

WILLEM est, au sens propre comme au figuré, ce qu'on appelle, dans le monde aéronautique, "un moustachu" : protagoniste du mouvement ULM depuis le début, il fait partie de ceux qui marqueront son histoire. Si, pour qualifier un Champion néerlandais que ce soit en natation ou en formule 1, la presse sportive le désigne comme Hollandais volant, avec Willem, nous avons affaire à l'original puisque à la fois Champion et volant. Sous ses airs de dandy à la voix douce et à l'accent perceptible, il impressionne par son flegme tout en nous expliquant son parcours. Plusieurs fois Champion de France pendulaire, monoplace et biplace, il reconnaît aussi une vocation pour l'enseignement du pilotage, ce qui fait de lui l'un de nos meilleurs pédagogues nationaux, avec, pour en témoigner, ses 17 années d'ULM professionnelles. Qui aurait pu prédire qu'un homme qui a étudié pendant 6 ans la géologie (on ne peut plus terre à terre) allait passer sa vie dans les airs. Pour le comprendre, je vous invite à le rencontrer.

Willem VLUGT



Comment en es-tu venu à l'ULM ?

Après 6 ans d'études de géologie, j'ai décidé, lors de mon service militaire, de servir comme navigateur hélicoptère.

Quand il a fallu trouver un métier, je suis entré chez Schlumberger comme ingénieur en électronique au Moyen-Orient, mais cela ne me plaisait pas. J'ai voulu retourner à ma vocation première, la géologie, mais rien ne se présentait à moi. Je me suis donc orienté vers le marketing, dans une grande banque hollandaise, mais après quelques années passées ainsi à Amsterdam où, certes, je n'avais pas le temps de m'ennuyer, je me suis rendu compte, une fois de plus, que je n'étais pas fait pour ce type de travail. Mon but était de créer ma propre entreprise, j'avais un ami géologue qui s'était installé dans le Var, en France, et, ensemble, nous réfléchissions à ce que nous pouvions entreprendre ensemble. A la même époque, en 1982, j'ai vu, à la télévision, un film américain où l'on voyait évoluer un Quicksilver. Ma décision était prise : j'allais apprendre à piloter ce type d'appareil. A mon retour au Pays-Bas, j'ai passé mon théorique avion puis je me suis rendu sur les salons et dans tous les endroits où l'on pouvait observer ces drôles de machines. C'est en Angleterre, au mois d'avril 1983, où le mouvement ULM était déjà aussi très important, que j'ai comparé les évolutions des trois axes et celles des pendulaires, ce qui a confirmé ma réelle attirance pour ces der-

nières citées. Par la suite, j'ai pris rendez-vous avec le revendeur de chez Mainair qui faisait, à l'époque, une tournée de promotion commerciale en France avec huit machines à vendre. C'est à Lille, par un temps gris, que j'ai volé pour la première fois en ULM pendulaire. En guise de baptême de l'air, j'ai immédiatement pris commande de deux machines : un biplace et un 1+1, avant de retourner en Angleterre pour apprendre à voler. Il est bon de rappeler qu'à l'époque, les Rotax n'avaient pas encore le monopole du marché. Nous volions sur Fuji Robin avec réducteur à courroie, ce qui nous posait des problèmes récurrents ! A ce moment-là de ma vie, j'étais toujours employé de banque, jusqu'au 10 août 1983, jour de ma démission. Le 11 août, j'arrivais dans le sud de la France avec tout mon matériel pour m'installer chez Gérard Landry à Vendres, à côté de Béziers, dans l'Hérault. J'étais descendu avec un soi-disant instructeur pendulaire qui m'a rapidement endommagé mes machines. S'il était mauvais pilote, il avait la qualité d'être fort en mécanique, ce qui lui a permis de me les réparer afin, qu'ensuite, je puisse le former sur pendulaire ! Je me suis, de ce fait, retrouvé instructeur, avec 15 heures de vol à mon actif. A l'époque, rien n'existait encore en France. Après cette première saison de trois mois dans le sud de la France, je suis remonté, en décembre, en Hollande où j'ai passé, avec succès, mon test d'instructeur. En janvier, je

fus l'un des premiers à passer instructeur en France, à Trets, chez Jean-François Massare. J'ai eu la chance, à l'époque, de posséder des ailes Flexiform de Mainair, qui étaient parfaitement adaptées pour l'école. L'année suivante, en 1984, j'ai pris contact avec Air Création et, d'un coup, je lui ai vendu trois machines. Pour fixer mon activité, je m'étais trouvé une toute petite base, à côté de Sète, au bord de l'Étang de Thau, où il fallait, à chaque fois, tout démonter la journée terminée. Si j'ai tenu ainsi, c'est aussi grâce au soutien d'une personne formidable, qui avait un tout petit atelier de mécanique et qui a toujours répondu présent quand je lui faisais appel. Il m'a beaucoup aidé. J'aimerais que tu cites son nom. Il s'agit de Bernard Andréone. Je dois beaucoup à son accueil et sa générosité !

Avec tes 17 années d'expérience en tant qu'instructeur, combien d'élèves, en moyenne, formes-tu par an ?

Je compte, chaque année, entre dix et quinze brevets ordinaires. Ensuite, il y a plusieurs types de formations qui se côtoient avec les emports passagers, les qualifications d'instructeurs, ceux qui ont déjà leur brevet mais qui n'ont plus volé depuis longtemps, sans oublier tous ceux qui s'inscrivent et qui ne persistent pas. Cette dernière catégorie représente plus de 50 % des élèves dernièrement recrutés.

Comment expliques-tu ce comportement ?

Beaucoup d'entre eux n'imaginaient pas qu'un brevet n'était pas si facile que ça à obtenir. D'autres ont des événements dans leur vie dont ils n'ont pas ou plus la maîtrise. Il y a aussi ceux qui viennent sur un coup de tête et ceux qui voyaient l'ULM comme un échappatoire momentané.

Actuellement, pourrais-tu nous dire s'il existe un profil type de l'élève pilote d'ULM ?

A vrai dire, j'ai de tout. Aussi bien des vieux que des jeunes, des doués et ceux qui ne comprennent rien. Toujours est-il que, depuis 7 ans, j'ai instauré la formation en 10 heures, c'est-à-dire 20 leçons et cette moyenne est toujours respectée.

Pour le pendulaire, mais pour les 3 axes, dix heures suffisent ?

Tout à fait. La moyenne est bonne. D'ailleurs, je ne considère pas les 3 axes comme plus difficiles que le pendulaire, au contraire. Le pendulaire nécessite plus de feeling, ce qui est, à mon avis, plus délicat à transmettre, alors que le pilotage 3 axes est, lui, plus paramétré.

Par exemple, j'apprends, dès le début des leçons à mes élèves pilotes pendulaires, à gérer les gaz aux



▲ Willem à bord de sa nouvelle passion, l'ULM australien Jabiru.

pieds. De cette façon, ils sont plus autonomes avec leurs bras. En 3 axes, il est plus facile d'afficher un régime moteur.

Sur la quinzaine de personnes que tu formes chaque année, combien d'entre elles deviennent propriétaire de leur propre ULM ?

Je pense que cela dépend beaucoup des régions. Chez nous, le pourcentage est extrêmement faible : le porte-monnaie en est la raison principale ! C'est pourquoi je pratique la location de machines. Actuellement, je dispose de 6 appareils destinés à cet effet et tous volent régulièrement. Mais, attention, notre formation ne consiste pas à une formation vite faite bien faite. Nous ne louons qu'aux pilotes qui nous ont montré ce qu'ils savaient faire. Sur le terrain, je suis aidé, pour l'encadrement, par d'autres instructeurs, souvent des instructeurs stagiaires, mais aussi des bénévoles comme Gérard Rogier et, plus récemment, Hans Geiger, un Suisse.

Où es-tu basé aujourd'hui ?

J'ai passé huit ans de ma vie à chercher un terrain pour y construire un hangar et c'est sur l'aérodrome de Courbessac, à Nîmes, que je me suis fixé.

Pourrais-tu nous parler de ton passé de compétiteur ?

Je viens de t'expliquer que j'avais passé huit ans à chercher un terrain, ce qui signifie qu'il était impossible de travailler correctement, à moins d'être maso, ce que je devais être d'ailleurs ! Durant toutes ces années d'errance, je me suis dit que la compétition pouvait parfaire mon expérience. Plus jeune, déjà, la compétition m'attirait. En Hollande, j'avais un niveau national en squash et à ski.

Tu faisais du ski sur les lacs en pente en Hollande ?

Pour nous entretenir, nous allions à Val d'Isère ou en Autriche. C'était à l'époque de Killy, que nous côtoyions sur les pistes. Dès mes premières participations aux compétitions d'ULM, j'ai remporté un franc succès en gagnant, pour la première, une compétition d'hydro.

Tu pratiques donc le pendulaire sur flotteur ?

A l'époque, nous avons créé une société que nous avons nommée SUP AIR, avec Jean-Luc Tilloy d'Air Création et Franck Toussaint, le spécialiste du ski et le roi de la montagne, qui vole maintenant à Valmenier l'hiver. Ce sont des anciens stagiaires avec lesquels j'ai continué à travailler par la suite. Nous travaillions, par exemple, pour Air Création. Notre rôle consistait à mettre au point, sur l'étang de Thau, des systèmes divers de flotteurs. Notre société s'est ensuite appelée Air Dinghy avant de devenir Hydro Delta.

Nous étions arrivés à réaliser un catamaran pendulaire. Les compétitions étaient l'occasion de tester par rapport à la concurrence. Pour ma deuxième participation à une compétition, je me suis inscrit aux Championnats du monde à Chantilly, où je suis arrivé troisième, ce qui m'a encouragé à persévérer. A l'époque, la compétition s'écrivait avec un grand "C", nous étions suivis par les médias et cela bataillait dur ! Les années qui ont suivi, j'ai participé à trois autres Championnats du monde, avec moins de succès, mais en arrivant toujours dans les dix premiers.

Tu participes à ces compétitions sur pendulaires ?

Exact, en monoplace au début et en biplace avec ma compagne, Isabelle Pagezy, comme navigatrice et observatrice d'exception ! Mon plus beau souvenir

de compétition remonte à l'époque de Bassano, en Italie, où l'on gagnait de beaux trophées et des primes intéressantes. C'était, à mon avis, la belle époque de l'ULM, sans oublier les grandes courses. Pour moi, la compétition, c'est un vrai boulot. Ce n'est pas un loisir. Je la mets au même niveau que mon activité professionnelle !

Arrives-tu à bien vivre de l'ULM ?

Des années sont mieux que d'autres, mais j'arrive toujours à subvenir à mes besoins !

Quel est ton plus beau souvenir de vol ?

Mon plus beau souvenir est à la fois l'événement le plus important de ma carrière aéronautique, de même que je pense ainsi qu'il est le plus porteur de l'image de notre mouvement. En 1988, j'ai été contacté par le géographe du CNRS, Luc Federmeier, pour monter une expédition géographique sur les hauts plateaux tibétains, dans les contreforts de l'Himalaya. J'ai eu cette opportunité, car, précédemment, j'avais accompagné, par hasard, un photographe professionnel pour un reportage en vol, sur le delta du Rhône. Le résultat obtenu avait été une réussite totale. Grâce aux autorisations spéciales qui nous avaient été accordées pour le survol de la Camargue, les prises de vues furent exceptionnelles. C'est ce même photographe qui a pensé à mes services pour cette expédition hors du commun. Je me souviens n'avoir bénéficié que de trois jours avant d'obtenir le feu vert pour préparer les machines et le matériel de secours concernant un encadrement ULM, avant le départ pour la Chine. Sur place, il a fallu palabrer dur pendant une semaine pour, enfin, obtenir le fameux tampon avec l'étoile rouge sans lequel les vols sont interdits. Comme dans de trop nombreux endroits de la planète, les autorités locales essayent toujours de récolter un maximum d'argent. J'ai profité de cette semaine pour mettre au point un problème de surchauffe sur ma machine, altitude oblige.

Qu'avais-tu choisi comme type de machine ?

Mon choix s'est orienté vers un I+1 Air Création car, avec l'altitude, je voulais l'appareil le plus léger possible. Il m'est arrivé de passer en camion un col à 5 000 m pour accéder aux lieux de l'expédition. Régulièrement, j'ai été amené à décoller de 4 000 m et plus. Je me souviens de vol à 6 500 m sans oxygène, faisant, non officiellement, exploser les records d'altitude de l'époque en ULM biplace.

En quoi consistait ton travail ?

Mon rôle était de passer d'une vallée à une autre plus éloignée, de les survoler, les explorer, afin d'y étudier les glaciers. La montagne étant désertique et

sèche, je pouvais poser sur une des alluvions, bien que 300 mètres soient nécessaires pour le redécollage, même avec une machine légère motorisée par Rotax 532 parmi les plus puissants du marché à l'époque.

Combien de temps a duré l'expédition ?

Deux mois, avec 52 heures de vol de repérages photos et vidéo. Il s'est avéré que l'ULM était un excellent outil pour ce genre d'initiative, approuvé par tous. Lors de la mission, il a assuré 50 % du travail en matière de collecte de données à lui seul ! L'équipe variait entre 10 et 20 personnes sur place. J'en garde des images très fortes et le souvenir d'un autre monde, le dépaysement total !

Si tu avais un message à faire passer ?

Si l'administration nous fait confiance : "SOYONS RESPONSABLES" ou, plus familièrement, "ARRÊTONS DE DÉCONNER !"

Paradoxalement, ton plus mauvais souvenir ?

Mon plus mauvais souvenir pourrait se concentrer dans ma lutte, durant mes 18 ans d'enseignant de vol en ULM, où, sans cesse, je me bats pour donner à cette discipline une image de sécurité et de sérieux. Cela remonte aux Championnats du monde de 1985, où un Allemand est parti en vrille à plat avant de se crasher devant le public et les médias de FR3 et autres. Cet événement catastrophique a donné un coup terrible au développement de notre discipline. En France, nous n'avions plus le droit à l'erreur, nulle part ailleurs en Europe, l'image de l'ULM n'a été aussi négative. Mon travail et mon devoir consistent à lui rendre une image la plus sérieuse et la plus positive possible. Cela commence par l'enseignement que nous donnons, d'où la raison pour laquelle je me suis spécialisé dans cette fonction.

Ne regrettes-tu pas d'avoir quitté ton pays ?

Non, pas du tout. Je trouve les Pays-Bas trop peuplés. Il y a trop de monde au kilomètre carré.

As-tu un mot à dire sur la réglementation ?

La nouvelle réglementation semble parfaitement définir ce qu'est un ULM. Je suis optimiste pour les 10 ans à venir, pour le développement de notre activité. Maintenant, c'est à nous tous de respecter les données prescrites et de ne pas dérapier en construisant des machines de 300 kilogrammes ou en

annonçant des puissances de motorisation erronées ! Quand il m'arrive de lire des reportages sur des machines d'un poids total de 530 kilogrammes je dis "NON !" Ce ne sont plus des ULM, "STOP !". Il ne s'agit pas d'un ULM, il faut le dire, avec ce poids-là, ça ne s'appelle plus ULM, il faut être clair !

As-tu des projets pour l'avenir ?

Dernièrement, j'ai étudié ce qui se faisait dans le monde en matière de machines, ce qui a abouti au fait que j'entreprene la commercialisation d'un 3 axes, qui répond parfaitement au cahier des charges de la réglementation. Je veux parler du "Jabiru", un appareil australien conçu avec sa propre motorisation, un 4 temps du même nom, qui a l'avantage d'être légère avec 56 kilogrammes tout compris ! Nous gagnons, avec ce bloc moteur, entre 15 et 20 kilogrammes par rapport à un Rotax 912 monté. De plus, il a l'avantage d'être moins cher. J'assisterai toutes les personnes qui seront intéressées à monter ce type de moteur sur leurs machines et j'épaulerai celles aussi qui décideront d'acquiescer le kit de ce 3 axes. Pour le moteur, je conseille, afin d'éviter tout problème, de le monter en tractif, même si les Australiens et les Anglais en ont adapté sur des pendulaires. Pour en revenir à mon propre avenir, grâce à l'opportunité de la nouvelle réglementation, je suis en train d'effectuer un changement de cap dans ma carrière, en délaissant un peu l'école qui, dans notre région, il faut l'avouer, est très sujette au vent, pour me diriger plus vers le marketing, avec le "Jabiru".

Aurais-tu une blague ou une anecdote pour conclure ?

La première qui me vient à l'idée remonte à l'époque où je pratiquais intensément l'hydro sur pendulaire. Par mesure de sécurité, j'avais installé aux bouts d'ailes, et tenus par une tige, deux petits flotteurs qui avaient pour but d'éviter tout contact de l'aile avec l'eau. Un jour, j'ai été victime d'une panne moteur en mer, à 1 kilomètre de la côte et, grâce à ces petits flotteurs, je suis rentré à la voile, ce qui prouve bien qu'avec l'hydro, il faut être à la fois pilote et marin. La deuxième remonte au Championnat de France où je me doutais que j'allais tomber en panne sèche peu avant mon terrain de destination et à 700 mètres du terrain d'Issoire. Cela n'a pas manqué. Je me suis posé dans un champ de colza, ce qui m'a freiné, comme l'aurait fait un filet, m'arrêtant net par l'arrière en m'entraînant dans une parfaite culbute. L'aile avait bien souffert. Elle fut envoyée, le soir même, chez Air Création pour y être réparée. Le lendemain, sous cette même aile restaurée, je remportais la course de vitesse avec une moyenne de 120 km/h en mono pendulaire. Cela me semble très bien refléter l'esprit boyscout que nécessite la compétition ... ■■■