire.

A l'époque, il n'y avait aucune structure administrative. Comment formiez-vous les nouveaux arrivants ?

La méthode était un peu ubuesque, car elle consistait à trouver un instructeur avion, à lui faire piloter, pendant quelques heures, un pendulaire afin qu'il puisse nous autoriser à instruire en pendulaire...

Par la suite, je me suis retrouvé au début du syndicat des pilotes professionnels, où une filière a été initiée, donnant lieu à la formation des premiers instructeurs ULM. Parallèlement à ma formation d'instructeur pen-

dulaire, j'ai pris quelques cours de pilotage avion, afin d'obtenir un brevet de base me permettant ainsi de connaître le pilotage 3 axes. Aujourd'hui, je suis aussi instructeur paramoteur, car mon objectif consiste à encadrer, le mieux possible, toutes les disciplines lors des rallies.

Tu es donc instructeur pendulaire, 3 axes et paramoteur ?

Il était, à mes yeux, inconcevable d'organiser quoi que ce soit sans pouvoir me mettre à la place des participants, sans connaître leurs cahiers des charges.

Ton nom est toujours associé à celui de Zinedine Sadaoui, l'initiateur des premiers grands raids ULM en Afrique. Comment vous êtes-vous rencontrés ?

Ce fut en 1987, lors d'un raid en Algérie auquel je participais comme pilote. J'étais, à l'époque, revendeur de la marque Cosmos au sein de mon école de pilotage pendulaire. Lors de ce rallye, je m'occupais de l'assistance technique de 6 ou 8 machines qui représentaient les couleurs de la marque. Cette aventure était la première expérience de ce genre pour Zinedine. Elle fut extrême, pour ne pas dire plus... C'est ainsi que nous sommes devenus de très bons amis. Depuis, nous ne nous sommes plus jamais quittés, bien que nous soyons diamétralement opposés au niveau caractère.

Zinedine est un être affectueux. Sa gentillesse envers les autres n'a pas d'égale. Cela dépasse tout ce que l'on peut imaginer. Il sait aussi être attentif et chaleureux. C'est pourquoi chaque pilote devient rapidement un ami avec lequel des liens peuvent se tisser et résister au temps. Quinze ans de collaboration m'ont permis de constater que cette amitié se renforçait un peu plus chaque année ! Pour ce qui me concerne, j'apporte un peu de rigueur et de précision pour l'encadrement, ce qui me fait peut-être passer, pour certains, pour militaire, alors que je ne l'ai jamais été. Ils confondent sûrement l'armée et l'esprit rencontré dans les arts martiaux ! Être rigoureux, certes, mais sportif avant tout. L'aéronautique ne doit pas laisser de place au hasard ! Le plaisir du pilotage passe avant tout par la sécurité.

Quel est ton plus beau souvenir ?

Ce sujet me pose un grave problème, car mon plus beau souvenir est mon prochain voyage. Chaque départ m'apporte son lot d'images nouvelles et de nouveaux contacts. Car, au-delà de la vision d'extraordinaires paysages, il est certain que ce sont avant tout les rapports humains qui me font fonctionner. La richesse de ces rencontres provient à la fois des personnes vivant dans les pays traversés et des participants qui partagent nos aventures.

J'aimerais, afin que l'on comprenne mieux comment se vit un tel raid, que tu nous décrives, vue de l'intérieur, une journée type d'organisateur !

Notre but est de créer une ambiance de plaisir pour le vol et de douceur pour l'après vol. Pour cela, les participants sont logés dans des hôtels 4 à 5 étoiles. Ma journée commence à 4 heures du matin, bien avant tout le monde, afin de vérifier si tout se déroule comme prévu dans l'hôtel ou le bivouac.

Dans les pays du soleil que nous traversons, il est nécessaire de lancer à chaque fois la machine pour se garantir que le personnel assure, comme convenu, son service. La rigueur et la précision horaire ne sont pas forcément habituelles sous ces latitudes. A la même heure, les équipes de piste partent se mettre en place.

Qui sont et que font les équipes de piste ?

Ce sont toutes les personnes qui vont sécuriser la piste aux principaux points du parcours. Il s'agit, généralement, de 3 ou 4 points qui se décomposent ainsi : le départ, un ou deux points intermédiaires et l'arrivée. Les points intermédiaires servent au ravitaillement, ils sont sécurisés par radio et offrent toujours une possibilité d'atterrissage sûr. Nous y retrouvons les équipes médicales qui se trouvent aussi sur place avant les décollages. Le principe de l'organisation consiste à mettre la structure en place avant le premier décollage qui a généralement lieu vers 8 h 30. Nous laissons aux pilotes le choix de leur créneau horaire de décollage en fonction de leurs désirs. Il reste possible, à ceux qui possèdent des

L'aéronautique ne doit pas laisser de place au hasard ! Le plaisir du pilotage passe avant tout par la sécurité.

appareils rapides, de ne partir qu'à 10 h 30 ou 11 h, par exemple.

Le GPS et la radio sont obligatoires ?

Bien évidemment et l'on fournit aux pilotes une cartographie précise et en couleurs, aux 500 000^e, sur laquelle est reporté, par nos soins, tout le parcours agrémente de nombreux waypoints numérotés et référencés dans un flight book.

Participes-tu en vol aux rallyes ?

Non, je n'ai pas le temps. Il m'arrive de faire quelques vols récréatifs ou d'emmener un journaliste, mais cela ne va pas plus loin. Par la même occasion, je réponds à ceux qui me demandent si je sais aussi voler !

Pour revenir à ta journée type, une fois tout le monde parti, que fais-tu ?

Afin de me venir en aide, je suis encadré d'une quinzaine de personnes. Ainsi, nous nous répartissons les tâches. Pour le reste, nous nous informons du bon déroulement de la journée et nous nous mettons en place afin d'accueillir les équipes à l'arrivée !

Au départ de vos rallyes, les machines des pilotes sont déjà sur place ?

Cela dépend du pays concerné. Pour la Tunisie, les machines arrivent en même temps que nous en

bateau. Pour d'autres destinations, comme le Maroc, il est possible, de venir en voiture individuelle et remorque, en camion organisateur avec transport collectif de machines et avion de ligne pour les pilotes ou, tout simplement, en vol avec son ULM.

Il y a beaucoup de pilotes qui arrivent en vol ?

Au Maroc, plus de la moitié. L'année dernière, 27 machines sont arrivées ainsi. De ce fait, nous avons allongé les étapes. Les pilotes participent à 3 voyages : l'aller, le rallye et le retour... Certains viennent de Belgique et d'Italie !

Pour les paramoteurs ?

Il n'y en a pas au Maroc, mais en Tunisie, nous leur avons tracé un huit intérieur, ce qui leur permet d'être ravitaillés et suivis par des 4 x 4 et motos. L'autre solution consiste à voler le soir et le matin, ou encore de participer à l'étape jusqu'à ce qu'ils n'aient plus envie de voler. Dans ce cas, ils se posent et sont repris par un 4 x 4 pour le pilote et par un camion pour la machine.

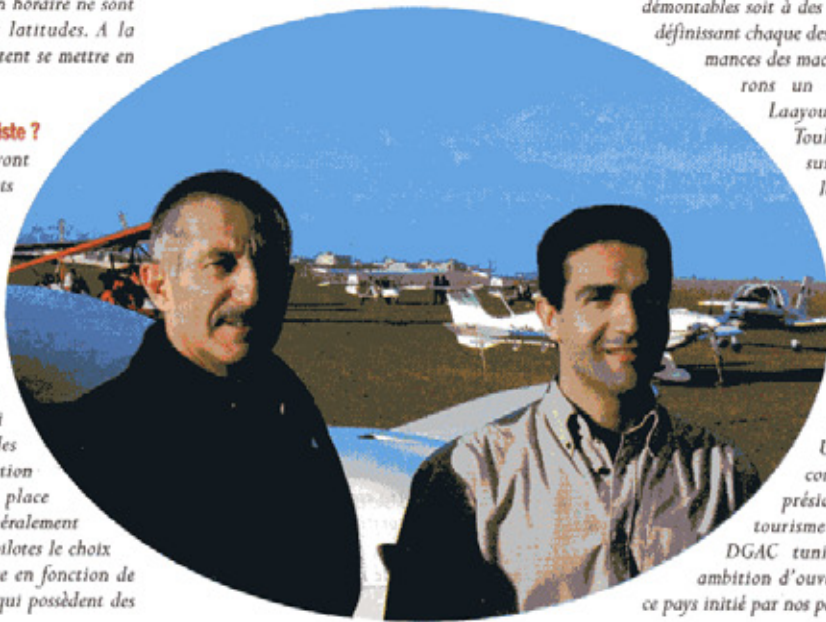
Comment vois-tu l'évolution, de ce type de rallye ?

Nous allons garder nos désormais classiques Tunisie et Maroc, aujourd'hui parfaitement rodés, avec leurs 12 années de recul. Un conseil : commencez par la Tunisie pour un premier contact. Sa facilité est telle qu'un pilote qui n'aurait qu'une quarantaine d'heures de vol peut se faire réellement plaisir. Ensuite, le Maroc qui nécessite, peut-être, un peu plus d'expérience. Comme les pilotes reviennent avec nous tous les 2 ou 3 ans, nous leur proposons, à chaque fois, des parcours différents.

Pour parler plus précisément d'avenir, nous allons élargir notre domaine d'action, en changeant carrément de destination. En 2002, ce sera la Libye, pays qui désire s'ouvrir au tourisme et qui nous a demandé d'organiser un rallye ULM. Puis, nous allons nous orienter de plus en plus sur des rallyes ciblés réservés soit aux machines démontables soit à des machines plus performantes en définissant chaque destination en fonction des performances des machines. En 2002, nous organiserons un Toulouse-Tanger-Taroudannt-Laayoune au Maroc et, en 2003, un Toulouse-Saint-Louis du Sénégal, sur la route de l'Aéropostale via la Mauritanie. Une première en rallye ULM.

Autre chose ?

Les USA et le Mexique, la Libye en 2002 et 2003. Plus important encore : l'organisation des Championnats du monde en Tunisie, en 2003. La fédération ULM tunisienne est en cours de construction, avec, comme vice-présidents, la secrétaire d'Etat au tourisme et le directeur général de la DGAC tunisienne. Il existe une réelle ambition d'ouverture au tourisme ULM dans ce pays initié par nos passages réguliers.



Ici, avec Zinedine Sadaoui ▲

◀ Et là, avec Mustapha.

Où es-tu basé, actuellement ?

Depuis 20 ans, je suis installé à Til Châtel, à 25 kilomètres au Nord-Est de Dijon. Je suis à la base instructeur pendulaire, mais j'ai formé un instructeur pour me seconder. Certes, l'activité était en baisse ces dernières années, à cause de mes absences chroniques, mais du fait de la forte demande de l'aéroclub, je redéveloppe l'activité 3 axes.

J'ai toujours adoré enseigner, transmettre. Professeur de judo, j'ai commencé l'ULM par l'instruction, formant ainsi une trentaine d'instructeurs. Il fut un temps où nous formions, au sein de mon école, en moyenne 120 élèves par an avec deux ou quatre instructeurs en permanence. Après une baisse de l'activité dans le milieu de l'ULM, ces dernières années, nous constatons un renouveau vers le haut de gamme.

A part cette occupation, quelles sont tes motivations dans la vie ?

Je puise mon énergie au sein de ma famille. Je vis en province, à la campagne et l'encadrement de mes enfants représente une place primordiale dans mon existence. Les 9/10^e de mon temps leur sont consacrés.

Combien as-tu d'enfants ?

Une grande fille de 24 ans, une autre de 12 ans et un garçon de 10 ans.

Comptes-tu les initier au vol ?

Ma fille de 12 ans a commencé sa formation sur pendulaire. Elle est très attirée par le vol et le pilotage et m'accompagne en l'air depuis l'âge de 3 ans. L'aînée se passionne pour les arts, le théâtre, la musique et le garçon pour la moto et le judo. Je les laisse totalement choisir ce qui les attire le plus, sans jamais les influencer. Je tiens à préciser que ma femme est une ancienne pilote delta, pilote pendulaire et aussi professeuse de judo et d'éducation physique et sportive. Sa vraie passion reste le surf.

Belle famille de sportifs ! As-tu un message à faire passer ?

Pour résumer, je préciserais que nos rallyes gardent le côté aventureux en supprimant le côté galère. C'est l'idée maîtresse, la clef de voûte de notre activité. Nous supprimons toutes les contraintes logistiques et techniques, afin que nos participants n'aient que le plaisir du vol. Mais le plus important, et le message que je voudrais que l'on retienne, réside dans le fait que rien n'est plus enrichissant, sur le plan pédagogique, que de participer à un rallye ou un tour de France.

Cette règle est valable pour tous les participants, mais aussi pour les organisateurs. Nous en sortons tous grands techniquement et humainement.

En tant que pilote pendulaire à la base, l'arrivée de tous ces 3 axes ne t'inquiète pas ?

Non, je crois que la famille ULM s'agrandit avec les



Je dois t'avouer que j'ai eu la chance et le bonheur de toujours pouvoir vivre de mes passions. Je n'ai jamais connu un travail alimentaire ! J'ai toujours essayé de concrétiser mes rêves. Enfant, ils étaient fréquemment axés sur l'idée de voler.

performances des derniers multi-axes. Nous nous rapprochons, chevauchons et dépassons de plus en plus souvent les capacités des avions légers, tout en apportant plus de convivialité, de facilité et de sécurité, grâce à notre possibilité de poser en campagne à faible vitesse. C'est ce qui manque à l'aviation traditionnelle. De plus, je fais confiance à nos responsables fédéraux que j'ai côtoyés et appris à connaître lors de ma collaboration à trois tours de France. Depuis, Dominique Méreuze est devenu un très bon ami qui nous accompagne régulièrement depuis cinq ans dans nos rallyes africains. Avec Dominique, je suis sûr que nous saurons garder notre espace de sécurité et de liberté auprès des autorités concernées. L'ULM reste, à mes yeux, l'appareil le plus sécuritaire pour le vol, étant donné sa faible masse, ses vitesses lentes et ses posés en campagne !

Si tu devais avoir une devise dans la vie ?

"Bien faire une bonne chose", garder en permanence un regard éclairé sur ce que l'on réalise au quotidien, afin de l'exécuter le mieux possible. Ceci est aussi valable, qu'il s'agisse de balayer ou d'être Président de la République...

Afin de compléter mon personnage, j'aimerais te parler de ma passion pour la magie. Je suis spécialiste en magie mentaliste, qui a pour but de développer tous nos capteurs sensoriels plus ou moins connus. Certains de nos sens sont parfois moins mis en exergue dans nos civilisations.

Pour revenir à l'ULM, comment l'es-tu retrouvé directeur des vols sur le tour de France ?

Ses créateurs, Dominique Méreuze et Patrice Barcouda m'ont contacté, sur les conseils de René Coulon qui venait de participer à un Chott. Ils m'ont demandé si la direction des vols m'intéressait, afin qu'eux-mêmes puissent prendre un peu de recul sur l'organisation. Après réflexion, j'ai rapidement accepté, sans trop me rendre compte de la tâche qui m'attendait. L'expérience s'est avérée très enrichissante.

Existe-t-il des différences entre l'organisation d'un rallye africain et le tour de France ?

J'ai été jugé sur mon expérience préalable. J'ai abordé le tour comme un Transahara ou un Chott. J'ai apporté mon savoir-faire du désert avec la même organisation, la même structure de sécurité qui consiste à des liaisons précises entre la tête et la queue de la course. Nous avons, en quelque sorte, perpétué l'idée générale qui existait déjà en l'affinant avec le recul que nous avions dans ce domaine, en effectuant, par exemple, de sérieux repérages. La première année, je me souviens avoir parcouru le circuit deux fois par la route, pour m'en imprégner, avant d'en donner le départ.

Le tour de France est une compétition ou un rallye ?

Les deux. Il est possible d'y faire ce que l'on veut. Il n'y a pas d'obligation. Un tiers des pilotes, en moyenne, participe à une compétition officielle intérieure au tour, qui sert de sélection pour les Championnats de France. Les deux autres tiers peuvent se promener comme dans un rallye qui reste la plus grande balade du genre organisée au monde, si je ne me trompe pas, avec plus de 125 ULM en l'air ! Nous véhiculons ainsi l'image médiatique la plus forte qu'il est possible de rencontrer. Le côté sécuritaire et positif de la discipline nous apporte des retombées de tous côtés. A chaque arrivée d'étape, la presse locale nous accueille avec les TV régionales, quand ce ne sont pas les TV nationales. Précisons qu'un pilote qui a participé au tour de France est capable de participer à toutes les expéditions qui se déroulent dans le monde entier.

Un mot pour finir ?

Mon but, dans la vie, consiste à avancer et apprendre en faisant progresser les autres, grâce à mon expérience, dans quelque domaine que ce soit ! ■■■