

De Wills Wing Story

Met trots presenteren wij -Ton Draaijer van Free Flight Instruments en Diederik Meeusen van deltavliegschool De Meeuw- onze nieuwe joint venture: Seagull Aviation, de Wills Wing distributeur voor de Benelux, Duitsland en Frankrijk.

De geschiedenis van Wills Wing

Lang geleden 'in de early days of yesteryear' blonken twee broers, Bob en Chris Wills, uit met hun Rogallo's boven de Californische coastal soaring sites als Torrey Pines.

In de bekende film "Playground in the Sky" zie je Chris er spelen met een Rogallo, alsof hij een circusartiest is. Deltavliegen is hot in de zeventiger jaren. Er zijn rondreizende circussen van professionele deltisten die op vliegshows adembenemende stunts uithalen en zo het publiek op het puntje van hun stoel krijgen.

Twee van die mannen, die daarbij in die tijd samen jarenlang het prijzengeld voor shows voor zich opeisten waren Rob Kells en Mike Meier. Twee delta-hippies met uitzonderlijke talenten. Daarover zo meteen meer.

In 1973 richtten de broers Chris en Bob Wills de firma Wills Wing op. Het was in die tijd eerder een vliegende hippiekolonie dan een gestructureerd bedrijf. Werd het mooi vliegweert, dan zwegen de naaimachines en doofden de snerpande draai- en freesbanken. De mannen lieten alle gereedschappen vallen en gingen de rest van de dag vliegen samen met hun vrienden. De hele firma stopte dan dus, want die vrienden waren tegelijk hun collega's.

Logisch dat de Wills broertjes ook in contact kwamen met Mike, Rob en Steve. Ze werden op de fabriek uitgenodigd om er eens rond te kijken en bleven er meteen werken. Op de dag dat Rob er oorspronkelijk weg zou gaan, omdat hij andere plannen had gemaakt, had hij een velletje met aanbevelingen gemaakt om de fabriek te redden. Wills Wing balanceerde door al dat gevlieg namelijk op het randje van de business-afgrond.

Rob Kells, die een opleiding heeft genoten in de sociale sector, kreeg door zijn briefje met aanbevelingen een aanstelling als stafid aangeboden. Hij zou belast gaan worden met het verbeteren van de bedrijfsresultaten. Rob stelde als voorwaarde dat hij de vrije hand wilde hebben in zijn operatie om de fabriek weer op orde te kunnen krijgen. De eerste actie op de allereerste werkdag van de toen 23 jarige Kells was het ontslaan van 6 medewerkers van de fabriek. Hij redde daarmee Wills Wing van de ondergang en is er sindsdien nooit meer weg gegaan. Rob staat in contact met alle dealers en kent ze allemaal inclusief hun gezinsleden bij hun voornaam.

Mike Meier, (natuurkundige) was in die tijd een maatje te groot voor de gebroeders Wills. Met zijn kritische en heldere

analytische inslag zorgde hij voor onrust bij de broers. Hij werd er na drie maanden al ontslagen. Jammer voor zijn vriendschap met Rob, maar dat zou nog veranderen. Toen Rob een paar jaar later Wills Wing kon overnemen, vroeg hij Mike het nieuwe team te komen versterken.

Steven Pearson is vliegtuigbouwkundig ingenieur. Hij is sinds 1976 de designer van Wills Wing. Veel hardware komt oorspronkelijk van zijn hand en is later gekopieerd door andere fabrieken. Steve: "Het bedrijf is te klein om innovaties te beschermen, maar soms doet het wel pijn, als je je eigen mooie ontwerp bij de concurrent ziet eindigen". Wills Wing staat sinds jaar en dag vooral bekend om haar technische innovaties. De Lufflines zijn door Wills Wing uitgevonden. Daarmee was deltavliegen ineens niet meer levensgevaarlijk. Maar ook de floating crossbar, de speedbar, de pitch compensator, de sprogs; het zijn allemaal Wills Wing innovaties, later massaal door anderen gekopieerd. In '89 deed Wills Wing met de HP AT als eerste de floating keelpocket overboord, die tot dan toe overal standaard was; inmiddels is die overal verdwenen.

De drie mannelijke stafleden hebben allen in het USA team wereldkampioenschappen gevlogen. Iedereen heeft meer dan 30 jaar delta ervaring met allen van 2500 tot meer dan 3000 vliegreuren. Ook heeft iedereen een geldig PPL (private pilot licence). Kortom, het zijn piloten in hart en nieren.

De reden dat Bob Wills, Wills Wing eind zeventiger jaren aan Rob en Mike en Steve verkocht is een triest verhaal: Broer Chris 'the most talented guy of them both' deed in die tijd veel stuntwerk voor de TV. Voor luchtspans werden vaak helikopters gebruikt. Chris moest deze keer een bepaalde koers vliegen en de heli zou er dan voor het beste shot strak voorlans vliegen, daarmee dwars over Chris' vliegbaan vliegend. Een potentieel levensgevaarlijke operatie, vanwege de rotorwervel. Ondanks de afspraken kruise de heli Chris' vliegbaan te laat en vloog dus pal over hem heen, terwijl hij op dat moment maar 10 meter boven de grond soarde. Hij werd door de wake van de heli tegen de grond gerotord en was op slag dood.

Misschien wel hierdoor heeft Wills Wing een sterke bedrijfsfilosofie. Ze dragen allen intrinsiek een grote behoefte uit aan het creëren van vliegveiligheid. Niet alleen vanwege het typisch Amerikaanse risico van schadeclaims, maar het komt bij hen veel meer van binnen uit. Deze overtuiging heeft me gesterkt in het besef dat ik juist hun merk wil vertegenwoordigen. Vroeger was het zo dat fabrikanten altijd

twee types toestellen verkochten: een top wedstrijd racer en een enkeldoeks toestel voor de beginners. Je was dus gedwongen op intermediate niveau een giant leap te maken van een slappe zak naar een scheurijzer. Dus jouw piloteskills moesten zich voegen naar de vlieg eigenschappen van de vleugel. Of je nou vloog met een te makkelijke vleugel, wat dus ook niet veiliger was, omdat de aandacht daarmee verslapte omdat je minder dacht te hoeven concentreren, of dat je vloog met dat snelle racemonster, wat behalve goed gleed vooral enorme stabiliteits- en dus veiligheidsnadelen had. Pilotenfouten werden door het toestel kwadratisch afgestraft. Daarom wil ik geen feestje geven voor alle Nederlandse piloten met structurele landings-angst. Die passen niet in mijn huis...

Wills Wing heeft dit probleem onderkend en heeft nu een lijn vleugels ontwikkeld, die het gehele pilotspectrum bedient. Piloten hoeven zich dus niet meer aan te passen aan hun vleugel, maar kunnen de vleugel kiezen die bij hun skills en wensen hoort. Dat dit de vliegveiligheid ten goede komt, hoef ik niet te vertellen! Hoe kun je nu beter de deltavliegsport promoten dan te beginnen bij de basis?

WW heeft daarvoor vier jaar geleden de Condor 330 en 225 uitgebracht. Delta's die speciaal ontworpen zijn voor scholing. De 330 van 26 kg heeft een vleugeloppervlak van 30 m² en een overtreksnelheid van 15 km/u. Fanatieke parapentisten, ik daag jullie uit: met een Condor deltavliegen leren is makkelijker dan parapenten leren was. Jullie zijn van harte welkom om het eens te proberen! Mijn cursisten vliegen allemaal zonder uitzondering sinds de komst van de Condor (ik heb er nu zes). Iedereen heeft een positieve ervaring, ook de mensen die je niet in de lucht zou verwachten. Deltavliegen leren heeft hiermee een totaal nieuwe dimensie gekregen. Zet je opa of oma, familielid met overgewicht of je a-technische broer onder een Condor en ze vliegen er allemaal op dag één mee weg! Door de succeservaring van deze mensen die het gewoon eens willen hebben geprobeerd komt onze sport gelukkig in een wat positiever daglicht te staan. Belangrijk voor onze toekomst!

Ik kwam voor het eerst met Wills Wing in aanraking door Henry Wery, hij was mijn vliegmaatje in 1985. Henry kwam tijdens verschillende NK's aanzetten met de HP-AT en de Ramair, de snelste vleugels van Wills Wing van dat decennium. Ze waren destijds door de hoge dollarkoers voor mij niet te betalen. Ik was er stik jaloers op. Nu de dollarkoers historisch laag staat, is de prijs van een Wills Wing bijna gehalveerd vergeleken met de prijzen uit die tijd. Henry heeft rond 1990 een paar jaar in de USA gewoond. In die tijd leerde hij Steve Pearson, de ontwerper van Wills Wing

kennen. Hij heeft er een aantal weekenden samen mee gevlogen en het klikte. Nu is Henry's insteek even zuiver als die van Steve. Ze zouden broers zouden zijn. Steve gaf Henry op grond van zijn persoonlijke uitstraling een dealerschap voor Nederland. Samen met Marrie Buiks werd door Henry Wills Wing Nederland opgericht. Maar beide mannen stopten op ten duur met vliegen. Het gevolg was dat Wills Wing Nederland sindsdien een sluimerend bestaan leidde. Simultaan had ik in 1991 mijn vliegschool opgericht en als erfenis van Paul Hoendervangers' vliegschoolovername was ik importeur van het

Engelse merk Solar Wings geworden. Een prima merk. Ik heb er van Darren Arkwright, hun ontwerper en nu persoonlijke vriend van me, veel geleerd. Op een avond vertelde Darren me dat de delta tak van Solar Wings zou ophouden te bestaan. Een schok voor mij als merktrouw mens. Ik had altijd gedacht dat zoiets voor altijd was. Maar niets is voor altijd. Ik had destijds de mogelijkheid om dealer van Aeros, Moyes, Airborne en Wills Wing te worden. Een zee van keuzes. Op mijn vraag wie ik het best kon kiezen antwoordde Darren letterlijk:

"There's only one designer who I completely trust in the business, and that's Steven Pearson from Wills Wing. He is the only guy apart from me, who has a degree in aeronautical engineering. That's the brand you want to commit to."

De rest ging snel. Ik belde Henry of hij Wills Wing kwijt wilde. Hij verkocht alleen nog wat onderdelen en was blij dat er nieuw leven in het merk gestoken zou gaan worden. Hij gaf me toestemming en schreef een letter of recommendation aan Steve waarin hij mij als zijn opvolger naar voren schoof. Ik ben in april 2004 op de Annual Wills Wing demoweek op de Wallaby ranch met het team gaan kennismaken en dat klikte meteen. Ik werd dealer voor Nederland. Wat me al snel opviel was dat er erg weinig publiciteit voor Wills Wing in Europa werd gemaakt. Ik ben datzelfde jaar naar de Duitse internationale deltabeuren in Garmisch gegaan en er was wel een WW-stand, maar de staf blonk niet uit in enthousiasme. Later bleek dat ik met Markus Villingen had staan praten, sinds jaar en dag de baas van Wills Wing Europa (en ooit de ontwerper van de RamAir-red.), maar de fut was er bij hem uit.

Mijn trigger om actief bij WW aan de bel te trekken was toen Bart Doets, de redacteur van dit blad, aangaf dat hij signaleerde dat Wills Wing in Europa geheel op zijn gat lag en hoe zonde hij dat vond. Dat moest ik beamen.

De laatste jaren heb ik Wills Wing stukje bij beetje bewerkt.

Het bleek dat Villingen actief was op de parapentemarkt. Hij maakte geheel geen reclame meer voor Wills Wing en verkocht zo nu en dan wel een vleugel, maar toekomstmuziek zat er niet meer in. Ondertussen ging het met mijn verkopen steeds beter. Afgelopen jaar heb ik in Nederland evenveel vleugels verkocht als Wills Wing Europa in de belangrijkste vlieglanden van Europa en dat was bij Wills Wing ook niet onopgemerkt gebleven. Dus: Tijd voor actie! In april 2005 stelde ik mezelf

J.1. april op de Wallaby-meet heb ik hierover een paar gesprekken met Rob en zijn vrouw Trish gehad. Het blijkt dat Amerikanen liefst niet over dit soort onderwerpen spreken. Ze hebben ze als taboe gelabeld en roepen eroverheen.

Nu ben ik de laatste jaren getraind om diepgaande gesprekken te voeren met mensen die een levensgroot probleem hebben. Zodoende kwam ik er ondermeer achter dat nog niemand ooit aan Trish (Rob's vrouw) had gevraagd hoe het nou met haar was in deze moeilijke tijd. Na een paar fijne gesprekken met hen beiden stapte

Rob op mij af en geeft mij ineens de totale carte blanche om Wills Wing in Europa te gaan vertegenwoordigen. De energie die je uitstraalt, weerkaatst soms terug.

Ik wist dat dit te groot voor één persoon zou worden en zocht een geschikte teammaat. Het werd Ton Draaijer van Free Flight Instruments. Ik heb hem leren kennen omdat hij Bräuniger in Nederland ging vertegenwoordigen. Zijn service en vastberadenheid waarmee hij mij nu al jaren lang instrumenten en helmen verkoopt deden me besluiten om Ton als partner te vragen. Hij hoefde er niet lang over na te denken, goede beslissingen zijn vaak niet zo moeilijk te nemen.

Samen zijn we november 2007 naar Californië gereisd om hem aan het Wills Wing team voor te stellen en om een zo groot mogelijk werkterrein voor ons zelf uit te onderhandelen. Een geslaagde trip waarna we nu importeur/dealer zijn van de Benelux, Duitsland en Frankrijk. Als onze verkopen het rechtvaardigen krijgen we er in de zeer nabije toekomst Oostenrijk, Zwitserland en Italië bij. Een mooi vooruitzicht!

Tenwijl dit verhaal geschreven wordt, heeft Ton Draaijer reeds contact gelegd met een hoofddealer in Italië, die veel interesse toont om met ons

samen te werken. (Lees bovendien op pagina 4 kersvers nieuws over samenwerking met Bautek)

Eigenlijk alleen door gebrek aan een goed verkoopnetwerk is Wills Wing in de laatste jaren in Europa een beetje op een zijspoor geraakt, terwijl veel piloten er juist met interesse naar uitkijken. Onder de nieuwe naam van Seagull Aviation is samen met de mensen van Wills Wing USA een stappenplan opgezet om Wills Wing weer nieuw leven in te blazen. Kijk dus uit binnenkort naar persberichten inzake presentaties, demodagen en de mogelijkheid om proef te vliegen. Wills Wing Welcomes You!

Met hartelijke groeten,
Ton en Diederik



Steve Pearson-Ton Draaijer-Linda Meier-Diederik Meeusen-Rob Kells

beschikbaar als nieuwe Europese WW-vertegenwoordiger om in Europa weer een stevige poot in de markt te kunnen zetten. Rob en het WW-team aarzelden, want op het moment dat ze mij naar voren schoven, zou Markus ermee stoppen, maar WW had hem nog nodig, omdat Villingen bij het Oostenrijkse Hängegleiterverband een stevige positie bekleedt in het Europese regelgevingcircus. Echter persoonlijk denk ik dat ze een oud spook achterna jagen; omdat Markus er geen interesse meer in heeft, zal hij de politiek toch niet meer bewerken.

Om een heel lang verhaal nog langer te maken: Dat niets hetzelfde blijft werd me weer eens duidelijk. Afgelopen winter (2006/2007) werd er bij Rob prostaatkanker geconstateerd met uitzaaiingen in de botten. Een afschuwelijk bericht. Lees er meer over op de Wills Wing website: www.willswing.com onder: "fly strong"