Jacques FRANCK

LES RICHES HEURES DE L'AÉRO-CLUB DE NEUILLY

PRÉAMBULE

En élaborant ce récit, je n'ai pas fait œuvre de mémorialiste. Je n'ai pas écrit l'histoire de l'aviation légère ni celle de l'Aéro-club de Neuilly, auquel me lie une ancienne et active complicité. J'ai simplement souhaité regrouper une quantité d'anecdotes et de souvenirs. Ceux-là même dont je rebats constamment les oreilles de qui veut bien m'entendre - et même de qui ne le veut pas. On sait que les aviateurs parlent beaucoup, sans tenir compte du propos d'un des fameux frères Wright. (Les seuls oiseaux qui parlent sont les perroquets. Ce ne sont pas des oiseaux de haut vol.) A force de parler, on a envie d'écrire.

Les faits ici traités se réfèrent seulement aux quarante premières années de vie de l'ACN, qui recouvrent exactement les quarante dernières années du XX° siècle. Pour la suite, il sera nécessaire d'attendre un peu.

Ce n'est pas un roman à clé. On n'aura aucune difficulté à identifier les nombreux personnages cités, qui le sont sous leurs véritables noms. Cette sincérité m'a fait obligation de ne dire de mal de personne, ou à peu près. Même si parfois je n'en pense pas moins. Je n'ai rien inventé. J'ai plutôt oublié des choses et atténué certains événements.

En exagérant à peine, je vois dans mon récit une espèce d'ode à la gloire de l'aviation. Avec quelques bémols.

Jacques FRANCK

LES ORIGINES

Le dimanche premier mai 1960, un avion-espion américain Lockheed U-2 décolla d'une base US au Pakistan. A son bord, un pilote spécialisé dans ce genre de missions, Francis Gary Powers, se prépare à un long périple.

Le U-2 n'est pas une machine très puissante (un seul réacteur de 4500kgp), ni très rapide (vitesse de 800 km/h), ni très armée (hormis des caméras munies d'objectifs à haute définition). Mais la capacité de ses réservoirs de kérosène et l'étendue de sa voilure lui autorisent des vols de très longue durée à une altitude le mettant à l'abri des éventuels chasseurs adverses et des missiles sol-air les plus performants connus - du moins le croit-on. En service dans l'USAF et les services de renseignement américains, il photographie les sites militaires et industriels, cibles potentielles d'un adversaire possible, en l'occurrence l'Union Soviétique. Ces besognes seront dévolues plus tard aux satellites d'observation. N'anticipons pas le progrès.

Pour Francis Gary Powers, il s'agit d'une mission de pure routine. D'après son plan de vol, il se posera ce soir en Norvège et survolera entre-temps en toute impunité d'intéressants objectifs de l'Oural et du nord de La Russie. Là où, de toute évidence, on ne l'attend pas et où personne ne lui fera de misères. Il pourra ainsi engranger dans ses caméras des informations précieuses en ce temps de guerre froide à peine tiédie.

Au-dessus de Sverdlovsk, loin en territoire soviétique, il vole entre 50.000 et 60.000 pieds et prend ses photos tranquillement. Un missile sol-air inattendu met une fin brutale au voyage. Powers peut s'éjecter. Il atterrit sain et sauf, au bout de son parachute, dans la campagne où les paysans l'accueillent sans sympathie et le remettent aux autorités. Il sera jugé plus tard à Moscou pour espionnage et condamné à dix années de prison (qu'il ne purgera pas intégralement). Les débris de l'U-2, pièces à conviction d'une "agression impérialiste", seront exposés au public moscovite. Les Soviétiques sont mécontents de cette intrusion. La guerre froide ne s'arrange pas.

Justement, au même moment, une conférence internationale doit se tenir à Paris. Les vedettes principales en sont le Président des Etats-Unis, Dwight Eisenhower, et son homologue soviétique, Nikita Khrouchtchev. Ce dernier, dont le tempérament bouillant est notoire, se fâche. Il trouve que ce vol de reconnaisance est particulièrement inopportun, accuse son interlocuteur de provocation, claque la porte de la conférence, décide de rentrer chez lui, et va à Orly où est stationné son Ilyouchine 18. Le départ inopiné de Monsieur K. sème le trouble sur l'aéroport parisien. Le contrôle, perturbé par l'urgence, est sur les dents. La régulation du trafic connaît un moment difficile. L'attention n'est pas monopolisée par une Caravelle de la compagnie "Air-Algérie", en approche par

L'attention n'est pas monopolisée par une Caravelle de la compagnie "Air-Algérie", en approche par l'est, et qui vole un peu trop bas. Apparemment, le péché n'est pas mortel.

Il est midi, il fait beau, la visibilité est OK vers l'ouest, l'équipage de la Caravelle ne s'inquiète pas, rien ne justifie à ses yeux un surcroît de vigilance.

Profitant du beau temps, un autre pilote décolle du petit aérodrome de Chelles le Pin, au nord-est de Paris. Son avion n'a pas grand'chose de commun avec l'U-2 ou la Caravelle. C'est un biplan Stampe de tourisme et de voltige, à moteur Renault de 140 CV. Il appartient au Club Aéronautique Universitaire (ou CAU), présidé par Joseph Ampoulié. Il fait route vers le sud à une altitude compatible avec les réglements de la circulation aérienne. Le soleil, de face, le gêne certainement. Il ne voit pas la Caravelle qui vient sur sa gauche, et dont l'équipage, regardant probablement ailleurs, ne le remarque pas non plus. Celle-là même qui vole un peu trop bas. Malheureusement, cette fois-ci, le péché est mortel.

Le Stampe heurte le toit de la Caravelle. Désintégré, il percute le sol quelque part en Seine et Marne. Le pilote est tué. L'avion d'Air-Algérie, le toit arraché, résiste.

Un de ses passagers, lui, ne résiste pas. Il reçoit sur les genoux le moteur du Stampe, le supporte mal, et meurt. La Caravelle poursuit son approche sur Orly. Bien que scalpée, elle se pose normalement. La solidité de l'appareil n'est plus à démontrer.

Nikita Khrouchtchev (qui n'est pour rien dans la catastrophe) vole vers Moscou.

L'accident, bien qu'éclipsé par l'actualité diplomatique internationale, défraye la chronique. Il fait l'objet d'interprétations, d'affirmations péremptoires et de discussions qui n'en finissent pas dans les milieux aéronautiques, petits et grands. Les pilotes d'aéro-clubs ne sont pas les derniers à commenter la chose. Comme d'habitude, ils soulignent leurs propos en parlant avec les mains, qui figurent dans l'espace les positions des deux appareils impliqués. Je fréquente à cette période un club de Saint-Cyr l'Ecole, il n'est question que de ça.

Mais nous sommes soucieux. La confrontation entre l'aviation du dimanche et l'aviation de ligne, c'est le pot de terre contre le pot de fer. Même si les torts réciproques ne sont pas nettement établis, le pot de terre aura rarement raison.

Les suites administratives et judiciaires seront interminables.

La Caravelle au fuselage déchiré ne revola évidemment plus. Je ne sais pas ce qu'il advint de son équipage. La compagnie "Air-Algérie" battait alors pavillon français (immatriculation des avions en F-....). Après l'indépendance elle deviendra algérienne.

Pot de terre, le Club Aéronautique Universitaire, propriétaire du Stampe, aura de gros ennuis. Le président Joseph Ampoulié, considéré comme responsable, fera l'objet de poursuites. Il subira un séjour en prison pour cette affaire, du moins me l'a-t-il souvent affirmé Cet homme expansif au verbe vigoureux s'en plaindra jusqu'à la fin de ses jours, longtemps après.

L'avenir du Club Aéronautique Universitaire sur le terrain de Chelles s'avère incertain. Joseph Ampoulié n'a pas le moral. La mort du pilote, la perte de l'avion, les circonstances de l'accident, une publicité qu'il ne souhaitait certainement pas, les implications juridiques et financières (auxquelles il est très sensible) le conduiront à prendre des dispositions de survie.

Le CAU sera délocalisé et s'installera sur le terrain des Mureaux, dans les Yvelines (alors Seine et Oise).

L'emplacement est plus favorable à la pratique de l'aviation légère. La longue piste, en bordure de Seine, ressemble à un grand porte-avions à l'approche dégagée. L'espace aérien est plus libre qu'à Chelles, proche du Bourget, dont l'aéroport, alors pleinement opérationnel, était un des deux poumons aéronautiques de Paris. L'autre était Orly, dont le trafic, on l'a vu, risquait d'interférer dangereusement avec l'activité des petits avions dans l'est parisien. Roissy-Charles de Gaulle n'existait pas.

En s'installant aux Mureaux, le Club Aéronautique Universitaire fait un grand pas vers la sécurité. Joseph Ampoulié, hanté par les suites de l'accident de mai 1960, juge prudent de faire peau neuve et de changer le nom de son aéro-club. Cette désignation était en fait celle d'une vieille association, qui pratiquait le vol à voile avant-guerre à Beynes. Le CAU avait refait surface dans les années cinquante, et une série de circonstances, dont j'ignore la nature et l'enchaînement, avait placé à sa tête Joseph, qui n'avait rien d'un universitaire. Il faisait commerce de voitures d'occasion à Neuilly sur Seine, où il habitait.

L'intitulé du nouveau club était tout trouvé: ce sera l'Aéro-club de Neuilly.

LES MUREAUX

Au printemps de 1969, après une courte interruption de mes activités aéronautiques, je cherche un aéro-club où reprendre mon vol. Je vais à "Aéro-shopping", une boutique sise alors rue Meissonier dans le XVII^e arrondissement, et qui n'existe plus depuis belle lurette. On y trouvait tout ce qui est utile à l'aviateur : cartes, règles de navigation, atlas, combinaisons de vol, chemises avec ou sans galons, livres, casquettes, etc. On y trouvait aussi, au hasard des conversations avec le patron, un pilote disert et sympathique, plein d'informations et de renseignements sur la pratique de notre sport en région parisienne. Il me suggère de prendre contact avec le Club Aéronautique Universitaire, alias Aéro-club de Neuilly, et avec son président Joseph Ampoulié.

Je suis son conseil. Jusqu'à présent, je ne m'en repens pas.

Un dimanche de mars, je me présente à l'heure du déjeuner au club-house du CAU. Le bureau du club occupait à cette époque un coin de la salle du restaurant. On me reçoit bien. Le détail est très important. La chaleur d'un accueil, un sentiment de convivialité, un peu de temps consacré à un quidam qui vient s'informer font plus pour une association qu'une belle brochure sur papier glacé et des avions rutilants super-équipés en électronique et capables de performances auxquelles un pilote lambda n'aspire pas.

Je fais connaissance avec l'aérodrome.

Le terrain des Mureaux a de multiples affectations.

On y fabrique des avions depuis des temps immémoriaux. Dans les années trente, on y produisait pour l'Armée de l'Air les appareils d'observation "Mureaux", biplaces de conception déjà dépassée. En 1939-40, ils ne firent pas d'étincelles face aux avions allemands. Au cours de l'occupation, je ne sais pas ce qu'il advint des usines et de l'aérodrome. Tout laisse supposer que l'ennemi en fit un usage à mes yeux répréhensible. Au lendemain de la guerre, la Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord reprit le site d'où sortirent notamment les bimoteurs amphibies Nord 1400 "Noroît", gros appareils destinés à la Marine, dont la carrière fut brève. Après quelques avatars, la SNCAN fit place à l'Aérospatiale. A la production d'avions succéda la construction d' "Ariane". La vocation industrielle des Mureaux est solide.

Une base militaire est implantée sur l'aérodrome. Les avions et les hélicoptères de l'Armée de Terre (ALAT) sont chez eux. J'y vis peu d'avions, hormis de vieux Cessna L-19 d'observation et un ou deux "Broussard", gros monomoteurs hors d'âge. Par contre, les hélicoptères constituaient, si l'on peut dire, l'épine dorsale de la base. Les Alouettes, Gazelles et Pumas à cocardes hanteront le ciel des Mureaux jusqu'au printemps 1999, date de la la démilitarisation du terrain et de la migration de ces machines vers d'autres cieux.

Le nord de l'aérodrome est occupé par les hangars de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre et l'ensemble des installations militaires. Il y a même un colonel, investi de pouvoirs proportionnels au nombre de ses galons. Comme il en a un maximum, il commande tout, ses subordonnés bien sûr, le terrain, les hélicos, la tour de contrôle, les évolutions des petits avions, les pilotes civils. Toutes les quelques années, on change de colonel. Il est affecté à des fonctions plus importantes et devient parfois général. Un autre le remplace. A vrai dire dire, nous ne le voyons presque jamais. Mais les sous-officiers, eux, nous les fréquentons beaucoup. Nous les entendons, et ils nous entendent. Nous sympathisons avec eux par voie hertzienne. Ils assurent la permanence radio à la tour de contrôle. On les reconnaît à leurs voix et vice-versa. En quelque sorte, ils sont les dépositaires de la sécurité des pilotes. Quelquefois, ils viennent boire un verre avec leurs assujettis au bar de l'aéro-club. Ce terrain est vraiment beau. Dans un environnement de verdure, il borde la Seine, et l'on peut "voir des jolis bateaux se promener sur elle".

Naguère, on pouvait aussi voir des hydravions. Jouxtant l'aérodrome pour avions à "roulettes", une hydrobase offrait un plan d'eau large et bien orienté à leurs collègues à flotteurs. La vocation maritime des Mureaux a disparu depuis pas mal de temps, mais l'hydrobase figurait encore sur les cartes aéronautiques au 1/500.000° dans les années soixante. Elle fut le théâtre en 1949 d'un accident qui fit grand bruit et de spectaculaires dégâts. Le pilote d'un hydravion prétendit montrer sa maîtrise en exécutant des manœuvres risquées près de l'eau. Son talent n'était pas au niveau de ses prétentions. L'appareil percuta. On en retira en triste état une passagère célèbre, Jacqueline Auriol. Cette pilote éminente n'était pour rien dans les galipettes douteuses de l'hydravion. A peu près complètement fracassée, elle dut subir nombre d'opérations avant de reprendre sa brillante carrière. Elle battra des records de vitesse sur chasseurs Mystère et Mirage, sera une des rares femmes pilotes d'essai d'avions rapides. Mais elle ne garda certainement pas un souvenir lumineux de son bain de Seine aux Mureaux.

Enfin, et pour nous c'est le principal, l'aérodrome est une ruche d'avions de plaisance, ou légers, ou de tourisme, c'est pareil. On peut dire aussi trapanelles. En mars 1969, plusieurs aéro-clubs partageaient le sol et l'azur avec le CAU-ACN.

L'Aéro-club Roger-Janin était déjà le plus nombreux. Emanation de l'Aérospatiale, il permettait aux travailleurs de cette grosse entreprise de voler à des conditions financières favorables, grâce aux subventions de la maison-mère. Ce statut n'a pas changé. Il accepte des membres "extérieurs", qui paient leurs cotisations et leurs heures de vol à des tarifs normaux mais raisonnables. La qualité des avions et la compétence des instructeurs, notamment Georges Hamon, font toujours de l'ACRJ un haut lieu du terrain des Mureaux. Ce club dépendant d'une société importante n'est pas une exception. On peut citer les AC Dassault, Renault, Peugeot, sur le terrain proche de Chavenay.

Il s'agit de véritables associations loi 1901, en général bien gérées, mais dont les problèmes traditionnels de trésorerie doivent connaître moins d'aléas que les aéro-clubs plus humbles.

Voisin de l'ACN-CAU, le club de Mantes alignait - et aligne encore - quelques trapanelles. Jadis il volait sur un petit terrain à l'ouest de Mantes, au bord de la Seine. Lorsque l'on a construit le quartier du Val-Fourré, ses barres et ses tours pour moderniser l'agglomération mantaise (avec le succès que l'on sait...), l'aérodrome de Mantes a disparu et ses aviateurs sont venus s'installer aux Mureaux.

Personnellement, bien que je n'en fasse pas partie, je considère ce club avec une certaine affection.

Un des tout premiers "pilotes-aviateurs" originaires de Mantes, peut-être même chronologiquement le premier, était mon père. Né dans cette localité des bords de Seine où il passa son enfance et une partie de sa jeunesse, il fut breveté pilote militaire en 1917, exploit que ne manqua pas de souligner en son temps le "Journal de Mantes", un des fleurons médiatiques du département de la Seine et Oise... Il ne vola jamais à l'Aéro-club de Mantes. Cette association amie bénéficia longtemps de la collaboration d'un très grand aviateur, Monsieur Mathias, pilote de ligne de son métier, qui utilisait ses loisirs à transmettre sa science en qualité d'instructeur. Il est mort aux Mureaux en 1997 dans l'accident d'un avion qu'il ne pilotait pas.

Le Groupe Aéronautique du Ministère de l'Air a quitté les Mureaux depuis pas mal d'années. A l'époque, on y volait sur le Stampe, un biplan mythique dont il a été fait état plus haut. Le chef-pilote du GAMA était Yves Gillet, talentueux pilote, personnage complexe et attachant, un de mes meilleurs amis.

Je ne me souviens pas si le club des HP (handicapés physiques) volait déjà sur le terrain en 1969. Il permet aux aviateurs ne disposant pas de l'intégrité fonctionnelle de leurs membres inférieurs de piloter des avions spécialement équipés. Un des animateurs de ce club était - est toujours, je crois - Raymond, un Alsacien mince et souriant avec qui nous avons déjeuné chaque dimanche durant de nombreuses années.

Au chapitre des trapanelles fleurissant sur l'aérodrome en ce temps lointain, on n'aurait garde d'oublier les avions d'amateurs, construits par d'ingénieux individus. Ils s'acharnent pendant des mois ou des années à manipuler le bois et la toile, les tôles et le plastique, les vis et les boulons, les câbles et les fils de fer, les instruments les plus variés et les moteurs de "Coccinelle". Ils y consacrent leurs week-ends et leurs vacances. Ils soumettent souvent leurs familles à la dure loi de leur passion. Certains transforment leur salle à manger en usine aéronautique. Ils affrontent les rigueurs d'une administration pointilleuse (mais désireuse de ne pas laisser faire n'importe quoi). Quand c'est fini, ils volent sur ce qui est devenu un vrai avion. Lorsqu'ils ne savent pas piloter, ils apprennent et, délice sans pareil, passent leur brevet sur leurs propres machines.

Le vice est répétitif. Souvent, le constructeur-amateur remet ça. Il ouvre un nouveau chantier. Quelques milliers d'heures plus tard, un autre avion apparaît sur le terrain.

Ces mordus se groupent dans une association, le Réseau du Sport de l'Air (RSA). Aux Mureaux, ils ont toujours été nombreux et actifs. On y rencontrait Pottier (concepteur de toute une lignée de mono et biplaces), Chalard et son avion jaune, Philippe et son beau Jurca "Tempête" évoquant un chasseur de la seconde guerre mondiale, Poulet (constructeur et pilote d'un biplace de voltige), Radieux (dit Juju). Beaucoup d'entre eux continuent. On a tout vu, depuis le "Razmutt", étrange appareil se situant par son aspect entre les premiers planeurs et les modernes ULM, jusqu'au "Cri-cri", probablement le plus petit bimoteur au monde, propulsé par deux moteurs de tronçonneuse. Ce type d'avion obtiendra un succès retentissant au fameux rassemblement annuel d'Oshkosh, aux USA, dans l'état du Wisconsin. Bien plus tard, vers la fin du siècle, on verra même un Cri-cri muni de turbo-réacteurs!

Je viens de citer pour mémoire les clubs, groupements et associations pratiquant notre sport sur l'aérodrome des Mureaux lors de mon arrivée et depuis.

Mais il est temps de revenir à l'Aéro-club de Neuilly.

LES AVIONS

Ce fameux jour de mars 1969, j'ai fait la connaissance des hommes, des femmes et des choses de l'ACN-CAU. Les hommes et les femmes ont bien sûr une plus grande importance que les choses, et j'en parlerai abondamment dans la suite de ce récit. Mais, compte tenu du caractère spécifique d'un aéro-club, il serait difficile de passer sous silence les choses, en l'occurrence les avions.

A cette époque, sous réserve d'oubli de ma part, notre flotte était assez diversifiée. Elle a suivi l'évolution de tout corps vivant. Elle s'est transformée en permanence. Certains éléments ont disparu, par mort naturelle (ou accidentelle), par vente ou par don. D'autres leur ont succédé. En trente et un ans, j'ai assisté à de nombreux brassages. L'écurie s'est plusieurs fois renouvelée. La plupart de nos trapanelles passées ne vivent plus que dans le souvenir des très anciens pilotes du club. Ils ne sont pas nombreux.

En faisant appel à différents documents (principalement mon carnet de vol personnel) et à ma mémoire, j'ai recensé tous les appareils qui auraient servi sous les couleurs de notre aéro-club - s'il en avait portées. Je suis arrivé au nombre certainement incomplet de 36. Je ne vais pas les énumérer un par un, mais me contenter d'évoquer ceux dont la personnalité a marqué la vie du club, et la mienne. Il me paraît cependant intéressant de citer les différents types d'aéronefs que nous avons connus. En voici la liste provisoire :

- -Socata Rallye MS 892
- -Socata Rallye MS 880
- -Piper Cub PA 19
- -Piper Super Cub PA 18
- -Piper Pacer
- -Wassmer WA 41 Baladou
- -CP 301 Emeraude
- -North -American T-6 (eh, oui!)
- -Nord 1101
- -Nord 1000
- -Ercoupe
- -Moynet Jupiter
- -Stampe
- -Maurice-Brochet MB 70
- -Robin DR 400
- -Cessna 152

- -Cessna 172
- -Cessna FR 172 J Rocket
- -Cessna 182
- -Cessna 182 RG
- -Cessna 210
- -Morane MS 733

Tous ces avions avaient une personnalité.

-Le plus rudimentaire (en apparence), le Brochet, était un biplace de 90 CV en bois et toile aux performances constantes, pour ne pas dire consternantes : décollage à 100 km/h, vol en croisière à 100 km/h (pas plus), descente à 100 km/h, atterrissage à 90 km/h. Son pilotage ne m'a pas procuré de sensations ineffables, contrairement à son équivalent le Piper Cub. Le Brochet biplace n'a connu ni le succès ni la production en grande ou en petite série. Il ne doit pas y en avoir beaucoup actuellement sur les terrains de France ou d'ailleurs.

A sa décharge, ce n'était pas un avion vicieux. Il n'a jamais, je crois, tué personne. Dans un genre différent et toutes proportions gardées, on peut dire la même chose du Concorde.

-Le North-American T-6, ancien militaire conçu à l'origine (vers 1943) par les Américains comme biplace de formation avancée des pilotes de chasse, vint hanter notre parking en 1970. Avec son moteur en étoile de 500 CV énorme et gourmand, il ne correspondait pas vraiment aux besoins d'un aéro-club normal. Par la personnalité de son président, l'ACN n'était pas un aéro-club tout à fait normal.

L'avion eut du succès. On venait de loin voir le F-WJBI. Je ne connais pas son pedigree exact mais me souviens qu'il était décoré d'un hippocampe bleu, logo historique d'Air France. Je ne pense pas qu'il servait dans cette compagnie comme transporteur de passagers. Ni même de frêt...

Son gigantisme, par rapport aux trapanelles coutumières, frappait les esprits. Peu de membres du club furent lâchés sur le T-6. Il n'était pas méchant, mais cher. Le prix de l'heure de vol se situait, sauf erreur, aux environs de 300 Francs. A l'époque, ce n'était pas rien. Il avait sa clientèle : d'anciens pilotes militaires voulaient retrouver leur monture du temps de la guerre d'Algérie, à laquelle ce type d'avion avait participé. Ils adhérèrent à notre club et remplacèrent le mitraillage d'objectifs au sol par des cabrioles pacifiques au-dessus du département des Yvelines. Ce qui était préférable pour tout le monde.

J'ai volé deux petites fois sur le T-6, en co-pilote évidemment. Théoriquement, à en croire une plaque métallique vissée sur le tableau de bord, il était interdit de voltige. Cette prescription était allègrement transgressée par les utilisateurs habituels de cette belle machine.

Le Bravo-India connut une affectation momentanée inattendue. On en fit un avion ravitailleur. Pour je ne sais plus quelle raison, l'approvisionnement en carburant fut suspendu pendant une semaine sur le terrain des Mureaux. Nos appareils étaient obligés de se rendre sur un autre aérodrome pour faire le plein. Ce n'était pas pratique. On préféra envoyer le T-6 remplir ses immenses réservoirs à Toussus, important terrain aux soutes généreuses. A son retour, on répartissait les quelques centaines de litres d'essence entre les différentes trapanelles du club. On lui laissait juste le nécessaire pour repartir à Toussus et recommencer. Toutefois, on n'osa jamais pratiquer le ravitaillement en vol... C'est pour des problèmes d'essence que l'ACN se sépara de son "warbird".

(On définit comme warbird tout avion ayant combattu pendant la seconde guerre mondiale, que son fuselage et ses ailes soient ornés de cocardes anglaises ou françaises, d'une croix noire allemande, de l'étoile rouge soviétique ou bleue américaine, du disque rouge japonais. Le catalogue est large. Le T-6, honnête pédagogue des armées, n'avait pas vraiment combattu les troupes de Hitler ou du Mikado, mais on lui attribue quand-même cette distinction. Les pilotes de club qui ont volé dessus n'aimeraient pas qu'on la lui retire.)

Après la guerre de Kippour en octobre 1973, le monde subit le premier choc pétrolier. Le coût des carburants s'envola, entraînant dans son sillage le prix des heures de vol. Les aéro-clubs ne pouvaient plus se permettre toutes les fantaisies. A l'ACN, le moment était venu de privilégier l'économie aux dépens du prestige. Le T-6 nous quitta. Il vint grossir (je n'en suis pas certain) l'écurie célèbre de Jean Salis à la Ferté-Allais. Dans quelles conditions, nous l'ignorons : les opérations commerciales du président Ampoulié n'étaient pas marquées du sceau de la transparence. Mais le F-WJBI n'est pas mort pour l'ACN. Il survécut longtemps sur le thorax des vétérans, sous la forme d'un T-shirt. On y voit la photo du T-6 de face surmontant l'inscription "Aéro-club de Neuilly". Je conserve ceT-shirt, symbole d'une grande époque et d'un vieil ami.

-En 1973, nous vîmes arriver dans notre hangar une étrange trapanelle. L'Ercoupe n'était ni plus laid ni plus beau que d'autres : aile basse, train tricycle bas, double dérive, pas de gouverne de direction, deux places sous verrière, moteur de 90 CV. Personne (sauf Ampoulié) ne savait d'où nous venait ce petit avion, qui prouvait encore une fois que les Américains étaient capables de faire n'importe quoi. Impression confirmée quand on s'installait aux commandes du F-BDPQ. Commandes, un bien grand mot. Elles se limitaient à une manette de gaz (la moindre des choses), une large pédale de frein, un gros volant type automobile ancienne. Dans l'esprit des concepteurs de la machine, la simplicité du système était géniale. Tout se faisait avec le volant et lui seul.

On tirait pour monter, on poussait pour descendre, on tournait le volant à droite ou à gauche pour virer. Aux States, la facilité présumée de pilotage valait à l'Ercoupe le surnom de "fool proof", à l'épreuve des imbéciles. Dans la pratique quotidienne, c'était différent. Une fois en l'air et par temps

calme, il volait comme n'importe qui. Les problèmes surgissaient lors de deux phases du vol qu'on n'aurait garde de sous-estimer : le décollage et l'atterrissage.

L'absence de gouverne de direction pénalisait le maître de cette drôle de machine. La correction du couple moteur, l'alignement sur l'axe de piste, et surtout la gestion d'un vent traversier exigeaient la mise en oeuvre de procédures aléatoires et une forte capacité d'improvisation. En d'autres termes, sur l'Ercoupe, on ne travaillait qu'aux ailerons, les pieds ne servaient à rien sauf au freinage. La bêtise s'ajoutant au vice, la roue avant était conjuguée au volant en permanence. Vous vous posez avec 10 à 12 noeuds de vent soufflant de votre droite, vous inclinez bien sûr n'importe quel avion à droite. Le Papa Québec s'inclinera, mais, zèle supplémentaire, il virera à droite. Il vous faudra redresser et subir à nouveau ce putain de vent. Vous négocierez au coup par coup, maintiendrez approximativement la trajectoire, et finirez par vous poser à peu près dans l'axe. A ce moment, petite rafale, manche dans le vent, la roulette suit, l'avion aussi, et, si vous ne réagissez pas vite au volant et au moteur, le public applaudira une belle sortie de piste, voire un cheval de bois. En prime, le bout de votre aile râclera peut-être le ciment de la piste.

Jeannine et moi gardons le souvenir cauchemardesque d'un atterrissage à Rouen-Boos avec 17 noeuds de vent de travers. Tout s'est bien passé, nous n'avons rien cassé, l'Ercoupe a roulé comme un grand jusqu'à la bretelle normale de sortie, mais, entre l'approche et le dégagement de la piste, nous avons perdu chacun au moins deux litres de sueur.

La réputation de ce joyau des airs se répandit parmi les membres de l'ACN. Personne ne voulut voler à bord du Papa Québec. J'en profitais pour m'en approprier l'usage chaque dimanche et pour totaliser à son bord au moins une quinzaine d'heures en peu de semaines. D'autant plus que le prix de l'heure de vol n'était pas très élevé (il ne l'aurait pas mérité). Je devais alors être à moitié inconscient pour faire des choses pareilles. Ma femme, elle, était tout à fait inconsciente pour m'accompagner. Nous posions parfois l'Ercoupe sur un terrain extérieur. A Laigle (la piste, en herbe à cette époque, était très large), je devais presque décoller en travers de la piste pour me rapprocher de l'axe du vent. A Persan-Beaumont, une grand-mère expliqua à son petit-fils que ce vieil avion avait probablement servi pendant la guerre de 14. Elle nous prit visiblement pour des fous lorsque nous montâmes à bord et nous envolâmes. A Romorantin, les pilotes locaux accoururent au parking pour voir mon Ercoupe. J'ai avalé d'amères couleuvres quand on me demanda aimablement quelle était la vraie nature de cette poubelle. Il faut dire qu'il avait l'air un peu défraîchi.

Devant le peu de succès remporté par la trapanelle, le président Ampoulié décida de la vendre. Il la proposa à son pilote le plus assidu, c'est-à-dire moi. "Allez, coco, pour cinq mille balles, tu te rends compte de l'affaire que tu fais, putaing ?" Ce n'était pas cher, mais le coco refusa poliment d'acheter cet avion vicieux et pourri. Ampoulié trouva un amateur naïf, le deal fut conclu. On n'avait pas dû

prévenir le nouveau pilote des particularités de l'Ercoupe. Il le cassa lors d'un des premiers atterrissages. L'Ercoupe n'était pas entièrement "à l'épreuve des imbéciles".

J'en croyais l'espèce disparue. Eh bien non ! Quelques années plus tard, sur l'aérodrome d'aviation générale d'Albuquerque, dans l'état du Nouveau-Mexique (USA), nous admirons nombre d'avions inhabituels dans notre pays :

Ryan, Luscombe, Bellanca, Fairchild haute époque, vieux biplans Beech, Waco, Stearman. Un vrai musée, dont toutes les pièces sont en état de marche et volent régulièrement. Et, superbe sous une livrée aluminium rehaussée par une peinture vive, un Ercoupe authentique. En m'approchant, je constate qu'il est super-équipé IFR, que l'affligeant volant qui me causa tant de soucis a fait place à un vrai volant d'aéroplane, qu'il a un palonnier et deux gouvernes de direction.

Miracle! Le successeur de l'infernal Fox-Bravo Delta Papa Québec était devenu un véritable avion.

-Un club d'envergure moyenne et d'humilité raisonnable ne possède généralement pas de bimoteur.

L'achat et l'entretien d'une telle machine dépassent les possibilités financières d'une association régie par la loi de 1901. Son utilisation reste l'apanage des écoles commerciales préparant aux qualifications professionnelles, et des hommes d'affaires pressés et opulents. Vers le milieu des années soixante-dix, l'Aéro-club de Neuilly dérogea à cette régle non écrite.

Nous eûmes un vrai bimoteur, parfaitement opérationnel, le Moynet Jupiter. Une rareté, un avion hors normes. A cette période, le président Ampoulié avait un ami qui fréquentait assidûment le club. Nous connaissions tous André Moynet, personnage haut en couleurs au pedigree d'une exceptionnelle densité. Ancien pilote de chasse du Régiment Normandie-Niemen en Union Soviétique pendant la guerre, il entra en politique sous la IV° République. Député de la Saône et Loire sous une étiquette à géométrie variable (centre droit ou gauche), il fut ministre (je ne sais plus de quoi). Ingénieur de talent, il conçut des voitures de course et des bateaux qui n'eurent pas de suite en raison de l'absence d'une infrastructure industrielle.

Surtout, ce qui nous intéresse au premier chef, il construisit un avion d'une architecture originale parfaitement viable. Il comportait un moteur de 300 CV dans le nez et un autre à l'arrière du fuselage. Les deux propulseurs se situant dans l'axe longitudinal, il n'y avait pas dissymétrie en cas de panne d'un moteur. Cette configuration portait le nom de "push-pull".

Elle ajoutait la sécurité du bimoteur à la facilité de pilotage du monomoteur.

Cette bonne machine ne fut pas produite en série, faute des énormes moyens financiers nécessaires. Par contre, elle fut imitée, et pas par n'importe qui. André Moynet, au cours d'un déjeuner dominical au club-house de l'ACN, nous a raconté ses négociations avec un géant de l'aviation US se disant intéressé par la construction du push-pull sous licence. L'affaire ne se fit pas, il ne vendit pas sa machine aux Américains. Mais ce que virent leurs ingénieurs et leurs commerciaux dans l'atelier ne

fut pas perdu. Peu d'années après, Cessna mit sur le marché avec succès le C-337, bimoteur pushpull d'architecture voisine. Moynet accusa la firme de Wichita de s'être à tout le moins fortement - et gratuitement - inspirée de ses travaux. J'ignore ce qui est vrai dans cette histoire. Je la cite sous réserve.

(Ni le Jupiter ni le Cessna 337 ne furent les premiers push-pull. Vers le début des années quarante, l'aviation allemande utilisa des chasseurs bimoteurs à traction axiale Dornier Do-335. Il n'y a pas de hasard : André Moynet avait piloté cet avion après la victoire. D'après la rumeur, Clyde Cessna aussi...)

Deux ou trois exemplaires du Moynet seulement virent le jour. A l'époque considérée, un seul volait encore. Il échut donc à notre club à la suite de tractations occultes entre son constructeur et notre président. Les deux hommes, d'âges, de gabarits, et de convivialités comparables, s'entendaient assez bien et festoyaient souvent ensemble avec éclat. Le Jupiter fit chez nous une carrière honnête mais restreinte. Il participa à quelques sorties collectives de nos avions (notamment à Quiberon), vola un peu à droite et à gauche aux mains de pilotes qualifiés, promena des curieux.

Lorsqu'il ne fut plus possible d'assumer les charges de sa nourriture (il buvait énormément lui aussi) et de son entretien, il succéda au T-6 comme machine emblématique de l'ACN. On l'installa sur une pelouse entre le club-house et le hangar.

Il offrait à chacun l'image, non d'une splendeur déchue, mais d'une occasion perdue. Il se dégrada progressivement. Le club en fit don à une association de restauration d'avions anciens sur l'aérodrome d'Angers. Le bimoteur effectua son dernier voyage sur un camion.

Un dimanche du printemps 1996, on décida d'aller le voir. A bord du Golf-Juliette (un Cessna 182, mort peu après dans des circonstances que je relaterai) et du Novembre-Mike (notre Cessna Rocket), deux équipages de l'ACN posèrent leurs roues sur le terrain d'Angers-Avrillé. Après le déjeuner, nous avons visité le hangar-musée-atelier de cette association. Nous avons reconnu le vieux Jupiter d'André Moynet. Il attendait un ravalement dont il avait bien besoin.

(Depuis, le terrain d'Avrillé a été fermé et le musée transféré sur le nouvel aérodrome d'Angers-Marcé. Je suppose que l'antique push-pull a suivi.)

L'ACN s'est longtemps enorgueilli d'avions de toute beauté. Pour évoquer leurs origines, il va falloir encore remonter à un passé turbulent.

Tout le monde connaît au moins de nom le Messerschmidt 109, chasseur de la Luftwaffe durant toute la seconde guerre mondiale. Ses pères en intrapolèrent un quadriplace de liaison, de silhouette semblable mais plus civilisé, le Messerschmidt 108 Taïfun. Après l'occupation nazie, la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord le produisit sous le nom de Nord 1000 Pingouin. Puis il fut modernisé, doté d'un train d'atterrissage tricycle, et rebaptisé Nord 1100 Noralpha. En

prenant de l'âge, l'avion accéda au vedettariat cinématographique. Les producteurs de films de guerre, faute de vrais Messerschmidt, engageaient des Nord 1000 ou 1100. On put voir ces beaux et faux prédateurs dans "Week-end à Zuydcoote" ou "Le jour le plus long".

Ampoulié n'aurait pas été Ampoulié s'il n'avait pas doté son club d'au moins un exemplaire de chaque. Le Nord 1000 restait souvent au hangar, il avait des problèmes dont j'ai oublié la nature. Je me souviens avoir volé une fois en place droite sur cet élégant clone du Me-108. Le Nord 1100 était plus actif.

Le vendredi 17 juin 1977, le président en personne pilota le Noralpha F-BFNJ à l'occasion de la sortie d'été du club, un mémorable week-end à Quiberon. Il amenait son amie Guillemette, notre super-mécanicien Mathé, dit Becif, et Madame Mathé. Tous les avions décollèrent des Mureaux entre 19 et 20 heures. Sur la Bretagne régnait un temps superbe, mais la météo entre Seine et Loire ne brillait ni par le plafond ni par la visibilité. L'équipement du Nord 1100, rudimentaire, était peu compatible avec un cheminement prolongé en conditions médiocres. Chacun arriva à bon port. A Quiberon, autour des huîtres et du Muscadet concrétisant la récompense des pilotes, je me suis enquis de la procédure de navigation suivie par l'avion présidentiel : "Dis-moi Jo, comment tu t'es démerdé, dans cette crasse, avec une instrumentation qui aurait fait rigoler les frères Wright? Nous au moins, sur le 172, on a un compas qui marche, un horizon artificiel, un conservateur de cap, un VOR, un tas de trucs!" - "Moi, Coco, je navigue au cigare, putaing! Je l'allume aux Mureaux. Quand la cendre est longue comme ça, je la secoue, on passe le Mans. Quand le cigare est fini, je suis verticale Angers. J'en allume un autre, je vire un peu à droite. A la moitié du cigare, on est à Quiberon. Je connais bien ce terrain, putaing, merde! On va quand-même pas m'apprendre le chemin, bordel!" Le surlendemain, lors du retour au bercail, la météo avait rechuté en pire. Après des escales forcées en route, qui au Mans, qui à Deauville, qui à Chartres, on s'est tous retrouvés au club-house à manger les bons produits de la "Quiberonnaise", qui bourraient les soutes de nos avions. On était bien contents, mais le président, un peu triste, avait épuisé son stock de cigares dans une navigation délicate.

Le Nord 1100 faillit être l'artisan de mon veuvage et de celui de mon fils aîné. Nos épouses avaient pris place à l'arrière du Novembre Juliette pour une promenade au-dessus de la Normandie. Mon ami Jean-Claude Picard pilotait, le jeune Lestrade l'accompagnait.

Lorsque l'avion perdit soudain son carburant sur le département de l'Eure, il ne le sut pas tout de suite, la jauge électrique étant également en panne.

(Une anomalie dans le système d'alimentation était à l'origine de la fuite.)

Il s'aperçut néanmoins que quelque chose n'allait pas, car le moteur présentait d'inquiétants symptômes de sous-nutrition. Il eut le bon réflexe et ouvrit un petit réservoir de secours. Réconforté

par ce miséricordieux appoint, le moteur tourna environ dix minutes, puis s'arrêta sans rémission en vue lointaine des Mureaux. Jean-Claude géra la situation avec talent, sortit le train et les volets ni trop tôt ni trop tard, et posa le Noralpha muet mais intact sur la piste 10 à la satisfaction de ses occupants et de l'assistance. Sauf celle du président, à qui l'incident avait coûté le prix de l'essence disparue. "Merde, coco! 180 litres perdus, putaing, le malheur!"

Le malheur n'a que peu assombri le plaisir de récupérer nos épouses vivantes...

Ce fut je crois le dernier vol du Nord 1100 Noralpha F-BFNJ sous les auspices de l'ACN. Il traîna quelque temps dans le hangar, puis trouva acquéreur. Il y a bien longtemps de ça.

En 1961, un avion de brousse sautait de piste en piste au Gabon. Sa solidité se riait des revêtements inconfortables de ces "aérodromes" et sa bonne carcasse métallique supportait les caprices du climat équatorial. Un moteur six cylindres de 230 CV lui permettait d'affronter les situations délicates. A la suite de je ne sais quelles vicissitudes, le Cessna 182 F-BTGJ vint grossir plus tard l'écurie du CAU-ACN. Malgré sa peinture jaune-verdâtre de séduction douteuse, il attira la sympathie des amateurs. Il quitta bientôt cette robe peu engageante. Après quelques parures temporaires, on le revêtit de blanc avec des filets rouges et noirs. Qu'importe le flacon.

Le GJ, que l'on appela promptement Gros Joseph en hommage au président du club, n'était toutefois pas le vaisseau-amiral. Ce rôle était dévolu à plus puissant que lui, un Cessna 210 à train rentrant, avion de voyage plus que de plaisance, plus prestigieux que populaire. Ce 210, tout élitiste qu'il fût, souffrait de dysfonctionnements sporadiques qui en limitaient l'attrait. Le vrai roi, c'était bien le 182, malgré son train d'atterrisage fixe (sur le 210, le train, censé rentrant, oubliait parfois son devoir). Les pilotes désireux de passer la "qualif B" apprenaient sur le GJ.

(La qualif B autorise l'usage d'un appareil muni d'une hélice à pas variable et / ou d'un atterrisseur escamotable. Grâce à son hélice, le Gros Joseph répondait officiellement à ces spécifications.)

Au printemps 1974, je me suis initié au maniement de cette grosse et inoffensive machine. La chose ne présentait pas de difficultés particulières. J'ai eu la chance de faire ça avec Monsieur Streiff. Ce moniteur ne resta malheureusement pas très longtemps à l'ACN. C'est dommage, à sa compétence il joignait un sens de la fantaisie qui déroutait certains. Auparavant, Streiff était cascadeur (bonne formation). Ensuite, à ce qu'on m'a dit, il devint pilote de ligne (honorable métier, mais qui laisse peu de place aux initiatives burlesques).

Un jour de pluie, il me demanda d'atterrir sur la piste détrempée et fermée d'un terrain du voisinage. A la première tentative, le commandant d'aérodrome tira une fusée rouge réglementaire pour nous en dissuader. Au second essai, il tira la fusée en direction de l'avion. Au troisième coup, le gardien de l'ordre mit sa 2 CV en travers de la piste, monta dessus, et visa notre Cessna. "On va se poser sur sa caisse, à ce con, ça lui apprendra !", fulmina Streiff. Il prit les commandes et commença une

inquiétante approche sur la 2 CV. Le commandant, impressionné (il y avait de quoi), sauta au dernier moment du toit de la voiture et s'enfuit. Streiff remit les gaz en vitupérant la stupudité des réglements et le conformisme du pauvre homme.

Ce pédagogue hors-série ne possédait pas la qualification l'autorisant à tester. Il ne pouvait donc pas me délivrer le certificat attestant de mon aptitude. On fit appel à Yves Gillet, un pilote-instructeur bardé de savoir, de diplômes, de licences, d'humour et de finesse.

A l'issue de l'épreuve, il s'ébroua un peu et me tint ce sobre propos : "J'ignore tout du Cessna 182, c'est la première fois que je mets les pieds dans cet avion. Mais vous n'avez rien cassé, il doit être bon". Depuis, au fil des années, Yves est devenu un de mes meilleurs amis.

Rien ni personne n'est parfait. Du temps de Joseph Ampoulié, le bon fonctionnement des radios de bord laissait à désirer. Il valait mieux ne pas s'en plaindre au président : "Merde, coco, tu sais pas t'en servir !" Lui-même méprisait ce mode de communication. Le GJ ne dérogeait pas à la régle, c'était dommage. Les possibilités de ce bon avion en étaient réduites. A l'instar des autres pilotes du club, j'ai fait plusieurs voyages en France sans VHF ni VOR ni quoique que ce soit qui ressemble à un instrument radioélectrique normal. Pour se poser aux Mureaux où l'usage de la radio était obligatoire, nous disposions de postes portables de conception antédiluvienne accordés sur la seule fréquence du terrain (122,95). Les piles rendaient l'âme en une paire de minutes. La procédure en ce cas consistait à passer à la verticale de la tour à 1500 pieds en battant des ailes. Sur le Gros Joseph, on battait souvent des ailes.

Le Cessna 182, avec l'âge, prenait des rides. La peinture s'écaillait, les sièges s'avachissaient, le confort déclinait les portes ne fermaient pas toujours bien et s'ouvraient quelquefois inopinément.

(Sauf sur les appareils du genre Boeing, peu sujets à ce phénomène, l'ouverture des portes en vol n'est pas en soi une catastrophe apocalyptique.)

Il volait bien quand-même. La mécanique se portait mieux que le plumage. Malgré un look pas fameux, on l'aimait beaucoup. Les membres de l'ACN le créditaient d'un paquet convenable d'heures de vol avant la retraite. C'était compter sans l'imprévisible.

Un dimanche après-midi de juin 1996, le 182 se souvint de son passé. Une panne irrémédiable contraignit son pilote à le poser en urgence sur une bande inusuelle. Il fit son dernier atterrissage, non sur une piste de brousse au Gabon de sa jeunesse, mais sur l'autoroute A13 dans le sens province-Paris. Il n'y eut ni mort ni blessé (à part, je suppose, l'amour-propre du pilote).

La télévision transmit au monde la fin d'une vedette : le Fox-Bravo Tango Golf Juliette n'était plus.

-Pendant la seconde guerre mondiale, les Américains produisirent en grande série un avion léger et maniable, capable de décoller et de se poser sur n'importe quelle clairière, d'évoluer sur un site ennemi assez bas et lentement pour échapper à la chasse adverse et suffisamment haut et vite pour se

soustraire aux coups de fusils de l'infanterie (encore que...). La motorisation variait généralement de 65 à 90 CV. Le "Piper Cub" amenait un pilote et un observateur. Il servait aussi au transport d'un personnage sur courtes distances. Beaucoup participèrent aux combats de la Libération, y compris sous les couleurs de la France Libre. Après la guerre, les besoins ayant heureusement changé, les "Piper Cub", civilisés, envahirent les aéro-clubs et les écoles de pilotage de partout. Les Américains, encouragés par cette "success story", en continuèrent longtemps la production en différentes versions.

L'Aéro-club de Neuilly compta au moins cinq PA-19 "Piper Cub" de 90 CV, biplaces d'école et de promenade joignant l'agrément à la rigueur du pilotage. L'un d'eux, le F-BOUZ, nous resta fidèle au moins trente ans. Plus exactement, le club resta fidèle à cet appareil, devenu son avion-culte lui aussi. Il avait vu le jour aux usines Piper en 1952. Bien sûr, de révision en révision, il ne restait plus de pièces d'origine depuis belle lurette.

L'Uniforme Zoulou avait un frère jumeau, le F-BOOX. L'Oscar X-Ray disparut de notre horizon il y a longtemps. Trop d'histoires se rattachent à ces avions pour qu'il soit possible de les évoquer toutes. Ampoulié, homme de références inépuisables, illustra jadis le BOUZ par un raid apparemment banal mais sortant du quotidien des clubs à l'époque de son accomplissement.

Ce Piper se distingue par une grande capacité de ses réservoirs dans les deux ailes, lui conférant une autonomie d'environ sept heures de vol, pilote seul à bord. Ce n'est pas mal pour un avion de cette catégorie.

Joseph mit à profit ce rayon d'action joufflu. Par beau temps et vent favorable, il vola sans escale de Cannes jusqu'à un aérodrome de la banlieue de Londres. En ligne droite. Sans dépôt de plan de vol, procédure qui lui était aussi étrangère que l'intégration dans un circuit d'aérodrome ou l'utilisation rationnelle de la radio. Et la navigation ? "Putaing, coco, les cigares!"

Dans les années cinquante, les administrations devaient être plus souples.

(Je tiens cet exploit de la bouche de son auteur. Rien ne m'autorise à le mettre en doute. Rien ne me permet non plus de m'en porter garant.)

En 1972, mon fils Pierre, âgé de dix-huit ans, passa victorieusement son Brevet d'Initiation Aéronautique, épreuve purement théorique ouvrant à la jeunesse la voie des airs. Outre la gloire, il bénéficia d'une bourse de pilotage et fit ses classes à l'ACN sous l'égide d'Ampoulié et la houlette d'un moniteur comme on n'en fait plus depuis longtemps, Monsieur Giraud. Ce vieil acrobate s'autorisait en vol les postures les plus hallucinantes. A côté, Streiff faisait figure de rigoriste timoré. Ce n'est pas peu dire. Giraud enseignait à ses élèves des choses à peine croyables. Il ne frôlait jamais

l'infraction, il la transgressait toujours allégrement. Les Piper, que nul n'avait accoutumés à ce genre de traitements, en frémissaient de joie. Les élèves étaient souvent plus réservés. Mon fils adorait (il en garda quelques habitudes). Il n'y eut aucun accident ou incident du fait de ces galipettes. Les Piper (principalement le BOUZ, qui était de toutes les fiestas) continuèrent leurs carrières. Le père Giraud est mort de maladie peu de temps après.

Naguère, les hélicoptères militaires qui venaient de toute la France pour participer au défilé du Quatorze Juillet se posaient aux Mureaux, aérodrome de concentration avant le passage sur les Champs-Elysées. Le terrain était plus ou moins fermé au trafic civil pendant quelques heures. Mon fils venait d'être lâché la veille de la fête sur le BOUZ (ou son jumeau l'Oscar X-Ray). Il se préparait à atterrir lorsqu'un fort arrivage d'hélicos s'annonça. Le contrôleur demanda au néophyte de différer son posé et de tourner à 1500 pieds en attendant qu'on le rappelle sur la fréquence. Au bout de deux heures, n'entendant pas de message, mon fils demanda timidement à la tour la permission de revenir. "Nom de Dieu, répondit le contrôleur, je vous avais oublié! OK pour l'atterrissage!". Ce jour-là, le Piper et son pilote faillirent être satellisés.

(Dans la vie d'un pilote, le "lâcher" est une cérémonie initiatique de première grandeur. En prélude, après un ou deux tours de piste, le moniteur se prétend fatigué, dit qu'il n'a plus envie de voler, qu'il en a marre. Il descend de l'avion et interdit à son disciple de le suivre. Il lui ordonne de repartir immédiatement tout seul et lui prodigue quelques derniers conseils. A ce moment, l'impétrant comprend. Il n'attendait que ça depuis un certain temps, mais il voudrait quand-même être ailleurs. Puis il décolle et fait son premier vol en solo, partagé entre l'anxiété et l'enthousiasme. Généralement, ça se passe très bien. Lorsque l'implantation d'un bar sur le terrain autorise le respect de la tradition, un arrosage conclut le rite.)

Pendant une interminable période, les PA-19 passèrent au second plan, supplantés par une machine épatante, le PA-18, ou Super Cub. A première vue, c'était le même avion. Mais il se distinguait de ses aînés par des volets améliorant ses performances au décollage et à l'atterrissage, et un moteur de 150 CV, transformant son comportement en montée et en croisière. On pouvait à peu près tout faire avec cet avion. Le F-BOHJ ne resta malheureusement pas très longtemps à l'ACN. Le président, qui avait des relations à Méribel, pensa (à juste titre) qu'il serait plus à même de faire valoir ses qualités en montagne que sur le département des Yvelines.

La traversée du désert (au sens impropre) du BOUZ et de ses congénères dura de longues années. Ce type d'appareil semblait techniquement dépassé, avec sa petite roulette de queue, son petit moteur, ses petits sièges, ses petits et rares instruments de bord, sa petite radio (quand il en avait), son grand inconfort. Les élèves-pilotes ne voulaient pas entendre parler de ces vieux machins. Les pilotes "confirmés" aspiraient aux avions modernes à train d'atterrissage tricycle, structure métallique,

fauteuils spacieux et moëlleux (en principe), performances flatteuses (en principe aussi), instruments de bord flatteurs. On se ruait sur les Rallye, les Cessna, les Robin dont le DR-400, bien qu'en bois et toile, réunissait les suffrages de tous grâce à son agrément de pilotage et sa facilité. Quant aux Piper Cub, comme personne ne volait sur eux, ils ne volèrent plus.

Où se cacha le BOUZ durant son exil, je ne le sais plus. Lorsqu'il reparut, vers 1993, il était méconnaissable. Moteur neuf, vraie radio avec deux vrais casques, et surtout une parure du feu de Dieu. Peinture aluminium, décoration Aviation Légère de l'Armée de Terre, queue tricolore, notre vieux Piper avait tout du warbird. La trapanelle cacochyme délaissée redevint un objet d'idolâtrie. En aviation comme ailleurs, il existe un effet de mode. A l'Aéro-club de Neuilly, un lâcher sur Piper fut un "must". Mais du fait de son grand âge il était d'un naturel fragile. Sa remise en état avait coûté cher. Il ne servit pas à l'école de début, activité éprouvante tant pour la monture que pour l'équipage. Les heureux pilotes admis à le chevaucher goûtaient fort le plaisir d'une promenade au-dessus de la forêt de Rambouillet ou de la vallée de la Seine, sans rechercher la performance, en musardant. Certains voyageaient au long cours, mettant à profit sa grande autonomie. Gérard Pierre, renouvelant le "raid" de Joseph Ampoulié, allait en Angleterre. Le grand Benoît Demuylder, plié en trois à cause de ses deux mètres, survolait volontiers les plages du Débarquement de juin 44, ou descendait à Nîmes sans escale.

L'utilisation du BOUZ se normalisa dans le club. On appréciait le classicisme de son pilotage, sa maniabilité, la bonne visibilité qu'il offrait sur les choses de ce monde. Ma femme, passagère chevronnée, le préférait à tout autre.

Et puis, sans que l'on puisse parler de désaffection,, les pilotes, volages, se détournèrent du vieux Piper. Il faut dire que sa fiabilité vacillait. Il fallut réparer le moteur, les mâts d'ailes, les freins, etc.. De moins en moins disponible, il volait de moins en moins.

Au tournant de l'an 2000, Jean François, éminent chef-pilote du club, en fit l'acquisition.

Le vieux BOUZ est toujours chez nous, mais il n'est plus à nous. Nostalgie.

-Et les autres...

Tous n'étaient pas des oiseaux rares comme le Brochet ou le Moynet, surdimensionnés comme le T-6, aberrants comme l'Ercoupe, historiques comme les Nord 1000 et 1100, riches de passé comme le Golf Juliette, ou charismatiques comme le BOUZ. Nous avons volé sur nombre de machines dont le classicisme n'appelle, en principe, aucun commentaire. En principe seulement, car chaque pilote''du dimanche'' est imprégné de souvenirs extraordinaires, liés à tel ou tel avion, aussi banal soit-il. Rien n'est aussi commun qu'un Rallye, avion français construit à Tarbes en milliers d'exemplaires, dont les diverses versions hantent depuis près de quarante ans les cieux de France et d'ailleurs. Le Rallye est facile à piloter, stable, sûr. Il n'a pas tué grand monde depuis sa mise en service. Mais ce

bon cheval n'est pas un mustang générateur de joies ineffables. La volupté de l'aviateur, il vaut mieux la chercher ailleurs que dans un Rallye. Et pourtant... On en a fait des choses, les uns et les autres, à bord de nos Rallye. Nous avions deux quadriplaces de 150 CV de type MS 892, le F-BLSS et le F-BLSK. Le premier nommé ne resta pas très longtemps dans l'écurie de l'ACN. Le second, bonne bête de somme, servait à voyager et à promener les néophytes, ce qu'on appelle des baptêmes de l'air. Si on était pressé, il était préférable d'emprunter un autre moyen de transport que le Sierra Kilo par météo incertaine. Bien que sa puissance ne soit pas ridicule, il n'allait pas vite, dépassant exceptionnellement les 200 km/h. Son équipement était rudimentaire : pas d'horizon artificiel ni de conservateur de cap, archaïque radio à quartz récupérée dans la nuit des temps. En mai 1970, sur ce Rallye, j'ai vécu une aventure originale en promenant trois passagers au-dessus de la Normandie. Sans avertissement préalable, un long morceau d'hélice s'est détaché en vol. Le moteur s'est mis à tourner en régime erratique sans possibilité de régulation autre que la fermeture immédiate de l'arrivée d'essence et de tous les contacts. Situation délicate, avion presque impilotable, crise hystérique d'une jeune passagère, dégagement d'une épaisse fumée de plastique dûe à la combustion du capot moteur, longue flamme sous l'avion suscitant la compassion des témoins au sol. Il a fallu négocier serré avec la conjoncture. Tout s'est bien terminé par un atterrissage normal dans un champ de colza. Ce soir-là, on a bu quelques bons coups

(La rotation d'une hélice asymétrique par rupture partielle imprimait à l'avion de violentes secousses. Le circuit d'huile, disloqué, se vidait sur l'échappement brûlant, d'où l'incendie. Après l'atterrissage, nous avons constaté un énorme trou dans le capotage en plastique. Le berceau du moteur, pour sa part, était presque complètement cisaillé. Ce jour-là, le Sierra Kilo a eu beaucoup de chance. Ses occupants aussi.)

Moins d'un mois après, le Sierra Kilo, ramené au bercail par la route et réparé, reprenait l'air comme s'il ne s'était rien passé.

Sur le même appareil, au printemps 1974, j'ai battu un record de lenteur entre les Mureaux et le Castellet, dans le Var. Nous avons mis, le Rallye, ma femme, et moi, un peu plus de 26 heures blocbloc. Une prévision météo d'un optimisme aussi inexact que délirant nous avait obligés à parsemer notre voyage de quelques escales imprévues, dont une nuit à Vichy.

(Bloc-bloc : temps écoulé entre la mise en route du moteur et son arrêt à destination.)

Le pauvre Sierra Kilo ne survécut pas bien longtemps. Un atterrissage atypique sur je ne sais plus quel aérodrome de Saône et Loire le mit hors service. Ramené aux Mureaux, il traîna une dizaine d'années au fond d'un hangar. Le président, malgré les objurgations des amateurs, ne le fit pas réparer. Un jour, on ne vit plus l'épave. Je la croyais disparue, ferraillée aux quatre vents, jusqu'au dimanche de mai 2000 où Jean François m'a fait visiter une annexe de hangar, vrai cimetière de

reliques. J'ai découvert par hasard parmi d'autres débris un large morceau de tôle bleu et blanc: la dérive d'un Rallye d'autant plus identifiable qu'on y lit F-BLSK.

Un peu plus haut, on a versé des larmes sur la Cessna 182 Golf Juliette. Son frère cadet, lui, vit (et vivra) toujours. Ce Cessna 172 bleu, de puissance plus faible (150 CV), arriva des Etats-Unis par voie modestement maritime au printemps 1975. Promptement francisé (mis aux normes de son pays d'accueil) et rebaptisé F-BXAT, il fait depuis ce temps-là le bonheur des gens de l'Aéro-club de Neuilly. Bien sûr, sa présence sur notre parking et dans le ciel connaît parfois des éclipses. Il faut bien l'entretenir, changer le moteur, le repeindre (de bleu il est passé au blanc puis au gris), au besoin le réparer. Il a bourlingué sur tous les aérodromes du pays. Chaque pilote fraîchement breveté à l'ACN veut être lâché sur le 172. Il fait également la joie de chaque "chibani" (vieux pilote). Quand on a du chagrin ou un problème quelconque, on va raconter ça à l'Alfa Tango. Quand on est content, on l'amène faire un tour. C'est l'avion ami. Lent mais confortable, il ne se targue pas de qualités aéronautiques exceptionnelles. Mais il ne trahit jamais. Depuis un quart de siècle, je partage avec cet avion quantité de souvenirs. Je l'ai fréquenté la première fois en juin 1975, ça crée des liens. Je ne m'étends pas sur nombre de bonnes et fidèles machines qui marquent ou ont marqué la vie de l'aéro-club. L'un d'eux toutefois remonte tout seul sur mon écran, l'Emeraude de naguère. Il ne doit plus en rester beaucoup sur les terrains. Mais dans le courant des années soixante, on en rencontrait partout. Toutes proportions gardées, la forme de ce biplace rappelait un peu le Spitfire, chasseur historique de la Royal Air Force.

Un moteur de 90 CV le tirait à plus de 200 km/h. Son pilotage, sans être pointu, exigeait une certaine attention. L'Emeraude F-BISF a disparu de mon carnet de vol et des effectifs du club vers 1971. (Les moteurs de nos trapanelles n'ont pratiquement pas changé depuis le milieu du XX° siècle. Les Lycoming et Continental américains occupent presque tous les capots. Conçus à une époque où l'essence ne valait rien, ils sont gourmands à l'excès et d'un faible rendement. Un 90 CV classique, ce n'est pas grand'chose, ça ne va pas vite, ça consomme énormément. Actuellement, les Autrichiens fabriquent des Rotax de même puissance performants, rapides, sobres, destinés aux petits aéroplanes modernes et chers)

Un avion s'use, il ne se détruit pas spontanément. Si personne ne l'agresse d'une façon ou d'une autre, il vieillit et meurt de sa belle mort. Le prédateur naturel de l'avion, c'est l'homme. Il mérite néanmoins qu'on en parle.

LES HOMMES

En préambule, quatre précisions :

Contrairement à ce qu'on peut conclure de la dernière phrase du chapitre précédent, l'homme n'est pas le prédateur permanent des avions. Il n'exerce cette fonction qu'occasionnellement et involontairement. Le plus souvent, il s'en abstient et traite convenablement sa machine.

- -Le mot "homme" fait référence à une espèce zoologique connue, englobant mâles et femelles. Il ne faut donc pas voir dans cette désignation la marque d'une discrimination sexiste. Il y aura des femmes. Malheureusement pas beaucoup. Elles ne se bousculent pas dans nos associations. Pourquoi ? La question appelle plusieurs réponses : persistance d'une mentalité machiste chez certains pilotes (j'en ai vu trop de cas), vie familiale traditionnelle éloignant les femmes des activités "nobles" (Madame pouponne ou fait la vaisselle tandis que Monsieur vole), inégalités économiques, déficit de culture aéronautique dans la société française.
- -Les présidents constituent une espèce à part. Ils ne figurent pas directement dans le texte qui suit et feront l'objet d'un verset à eux seuls consacré.
- -La même observation s'applique aux tenanciers du club-house, catégorie tout à fait spéciale ne pouvant être assimilée à nulle autre.

J'ai connu aux Mureaux des dizaines de personnages, tous intéressants à un titre ou à un autre. Certains étaient (ou sont encore) particulièrement attachants ou originaux. J'évoque des moniteurs, des élèves ou des pilotes, des non-aviateurs fréquentant opiniâtrement notre terrain et notre bistro, appréciant l'ambiance et la convivialité du club. Nombre d'entre eux sont devenus et souvent restés des amis. Quelques uns n'ont fait qu'un passage météorique à l'ACN. D'autres, d'une fidélité en béton, se sentent organiquement liés au club depuis des décennies.

En 1969-70, des moniteurs de grand talent officiaient déjà au CAU-ACN. Le chef-pilote, Monsieur François (c'était son patronyme), resta une paire d'années en fonction. (A ne pas confondre avec le chef-pilote qui, trente ans plus tard, s'appellera également François, Jean de son prénom.) Il suivit une voie qui, pour n'être pas royale, fut enviable : nous avons rencontré François (Premier) quelques années après à Fort de France, chef-pilote d'une compagnie aérienne régionale antillaise.

Il était assisté par un jeune homme au nom alors célèbre dans l'aviation, Passadori. Son père appartenait à la phalange des maîtres de l'Ecole de Saint-Yan. Sur ce terrain proche de la Loire, dans les années cinquante, ils réinventaient la voltige et mettaient au point une nouvelle pédagogie du vol. Le fils valait le père. Mais il fut l'artisan d'une des plus belles peurs de mon existence. Après l'atterrissage du Sierra Kilo en feu dans le colza normand, Passa nous ramena dans sa Renault 16.

Bien sûr, le président Ampoulié était du voyage avec sa chienne Zézette, animal redoutable entre tous, championne incontestée des morsures traîtresses. Comme il est dit plus haut, nous avions bien fêté sur place la survie de l'équipage en vidant pas mal de bouteilles chez l'habitant. La conduite de Passa s'en ressentait. Malgré la bonne tenue de route de la R 16, sa trajectoire dévia à plusieurs reprises. La chienne n'aimait pas ça. Elle se retournait chaque fois vers moi en grondant et en retroussant ses babines. Plus glacé de terreur qu'au cours du délicat épisode aérien de l'après-midi, j'ai vraiment eu conscience du danger. Je bénéficiais probablement ce jour-là d'une protection céleste : Zézette ne me mordit pas.

Les membres de l'ACN aimaient bien Bertin, un petit homme calme et compétent au crâne très dégarni. Il souriait toujours, ne se fâchait pas, supportait les pires aberrations de ses élèves sans élever la voix plus qu'il n'est nécessaire dans l'ambiance bruyante d'un avion. Une telle qualité est assez rare, même chez les meilleurs.

J'ai connu ça et là de bons instructeurs qui gueulaient. La valeur de leur enseignement en souffrait. La vertu du coup de pied au cul, même verbal, n'est pas démontrée. Bertin nous a quittés au profit d'une aviation supérieure (au sens propre du moins) : il est devenu pilote de ligne.

Je connaissais Yann Tutaj depuis son enfance, quand il fréquentait le lycée Carnot à Paris avec mon fils. Il était mordu d'aviation à un degré rarement atteint. Vers 1973, je l'ai revu aux Mureaux. Il sortait de l'Armée de l'Air où il avait piloté des Fouga Magister. Caustique, exubérant, de tempérament non conformiste, peu respectueux des structures hiérarchiques, il avait quitté cette institution. La vie civile l'attirait plus que la carrière des armes. Il resta trois mois moniteur à l'ACN. L'autorité véhémente du président lui rappela certains comportements qu'il réprouvait. Il alla vers des cieux plus cléments. L'expérience et la sagesse de l'âge aidant, le Captain Tutaj passa progressivement des Piper d'Ampoulié aux Mc Donnell-Douglas d'Air Liberté.

Au retour du fameux week-end à Quiberon en juin 1977, deux avions du club réussirent à regagner les Mureaux sans escale malgré le temps pourri : le Cesna 182 piloté par Weymann (un type sympathique, mort depuis), et un Piper, le plus modeste de toute la flotte. A ses commandes, un jeune homme tout aussi modeste que sa monture, Jean-Claude Clairet, fraîchement breveté. Il travailla beaucoup, suivit des stages, passa des examens, des tests, et obtint sa qualif d'instructeur, en continuant son métier de mécanicien-diéseliste dans l'automobile. Il resta fidèle à l'ACN, surmonta même les débordements caractériels ambiants. Nous eûmes en lui un de nos moniteurs les plus attachants. Il alla plus loin, franchit d'autres obstacles, s'affirma comme un professionnel à part entière. On croyait que lui aussi finirait par s'asseoir dans le cockpit d'un Airbus. Mais Jean-Claude préféra la pédagogie et devint instructeur IFR dans une école de Toussus le Noble.

L'ACN, sous sa pittoresque houlette présidentielle, organisa encore deux sorties historiques à Quiberon, en 85 et 86. Jean-Claude Clairet fut chaque fois des nôtres.

Au cours des années, l'équipe enseignante du club se renouvelait. Le statut de moniteur dans une association n'est pas marqué du sceau de l'éternité. Parfois, des retraités de l'Armée ou de l'aviation commerciale exercent la fonction, nous en avons eus, et non des moindres. Mais les gros bataillons se recrutent généralement chez les jeunes pilotes, tels ceux que j'ai cités. Ils viennent se faire les ailes en aéro-club, accumulent les heures de vol sur les trapanelles, et sont aspirés par les structures "sérieuses" de l'aviation, où le cursus est plus gratifiant, professionnellement et financièrement. J'ai vu défiler quantité d'instructeurs, le plus souvent très bons. Certains sont sortis de ma mémoire, d'autant plus facilement que, breveté depuis fort longtemps, j'utilisais moins leurs compétences que les débutants. Je me souviens du père Courtonne, pas un jeune celui-là, dépositaire, au terme d'une longue carrière, d'un savoir aéronautique considérable. Je me souviens d'Yves Grossetête, pilote et mécanicien, marin également, qui nous quitta pour sa Bretagne. Dans un style différent, deux jeunes moniteurs représentaient le volet moderne du métier. Christian Philippe et Philippe Cabiac, suivant une évolution classique, ne pouvaient devenir autre chose que pilotes de ligne.

Et puis il y a les "contemporains". Des personnages aussi dissemblables que Jean-Michel Choquert et Jean François.

Le premier nommé enseigne l'aviation aux élèves de l'aéro-club depuis des années, entrecoupant sa présence de stages et formations. Il a accumulé une expérience solide et un carnet de vol bien garni. Homme doux et sensible, il semble ne pas pouvoir ou vouloir se détacher de notre association.

Comme on l'aime bien, on ne le regrette pas. Nous sommes un peu sa deuxième famille.

Jean François (le second du nom. François Premier, on l'a vu, a régné trente ans plus tôt) est grand, volumineux, barbu. Son métier d'ingénieur du Génie civil le met à l'abri des incertitudes de l'avenir. L'aviation n'est pas vraiment son violon d'Ingres, il la pratique en bon pro, mais il n'attend pas sur elle pour manger. Justement, il mange beaucoup. De ce fait, sa majesté corporelle et le poids qui va avec le gênent un peu pour prendre place à bord des petites trapanelles.

François Liaudet, lui, était maigre et longiligne. Fanatique du vol. Il devait totaliser dans les 30.000 heures. A la fin de la guerre, engagé dans l'Armée de l'Air, il avait fait ses classes aux USA comme nombre de militaires français. A son retour, on ne bombardait plus en Europe. Il mit son savoir au profit des passagers d'Air France, où il pilota tout ce qui passait pour un aéronef. François me montra sa licence ornée de ses qualifications de type. En matière d'avions de transport, ça allait du Junkers 52 au Boeing 747. Avec tous les intermédiaires à un, deux, trois, quatre moteurs.

Le temps venu, la retraite l'arracha au siège gauche du cockpit de son Jumbo.

(Le commandant de bord d'un avion siège à gauche, le copilote à droite.)

L'ami Liaudet s'adonna alors à la formation des apprentis sur les petits tapins d'aéro-clubs.

(Tapin = tagazou = trapanelle = piège = aéroplane = etc.)

On le vit plus souvent aux Mureaux. Chaque dimanche, il garait sa belle Nissan Primera sur le terrain dévolu au rôle de parking, derrière le hangar. On le craignait : il était rigoureux, justement imbu des règles de sécurité.

En octobre 1996, le sachant malade depuis longtemps, je téléphone chez lui à Saint-Germain comme je le fais régulièrement. Il ne me répondit pas : il venait de mourir. Mélinée, Jeannine et moi avons représenté l'ACN aux obsèques de François Liaudet.

Dans les premiers temps de sa maladie, en juin 1994, on organisa un jeu-rallye pour tous les membres du club. Des copains (Alain Bosser et Benoît Demuylder) élaborèrent un questionnaire théorique plein de science et d'humour. On vit des pilotes confirmés plancher, suer, jurer sur leurs copies. La partie pratique comportait un vrai rallye : on remettait à l'équipage une enveloppe fermée indiquant par une énigme un point à identifier dans un rayon d'environ 80 kilomètres. La difficulté variait selon l'expérience du pilote. Jeannine et moi, pendant les mois précédents, avions ratissé le ciel des Yvelines, de l'Eure-et-Loir, de l'Eure à la recherche de six ou sept cibles de choix. Enfin le volet pédagogique (une évaluation en vol des capacités de chacun sur le mode détendu) échut à quatre moniteurs. Deux jeunes (Frédéric Blondeau et Jean-Michel Choquert) et deux "moustachus" (François Liaudet et Germain Chambost) se prêtèrent toute la journée à ce jeu. La journée fut une double réussite : conviviale par le nombre des participants et l'ambiance amicale, aéronautique avec l'émergence de nouveaux pilotes, aux talents prometteurs. Promesses tenues, notamment par Loïc et Emmanuel, à peine sortis de l'adolescence à l'époque, maintenant professionnels de haut niveau. La formule du rallye amical fut reprise en 1998 (par Marcel Sanguin) et 1999 (par Pascal Allard) avec le même succès.

Je viens de mentionner Germain Chambost. Il avait je crois 23 ans quand il pilotait des bombardiers en 1958 au cours de la malheureuse guerre d'Algérie. L'ère belliqueuse terminée, Germain mena brillamment une double carrière. Il resta aviateur (civil, pour le plus grand bien de ses élèves et des organisateurs du Tour de France des Jeunes Pilotes). Il devint journaliste, grand reporter à "Sud-Ouest", chroniqueur de la presse aéronautique, écrivain des choses de l'air. A ces casquettes il ajoute celle d'ami chaleureux.

(Le Tour Aérien des Jeunes Pilotes n'a plus légalement le droit de se proclamer "de France". Ce terme est l'apanage exclusif du grand cirque vélocipédique annuel, qui tient à ses prérogatives.)

Jacques Ledeu représenta longtemps à l'ACN la Bretagne, sa terre natale, et l'Aéronavale, d'où il était issu. Son long passage, pendant lequel il façonna maints pilotes, marqua les esprits. Des années après son départ, on le regrette toujours.

On fêta avec faste sa quinze millième heure de vol. A cet effet, on évacua les avions d'un hangar où on dressa les tréteaux d'un banquet monstre. Tard dans la nuit, au nom de l'ensemble du club, on lui remit un avion personnel portant cocardes et immatriculé à ses initiales, construit par Guy Gaudy et Alain Bosser. Evénement grandiose. Ce monoplace résultait de la greffe de deux ailes en bois ou en tissu et d'un empennage sur un Vélosolex antique mais parfaitement opérationnel. Il était trop tard pour l'essayer. Mais le lendemain, Jacques obtint de la tour l'autorisation de tenter un décollage devant un public enthousiaste. Il s'aligna sur la piste 10 (face à l'est), mit les gaz à fond, roula aussi vite que le pouvait cet engin hybride (20 km/h en pointe), et revint au parking sous les acclamations de l'assistance.

Jacques savait faire face à toutes les circonstances. Un dimanche du printemps 1982, j'avais amené aux Mureaux mon copain Sacha Velevko, exemplaire assez rare sous nos climats de journalistediplomate soviétique ouvert à la fréquentation des indigènes. Nous avions fait connaisance un soir où je stoppais à un feu rouge. Sa Peugeot 504 percuta violemment l'arrière de ma vieille BM. "Nom de Dieu, vous n'avez pas appris à conduire ?" - "Si, Monsieur, j'apprends, j'apprends, mais je n'en suis pas encore au freinage! Excusez-moi, je vous prie." Rien de tel pour créer des liens. Quelques semaines après, j'entreprends de lui faire découvrir l'Ile de France et la Normandie du haut d'un Cessna. A l'atterrissage, Sacha est ravi. Jacques Ledeu, qui le prend immédiatement en sympathie, subodore une opportunité de beuverie conviviale. On s'attable au bistro du club. Avec une générosité de boyard, Sacha invite tous les pilotes présents à boire (En semblables occasions, il y a beaucoup de présents.) et Denise apporte ses réserves de vodka, assez abondantes. Les amis Ledeu et Velevko démarrent très fort et tiennent la pole position. Nous ne suivons que de loin. La vodka épuisée, Denise sert le whisky, puis le cognac. Tout le monde abandonne, mais pas eux. Quand il ne reste plus de spiritueux dignes de ce nom, Denise tire ses dernières cartouches et met sur la table une bouteille de guignolet. Les deux protagonistes encore en lice ne mollissent pas. Mais pour Ledeu, qui ne manque pourtant pas d'entraînement, le crépuscule est proche. Il rend les armes en murmurant dans un souffle : "Le KGB m'a tué!". Sacha, frais comme une fleur, sourit, savoure sa victoire, et nie avec un peu trop d'insistance son appartenance à ce sulfureux organisme. Jacques Ledeu, dans cette joute, a cependant maintenu haut l'honneur de la Bretagne et de l'Aéro-club de Neuilly. Nous espérions garder toujours Jacques Ledeu dans ses fonctions de chef-pilote de l'ACN. Il participait à toutes les activités du club, sorties, fiestas. Lors de nos trois célèbres week-ends à Quiberon (77, 85, 86), il embarquait un ou deux élèves dans un Rallye 100 CV. Il leur enseignait la navigation classique et celle qui l'est moins (comme le vol à très, très basse hauteur sur les grands flots bleus séparant Quiberon de Belle-Ile).

On le tenait unanimement en haute estime. Le président Joseph le respectait. Mieux, il lui faisait confiance. (*Le fait était suffisamment exceptionnel pour être signalé*.)

Une élève-pilote, Patricia, l'apprécia un peu plus que les autres. Bientôt, un, puis deux (et ultérieurement trois) enfants vinrent inopinément grossir les effectifs du club. Pour des raisons extra-aéronautiques, le couple flanqué de sa descendance dut transhumer vers le midi de la France. De temps en temps, quand on avait un besoin urgent de main d'oeuvre qualifiée, Jacques montait de Nice aux Mureaux au volant d'une vieille Ford. Mais c'était loin. Il se fit de plus en plus rare. Et on ne le vit plus.

L'ACN pouvait s'enorgueillir d'une belle brochette de personnages hauts en couleurs, pilotes ou pas. Je dois rappeler un épisode qui, à défaut de voir la morale triompher, provoqua des ricanements sournois chez les initiés. Un chanteur en renom, pilote expérimenté, vint trouver le président Ampoulié. Il le flatta dans le sens du poil en vantant l'état remarquable de la flotte et le fonctionnement exemplaire du club. Il souhaitait louer le Cessna 182 pour une tournée de galas dans toute la France. "Votre prix sera le mien!"

Joseph ne restait jamais insensible à un tel propos. "Putaing, coco! Tu le prends, ce tapin, tu le gardes aussi longtemps que tu veux, tu me paieras à ton retour, bordel!" Le chanteur partit faire sa tournée. Il oublia de ramener l'avion au bercail, le posa bien proprement à Toussus, revint de nuit récupérer sa voiture sur le parking de l'ACN. Il oublia aussi de régler les heures de vol. Joseph, très affecté par cette traîtrise, n'avait pas vu venir le coup. Il n'avait pas non plus entendu siffler le train... On passe du pire au meilleur. Il serait impensable de parler des très riches heures de l'Aéro-club de Neuilly sans évoquer Roger Cabiac. PDG d' "Aviation-Magazine" (publication aujourd'hui disparue), éminent personnage du monde aéronautique, chaleureux et spirituel, ce grand et gros homme fut un pilier majeur de notre association. Il ne pilotait pas, volait rarement, mais ne laissait pas passer une semaine sans venir aux Mureaux. Une amitié vraie le liait à Riton et Denise (tenanciers du restaurant, qui mériteront à eux seuls un chapitre spécial). Chaque dimanche à 12 heures trente, sa Citroen CX stoppait devant le club-house. Roger embrassait Denise et s'adressait à la compagnie, toujours nombreuse en ces temps-là, tonitruant poliment "Salut, les barons!". Les barons remerciaient, supputant une tournée générale qui faisait rarement défaut.

La foule des habitués s'agglutinait au bar. Avec Roger Cabiac, les personnalités coutumières buvaient qui un kir, qui un scotch (bien tassé : Denise, généreuse, avait la main lourde), qui un Ricard, qui, moins souvent, un Vittel-fraise. On reconnaissait toujours les mêmes au fil des années : Jean-Claude et Paule, Guy et Danielle, Guy et Marie-Christine, Mélinée, Joseph bien sûr, Jean et Maïté, Gérard et Colette, François Liaudet évidemment, Robert Merloz d'Air France, Raymond l'Alsacien, Juju et Catherine, le couple Daval, le père Beau, Jean-Pierre, l'excellent Mathias, la

famille Gamba, les moniteurs, les pilotes des clubs voisins. Les deux fils de Roger, Philippe le moniteur et Olivier le journaliste, tenaient leurs places dans le concert. Et Lucienne Biancotto. A treize heures et trois minutes exactement, un sifflement lointain mais insistant couvrait les conversations - ce en quoi il avait du mérite. Le Concorde Paris-Dakar-Rio venait de décoller de Roissy et passait dans les parages. C'était le signal. A la demande pressante de Roger, qui avait faim, on passait à table. Des tables, il y en avait deux : la sienne et la "table des médiocres". Chacun s'arrangeait pour s'asseoir à la première. Après le repas, il organisait une chorale à laquelle tous participaient. Malheureusement, cette prestation lyrique n'a pas été fixée pour l'éternité sur bande ou sur disque.

Le patron d' "Aviation-Magazine" recevait parfois des industriels français ou étrangers, des hommes politiques, des aviateurs de haut vol. Chaque fois que c'était possible, il téléphonait à Riton, mettait le cap sur les Mureaux, et traitait royalement ses invités au club-house de l'ACN. Ils ne se plaignaient généralement pas de ce repas d'affaires hors-normes.

Sans nous en rendre clairement compte, Roger Cabiac nous était de plus en plus indispensable. Un mercredi de mai 1983, juste avant l'ouverture du Salon du Bourget, Lucienne, directrice de la rédaction à "Aviation-Magazine", me téléphone en urgence. Le siège du journal, boulevard des Batignolles, était à deux pas de chez moi. J'y saute tout de suite. Roger ne me dit pas cette fois "Salut, les barons!" mais "Docteur, j'ai drôlement mal!" Comme d'habitude, il souriait calmement. Il est mort une heure après dans une clinique proche.

Son trou dans l'eau ne s'est jamais refermé.

Au même titre que Roger Cabiac, sa collaboratrice Lucienne Biancotto honorait notre club-house de sa présence régulière. Cette femme jolie et avenante portait un nom illustre. Son mari, Léon Biancotto, avait été un maître incontesté de la voltige aérienne. Champion du monde de cette discipline, il faisait éclater son talent dans tous les meetings importants. Sa femme l'accompagnait toujours, dans un avion biplace. En août 1960, j'avais assisté au meeting national de Lorient, sur la base aéronavale de Lann-Bihoué.

Léon offrit un spectacle admirable à bord de son Nord 3202 à damier jaune et noir. Lucienne, en combinaison blanche, suivait des yeux les évolutions de son mari.

(Le Nord 3202 était un appareil d'entraînement destiné à l'Armée de l'Air. Assez lourd, peu gracieux, sans attrait spécial, il ne semblait pas voué au succès face à des concurrents nettement plus performants, comme les Zlin tchèques. Seul, le génie de Léon Biancotto parvint à transformer ce percheron en pur-sang.)

Après le meeting, le couple embarqua sur le Nord et alla se poser à Belle-Ile, où Léon avait l'habitude de s'entraîner avant les grandes compétitions. De là, quelques jours après, ils volèrent à

travers l'Europe vers Bratislava et le championnat du monde de voltige (suivis, à terre, par leur mécanicien en 2 CV). Léon Biancotto, cette fois, ne gagna pas le championnat. Au début des épreuves, son Nord 3202 s'écrasa au sol sous les yeux de Lucienne.

En juin 1985, les pilotes de l'Aéro-club de Neuilly, par amitié pour Lucienne, rendirent hommage à Léon Biancotto. Un groupe d'une dizaine d'avions arrivés la veille des Mureaux décolla de Quiberon et atterrit à Belle-Ile. Sur le petit terrain, une plaque rappelait les exploits du champion disparu. Je transportais Denise dans un Cessna 172. L'honneur de fleurir la plaque lui incombait. Avant d'embarquer dans ma trapanelle, elle s'aperçut qu'on avait oublié d'acheter les fleurs. Nous avons cueilli quelques-unes de ces fleurs champêtres qui poussent si bien sur les aérodromes. Joseph Ampoulié prononça une allocution sobre et exempte de jurons. Denise déposa le bouquet. Je crois que les mânes du grand pilote ont apprécié.

En 1996, Lucienne Biancotto s'est tuée dans un accident de voiture près de chez elle, à Courdimanche, dans le Val d'Oise.

J'ai sous les yeux une photo datant de 1982. Mon vieil ami Jean-Pierre Legrand, prince indiscuté du Minolta en même temps que bon ouvrier du manche à balai, en est l'auteur. Dans le style photo de classe, elle représente une quinzaine d'assidus, un dimanche de la haute époque de l'ACN. Au premier rang, agenouillées, les Trois Grâces : Mélinée, Jeannine, Nini.

Mélinée est un personnage considérable par sa science et ses vertus. Scientifique éminente, diplômée et honorée pour sa connaissance des profondeurs de l'âme humaine, les sociétés savantes du monde entier se l'arrachent. Elle court de congrès en séminaires, de colloques en symposiums. Entre-temps, elle pilote des avions, elle pilote des planeurs, elle remorque des planeurs avec des avions. Si elle le pouvait, elle remorquerait même des avions avec des planeurs (mais ça ne se fait pas). Elle totalise un nombre joufflu d'heures de vol. Le poids de son expérience n'altère pas une modestie qui se teinte parfois d'une certaine naïveté. En fait, Mélinée, brevetée depuis quarante ans, est la seule "vieille" aviatrice de l'ACN. Son amitié est un privilège.

Nini, elle, ne vole pas. Elle est veuve du Général. J'ai toujours ignoré le prénom de cet homme. Tout le monde l'appelait Monsieur. Moi je disais Général. Il ne l'avait jamais été, mais je le croyais. Je devais confondre avec un autre. Personne ne me contredisait. Surtout pas lui. Une telle promotion le flattait. Tiré à quatre épingles, les cheveux teints et gominés, distingué et poli en diable, il en cultivait un peu le look. Quand j'ai compris ma méprise, j'ai continué, ça lui faisait plaisir et ça ne mangeait pas de pain. En réalité, c'était un ancien mécanicien navigant d'Air France. Il pilotait les avions du club et possédait son propre Cessna. Le dimanche en fin d'après-midi, il décollait et allait faire un tour au-dessus d'un parc animalier réputé pour ses lions en semi-liberté. Il n'observait pas les fauves, ça ne l'intéressait pas, mais comptait les voitures des visiteurs au parking. Les jours de

grande affluence, il descendait tout réjoui de l'avion. Bonne journée pour lui : le Général était actionnaire du parc animalier.

Il imposait à sa femme la tenue irréprochable et la modestie qui conviennent à l'épouse d'un homme de sa qualité. Le langage réservé, la chevelure noire ramassée en un énorme chignon, vêtue avec une décence de bon aloi, Nini semblait issue du Couvent des Oiseaux.

(Le Couvent des Oiseaux est une institution traditionnelle et traditionaliste où les demoiselles de la bourgeoisie bien-pensante - pléonasme - apprennent à tenir leur rang dans le monde.)

Lorsque le Général mourut, Nini opéra une transformation à 180°. Les cheveux coupés et bouclés se substituèrent au chignon, les robes strictes firent place à des pantalons moulants et des corsages quelque peu provocants, le langage se délia. Elle risquait même quelques propos dont elle eût rougi précédemment. Nini restera fidèle aux copains du dimanche, aux Mureaux.

Entre Mélinée et Nini, sur la photo, la troisième Grâce est Jeannine. Cette femme occupe un créneau spécial à l'Aéro-club de Neuilly. Elle n'est titulaire d'aucun brevet, d'aucune licence, n'a jamais manipulé le moindre manche à balai. Mais elle pourrait inscrire largement plus d'un millier d'heures sur son carnet de vol si elle en avait un, ce qui n'est pas le cas. Occupant tour à tour ou simultanément les fonctions de navigatrice, d'hôtesse au sol et en vol, de mécanicienne, de prévisionniste météo, d'inspectrice du personnel navigant, elle est tout sauf un sac de sable. (Sac de sable : à bord d'un aéronef, voyageur inerte, passif.)

Sur un quadriplace, elle préside à l'installation des passagers lors d'une promenade ou d'un baptême, leur prodigue de bonnes paroles, leur explique les choses de l'air. En avion biplace, assise à droite du pilote son époux, elle surveille les cadrans, écoute les bruits, regarde les cartes, scrute les nuages, affiche les fréquences radio, observe le sol, guette les autres usagers du ciel, signale au commandant de bord ses incartades réelles ou supposées. Sa puissance de travail et l'étendue de ses activités au cours d'un vol m'étonnent chaque fois. Et pourtant je connais bien Jeannine : c'est ma femme.

A ces Trois Grâces j'ajoute une quatrième, elle aussi femme volante, pilote à part entière. La vocation aéronautique d'Annie Carus a été un peu tardive. Elle a appris dans le sillage de son mari Georges et sous la bienveillante férule de Jacques Ledeu. Le couple Carus est un des rares dont les deux composants sont titulaires d'un brevet. Pendant plusieurs années, tous les dimanches avant le déjeuner, Annie s'installait aux commandes d'un Robin DR-400, sa trapanelle de prédilection. Elle partait seule pour une petite balade dans les environs et revenait se poser satisfaite, tandis que son époux opérait de même dans un Cessna. Ce ménage faisait avion à part.

Ces exemples confirment ma constatation désabusée du début de chapitre : la parité hommes-femmes n'est pas près de s'imposer comme loi chez les fanatiques de la trapanelle.

Un comptage rapide de l'ensemble des personnages mentionnés dans ce chapitre s'élève à soixante, plus un chien. Si j'interroge ma mémoire avec insistance, je m'aperçois que ce nombre est ridiculement inférieur à la réalité. Je vois déjà des têtes qui surgissent et m'accusent d'ingratitude, d'injustice, de sénilité. Pardon aux amis oubliés. Un que nous n'oublions pas, Charles Chéraki, ami authentique, compte parmi les fidèles des fidèles.

Quant aux autres, car tous n'étaient pas des amis (c'eût été trop beau) je n'en ai pas parlé parce que je n'ai pas vocation à colporter des méchancetés.

#

LES PRÉSIDENTS

Le président est le personnage emblématique d'un aéro-club. Il le représente auprès des instances administratives et fédérales, des autorités municipales ou autres, des corps constitués, etc. Il inaugure parfois les chrysanthèmes ou équivalents. Il est connu des préfets, des gendarmes, des élus, des fournisseurs, des banquiers. Il sollicite les subventions, flatte les créanciers, tente de soutirer des dons, passe une grande partie de son temps à négocier tout avec tout le monde, car il est responsable de tout. Il fixe (en principe avec son bureau) la politique de son association, prévoit les achats et les ventes de matériel, supervise la comptabilité, balaye éventuellement le hangar, assume les problèmes et les difficultés. Il doit connaître personnellement chaque membre du club, ne paraître ni hautain ni exagérément familier. Il engage les salariés et les licencie. Il va - rarement, mais ça s'est vu - en prison. Il doit tout savoir, ne rien ignorer des réglementations innombrables qui encadrent nos ébats aériens. Il lui faut aussi trouver un peu de temps pour voler, le contraire discréditerait l'association (un président d'aéro-club qui reste au sol est pire, en terme d'image, qu'un restaurateur anorexique).

Comme l'épée de Jeanne d'Arc, on le voit plus souvent à la peine qu'à l'honneur.

Au vu de l'ensemble des qualités requises pour accéder à ce poste, je m'étonne qu'on puisse encore trouver des amateurs. Pourtant, il y en a.

L'Aéro-club de Neuilly, je l'ai dit, est né et s'est développé sous la férule d'un dirigeant spécial, un président de droit divin, probablement unique à ce point dans la corporation. Personne n'avait élu Joseph Ampoulié à cette dignité. Une telle idée était impensable. C'était lui le président, putaing! Et ausi le propriétaire des avions. Et aussi le gestionnaire, le comptable. Un parrain, au sens le plus large du terme.

La structure juridique du club, sous le régne de Joseph, observait d'assez loin les prescriptions régissant une association type loi de 1901. Il n'y avait jamais eu de vice-président (avec un président de cet acabit, on n'en avait pas besoin), de secrétaire (pour quoi faire ?), de trésorier (c'eût été une offense personnelle au patron). Les assemblées générales annuelles, personne ne savait ce que c'est. Elles étaient avantageusement remplacées par des assemblées pluri-hebdomadaires informelles au bistro du club-house, au cours desquelles on débattait de tout et de n'importe quoi, mais d'où l'aviation n'était jamais absente.

Joseph n'était jamais aussi président que le dimanche. A l'issue d'un repas qui traînait un peu, il se levait et s'écriait "Nom de Dieu, merde, tout le monde en l'air!" Les pilotes se précipitaient alors vers les trapanelles. On aurait dit une alerte à l'ennemi sur une base de la Royal Air Force pendant la Bataille d'Angleterre, quand les héros couraient aux Spitfires.

Le président s'installait dans le bureau de piste, petit bâtiment attenant au hangar qu'il avait fait construire et comportant aussi un studio où il aimait passer quelques nuits. Il notait scrupuleusement les heures de départ et d'arrivée de chaque avion, tenant du temps de vol de chacun un compte rigoureux sinon exact. Il avait parfois tendance à en rajouter un peu, ce qui entraînait une majoration de la somme dûe par le pilote. Contestations et altercations s'avéraient fréquentes. Mais Joseph, qui confondait la trésorerie du club et ses fonds propres, était un gestionnaire intraitable. Un jour, il a -volontairement - dérogé à ses habitudes. A bord d'un Cessna 172, j'avais amené Jeannine déjeuner à Alençon dont le restaurant d'aérodrome méritait le déplacement. Je franchissais le cap de ma millième heure de vol au cours de ce voyage. De retour aux Mureaux et dégainant mon chéquier, j'ai entendu cet incroyable propos : "Putaing, coco! Tu ne me payes que la mille et unième heure! La millième, merde, je t'en fais cadeau, bordel!" On n'avait jamais vu ça. C'était le 14 juillet 1983. Une date qui marque.

Joseph Ampoulié n'était pas misogyne. Peut-être même pas assez. Son comportement avec les rares femmes pilotes et avec les épouses ou amies des membres du club portait l'empreinte d'une galanterie plutôt lourde. Ses mains se faisaient investigatrices, insistantes même, quand il apercevait le moindre centimètre carré de peau féminine. Une femme, jeune ou moins, soucieuse de se soustraire aux flatteries coquines, avait intérêt à se vêtir comme dans une église espagnole en pénétrant dans le bureau présidentiel : manches longues, larges pantalons, corsage sévère ou pull non moulant à col montant, au besoin une mantille sur la tête. L'été, en conditions de détente vestimentaire maximum, nulle n'y échappait. A vrai dire, ça n'allait pas plus loin et ce n'était pas bien méchant.

J'ai incidemment mentionné Zézette, la chienne noire et âme damnée de Joseph, qui ne le quittait jamais. Elle participait, par la force dissuasive de ses mâchoires, au respect et à la crainte qu'inspirait son maître. Discriminatoire dans la sélection de ses victimes, elle avait ses têtes, ou plutôt ses mollets. Elle les choisissait, non sans lâcheté, s'attaquant de préférence aux enfants en culottes courtes. Le Docteur André Rabaud, membre alors assidu du club, ne venait jamais au terrain sans son matériel de suture et des pansements. C'était quelquefois utile. Bien entendu, Joseph niait toute agression de la part de son animal. "Zézette, putaing! Elle ferait pas de mal à une mouche, la pauvre bête! Merde!"

Le président, sans être vraiment chauvin, n'oubliait pas ses origines auvergnates, plus précisément aveyronnaises. A la joie de tous, dans un hangar vidé de ses avions, il organisa un samedi soir un aligot monstre. Récusant tout ingrédient de provenance mercenaire, il décida de se fournir sur place, et partit sur le Romeo Fox piloté par Henri Ludet à Rodez, puis Laguiole.

Henri était l'homme de la situation. Ancien pilote de l'Aéronavale, rompu au transport de personnalités sur Nord 262, il s'acquitta de la mission avec brio. Le Cessna revint aux Mureaux en surcharge, bourré jusqu'à la gueule de pommes de terre, de tome, de crème, d'ail, de saucisses et de saucisson, ainsi que de tous produits indispensables au succès de l'entreprise. La réussite fut au rendez-vous. Environ cent cinquante convives mangèrent l'aligot, asséchèrent les cubitainers de vin rouge, et bénirent l'Auvergne, Joseph, Henri Ludet, et la maison Cessna.

Joseph Ampoulié, père fondateur de l'ACN, présentait quelques rugosités caractérielles, une exubérance comportementale, un dévergondage verbal, voire une brutalité apparente qui l'apparentaient au père Ubu et indisposaient certains. Mais son attachement à son association et à ses membres, sa fragilité bien masquée, son intelligence, son sourire, sa modestie (oui !) conféraient au personnage un aspect beaucoup moins négatif qu'il ne semblait.

J'avais le rude honneur d'être son médecin traitant. Ce n'était pas de tout repos.

Le vendredi 4 décembre 1987 en fin d'après-midi, je reçois un coup de téléphone de l'Hôpital de Neuilly. Il venait d'être admis. Avant d'appeler une ambulance, il avait souffert comme une bête pendant plus de vingt quatre heures, sans rien dire à personne. Un coup d'oeil sur son électrocardiogramme, une conversation avec le médecin de garde ne me laissent aucun espoir. "Pourquoi tu ne m'as pas appelé, Joseph? Tu deviens con, ou quoi?" - "Putaing, toubib, je voulais pas te déranger!"

Nous sommes restés à discuter tous les deux pendant une heure, à parler du club, des amis. Il n'avait plus mal. Il rigolait. Puis il est mort.

L'intrication entre l'ACN et la personnalité de Joseph Ampoulié s'avérait si complexe et si intime qu'il fut difficile à ses successeurs d'en démêler les fils. On ne savait pas à qui appartenaient vraiment nos avions, on ignorait tout ou presque des arcanes financières, juridiques, fiscales. Il devint évident que la situation était tout sauf limpide. On en tira deux conclusions apparemment contradictoires.

La première, marquée d'un pessimisme hélas raisonnable, ne donnait pas cher de l'Aéroclub de Neuilly.

Bien que nous efforçant de maintenir la fiction de notre association, nous nous sommes inscrits les uns et les autres dans des clubs amis. Je volais tantôt sur les Rallye de l'ACN, tantôt sur les Cessna 152 de l'Aéro-club Roger-Janin voisin.

Parallèlement, les membres du club dans leur majorité décidèrent de le faire revivre. On tint une assemblée générale, la première de l'Histoire. Elle ne fut pas si générale que ça : quelques timorés, effarouchés par l'ampleur des problèmes, nous quittèrent. On ne les revit plus. On constitua un bureau de braves, disposés à ramasser les morceaux d'une situation peu enthousiasmante.

Il fallait un président. On rejeta la tradition du patron autocrate et tonitruantant. On choisit le plus expérimenté, le plus calme, le plus pondéré d'entre nous. En 1988, un sage parvint donc au pouvoir en la personne de Georges Carus. Ce vieux marin connaissait la vie. Il était rompu aux affaires, aux éventualités délicates, aux négociations ardues. Compte tenu de l'héritage, il fallait bien ça. Il pouvait s'appuyer dans ses tâches sur un collectif de gens sérieux, il y en avait à l'Aéro-club de Neuilly. Au bureau, élu dans les régles de l'art et de la démocratie, on vit accéder Marcel Sanguin, dont les relations politiques et aéronautiques ainsi que l'esprit d'initiative aidèrent puissamment à la survie du club, Guy Dupuis, aux connaissances juridiques et administratives utiles, Jean-Luc Lenfant, comptable expert et trésorier rigoureux, Camille Vassias, ancien mécanicien de l'Armée de l'Air, Jean-Claude Picard, et quelques autres hommes de bonne volonté. (Guy Dupuis est mort en juin 2000.)

Progressivement, grâce à eux et aux pilotes restés fidèles, on s'aperçut que l'ACN vivait encore. Certains avions ne volaient plus pour des raisons administratives ou successorales compliquées. A la suite des démarches entreprises par les nouveaux dirigeants, on les vit réapparaître sur le parking et dans le ciel. Ce ne fut pas immédiat.

De cette période lourde de risques, notre association gardera une fragilité financière qui ne disparaîtra jamais complètement.

Au bout d'environ deux ans, Georges Carus, premier artisan de la résurrection, quitta la "magistrature suprême". On lui doit le maintien du club et la restauration de son image. Il continuera à figurer parmi les pilotes les plus assidus de l'ACN.

Le bureau désigna naturellement comme nouveau président le grand Marcel. Actif et expérimenté, l'ami Sanguin occupera la fonction presque dix ans. Sa tâche sera dure. La période n'est pas très faste, marquée par une moindre fréquentation du club, une diminution des heures de vol, une série d'incidents matériels, une dégradation de la flotte, des problèmes de personnel (mécaniciens et moniteurs), la fermeture du club-house.

Il alla voir les représentants des administrations, le colonel commandant la base, les fournisseurs, les vendeurs et les acheteurs d'avions, écrivit aux assureurs, téléphona aux cabinets ministériels, négocia avec les banques, présida une association d'usagers de l'aérodrome, paya constamment de sa personne. Son activité polymorphe était généralement efficace.

Ces contraintes incessantes le fatiguaient. Il se plaignait de ne pouvoir compter sur personne, menaçait constamment de démissionner. Finalement, Marcel Sanguin lâcha les commandes en 1998. Le patron avait omis de former un dauphin. L'Aéro-club de Neuilly, tel une dynastie battant de l'aile, connut une grave crise de succession.

Dans le contexte du moment, les vocations présidentielles ne se bousculaient pas.

Un précepte domine toute vie associative : il faut promouvoir les jeunes. Seulement, des jeunes, il n'y en avait pas des masses. On finit par trouver Pascal Allard, exemple du "cadre dynamique prometteur", membre de l'ACN depuis un an. Lors de l'Assemblée Générale annuelle du printemps 1998, on intronisa le jeune Pascal au bureau. Eclatante et prompte promotion: peu de mois après, il devint président de l'Aéro-club de Neuilly.

Mais il fut victime de circonstances défavorables, et peut-être d'une ambition mal adaptée à son objet. En outre, il manquait de disponibilité : sa profession, sa famille, et d'autres responsabilités ne lui laissaient pas beaucoup de temps.

Il démissionna au début de l'an 2000.

#

LES TENANCIERS

La tradition du "bar de l'escadrille" remonte à la pemière guerre mondiale. On en trouve la trace littéraire chez Joseph Kessel dans son roman "l'Équipage", sur la vie des pilotes de chasse d'une escadrille de première ligne. Ils se battent, descendent l'ennemi et se font descendre, s'adonnent à des aventures sentimentales tumultueuses, pratiquent le culte de l'amitié, et vident pas mal de verres et de bouteilles. Le bar est le lieu géomètrique des relations humaines sur un terrain de guerre. Vers 1936, un film du même nom illustra ce livre, avec, si j'ai bonne mémoire, Charles Vanel, Jean Murat, Jean-Pierre Aumont, Annabella. Ce film enthousiasma mon enfance. Il influença sans doute une passion naissante pour l'aviation (plus que pour les boissons fortes).

Dans la grande galerie du Musée de l'Air, à l'aéroport du Bourget, une cabane en bois du genre isba rudimentaire représente le fameux bar, où on pleure les morts et arrose les victoires.

Il doit exister une filiation entre ces institutions, héroïques par nature, et les bistrots d'aéro-clubs, opérant dans un environnement plus pacifique.

Sur le terrain des Mureaux, le rôle du bar de l'escadrille est dévolu au club-house de l'ACN. On aura remarqué, dans le courant de ce récit, l'importance de cet établissement dans la vie de nos aviateurs. Lieu de rencontre, cantine hebdomadaire, centre culturel même, sa fonction sociale est de tout premier ordre. Je serais aussi coupable de n'en pas parler que de passer sous silence les avions ou les présidents.

Le sol appartient à l'Armée, le bâtiment à l'ACN, le fond de commerce était "managé" par des gérants. En général, l'accueil était courtois, la nourriture bonne, les prix raisonnables. Le poste, supervisé avec une méticulosité suspicieuse par Joseph Ampoulié, changeait souvent de titulaire. Les premiers tenanciers que j'ai connus, de 1969 à 1973, ne m'ont pas laissé de souvenirs bien précis. Nulle personnalité, insolite ou originale, n'émergea.

En 1973, les choses changent. Riton et Denise font irruption dans le bistrot et dans la vie du club, Riton aux fourneaux et Denise en salle. Pendant vingt-trois ans, ils marquèrent de leur empreinte l'ACN et ses membres.

Denise, grande et forte Picarde, n'offre pas vraiment le look d'une femme-enfant, d'une poupée Barbie, ou de Jane Birkin. Elle n'impressionne pas non plus par son élégance vestimentaire, loin de là. Une blouse rose pas très nette et, les jours fastes, des bas résille lui tiennent généralement lieu d'uniforme d'hôtesse.

La délicatesse de l'accueil laisse à désirer, son sens commercial est perfectible. Elle rudoie et tutoie tout un chacun, les habitués comme les nouveaux venus, ça surprend parfois. Quand elle est de mauvaise humeur, elle engueule les clients et les chasse avec véhémence.

Le restaurant est relativement exigu. Pendant longtemps, il n'était pas question de déjeuner sans avoir réservé. Nombre de pilotes faisant escale aux Mureaux le dimanche pour manger un morceau ont été priés de re-décoller immédiatement. Pas par le colonel commandant l'aérodrome ou ses subordonnés, mais par Denise. Cette terrible femme s'arroge des pouvoirs régaliens.

Dans sa soif d'autorité, elle s'est auto-proclamée vestale des WC. Le malheureux qui tente d'accéder en ces lieux sans avoir consommé au bar ou en salle est immédiatement intercepté et expulsé de façon grossière. Le bureau de l'aéro-club, après d'âpres négociations, est parvenu à obtenir de Denise un peu plus de tolérance.

Mais on finit par passer sur ces menus défauts. Beaucoup de pilotes de l'ACN et leurs familles, après une période d'accoutumance, entretiennent des rapports amicaux avec Denise. (Les autres, hélas nombreux, ne mettent plus les pieds au club-house.) Paradoxalement, elle contribue à la bonne ambiance du club, participe aux sorties et aux voyages.

Maîtresse du bar, elle sert généreusement les consommateurs et accepte de boire avec eux. Elle boit même seule. Souvent, et beaucoup.

Riton fait la cuisine, plutôt bien. Il est landais. A ce titre, les confits de canard et les omelettes à la graisse d'oie et aux cèpes font des apparitions assez fréquentes sur nos tables. Les volailles rôties énormes, les truites à la crème et aux amandes, les potées épaisses figurent également à nos menus. Les portions sont toujours abondantes. Certains jours, il vaut mieux voler avant le déjeuner qu'après. A l'instar de sa femme, il est en bons termes avec les habitués de la maison. Surtout avec Roger Cabiac. Ces deux personnages dissemblables, que seul le culte de la nourriture paraît rapprocher, sont en fait des amis sincères et profonds. Ils partent quelquefois faire ensemble une cure gastronomique sévère d'une semaine dans le sud-ouest. Ils en reviennent satisfaits et engraissés. Quand Roger Cabiac est mort en 1983, Riton a basculé dans un état dépressif dont il ne s'est jamais complètement remis.

Par contre, ses relations avec le président Ampoulié s'avèrent plus ambiguës. Il existe entre ces deux hommes une lutte sourde et permanente pour le pouvoir. Le pouvoir économique, bien sûr, les revenus du bistrot. On ne sait d'ailleurs pas très bien lequel des deux en est le véritable détenteur : le propriétaire des lieux ou le gérant. Le conflit passe de temps en temps par des phases aiguës. Joseph puise un excédent de pugnacité dans une dose déraisonnable de scotch - d'autant plus abondante qu'il paie rarement ses consommations, estimant en être le légitime bénéficiaire. Riton se défend et adopte le style du Cadet de Gascogne, un brin matamore : "Bordel, retenez-moi ou je fais un malheur !" Joseph riposte par un torrent de jurons et d'insultes. Mais ça reste purement verbal.

L'assistance suit l'affrontement avec intérêt. Le Landais ne fait pas le poids face à l'Auvergnat. Il capitule et, dans la foulée, déserte : "Nom de Dieu, je ne resterai pas une journée de plus dans cette taule!" Il rend son tablier. Angoisse dans l'assistance, où déjeunera-t-on dimanche prochain? L'inquiétude ne se justifie pas. Riton, finalement, ne démissionne jamais longtemps. Sauf une fois, qui faillit être fatale. Pour le mariage de mon fils aîné, j'avais commandé de longue date le repas de noce au club-house de l'ACN. Riton avait promis de bien faire les choses. Les invités, ravis à la perspective de ce dîner à la campagne, étaient prévenus. Dix jours avant, explosion entre les deux antagonistes coutumiers. Riton me dit "Tu sais, toubib, j'en ai marre de cette boîte, cette fois-ci j'arrête tout, je m'en vais! Je suis désolé pour ton fils!" La chose s'est arrangée in extremis. J'ai eu chaud. Par la faute de ces imbéciles, mon fils a failli ne pas se marier.

Durant une longue et heureuse période, à l'Aéro-club de Neuilly, tout était prétexte à fiestas, banquets, réjouissances. La plus spectaculaire manifestation de ce genre eut lieu en juillet 1979, à la double occasion de la Saint Henri (prénom légal de Riton) et de la Fête Nationale. Après quarante huit heures de ripailles et beuveries continues, il ne restait plus une miette de pain ni une goutte de vin dans l'établissement. Les participants, légèrement fatigués mais encore affamés et assoiffés, terminèrent ce fastueux week-end dans la pizzeria d'une localité voisine. Tous ensemble. Ampoulié, Denise et Riton en tête.

Denise affichait un dévouement sans faille à son mari. Elle n'aurait pas supporté que quiconque ose toucher à un cheveu de Riton (qui n'en avait pas beaucoup). Elle pouvait déployer un dévouement de tigresse. La réciproque n'était pas vraie.

Sans s'ingérer dans sa vie privée, on était obligé de constater que les rapports du couple étaient houleux. Des débats retentissants entrecoupés de chocs sourds franchissaient le mur séparant la cuisine du restaurant. Ces deux-là ne roucoulaient pas toujours. De plus en plus souvent, la malheureuse Denise sortait des confrontations conjugales couverte de gros hématomes qu'elle attribuait - classiquement - à une chute. En fait, Riton était une brute. Quand nous avons compris qu'il traitait sa femme de vilaine façon, nos relations avec lui devinrent moins amicales.

Le long épisode Riton-Denise, malgré quelques ombres, a été globalement positif pour l'ACN et sa vie conviviale. Il prit fin à l'automne 1995, lorsque les nombreux paquets de "Celtiques" fumés par Riton se vengèrent sur ses poumons. Son enterrement au cimetière de Meulan fut un modèle du genre : tout le monde y était.

Seule, Denise était incapable d'assumer le fonctionnement du restaurant. La précarité de sa situation posa problème à ses amis. Marcel Sanguin, alors président du club, tenta de lui faire obtenir des conditions de vie décentes par les services sociaux municipaux. Elle refusa tout.

Elle croyait que ça continuerait comme avant. Elle s'obstinait à vouloir tenir un établissement fantôme où nul, hormis quelques copains charitables, ne mettait plus les pieds.

Denise, seule cliente - mais cliente assidue - de son bar, mourut au terme d'une rapide dégradation à peine plus d'un an après son mari. Au cimetière de Meulan, nous étions moins nombreux.

L'ACN avait mangé son pain blanc. Une longue fermeture du club-house suivit la fin du cycle historique Riton-Denise, fermeture émaillée de deux ou trois entractes sans lendemain. Les repreneurs temporaires ne paraissaient pas avoir trop envie de brandir le flambeau.

On crut assister à une résurrection des beaux jours d'autrefois au début de 1999. Marcel Sanguin avait mis la main sur un cuisinier plein de bonne volonté. Joël, pendant plusieurs mois, occupa la fonction. On sympathisa d'emblée avec lui.

Le week-end, les pilotes retrouvèrent le chemin du club-house. Nous avions repris l'habitude des repas en commun, de la tchatche, des amis qu'on invite le dimanche à déjeuner et qu'on amène ensuite faire un petit tour dans les azurs, des après-midis où on reste sur le terrain parce qu'on n'a pas envie de s'en aller.

C'était trop beau. En septembre 1999, Joël nous annonça que le président de l'ACN (à l'époque Pascal Allard) n'avait pas renouvelé son contrat de gérance, et qu'on ne le reverrait plus. Une fois encore, le point de rencontre avait disparu.

En déficit de convivialité, l'Aéro-club de Neuilly vit son activité s'étioler. Tant il est vrai que la vie d'une association d'aviateurs ne tient pas seulement à ses avions, ni même au dévouement de ses dirigeants et de ses membres. Faute d'un lieu d'amitié, les choses sont tristes : les pilotes viennent, disent bonjour, volent, atterrissent, disent au revoir, et rentrent chez eux. C'est le cas de nombreux clubs, qui nous enviaient notre bistrot. Nous ne faisons plus d'envieux.

(Quand aurons-nous à nouveau notre "bar de l'escadrille"?)

#

EVENEMENTS ET PERIPETIES

La vie d'un club d'hommes et de femmes volants est plus riche en anecdotes, situations inattendues, incidents que celle d'une communauté axée sur la méditation. Dans les versets antérieurs de mon récit, j'ai raconté pas mal d'événements liés à nos avions, à nos pilotes, à nos présidents, à nos tenanciers. Le fonds en est inépuisable. Je ne vais donc pas m'épuiser ou épuiser un éventuel lecteur par une narration complète de tout ce qui s'est produit à l'Aéro-club de Neuilly au cours des trente ou quarante dernières années. Toutefois j'ai envie de relater quelques faits et circonstances qui remontent à ma mémoire.

-Les baptêmes de l'air, vocation traditionnelle des aéro-clubs, constituent une source (modeste) de revenus pour une association qui court constamment après les deux francs cinquante nécessaires à l'équilibre de son budget. Ils ont surtout l'avantage d'initier au vol ceux qui n'en ont pas encore reçu l'initiation. La vieille femme, le gamin, les jeunes mariés, le beau-frère, la demoiselle timide, plus simplement le quidam qui passe par là et qui a brusquement envie de se payer une promenade en l'air, quand ils descendent de l'avion et qu'ils sont contents, on a l'impression de les avoir convertis à une dimension nouvelle des choses. Un pilote digne de ce nom qui baptise fait de la publicité pour ce qu'il aime.

(Il est temps de préciser que, pour l'aviateur, la première finalité de l'aviation n'est pas le transport d'un point à un autre mais l'incomparable plaisir de voler. Et ça, il faut l'avoir éprouvé pour le comprendre.)

Pendant plusieurs années, les associations des localités voisines tenaient leur fête un dimanche de septembre sur notre terrain. L'ACN mettait à leur disposition son grand hangar. Nos hôtes dressaient des tréteaux pour le banquet (auquel nous étions invités), installaient des loteries, jeux pour enfants, stands forains divers. Les notables prononçaient les allocutions d'usage. L'après-midi, tous les avions du club (et ceux que nous empruntions aux clubs amis) étaient affectés aux fameux baptêmes de l'air, menés par les pilotes volontaires. On n'en manquait pas. Les "riverains" adoraient ça. Nous aussi. Ils ne payaient pas bien cher. Nous volions gratuitement. Le grand Marcel, qui a le sens de l'organisation, veillait au bon fonctionnement du système. Les amateurs acquittaient le montant de leur passage (aux environs de soixante francs par adulte), faisaient un peu la queue et prenaient place dans nos trapanelles. La durée des vols était soigneusement calibrée. Nous changions de passagers à peu près toutes les vingt minutes. Quand les vents étaient favorables, nous décollions et atterrissions sur la piste orientée face à l'est, plus proche de nos installations. On roulait moins longtemps, on volait un peu plus, tout le monde était satisfait. J'ai connu des après-midi fastes. Aux commandes d'un Rallye ou d'un 172, je n'en bougeais pas pendant trois heures.

Je montais, volais le temps prescrit, descendais. J'arrêtais le moteur pour que Marcel débarque mes pax hilares (pax=passager) et embarque une autre fournée. Et je recommençais. De temps en temps on prenait un peu d'essence. Il faut vraiment aimer faire ça. J'aimais.

Un jour, après le changement de chargement, je constate que l'avion, qui pourtant marchait très honnêtement avant, décolle comme à regret, monte paresseusement, s'alanguit en croisière. Tout paraît normal à bord, mécaniquement du moins. Un coup d'oeil sur mes ouailles m'éclaire. Dans la fougue de l'action, Marcel avait fait monter trois hommes qui ne voulaient pas se séparer dans l'épreuve. C'était déjà beaucoup pour un avion à trois places (pilote inclus). Circonstance aggravante, les trois joyeux amis, qui préalablement n'avaient pas sucé que de la glace, étaient obèses. J'ai jugé prudent de ne pas prolonger le vol, ce qui n'a d'ailleurs pas frustré les néophytes. Fous de joie, à peine descendus de l'avion ils sont allés arroser ça. En m'invitant.

A ces baptêmes à la chaîne je préfère les baptêmes personnalisés. On amène dans le Cessna un couple ou des copains. On s'enquiert de leurs souhaits. On suit la vallée de la Seine, ou on va sur la forêt de Rambouillet, ou on reste dans le secteur. On leur explique par l'intercom (chacun a un casque) le paysage, l'avion, les différentes phases du vol. On bavarde. On s'abstient de toute manoeuvre risquant de faire peur. Beaucoup de nouveaux initiés reviennent et envoient leurs amis. Une fois, ce fut rude. J'allais partir avec ma femme pour une petite balade dans l'Alfa Tango quand la belle-soeur d'un membre du club, flanquée d'un enfant, demande à être de la partie. A l'aspect, je subodore qu'ils vont me faire des misères, mais je ne refuse pas. Au dessus de la Normandie, la dame vomit avec une abondance et une richesse stupéfiantes. Je dois me poser en urgence à Rouen. On nettoie l'avion comme on peut. Il ne restait plus de sacs dits vomitoires, la dame les avait saturés. La patronne du restaurant d'aérodrome me donne un grand sac en plastique, je remercie, paie la taxe d'atterrissage, et décolle. Malheur ! Le sac avait contenu du poisson frais et en gardait une imprégnation odorante exrtêmement agressive. Lors du vol de retour, l'enfant a pris le relais de sa mère avec encore plus de détermination. Arrivé aux Mureaux, j'ai demandé au père (qui était resté au sol) de me rembourser la taxe de Rouen, c'était peu de chose. Il m'a trouvé mesquin.

-Le voyage aérien en trapanelle de club est de pratique courante. C'est un moyen de transport plein de charme et d'aléas. Le plus souvent, ça se passe normalement. On part à l'heure dite, on survole à l'heure dite ou à peu près les endroits que l'on doit survoler, on arrive à l'heure dite ou à peu près sur le terrain de destination. Les copains du comité d'accueil vous traitent comme le grand Lindbergh au Bourget après sa traversée de l'Atlantique en mai 1927. Tant il est vrai que ce type de voyage n'est pas complètement entré dans les moeurs et étonne les non-connaisseurs.

Il n'en est pas toujours ainsi. Nous ne fonctionnons pas comme Air France à tous les coups.

On peut alors se flatter d'une navigation impeccable, sans la moindre bavure de trajectoire ou de minutage. Quand tout va bien, qu'il fait un temps de curé au départ, en route, à l'arrivée, que les instruments de bord coopèrent, que l'atmosphère et les passagers sont exempts de turbulences, que le pilote a bien préparé sa nav, il n'y a pas de raison pour que ça ne marche pas. (*Un temps de curé est beau, clair, calme. Personne n'a jamais su me dire pourquoi. Nav = navigation, bien sûr.*) Si un impondérable survient, ça ne fonctionne plus comme ça. Les impondérables, par nature, ne peuvent pas plus s'évaluer que les imprévisibles. Les uns et les autres sont loin d'être rares.

L'avion est un véhicule rapide pour gens pas pressés. Je pense avoir égalé sinon établi quelques records de lenteur. Les 26 heures des Mureaux au Castellet (Var) dans le feu Sierra Kilo (distance approximative 720 kilomètres), ce n'était pas mal. J'ai fait mieux : les Mureaux-Figeac (Lot), soit environ 510 kilomètres, en 25 heures sur Cessna 172. Dans les deux cas, une météo fantaisiste m'avait contraint à me poser à plusieurs reprises et à coucher en route.

L'avion ne va pas toujours où on le souhaite. Avant de décoller par grand ciel bleu vers la Méditerranée, une prévision - hélas juste cette fois - m'en dissuade. L'Alfa Tango passera son weekend de Pentecôte avec nous à la Rochelle puis à Vannes.

La seule région constamment fidèle, la seule que j'ai atteinte chaque fois sans escale inopinée, déroutement ou annulation de vol, est la Bretagne, ordinairement si vilipendée par les ignorants. Pourtant, un jour de 1989, j'ai failli ne pas pouvoir repartir de Quimper. A cause d'un de ces fameux impondérables. Un troupeau de vaches (folles probablement) avait attaqué nuitamment le parking des avions légers et endommagé quelques appareils à coups de cornes. Miracle, ma monture, le Cessna Rocket de l'Aéro-club de Neuilly, était épargnée. Comme quoi le danger du voyage aérien n'est pas toujours là où on l'attend.

Les aviateurs, comme tous les groupes d'affinités, ont des traditions religieuses. Au niveau mondial, le pélérinage quasi incontournable est américain. La Mecque se situe dans le Wisconsin. Chaque année, à la fin du mois de juillet, la grand-messe est dite sur l'aérodrome d'Oshkosh pendant une semaine. L'Experimental Aircraft Association organise les festivités. On y voit tout, depuis la minitrapanelle d'amateur jusqu'aux quadrimoteurs lourds, en passant par tous les intermédiaires, vraiment tous. Les fidèles affluent avec leurs avions personnels (et campent sous les ailes). Il y en a des milliers au parking visiteurs. Ou ils viennent en auto, en car, en vélo, en stop, en avion de ligne. Les Australiens, eux, avaient affrété un Boeing 747 depuis Sydney. On loge où on peut, les uns dans les locaux universitaires, les autres chez l'habitant ou à l'hôtel. Trois mois à l'avance, j'avais retenu une chambre dans un Comfort-Inn de Green Bay, à 100 kilomètres au nord d'Oshkosh. Nous faisons 200 kilomètres tous les jours au volant d'une Pontiac louée à Chicago. La foi est exigeante.

Un vrai croyant se doit d'aller à Oshkosh au moins une fois dans sa vie. Sur le terrain, une tente internationale accueille les pélerins venus d'ailleurs. En 1992, les Américains organisateurs ont dédié une journée aux groupes étrangers. L'après-midi, un défilé des "foreign visitors" parcourt les allées entre les stands. On aurait dit une procession plutôt qu'une manif. Chaque nationalité arbore son drapeau, depuis les quatre cent cinquante Australiens en chemise rouge et chapeau de brousse jusqu'à l'unique Ecossais en kilt. J'affirme sans modestie que l'Aéro-club de Neuilly est bien représenté dans la délégation française. Nous sommes quatre : Jean-Pierre Chaigneau, habitué des lieux, Benoît Demulder, Jeannine et moi. Honneur sans précédent : le drapeau tricolore, brandi par Benoît du haut de ses deux mètres prolongés de la longueur du bras, culmine sur l'aérodrome yankee. Traîtrise des Japonais dominateurs : un petit homme jaune grimpe sur les épaules d'un autre petit homme jaune et hisse le drapeau blanc à disque rouge quelques centimètres au-dessus du notre. Le soir, tout le monde fraternise dans une ferme où les Américains nous invitent à un gigantesque barbecue. Le Coca-cola, la Budweiser et le Californian Chablis coulent à flots.

-L'aérodrome des Mureaux, terre d'élection de l'Aéro-club de Neuilly, est aussi celle des lapins. Ces animaux aiment les avions au point de creuser le sol sous leur passage (taxiways et piste). On roule, on décolle, on atterrit sur un réseau souterrain de terriers. Dans le temps, les militaires tentaient de contenir cette invasion de rongeurs en organisant des "chasses administratives". Le terrain était fermé à la circulation aérienne une matinée, et des troufions armés de fusils tuaient quelques lapins. Cette hilarante pratique a pris fin pour cause d'inefficacité. Les lapins ont gagné.

Les avions ont perdu. Plusieurs fois, on a vu des trapanelles à l'atterrissage se vautrer sur la piste, une roue du train d'atterrissage s'enfonçant dans le sol et défonçant un terrier.

(La piste de l'aérodrome des Mureaux, longue de près de deux mille mètres, est en terre, de même que les chemins de roulement. Une telle absence de béton est rare.)

Un samedi de mai 1997, nous revenons d'un vol à bord du DR-400 Victor Lima. La tour m'interdit de me poser et me suggère de prolonger ma promenade d'une bonne heure. Je traîne tranquillement mes plumes sur les prairies et les forêts de la région. Le trafic radio sur la fréquence des Mureaux nous intrigue. Pas de mouvement d'avions, mais des échanges verbaux entre les contrôleurs et un nommé "Lucifer". Nous apprendrons qu'il s'agit de l'indicatif des pompiers de l'aérodrome. Il n'y a pas le feu, c'est seulement un Cessna 210 immobilisé sur le gésier au milieu de la piste. La terre s'est écroulée sous son train. Il faut un certain temps pour le dégager. La tour me refuse encore l'atterrissage, le terrain est fermé pour une durée indéterminée. C'est long. Il me semble déraisonnable d'attendre. Je vais poser l'avion à Pontoise, où d'autres nous rejoignent.

Nous ne réintégrerons notre aérodrome d'élection qu'au bout de trois mois, pendant lesquels nos activités seront délocalisées à Pontoise-Cormeilles. Nous y bénéficions de l'hospitalité de l'Aéroclub Hispano.

Aux Mureaux, les lapins avaient encore frappé.

-Il est des péripéties dont les pilotes ne sont pas fiers. Les maladresses et les erreurs ne sont pas toujours l'apanage des autres. Personne - ou presque - n'est parfait. Moi non plus.

Le premier mai 1986 ne fut pas un jour heureux. Malgré l'interdiction qui lui en avait été signifiée par le gouvernement, un gigantesque et invisible nuage radio-actif en provenance de Tchernobyl a franchi les frontières de la France. On ne peut pas évaluer ses incidences fâcheuses sur la santé de nos compatriotes et sur nos équilibres écologiques. Mais c'est un mauvais souvenir.

Le même jour, sans aucun rapport avec Tchernobyl, j'ai connu un moment désagréable. D'autant plus que je ne peux en attribuer la faute à personne d'autre que moi. Même pas au nuage soviétique. Nous allons déjeuner sur un petit aérodrome de Seine et Marne, à Fontenay-Trésigny, où le fuselage d'un antique Bréguet-Deux Ponts d'Air France (retiré du service depuis quelques siècles) abrite le restaurant. A bord du Cessna Romeo Fox, je fais le pire atterrissage de ma carrière. Je me pose trop long, trop dur, rebondis au-dessus d'un rideau d'arbustes, et termine ma prestation en affalant la pauvre bête sur un champ de céréales. L'avion est blessé assez sérieusement (il guérira), ma femme n'a rien, je m'en tire avec une plaie profonde de l'amour-propre et une plaie minuscule et superficielle du front. Elle nécessitera la pose d'une compresse et d'un bout de sparadrap par les pompiers accourus en urgence. Je préviens les autorités et téléphone à Joseph. Il réagit vivement ("Putaing, toubib, merde, mon avion!").

Mais il m'envoie immédiatement Marcel Sanguin qui vient nous récupérer dans sa Renault 30 et nous rapatrie aux Mureaux en un temps record (ce n'est pas la porte à côté). Joseph nous attend. Il regarde mon pansement, rigole un coup, et me montre un avion au parking : "Allez, toubib, va faire un tour, ça te fera du bien, putaing !". Ce second vol de la journée est la source d'une jubilation intense. Après l'atterrisage (normal celui-là), j'arrache le sparadrap, conjurant ainsi le mauvais sort.

-Les affrontements sont rares entre les pilotes du dimanche et les militaires. Nos rapports étaient cordiaux avec les sous-officiers contrôleurs. Comme je l'ai mentionné, nous leur parlions beaucoup et les voyions peu, si ce n'est pour vider un pot ensemble au club-house. J'ai cependant été en délicatesse avec eux un matin de mai 1977 où la radio du Rallye fonctionnait encore plus mal qu'à l'accoutumée. Je n'entendais pas l'interdiction de décoller. Une fois en l'air, une fumée suspecte dans l'habitacle m'incite à me poser au plus vite. J'étais coupable de tout, d'abord de la fuite d'huile par mauvais serrage du bouchon après contrôle du niveau, cause de la fumée.

J'étais aussi coupable d'utiliser un avion dont la radio, excrémentielle, m'empêchait d'obéir aux ordres. Première conséquence (juste), Joseph me tend un paquet de chiffons : "Merde, coco, tu vas me nettoyer le compartiment moteur, et que ça brille, putaing !". Seconde conséquence : je suis convoqué à la tour où l'adjudant Lallier, muet et sardonique, me passe et repasse l'enregistrement du dialogue radio, un dialogue de sourds. Puis il m'énumère les infractions commises et la liste des sanctions encourues. Glacé de terreur à la pensée de ce qui m'attend, je bredouille des excuses. Magnanime, le brave adjudant Lallier passe l'éponge. Le dimanche suivant, je monte à nouveau à la tour en portant quelques bouteilles.

C'était bien la moindre des choses.

(A la lecture de cet incident et du précédent, on est en droit de considérer que les "chevaliers du ciel", du moins à notre niveau, ne sont pas toujours des héros.)

Sous une forme fort différente, un militaire (ou présumé tel) m'a plongé une fois dans un mélange d'inquiétude et de perplexité.

Une attaque délibérée à la mitrailleuse dans le ciel de Touraine par un avion de chasse est aventure peu commune de nos jours. Surtout si le prédateur est un Albatros allemand de la première guerre mondiale. Je volais paisiblement dans l'Alfa Tango avec ma femme et mon chat. Le biplan porteur des croix noires germaniques et nanti d'énormes mitrailleuses me harcèle, virevolte, pointe ses armes vers mon Cessna. Il ne tire toutefois pas, mais me poursuit jusqu'à l'atterrissage sur le terrain de Blois. Il se pose derrière moi. Je le retrouve à l'essence. Le pilote est le célèbre Jean Salis, l'Albatros un Tiger-Moth modifié pour les besoins d'un film, les mitrailleuses sont factices.

Il en fallait plus pour envoyer au tapis un avion de l'Aéro-club de Neuilly.

Hélas, quelques uns d'entre eux allèrent au tapis au cours des décennies suivantes. Et sans que les mitrailleuses des "warbirds" de la guerre de 14-18 y soient pour rien.

PILOTES PRIVÉS D'AVIONS

Jusqu'à présent, nous sommes des "pilotes privés d'avions", titre officiel qui orne la couverture de nos licences et dont nous nous glorifions.

(L'européanisation de nos activités et l'anglicisation du vocabulaire qui en découle feront désormais de nous des PPL, "Private Pilot Licence".)

Privés d'avions, nous l'avons été à plusieurs reprises, à la suite de vicissitudes et d'orages divers. Avant la mort du président Ampoulié, tout baignait apparemment dans l'huile. Big Brother Joseph s'occupait de tout, nous n'avions qu'à voler et payer, l'intendance ne nous concernait pas. L'harmonie céleste régnait. A l'Aéro-club de Neuilly, on ignorait les problèmes. D'ailleurs, il n'y en avait pas. Après l'enterrement, on les vit, les problèmes. Ils étaient épouvantables (j'ai effleuré le

avait pas. Après l'enterrement, on les vit, les problèmes. Ils étaient épouvantables (j'ai effleuré le sujet dans un chapitre antérieur). Les dettes, le fisc, l'entretien des machines. L'héritage infernal. En bonne logique, l'ACN aurait dû être rayé de la carte du monde, son souvenir maudit par les générations à venir, ses membres exclus de la communauté aéronautique.

Quant à ses avions...En principe, ils n'existaient plus. Les uns appartenaient en propre au défunt. Actifs d'une succession, on les tenait pour intouchables. Les autres étaient sous saisie conservatoire (pour des raisons alors inconnues de nous, mais qui s'avérèrent terriblement valables). Nous pouvions toutefois voler sur certains d'entre eux à titre précaire. Pour la première fois, nous réalisions à quel point nous étions privés d'avions.

Nous les récupérons les uns et les autres. Les dettes sont négociées par les nouveaux patrons du club. Le fisc accepte de discuter. Mais le vent du désastre nous avait frôlé les moustaches.

L'association remontait la pente, le bureau travaillait sous le férule vigilante de Marcel, on retrouvait, sinon l'euphorie, du moins la confiance. Il fallut alors faire face à une tentative de putsch, une révolution de palais au petit pied. Un pilote compétent mais dévoyé jugea que ses mérites n'étaient pas reconnus à leur vraie hauteur. Il voulait être calife à la place du calife et renverser le pouvoir en place. La voie démocratique, à savoir les élections lors des assemblées générales, ne lui était pas favorable. Ce mouton enragé eut désormais recours aux procédés classiques : campagnes de dénigrement, "lettres ouvertes" au président envoyées abondamment à tous les membres, attaques personnelles, infiltrations d'hommes à lui dans les organes de direction, etc.. Il pensa trouver une caisse de résonance dans le bistrot du club-house et essaya de faire de Denise le porte-parole de la subversion. Il échoua. La tenancière ne pouvait pas le sentir. Elle le mit à la porte avec la véhémence et la grossièreté dont elle était capable, ce qui n'était pas rien. Il n'eut plus le droit de s'approcher du bistrot à moins de cinq mètres. Il respecta l'ultimatum. Physiquement, il ne faisait pas le poids.

On assista à la déconfiture des méchants et au triomphe des bons. Les hommes de main du comploteur se rallièrent au pouvoir légitime et certains devinrent d'excellents militants associatifs. Finalement, l'instigateur de la conjuration fit lui-même amende honorable et rentra dans le rang. On lui pardonna, en se méfiant cependant un peu de lui car il était sournois.

Je ne raconte pas cette tempête dans un verre d'eau pour l'intérêt qu'elle présente, il est nul. Mais à une époque de haute fragilité pour le club, le moindre facteur de déstabilisation était susceptible d'entraîner une baisse d'activité par éloignement des membres les plus timorés.

On risquait moins d'avoir des pilotes privés d'avions que des avions privés de pilotes.

Cette tendance hélas s'accentua, sans rapport avec la cabale d'opérette que je viens d'évoquer. La cause en était nettement plus grave. Les situations économiques individuelles, au cours des années quatre-vingt dix, régressaient. Quand ça ne va pas bien dans les finances, on commence par réduire les passe-temps "de luxe". L'aviation de plaisance en est un.

Peu de gens vont rogner sur la nourriture familiale au profit des heures de vol (*En fait, il y en a, tant mieux pour l'aviation. Mais ils sont rares, tant mieux pour la morale conventionnelle.*). L'Aéro-club de Neuilly subit une baisse d'activité : moins de membres, moins d'heures de vol par pilote, moins d'élèves, moins de voyages. Personnellement, j'avais l'habitude, dans les périodes fastes, de faire deux ou trois voyages par an dans la France lointaine. Nous sautions, ma femme et moi, sur chaque occasion d'aller visiter le temps d'un week-end les amis ou la famille là où ils se trouvent, en Lorraine ou dans le sud-ouest, en Provence ou en Bretagne. Sans compter les vols "court-courriers", les déjeuners du dimanche à Bernay, Blois, Deauville, le Touquet, Rouen. Progressivement, et presque sans que je m'en rende compte, ça s'est raréfié pour finalement disparaître presque complètement. En 1974, d'après mon carnet de vol, j'ai totalisé soixante heures et des poussières. Vingt-cinq ans plus tard, j'en ai fait un peu plus de la moitié. Et c'est encore beaucoup par rapport à la plupart de mes congénères. Ne voulant pas perdre la main, je vole souvent, certes, mais en "local", pas loin, l'oeil fixé sur la montre, me contentant de petits entraînements à la navigation. Or je ne suis ni fatigué, ni blasé, ni démotivé. Pourquoi, alors, ce rabougrissement de mon activité ? Je paie l'apéritif à qui trouvera la réponse le premier. Elle est facile.

Comme je ne suis pas le seul à adopter ce comportement de repli, ça se répercute sur les résultats du club. Naguère (faussement) opulent, il est devenu (vraiment) pauvre. La formation de nouveaux pilotes, indice de la prospérité de ce genre d'associations, s'est réduite, sans se tarir complètement. Le nombre de moniteurs a suivi une évolution parallèle. A la grande époque, ils se bousculaient presque sur le tarmac et à bord des trapanelles. Au temps des vaches maigres, le brave Jean-Michel Choquert, souvent présent, n'a pas affaire à une forte concurrence.

On voit même des pilotes, apprentis ou frais émoulus, errer à la recherche de l'instructeur qui leur insufflera la science du vol ou validera leurs licences. Mon copain Jean-Pierre Legrand, à l'instar de quelques autres, s'est maintes fois arraché les cheveux. Il lui fallait un contrôle, une attestation, une signature pour régulariser sa situation et pouvoir voler la tête haute. Quand le moniteur était là, l'avion manquait. Et vice-versa.

Mais la vraie coupable, la maladie qui ronge l'aéro-club et prive d'avions ses pilotes, c'est l'attrition. (Définitions de l'attrition:

- 1)- Contusion des tissus et organes par traumatisme violent. Il n'en est pas question ici.
- 2)- Regret d'avoir offensé Dieu, motivé par la crainte du châtiment. Ce n'est pas non plus le cas. Encore que...
- 3)- Usure, amenuisement progressif. Là, nous sommes en plein dans le sujet.)
 Le taux d'attrition de notre flotte l'a transformée en peau de chagrin, se rétrécissant irrémédiablement.

Je ne vais pas me vautrer dans le catastrophisme. D'ailleurs, des catastrophes, il n'y en eut pas. Sauf oubli de ma part, je n'ai pas vu un seul mort par accident à notre club, ni même un vrai blessé depuis mon entrée en 1969. Ce constat relativise la coloration pessimiste du propos.

Je ne vais pas non plus dresser le catalogue détaillé des avions cassés. D'ailleurs, j'ai déjà raconté quelques incidents, tels que le Sierra Kilo sur le colza normand, le Golf Juliette sur l'autoroute A 13, le Romeo Fox dans les champs de Seine et Marne (je dois en oublier).

Dans une période plus récente, les finances du club furent mises à dure épreuve par une série de vicissitudes. Le DR-400 Kilo Québec sortant de piste à l'atterrissage sur un terrain de province ne fut pas détruit, mais un avion sans aile :

- 1)- ne vole pas
- 2)- coûte cher pour pouvoir revoler

Peu après sa remise en service, le pauvre aéroplane connut un malheur du même ordre. A lui seul, il aurait asséché les caisses du club si celles-ci avaient été pleines (heureusement elles sont presque toujours vides).

Son frère jumeau le Victor Lima dut subir un réentoilage complet de sa voilure à la suite de je ne sais plus quoi. Ce n'est pas gratuit.

(Les avions de ce type ne sont pas en métal. Le revêtement des ailes est traditionnellement en toile. En fait, on utilise du dacron, plus résistant et et plus onéreux.)

Un accrochage dans la rue, un peu de tôle froissée sur une auto, ça contrarie mais ça ne met personne sur la paille. Le véhicule est rarement hors service durant une période indéfinie.

Quand ça arrive au Rocket Novembre Mike lors d'une manœuvre sur le parking d'un aérodrome de l'Oise, ça devient la galère : immobilisation de l'appareil, expertises, réparations, ça dure des mois et ça coûte des dizaines de milliers de Francs. Bien sûr, les assurances existent, elles paient même, mais comme elles détestent ça elles ne se pressent pas toujours.

Ce sont là des incidents de la circulation, purement terrestres, où la particularité du véhicule aérien n'apparaît pas.

Il y a surtout les événements liés à la nature spécifique de l'avion. Ceux qui n'arrivent pas à une automobile, celle-ci ne volant pas. Ce sont les vrais accidents d'aviation.

On se souviendra que la pratique de l'aviation est régie par trois lois (entre autres) :

- a)- Tout ce qui monte doit redescendre.
- b)- Dans l'immense majorité des cas, seul est accidentogène pour un avion le contact avec le sol. (Les collisions et les explosions en vol n'entrent pas dans le cadre du sujet traité.)
- c)- Un avion qui ne vole pas ne rapporte pas et ce qui ne rapporte pas coûte. Illustrations complémentaires :

Le Yankee X-Ray faisait la fierté de l'ACN. Il avait coûté très cher quand le bureau du club décida de l'acheter en 1993. Pour en compléter le financement, on lanca un appel au peuple, du moins à la fraction du peuple désireuse de voler sur un appareil haut de gamme, et susceptible de répondre généreusement à l'appel. C'était un Cessna 182 superbement équipé à train rentrant, moteur de 230 chevaux, une bête de voyage, un parangon de confort. Il occupa à son tour pendant quelques années la place de vaisseau-amiral de la flotte, vacante depuis longtemps.

Contrairement à ce que pensaient les esprits chagrins quand on en fit l'acquisition, le Yankee X-Ray gagnait bien son pain. Il volait beaucoup, voyageait souvent, accomplissait tout ce qu'on attendait de lui. L'été, lorsque l'activité du club faiblissait, il partait en Corse et continuait à batifoler dans le ciel à la satisfaction de tout le monde.

Le conte de fée prit brusquement fin en 1997. Un pilote pourtant expérimenté omit de sortir le train d'atterrissage et posa, à Annecy, le vaisseau-amiral sur le ventre - qu'il avait sensible. Au bout d'environ deux ans de misères, le YX reprenait à peu près figure humaine. Mais le prix de l'aventure était plus qu'exorbitant. Il fallut vendre le Cessna 182.

L'avion-culte, celui qu'on aime, le fameux Alfa Tango n'a pas échappé à la méchanceté du destin. Il avait traversé un quart de siècle en notre compagnie sans problème majeur. Un des premiers samedis de l'an 2000, une rafale traversière à l'atterrissage, difficile à maîtriser par un jeune pilote, fut fatale à son aile gauche. Il entama alors une année sabbatique. On peut craindre qu'elle ne soit longue. Mais, je le répète, cet avion-là vivra toujours.

A cette série noire il fallait une conclusion. Une conclusion, ou plutôt une chute. Elle survint en juin 2000. Le Cessna Rocket F-BKNM, membre éminent de l'Aéro-club de Neuilly depuis le printemps 1989, avait eu une trajectoire existentielle houleuse, émaillée par de nombreux incidents. Il s'en était toujours sorti grâce au savoir-faire de ses mécaniciens. La dernière fois, seul son équipage s'en sortit. A la suite d'un arrêt de travail inopiné du moteur après la montée, notre ami rejoignit le sol sur la seule petite aire dégagée en secteur mal pavé.

(Une zone est dite mal pavée quand il vaut mieux poser un avion ailleurs si on le peut.)

On pleura sur la dépouille mortuaire du Novembre Mike, et on se réjouit de l'intégrité physique de ses trois occupants.

Au cours de l'été 2000, les braves de l'ACN disposaient encore du vieux Robin DR-400 Victor Lima et du biplace Cessna 152 F-GBQY. Sage décision, on vendit le Victor Lima, qui avait beaucoup servi. Le Québec Yankee, lui, avait grand besoin, de se refaire une jeunesse. Il sera la pierre angulaire d'une nouvelle flotte.

Cette date marque le terme de mon récit. Pas celui de l'Aéro-club de Neuilly. Je le crédite d'un avenir digne de son histoire.

Nous n'arrêterons jamais de voler sur nos trapanelles.

A suivre (Je l'espère...)

Paris, août 2000