

MACANICHE, QUELLE AVENTURE !

Ces quelques souvenirs par amitié pour tous ceux qui ont fait du Club un lieu où nous étions bien, en particulier Robert Assié et François Corbière.

Nadine



Il est huit heures. Tout est fermé. Seul dans le bar le gérant remue des chaises, sans conviction, et un stagiaire éjecté de la salle pour cause de lavage s'éveille difficilement devant une tasse de café. Un bruit de 2 CV, plein ralenti. La voiture bleue prend le virage en douceur autour de l'atelier, pour s'arrêter comme on soupire sous le mûrier, côté banc. C'est François. Il descend, ferme les portes à clé – on ne sait jamais, les stagiaires ont de telles idées – va serrer les mains. S'il aime, il prend la main tendue entre le pouce et son majeur tronqué, serrant fort : « Salut, petit. Eh ben macaniche, laisse-là ta main, je ne t'ai pas fait mal ! ». S'il n'aime pas : « Salut » marmonné bouche fermée avec un vague signe, comme on écarte un moustique. Et il disparaît dans les profondeurs de la cuisine pour y prendre son petit déjeuner. Pendant ce temps une autre 2 CV, nettement plus rapide, mais prudente, a pris le même virage pour venir s'arrêter sous le mûrier, côté terrasse, le plus près possible du tronc : il va faire chaud. C'est la voiture caramel du chef, ou plus tard la 3 CV breack turquoise. S'il arrive une troisième 2 CV toutes voiles dehors ... c'est la mienne. Le premier travail de Robert Assié est de dire bonjour, avec pour chacun une conversation particulière. J'ai vu ainsi le Chef le matin faire une quantité de pas considérable pour saluer tout le monde. Cette agréable tournée effectuée, il prend la clé de l'atelier sous la plaque en marbre posée sur la fenêtre. Il entre, décroche la clé de la porte du bureau dans lequel il va prendre les clés du hangar, des pompes à essence et de la Tour. D'abord les pompes. Ensuite le hangar. Quelques individus supplémentaires et mal éveillés se sont joints au groupe qui suit le Chef, soigneusement salués par celui-ci. On dirait la tournée du grand patron à l'hôpital, comparaison accentuée par le fait qu'il s'arrête parfois pour mieux effectuer une description, à grands gestes, tout le monde en cercle autour de lui.

Il ouvre la petite porte. L'énorme porte-clés rectangulaire, en ferraille cogne contre les tôles. Il entre le dernier. Si quelqu'un a essayé de remonter les chevilles de la grande porte, il faudra sans doute qu'il termine le travail, il n'y a guère que lui qui y arrive. Puis les grandes surfaces de tôles déchaînées libèrent la lumière dans le hangar calme. On sort les avions, François vient chercher un outil en roumégant un peu. Le soleil monte, il est huit heures et demie. Les gouttes de rosée étincellent. Assié va prendre les clés pour ouvrir la dernière porte : celle de la tour. « Bon appétit », dit-il à la ronde. Et puis il va à sa voiture, prendre pain et fromage, sort le couteau de sa poche. Tout en taillant des morceaux bien proportionnés dans son petit déjeuner il fait les cent pas en discutant.

Tout à coup, un carré de fromage au bout du couteau, il s'interrompt : « Toi, va faire chauffer le Piper. On va se réveiller un peu. Toi, tu veux bien le mettre en route ? N'oubliez pas les cales ». Les gars désignés par le fromage se précipitent. Pendant qu'ils mettent l'avion en route, il les surveille du coin de l'œil tout en continuant la conversation. Du coin de l'œil ou de l'oreille ... Au premier tour d'hélice, François, un chiffon huileux dans une main, un tournevis dans l'autre est sorti de l'atelier.

« Regarde-moi ces plume-figues ! Ils s'y prennent comme des manches. On dirait qu'ils n'ont jamais mis un avion en route. Allez, té, j'y vais, va, sinon ils vont tout casser ». Et il y va, parlant tout seul, s'essuie les mains à son chiffon, le pose avec le tournevis sur la barrière et prend la place du tourneur d'hélice. Assié sourit : s'il lui avait demandé d'y aller, il aurait dit qu'il n'a pas le temps. C'est ça, la diplomatie.

Quand le Piper est chaud, le Chef a fini son petit déjeuner. Il s'approche de l'avion, enlève les cales après avoir fait réduire le moteur, et grimpe. Un pied sur la roue, une main accrochée au montant de cabine, l'autre posée sur le mât, et hop, le voilà monté. Pour les gens qui, à la tour, notent le premier vol de la journée, il n'y a plus que la tache blanche d'une casquette dans le Piper se dandinant sur le taxiway.

A cette heure calme, ils partent sûrement en tour de piste. Les moments plus « turbulés » de la demi-journée seront suffisants pour les cours de début. L'élève en progression élémentaire est trop occupé à ce qui se passe dans l'avion pour se rendre compte si ça secoue.

Il est une leçon dont beaucoup ont dû garder un souvenir surpris. Il s'agit des « variations de pente et de cadence à moyenne inclinaison ». L'élève, soit mal remis des émotions du décrochage, soit gonflé à bloc d'avoir bien supporté ces sensations réputées bizarres, regardait de toute façon d'un air perplexe ce titre prometteur. Aux temps dont je parle, le tableau qui servait aux cours se trouvait au fond du hangar, et l'on suivait les démonstrations du chef debout en cercle autour de lui. Pour cette leçon, il dessinait minutieusement plein de jolis petits avions en rang de trois, sagement inclinés à gauche, à droite, ou pas du tout. Ensuite venait la démonstration, qui me paraissait une très belle chose. C'était net et précis. On sortait de là sûrs qu'on avait tout compris. Et on montait dans le Piper. Décollage, derrière le dos rassurant d'Assié et sa casquette blanche sur laquelle des petits malins dessinaient régulièrement une bille pas au milieu. Il vous montrait tout ça.

Oui, on avait compris. « A toi ... » Et voilà que ce satané avion docile tout à l'heure, se mettait à valser du capot tous azimuts. Du pied, où ça ? Du manche, en avant ou en arrière ? Et d'abord c'est une honte de faire augmenter ou diminuer la cadence à un pauvre gars qui ne sait même pas la tenir ! Ca se bouscule, l'horizon s'affole, la main se crispe sur le manche. Et le chef, calme, arrête enfin la sarabande. C'est terminé. Pensez-vous ! « Maintenant on va voir les variations de cadence ». Démonstration. Le pauvre élève essaie de rassembler des lambeaux de souvenirs, et c'est reparti. Le contraire de tout à l'heure ? Comment c'était tout à l'heure ? Et ce Piper rétif qui n'en fait qu'à sa tête et s'amuse exprès à prendre des positions acrobatiques.

A coups de misère noire comme pour cette leçon-là ou de jours meilleurs, on arrivait quand même à savoir tenir un avion. Et, après des kilomètres de tour de piste, venait enfin le grand jour : celui du lâcher.

Le lâcher, c'est une date historique dans la vie d'un pilote. Chez nous, ça s'est toujours bien passé, mais au prix de quelle transpiration et de la part du moniteur, et de celle de l'élève ! Celui que je connais le mieux étant le mien, parlons-en. On ne peut vraiment pas dire que j'étais douée, et de plus, selon le chef, j'étais tellement dans la lune qu'une mouche volant de travers me distrairait. J'en avais fait, des atterros, des longs, des courts, de lieutenant-colonel et peut-être de général, mais pas beaucoup de biens jolis, sur cette brave bête de somme de BBIV. Les atterros, c'était ma hantise, mon cauchemar, le sujet de toutes mes conversations, et je faisais de l'entraînement intensif en imagination. Le lâcher, c'était un rêve que je voyais s'éloigner à chaque « badaboum ». Si mes atterros me marquaient à ce point, je ne suis pas loin de croire que le Chef et Claude Nespoulous qui se relayaient pour subir mes tentatives, en avaient autant assez que moi. Bref, on n'en sortait plus.

Et puis, ce soir-là du dernier jour d'octobre, nous venions de faire deux tours avec Nespoulous, quand celui-ci, au lieu de repartir, me demanda de faire demi-tour et de remonter en bout de piste. Il m'avait fait mettre l'avion face à la piste d'Autan. Ca y était. Il déplaçait ses grandes jambes et sautait dehors, attachait la ceinture avant. Il me disait je ne sais quoi que je n'entendais pas.

Cette manette ronde dans ma main qui avançait gentiment, cet avion qui décollait sans heurt ... Je me sentais un mélange de Mermoz et d'Ademaï. J'avais tout oublié, je savais tout. Le plus bel atterrissage de ma vie, comme tout le monde, je l'ai fait ce jour-là. Depuis, j'ai égaré la recette. Comme en un rêve, je rentrai au parking. Ils m'attendaient avec qui une fleur, qui une herbe cueillies ici ou là, ils m'embrassaient, me félicitaient. C'était beau. Le ciel était tout clair, le crépuscule jaune orangé. Au bar nous étions trois soulagés : le Chef, Nespoulous et moi. Je suis sûre maintenant, avec un peu plus d'expérience, que les deux qui avaient eu le plus peur c'étaient les premiers !

Après l'arrosage réconfortant, un coup de siphon gentil administré par M. Wilvert consacra la tradition. Rentrant dans la nuit à la maison avec sur le porte-bagages de la mobylette un bouquet d'œillets rouges, la joie au cœur et mes dix-sept ans, j'ai reçu le plus beau sermon de ma vie de la part de mes parents, inquiets de mon premier retard à la soupe.

Les lâchers, j'en ai vu beaucoup : ceux qu'on attendait, ceux qui surprenaient, ceux qui étonnaient. Mais toujours le silence se faisait dans les rangs des spectateurs quand le chef descendait de l'avion en bout de piste. C'était attentivement que le premier atterro, impeccable, du « lâché » était examiné par tous les assistants.

Certains nouveaux, soucieux d'éviter le retour à pied au chef, se risquaient à aller le chercher en voiture. En général, Assié les renvoyait poliment, préférant rentrer lentement.

Je n'ai vraiment compris ce qu'était le lâcher pour un moniteur que le jour où le Chef a donné le « coup d'envoi » à un élève que j'avais presque entièrement formé. Et si ... et si ... Sept minutes, le temps d'un tour de piste et d'une cigarette, c'est long, c'est très long. Et le jour où j'ai lâché un gars, qui, après une longue interruption avait recommencé avec moi, je crois que je me suis carrément rongé les ongles !

Mais le lâcher, comme tout événement important, n'allait pas sans son copain l'arrosage. Les petits arrosages intimes au coin du comptoir, les grandes tablées d'été à la nuit tombante sous la chute des phalènes affolés, chacun avait son style, mais rares étaient ceux qui « échappaient » à la tradition. La tradition était l'arrosage de l'arrosé. Au temps des Wilvert, elle consistait à vider par surprise un siphon d'eau de Seltz sur la tête et le reste de la vedette du jour. Certains pour y échapper – ou le tenter – s'armaient d'un parapluie ou d'un casque de motard. D'autres préféraient le maillot de bain. Ca dépendait aussi de la saison. Mais tous, l'oreille tendue, l'œil aux aguets, surveillaient tous les copains à l'air innocent qui les entouraient. Quel dommage, alors qu'après l'effort fourni, ils auraient dû être si détendus ! Et puis ... Pchcht ! Cette satanée bouteille, sortie on ne sait d'où, vous crachait à la figure sans que vous ayez eu le temps de dire ouf ! Et le pauvre naïf, qui, sans méfiance, était resté auprès de l'arrosé en profitait au moins autant que lui : C'est pour cela qu'en général, le lâché se retrouvait assis tout seul au milieu d'un grand espace vide, les copains étant entassés le plus loin possible ! (pas trop loin quand même : on ne leur aurait pas servi à boire).

Comme toute chose, la technique des arrosages évolua, tendant vers un perfectionnement technique qui lui enleva son caractère de surprise, mais n'en était pas moins spectaculaire. Il y eut le seau versé carrément sur l'individu, et puis le même seau, suspendu au mur, et dont l'arrosé devait tirer lui-même la ficelle devant les copains hilares. Puis vint le temps des arrosages en couleurs, c'est plus gai. On vit des arrosés rouges, des bleus, des verts. Mais c'est quand même Jean-Charles Ader –il devait arroser ça- qui détient le record. Lui, on l'avait ficelé, on lui avait bandé les yeux, et nous avions fait sur tout son corps de jolis dessins à la peinture anti-collision. La petite histoire dit qu'il a eu un mal fou, rentré dans ses foyers en Algérie trois jours après, à faire admettre à sa femme qu'il venait bien d'un stage de vol à moteur.

Mais si le lâcher sous-entendait automatiquement arrosage, ce dernier n'était pas un privilège du lâcher. Il y eut un été assoiffé où la moindre nouveauté entraînait le cri fatidique : « ça s'arrose ! ». C'est ainsi que l'on fêta les brevets de brouette. Au départ, tout individu normal surpris en train de se promener en compagnie d'une brouette était taxé. Par « normal », j'entends : qui n'avait pas pour raison professionnelle de manier ce genre d'objet. Mais un jour, la brouette monta sur la barrière, et ça s'appela « 1° degré ». Ce n'est pas aussi simple que ça en a l'air de diriger cet engin à roue fixe sur une mince bande de ciment. J'ai toujours refusé énergiquement d'être passagère pour faire obtenir à mes petits camarades le 2° degré sur cette brouette montée sur cette barrière. C'était trop dangereux, et d'autant plus avec le port du parachute obligatoire !

C'étaient le lâcher et la rentrée du voyage de deuxième degré qui étaient les plus mémorables. Les tests de brevet et ces horribles huit et montée avec barographe au-dessus du terrain n'avaient rien d'exaltant et personne n'a jamais songé à les arroser. Ah ! Ces huit ! Un œil sur l'alti, l'autre sur les repères, l'esprit occupé à compter les tours, la bille dans les coins –ça, on s'en fiche, il n'y a pas de moniteur, mais malheureusement, elle aurait dû être au milieu pour que ça aille ! ... Le bureaucrate qui avait décidé un jour de ne décerner le premier degré que sur présentation de la feuille de baro attestant la confection de huit à altitude constante et la montée régulière, celui-là était un empêcheur de tourner en rond. Comme je les ai faits nombre de fois avec obstination, je suis bien placée pour savoir comment ça se terminait la plupart du temps, sauf la dernière fois : par une course effrénée après l'aiguille de l'alti, dans une débandade de virages et de repères fous. La tête épuisée, découragée, hagarde, les yeux louchant encore légèrement du gars retour des huit m'ont toujours inspiré beaucoup de sympathie.

Plus tard, quand j'ai eu entre les mains un Stampe et que j'ai su à peu près m'en servir, je me suis vengée : des huit, j'en ai fait dans toutes les dimensions, des paresseux, des savants en nœuds de Savoie normaux et inversés, avec un plaisir énorme : Je savais faire des huit qui, pour être réussis, devaient varier d'altitude à chaque instant.

Les portes du hangar sont vivantes. Ce n'est pas possible, après tout ce qu'elles ont entendu, qu'elles n'en aient pas gardé quelque chose. C'est en poussant les portes, le matin, dans un grand bruit de ferraille brinquebalante, que le chef s'informait de mes états d'âme. Après le temps de silence passé à décoincer celle qui cale toujours dans le virage si on ne la prend pas par surprise il commentait les derniers événements. Ces portes qui s'ouvraient sur le matin tout neuf et tremblant de rosée ou sur un décourageant après-midi de grisaille où on essayait quand même de sortir, combien de fois les avons-nous poussées ! François les accompagnait de « rouspétances » bien méritées, Calvel d'histoires à faire rougir un légionnaire, Michel Baixas de hurlements et de plaisanteries sans fin, Jean-Louis Fourès de questions têtues sur des tas de choses, Nespoulous d'anecdotes hachées par le bruit et Calvignac de silence.

La cérémonie des portes accompagnait en principe la rentrée et la sortie des avions. Pousser ces engins est une chose délicate, et il y faut une initiation. On ne pousse pas n'importe comment et n'importe où, et le rôle de celui qui gouverne la queue est primordial. Il faut qu'il ait le coup d'œil, d'abord pour apprécier si l'avion aura la place nécessaire, sans oublier tout ce qui dépasse, ensuite au cours des manœuvres pour éviter aux bouts d'ailes bien lointains de cogner dans des congénères.

Il y eut, certains soirs d'été, quand nous avions encore les planeurs, des épisodes dramatiques occasionnés par le garage d'un ou deux avions visiteurs et non prévus dans la contenance du hangar. L'été, la main d'œuvre stagiaire ne manque pas. Les soirs donc où il y avait affluence de matériel, et où le chef n'était pas encore là pour orchestrer le ballet de rangement, on s'apercevait inmanquablement que ce n'était pas évident. Un certain nombre d'avions rentrés comme on pouvait, et le hangar plein, il restait encore deux ou trois aéroplanes dehors. Avec un peu de lassitude, on ressortait tout et on rerentrait, en essayant d'imbriquer savamment un empennage sous des ailes, une aile basse sous une aile haute. Attention au mâ ! Le ton des palabres montait, certains donnaient des conseils, les autres criaient : « T'as qu'à le faire toi-même, tu verras si c'est facile ! » Des bouts de toile avaient chaud, on rêvait de hangar à étage ... Tout y était enfin. Presque, car il manquait le Piper du Chef, mais on avait laissé sa place estimée. Il rentrait, on le casait.

Et on entendait un hurlement : « On peut pas fermer les portes, le bout d'aile n'est pas dedans ! ». Les bras en tombaient, on avait l'air idiot, la nuit était venue, on avait soif. Alors le Chef, tout frais après cinq heures de Piper, disait calmement : « faut tout ressortir ». A la lueur des lumières lointaines et pauvres, infestées de phalènes, perchées au faite du hangar, on ressortait tout. Un par un, chaque avion dirigé par Assié, trouvait à coups de tâtonnements larges d'un poil sa place à un demi-poil près. Un fouillis inextricable d'ailes, de mâts, d'hélices se formaient. Et le chef, un sourire narquois au coin des lèvres nous disait gentiment : « ce n'était pas plus difficile que ça. Il suffisait de réfléchir un peu ».

Le fait de pousser ou pas les avions à la rentrée représentait une excellente étude psychologique sur les gars présents. La sortie ne posait pas de problèmes : chacun savait très bien se débrouiller pour mettre au parking le taxi dont il avait besoin. Mais le soir, c'était une autre histoire. Il y avait la bête à boulot qui poussait aveuglément. Le précis qui réfléchissait et calculait son coup. Le distrait qui vous jetait un regard surpris quand vous lui demandiez de se pousser car il gênait le passage. Le tire-au-flanc qui avait justement des heures de vol à mettre à jour à ce moment-là. Le bavard qui remplaçait avec ses bras le mouvement de l'hélice (ce qui l'empêchait de pousser). Et entre tous ceux-là, il y a les nuances. Beaucoup de réputations à l'Aéro-club se sont faites sur l'art de chacun à pousser ou pas les avions.

Mais nous parlions des portes du hangar. Lorsqu'elles étaient fermées j'ai toujours eu un petit choc en pénétrant dans cet espace à la lumière tamisée, où les avions étaient des tas de silence inquiet. Surtout les jours où le vent d'Autan secouait avec rage les tôles qui grinçaient sur leurs attaches. Le hangar était alors un bateau prisonnier d'on ne sait quelle ancre et qui gémissait et se tordait. Et toujours les avions se taisaient. A peine un tout petit craquement parfois annonçait que ça travaillait là-dedans. Ces jours-là, en entrant, il fallait prêter l'oreille à un grignotement de souris, et se diriger vers l'origine de ce bruit : On trouvait, soit le chef, une clé à la main, regardant vers l'intrus qui arrivait, soit François la tête enfouie dans un moteur, grognant un bonjour étouffé ; soit les deux se « chicanant » sans fin : « Macaniche, t'as qu'à ... » « Mais François, je te dis que ... ».

Ou alors on ne voyait personne, mais une voix sourde sortait du ventre d'un avion déshabillé. En se penchant bien, on avait des chances de pouvoir faire la conversation avec deux pieds sagement rangés dans le fuselage. J'en connais un qui, d'ailleurs, un jour, eut bien du mal à se sortir de là !

J'aimais ce hangar fermé où j'apprenais tant de choses. Savoir comment on fait un avion me fascinait. Voir sortir du carter huileux d'un moteur, comme on ouvre un fruit, une soupape lisse, brillante, élégante était une découverte. Suivre à la trace sous la toile, tels des veines, le jeu complexe des câbles de commande me réjouissait. Il m'a été donné une fois d'assister à l'équilibrage des haubans de cabane du Stampe. Le Chef a failli s'en arracher les cheveux, François était prêt à maudire tous les Stampe du monde, mais j'ai compris à ce moment-là, le merveilleux assemblage de ce parallélogramme qui peut faire d'un avion, à un demi-centimètre de tension près, un veau ou un engin qui répond « comme une fleur ».

Il faudrait je ne sais quel cataclysme pour me faire grimper sur un cheval, je respecte ce qui est vivant, mais ça ne m'inspire pas confiance. Un moteur, c'est sûr, sans réactions imprévisibles. La panne est bête, mais on la cerne, l'explique ... Bref, j'aime les moteurs.

Quand nous avons eu le premier Rallye, pour moi toute une ère était finie. Les avions métalliques, ça n'a pas d'âme et très peu d'histoire. J'aime la peau souple, ronde et tendue sur les arêtes des Piper, Stampe et autres, leur façon élastique de recevoir les turbulences, opposée à la sécheresse rigide du métallique.

Véritas était le mi-médecin, le mi-loup-garou, qui tous les six mois venait passer la visite. Bien qu'ayant la conscience en paix sur le travail accompli, le Chef était toujours tendu au matin de l'arrivée de Didier ou de Saint-Denis. Ils venaient pour contrôler seulement, mais on avait toujours peur qu'ils ne découvrent une maladie honteuse ou demandent une modification qui entraînait –pour pas grand chose- un surcroît de travail et une course aux pièces. Ils jouaient un peu de cette crainte qu'on avait d'eux et de leur glace articulée à regarder dans les coins. C'était un drame lorsqu'il fallait faire des éprouvettes de toile pour vérifier la solidité de cette dernière. Avec un emporte-pièce, l'inspecteur découpait sur toutes les parties vitales de la cellule des rondelles qu'il annotait et rangeait soigneusement. Dès qu'il avait le dos tourné, le Chef et François se précipitaient pour cacher cette honte de gruyère par des rondelles joliment crantées. Malgré le rapiéçage et la nécessité de ces tests, nous avons toujours gardé rancune à Véritas de ce mitage prématuré.

Après, on attendait dans l'angoisse les résultats, car si le test était mauvais, ne serait-ce que pour une rondelle, ça signifiait le réentoilage de la partie incriminée, et cela n'était pas une petite affaire.

Les visites assez fréquentes à une époque, que nous faisions au Parc Atelier de Castelnaudary avec M. Assié représentaient pour moi l'entrée dans un monde fascinant. D'abord on y rencontrait toujours quelque personnage sympathique et haut en couleurs des centres nationaux. Monsieur Rieupé, le directeur du Parc, nous y recevait de sa façon calme et avenante. Ce que j'aimais le plus, pendant que le Chef allait palabrer avec je ne sais qui, c'était de flâner dans les ateliers où l'on réparait avions et planeurs. Carcasse métallique des Stampe, bois neuf des planeurs, odeurs de colle, enduits et peinture, ou alors machinerie précise des ateliers de mécanique, je regardais tout cela avec des yeux avides. J'avais une préférence pour le labo de vérification d'instruments, où des engrenages bougent dans des cages de verre, et le banc d'essai des moteurs, une cabane isolée où l'un d'eux rugissait, prisonnier malgré son hélice tronquée. Il y avait enfin le cinéma en couleurs du bac à fluor qui servait à détecter les criques des pièces maîtresses des moteurs. Je retombais allègrement en enfance. (En étais-je si loin ?).

Notre escapade se terminait souvent par une visite au Centre de la Montagne Noire. La Montagne était un haut-lieu, battu du vent d'Autan. Comme le Chef y avait travaillé, il connaissait tout le monde et je profitais des retrouvailles. En général, c'est par mauvais temps que le Chef quittait son fief, et je n'ai guère de la Montagne que des souvenirs de piste déserte, hangar fermé et bistrot accueillant. Quand je pouvais apercevoir le « Habich », planeur de voltige aux ailes circonflexes de De Lasageas, j'avais de quoi rêver un grand moment sur ses évolutions silencieuses !

Mais le grand souvenir que je garde de la Montagne, c'est l'examen pour la Qualification Radio. Restreinte, oh combien ! Le seul lieu, où en ces temps-là il était possible de passer cet examen était le Centre, qui organisait des sessions pour ses stagiaires. Pour tout matériau de travail, nous avions trouvé le N° Spécial d'Aviasport. Nous le savions par cœur, le Chef et moi. Plutôt deux fois qu'une. Mais à part ça, tout était flou : le programme, les connaissances, et notre esprit. Nous étions inquiets. Avec nous était Claude Gayral, boulanger de son état à Réalmont, et qui, lui, avait appris l'existence d'Aviasport dans la voiture qui nous amenait à la Montagne, mais il n'était pas traumatisé pour ça.

L'arrivée au Centre nous déprima complètement sous le ciel gris. Les stagiaires candidats, des feuilles photocopiées à la main, discutaient avec aisance de tas de choses qui nous parurent du chinois, et en tout cas ne figuraient pas dans Aviasport. Seul Gayral avait le moral. On nous fit passer dans une immense salle de cours, nous devions être une quarantaine. Je me retrouvai au fond de la salle, là où s'épanouissait le cancre –je ne me souviens plus s'il y avait un poêle- tirée là par Claude Gayral qui ne me lâchait plus. Le Chef était devant, avec les bons. La première épreuve était celle de la navigation aérienne, très abordable : Aviasport avait du bon. Mais moi qui n'ai jamais su ni copier ni souffler, j'étais obligée de passer tout à Gayral qui « pompait » sans vergogne. J'étais horriblement gênée et excédée. L'Ingénieur de la Navigation Aérienne qui nous surveillait surprit vite le manège et s'installa auprès de nous. Il prit le parti de se moquer de moi gentiment et de m'interroger de préférence. Un trou de souris aurait fait mon affaire. Et le lendemain, à l'examen des PTT, re-supplée. Enfin, nous l'avons eue tous les quatre cette QRR. Aviasport, Gayral, le chef et moi. Et moi, je l'ai eue deux fois : sous le nom de Gayral et le mien !

Obtenir la QRR ne nous avait pas appris grand-chose, mais la radio, mis à part l'utilisation normale que nous en faisions, m'a permis parfois de bien m'amuser.

Un jour où je m'étais posée à Limoges, je fus accueillie au contrôle par le Commandant d'aérodrome Icare, un homme sévère et sec. Je sus par la suite qu'il était la terreur de la région. A moi, il me demanda d'abord si j'avais la QRR, et devant son air inquisiteur, je me sentis pour la première fois bien heureuse de la posséder. Il me proposa même de me la renouveler, ce qui n'était pas courant en ces temps-là. Et puis, l'air très sérieux, il me dit : « Je voudrais bien savoir ce que vous dites en trafic à la fin de vos phrases. C'est merci ? »

- « Bien sûr. Que voulez-vous que ce soit ? »

- « Eh bien on se le demande ! car vous arrêtez l'émission avant la fin de ce mot, et celui de cinq lettres commence pareil. Certains pourraient se vexer ! ».

Une autre fois, je traînais en Espagne, solitaire par une tempête de ciel bleu. Par routine et en espagnol, j'appelai le contrôle de Barcelone.

Les espagnols ont toujours tendance à vouloir conter fleurette aux femmes, surtout si elles sont étrangères. Le contrôleur, qui devait s'ennuyer un brin, ne manqua pas à la règle. Il engagea avec moi une conversation de plus de cent Km. Nous nous sommes raconté une partie de notre vie en espagnol et sur 117,9 ...

J'ai par contre un seul très mauvais souvenir d'un trafic radio. C'est aussi la seule fois où j'ai trafiqué en anglais. J'étais embarquée pour le grand voyage de cette coupe Hélène Dutrieu qui m'en avait déjà fait tant voir. Partie de Perpignan, je volais vers Casablanca et, arrivée au sud de Séville, rideau. Cumulus bien bourgeonnés, et au-dessous, stratus. C'était du suicide de passer le Détroit en V.S.V. Neuf heures de vol avaient considérablement réduit ma réserve d'essence, et le seul terrain possible était Gibraltar. Gibraltar ! Toute ma vie je me souviendrai de mon effort désespéré pour comprendre ce que me disaient les anglais ahuris. Et ce n'est vraiment pas de leur faute si je réussis tout de même à me poser chez eux !

La réfection de la piste fut décidée un beau jour sur le papier, et puis au début de l'hiver, les bulldozers arrivèrent et mirent à sac notre aire d'atterrissage de 700 m. On combla le fossé côté Est, la ligne électrique fâcheusement perpendiculaire fut enterrée, et l'on vit s'agrandir l'énorme chantier toujours plus loin, là où avant les vaches ne craignaient que les avions. Cela donna à quelques-uns l'occasion de faire une expérience originale : la grisante liberté du lâcher sur rouleau compresseur.

Il ne faut pas croire que nous avions arrêté de voler. C'était le cirque. Avec démonstration de dressage des Piper par le Chef. Lui ça ne le gênait pas, il avait l'habitude de se poser dans son mouchoir. Nous avions déporté l'aire d'atterrissage au Nord du terrain, en balisant un espace vaguement E-W. Il y avait quelques trous au milieu, mais à côté de ceux qui étaient autour des balises, c'était du velours. Tous les jours volables, Assié faisait du saut de haies avec les Piper, les décollant sur le parking pour les convoyer de l'autre côté de ce flot boueux qu'était la piste en réfection. Les dimanches de grand beau temps, le 117 lui-même, ce champion des longs roulages, était de sortie. La confiance limitée que nous avions dans nos atterrissages nous donnait à la plupart l'impression de voler sur des œufs. Mais on nous avait aménagé une piste, alors on avait honte, alors on volait. Le soir, par le même chemin, c'est-à-dire l'espace compris entre la manche à air et la tour, le Chef rentrait les avions. Cette année-là, il avait pas mal neigé, mais histoire de montrer qu'on volait quand même le Chef m'avait emmenée dans un Piper fumant et plein de courants d'air sur l'étendue blanche. Et il avait joué à la chasse à Tutu. Ce pauvre Tutu, qui montait bravement à pied, et émergeait en bout de piste, tout noir sur la neige, n'avait eu que le temps de plonger dans le fossé poudreux en voyant foncer sur lui un Piper féroce ...

Mais la piste. Cette piste objet de tous les soucis. Quand elle fut délimitée, rallongée, tassée, nantie de caniveaux et tout et tout, les bulldozers avaient fini leur travail. Pas les gens du Club. Car sur cette piste, il fallait de l'herbe. Et l'herbe, ça ne pousse pas tout seul. Fichtre non. C'est ainsi que l'on vit le bureau entier penché durant des heures sur des prospectus d'herbes aussi fantastiques les unes que les autres. Elles étaient toutes faites pour pousser, mais il y avait celles qui devaient être broutées, la petite, la grande, la verte, la rouge. Enfin, après moult consultations auprès d'avis éclairés, et même réflexion, la décision fut prise : on sèmerait de la fétuque. Ses qualités, je les ai oubliées, mais c'était en tout cas l'herbe idéale pour notre piste. Conçue pour elle de toute éternité. Après le travail intellectuel, François et le Chef s'adonnèrent aux joies du tracteur. 1200 m de sillon en je ne sais combien d'aller retour, ça vous sacre agriculteur à tout jamais. Les quolibets allaient bon train : « ho, tu décolles ! Pas si vite ! » Mais eux, ils travaillaient comme des bêtes de somme, ils labouraient, semailles, hersaient. Francis, les regardant, élaborait des projets d'élevage de moutons à la fétuque, élevage qui serait bien vu des caisses du club.

Il n'oubliait qu'une chose : c'est que les moutons n'ont pas à l'heure actuelle une discipline suffisante pour se garer lorsqu'arrive un avion.

Vint le jour où le seul travail à accomplir fut celui de la fétuque : pousser. Monsieur Massié venait régulièrement à la tombée de la nuit se pencher sur le semis aéronautique. La terre était toujours pour nous désespérément ocre, mais un jour que vit-il à travers ses grosses lunettes ? Il poussa un triomphal « Elle pousse ! » resté mémorable. Et pourtant elle poussa. On vit d'abord des petites tiges timides, puis du duvet vert, enfin des touffes solides. Inutile de dire que si on surprenait quelqu'un arrachant par mégarde le moindre brin, ce quelqu'un était aussitôt pénalisé. Ce fut la grande aventure de la piste, mais grâce à ces courageux paysans, elle était réussie.

Les baptêmes de l'air sont une mine à histoires. Il arrivait parfois qu'il y eût, pour des raisons diverses –loterie, excursions- un arrivage massif de candidats à la découverte de sensations aéronautiques. Dans ce cas, tous les avions et le nombre correspondant de pilotes étaient réquisitionnés. Plusieurs spécialistes, dont le Chef et Claude Nespoulous, n'arrêtaient pas l'hélice entre deux rotations et s'assuraient un personnel qualifié au sol pour décharger et recharger les « baptisés ». Aussitôt la personne attachée dans l'avion, ils repartaient, décollaient sur les chapeaux de roues, faisaient un tour de ville, se reposaient et recommençaient. Il était curieux de voir que la durée des rotations se raccourcissait proportionnellement à la fatigue du pilote, et les derniers néophytes en étaient réduits à subir un tour aérien du hangar. Personnellement, dans ces cas de baptêmes, j'avais mis au point un laïus de guide de monuments historiques entrecoupé de réflexions strictement aéronautiques : « si nous roulons aussi longtemps, c'est parce qu'il nous faut décoller face au vent ... On vérifie si tout marche bien. Ne touchez surtout à rien ... On décolle. Ca va ? (le décollage donne une sensation bizarre). Ca y est, vous voyez le dessus du hangar, nous avons Graulhet à gauche. Voyez l'église. Attention, on va tourner, et pour cela je penche à gauche. Ca va toujours ? etc ... L'expérience des gens affolés par l'inclinaison en virage ou la réduction des gaz m'avait appris à donner quelques explications élémentaires ! Malgré cela j'avais une peur bleue des gens crispés subitement sur les commandes. En effet, on raconte l'histoire survenue je crois à Nespoulous, du baptisé accroché fermement au manche dans un passage face au hangar. Ce n'est qu'au prix d'un effort désespéré que le pilote avait réussi à redresser avant d'accrocher le faite du toit. Dans la psychologie des baptisés, certains types reviennent souvent : le fanfaron au sol, qui en l'air tremble comme une feuille, celui qui a si peur d'être malade qu'il l'est vraiment, et enfin celui qui a très peur avant de partir, et qui en l'air s'exclame : « ce n'est que ça ! ».

A propos de baptêmes, on se raconte une aventure qui eut lieu sur la fin des années 50. Par un bel après-midi de vent d'Autan, deux jeunes femmes se présentent, dont l'une demande un baptême acrobatique. Pierre Bellière se trouve là, seul pilote. Il n'avait à l'époque que l'expérience du pilotage élémentaire du Stampe. Qu'à cela ne tienne, il dit : »j'y vais ». Et voilà la jolie dame emparachutée, sanglée, ficelée dans l'avion. Roulage. Un peu de vent arrière, une minuscule motte de terre, et voilà le Stampe en pylône, hélice cassée. La jeune femme, ravie, s'exclame : « encore, continuez, c'était très bien ». Elle s'y croyait. Et son amie qui regardait depuis la barrière fit cette réflexion étonnée : « c'est comme ça qu'on décolle ? ».

Pour continuer sur les baptêmes à sensation, il arriva à Claude Nespoulous une aventure digne de de Funès. C'était la fête du Jourdain et le café Pagès avait mis des baptêmes de l'air en loterie. Une foule de gagnants se pressait dans l'attente de l'envol. Claude Nespoulous embarquait un monsieur désirant photographier Graulhet, et lui-même emportait son appareil photo. En roulant, il ne se rendit pas compte que le câble de remorquage des planeurs oublié quelque part dans l'herbe s'accrochait à sa roulette de queue, et il décolla avec. Il raconte ainsi son aventure : « Jamais je n'avais vu autant de monde regarder un avion. Nous tournions bas au-dessus du Jourdain, mon passager prenait des photos et tous les gens avaient le nez en l'air. Tout à coup, je vois Robert dans le Jodel 117 qui se rapprochait de nous et nous faisait des signes. Moi, je le photographiais, tranquille. Puis je décide de faire un passage sur la manche à air, et qu'est-ce que je vois, tout le monde sur le terrain les bras levés qui me faisait des signes. Je tire sur le manche pour remonter au plus vite et, comprenant enfin qu'il y a quelque chose d'anormal, j'inspecte tout : rien à signaler. Je décide de me poser en P.T.U.

Heureusement, car Dieu sait ce qui se serait passé avec la ligne électrique en bout de piste ! C'est une fois posé, quand j'ai vu François se précipiter sur nous avec l'extincteur, que j'ai eu peur ». Et on le comprend.

Il y a un précédent au câble involontairement remorqué. C'était au temps des largages de planeurs au treuil. Après le décollage, l'élève en XI A n'ayant pu larguer, on avait été obligé de cisailler le câble au treuil. Et voilà le malheureux planeur voltigeant bravement en traînant le long câble d'acier, qui, rencontrant toutes les lignes électriques du coin, les sectionnait dans de grandes gerbes d'étincelles. Tout le coin de Salès fut privé d'électricité pendant un bout de temps après ce feu d'artifice gratuit. Le pilote et le XI A, eux, réussirent à se poser dans encombre.

Pour clore le chapitre des baptêmes, évoquons les « coqueluches ». Nous avons tous fait un jour ou l'autre de ces vols qui nous laissent endormis et gelés. L'une des thérapeutiques de la coqueluche est d'exposer le malade à une différence de pression. Deux moyens : la montagne ou l'avion. C'est ainsi que l'on voyait parfois arriver, munis d'un certificat médical, des parents angoissés amenant leur enfant inquiet et toussant, rarement ravi. On embarquait en général dans le Jodel. Le « soin » consistait à monter à 3000 mètres, d'y rester cinquante minutes et de redescendre par paliers successifs afin de ne pas se faire trop mal aux oreilles. J'ai gardé un amer souvenir de la coqueluche que je dus faire en Stampe.

Nous étions tous chaudement vêtus pour un mois d'août, mais 50 mn à 3000 mètres permettent largement au froid de pénétrer partout. Les pieds ramenés sous le siège, les mains aux poches et le manche coincé entre les genoux, j'eus tout le temps de méditer sur la possibilité pour le bébé qui était devant de transformer sa coqueluche en broncho-pneumonie. Eh bien, c'est le seul dont j'eus des nouvelles par la suite, et il paraît qu'il avait été guéri !

Le bureau de l'Aéro-club gère ses propres affaires, mais au niveau des organisations inter-club, l'Union Régionale –N° 9 pour nous- discute beaucoup et ... décide parfois. Un ou plusieurs membres de chaque Aéro-club en font partie, et le siège en est à Montauban, sous le règne du Président, Monsieur Delpouys, un homme que j'aime bien. Francis Vaissière était membre du bureau, et nous allions de temps en temps, de préférence l'hiver, aux assemblées régionales. Il en est deux dont je garde le souvenir, non de ce qui s'est dit, mais à cause du chemin pour y arriver. Pour l'une, c'était en tant que passagère de la Simca 1000 de Michel Baixas. Je n'ai jamais eu d'affection particulière pour les Simca 1000, mais ce jour-là j'étais morte de peur. L'autre souvenir est aéronautique. Ce dimanche matin-là, il faisait un temps exécrable, plafond bas et froid de canard. Nous partions à trois avions : Francis dans le Minicab, le Chef dans le Piper, Jean-Louis Fourès et moi dans le 117. Francis et nous partions les premiers, le Chef n'était pas prêt. Etant donné les circonstances météo, nous avions décidé de suivre le Tarn à partir de Saint-Sulpice.

Ce ne fut pas une petite affaire de rejoindre le Saint-Sulpice sus-cité, des paquets de stratus se traînaient très bas et nous passions les collines à saute-mouton. Le Tarn enfin récupéré, nous voilà jouant avec le Minicab au jeu j't'y vois, j't'y vois plus. Je n'aime pas ça du tout. Jean-Louis et moi étions un peu crispés. Enfin, la verticale du terrain de Montauban nous fit pousser un ouf de soulagement. Ouf qui nous resta dans la gorge, car, qu'y avait-il, tout pimpant, garé sagement sur le parking ? Le Piper, notre Piper, déjà arrivé, déjà posé, déjà garé, alors qu'il n'était même pas chaud quand nous étions partis. Si ce n'avait été le Chef qui l'avait amené en passant tout droit, nous aurions été horriblement vexés. Mais le Chef, il est doué !

Hormis la piste que je trouve un peu courte pour être en « dur » le terrain de Montauban évoque pour moi de très bons souvenirs, en particulier celui du concours des jeunes pilotes. Nous y avons élu domicile pour deux jours, et c'est chouchoutés, gâtés, couvés, que nous avons passé les épreuves dans une ambiance très sympathique. J'avais vraiment le moral au beau fixe, car ce concours, je l'avais gagné, et le lendemain je rentrais en stage de voltige à Carcassonne. Le Centre National de Carcassonne, c'est le lieu cher à mon cœur où j'ai fait pas mal de stages. Mais là n'est pas mon propos, et j'ai en mémoire les visites que nous y faisons avec le Chef.

Nous partions de Graulhet de préférence un jour de grand vent, bouchonnant sur la campagne aux couleurs particulières de l'Autun. J'aimais le moment où nous débouchions sur le versant Sud de la montagne noire. La vaste plaine de l'Aude s'étalait à nos yeux, calme et colorée, au pied des Pyrénées hautaines comme une carte postale. En général, quand nous nous posions, les hangars étaient fermés –trop de vent- et je me demandais toujours si notre avion n'allait pas décoller tout seul du parking. Par contre, s'il faisait beau il fallait se faufiler dans la nuée de Stampe tourbillonnant, et ce n'était pas une petite affaire quand on en avait perdu l'habitude. On allait dire bonjour à tous ces gens, moniteurs et mécanos, que j'aimais bien, et qui accueillaient le Chef avec joie. Dans l'immense hangar plein d'avions, une tête se levait de derrière chaque Stampe, et j'écoutais les dernières nouvelles. Le Chef ne revenait jamais la veste vide : «la » pièce pour le DFT passait d'une main discrète au dessous d'Assié pour se retrouver dans l'avion, et personne n'avait le mauvais goût de remarquer ces protubérances soudaines qu'il avait à la taille. Moi, j'essayais de « crevarder » un nouveau stage, sachant bien qu'eux n'y pouvaient rien et que ça viendrait des « cerveaux d'acier » de Paris. Le tour accompli, nous allions avec Bessède prendre un pot à la cantine, et après avoir encore serré quantité de mains, nous remettions le cap sur Graulhet. Immanquablement, quand nous avions repassé la Montagne, le Chef faisait exécuter au Jodel du jour un de ces retournements dont il avait le secret, secouant de nos plans la dernière poussière de l'Aude. Et pour corser la promenade, nous regagnions Graulhet au ras des arbres par des vallées que je n'ai jamais reconnues, tellement le gros plan sous les ailes passait vite.

Carcassonne, dans mon esprit, est associé à la voltige. Mais c'est le Chef qui m'y a initiée et m'a communiqué son virus du Stampe.

La première fois, c'était au mois d'octobre, le lendemain de mon lâcher. Je traînais sur le terrain, toute gonflée d'importance et surprise encore qu'on m'ait laissé partir seule. Le Stampe était sorti. Quelqu'un m'a dit : « Tu vas faire un tour de voltige ? » Je n'aurais jamais osé demander ça. Et voilà qu'on m'embarque, me parachute, me coussine, me sangle. Le Chef était déjà installé devant, son casque sur la tête. J'étais reliée à lui par le tube sautillant du bigo dans lequel je n'entendais rien et le rétroviseur où je voyais ses yeux.

Il m'avait dit : « Tu ne touches à rien, mais si ça ne va pas, tu secoues le manche ». Je ne me souviens que de la terre qui tournait, la terre à droite, la terre devant, la terre à gauche, la piste sur la tête et moi pendue aux bretelles, le tube du bigo au vent et respirant toute la poussière qui s'évadait joyeusement du Stampe retourné. Tout ce chamboulement immense et cette joie merveilleuse, inexplicable, la fantastique joie d'un accord avec tout. Ils attendaient en bas avec une cuvette, les pauvres ! Quelques années après, M. Wilvert me disait encore : « Quand tu es redescendue, tu rayonnais » ! Ce jour-là j'ai attrapé un virus indélébile. Le Chef m'a donné beaucoup : une énorme quantité de patience pour me permettre d'apprendre à piloter et me perfectionner, une façon de voir les choses sans lesquelles je ne serais pas ce que je suis, et la joie du Stampe et de la voltige. Des heures de Stampe, j'en ai fait peut-être trois cents, peut-être plus. Mais à chaque fois que de la manette souple je libérais les 140 CV, chaque fois que du manche je tâtais l'assise solide des ailes sur l'air dur ou le frémissement immédiat et nerveux du tangage, chaque fois il se passait quelque chose d'extraordinaire.

Je n'avais pas le génie de la souplesse du Chef, ni la parfaite maîtrise de mes moniteurs de Carcassonne. Je n'étais qu'une exécutante, mais cela me suffisait. Dans le matin piqueté de rosée ou le soir splendide et calme, à moins que ce ne soit dans l'après-midi d'un été brûlant, que de fois ai-je répété les petits gestes qui se prolongeaient en figures toujours renouvelées. La souplesse de la boucle, l'instinct parfait d'arrêt silencieux du renversement, l'élégance palpable du retournement, et enfin la violence des déclenchés dans un tourbillon de plans.

La voltige, bien sûr, je l'aimais en soi, le Stampe est un avion que je trouve parfait, mais l'idéal, c'est la voltige en Stampe. J'en ai fait un tout petit peu en Zlin, mais ça devient de la technique un peu sèche, comme peut-être pour un incondicional de la moto, la conduite d'une voiture de rallye. Ce BDFT, comme François et le Chef l'on bichonné ! D'ailleurs, tous ceux qui ont volé dessus depuis 25 ans lui gardent un petit sentiment attendri. Les fuites d'huile sont signe de santé, ses passages à vide à la manette des gaz sont amusantes, les hoquets sur la magnéto 1 sont normales. Et que dire de la mise en route l'hiver ! Une entreprise hasardeuse et musclée, devant un public clairsemé, gelé et admiratif. Il n'y a guère que le Chef qui sache accrocher à la manette des gaz le petit souffle pétaradant et asthmatique. Il a parlé ! Et il n'y a guère que François à pouvoir le provoquer ce petit souffle, en tournant l'hélice à doigts prudents et bras puissants pendant de longues minutes. Si parfois je me suis essayée à tourner cette hélice, c'est avec une peur salutaire dressée sur la pointe des pieds et sans grands résultats. Car sans les encouragements vocaux et les solides réprimandes de François, le Stampe ne consent guère à partir. Encouragements pour l'avion et réprimandes pour celui qui est à la manette, s'entend. De toute façon, François et le Stampe ont le même caractère pointilleux de plume-figue, têtus comme des ânes et renâclant comme des chevaux au saut de haies, et quand on a trouvé le chemin de leur cœur, de chouettes amis. La ressemblance est totale puisqu'elle va jusqu'à la similitude de consommation, l'un de pastis, l'autre d'huile. Il en est ainsi des gens qui vivent longtemps ensemble et finissent par se ressembler. Puisque je parlais de la consommation d'huile du Stampe, je dois dire que j'éprouvais un grand plaisir à vérifier le niveau et en remettre, les mains grasses, noires de celle brûlée sur le moteur et le capot, où toutes luisantes de celle, moirée, que je rajoutais par litres entiers. Le Stampe est un sport complet, qui dépasse de loin du point de vue instrument de gymnastique, les avantages du vélo sans roue du catalogue de la Redoute : en vol massage par le sac de nœuds des sangles, aération garantie, circulation sanguine et battements cardiaques stimulés. Au sol mise en route et exercice périlleux du plein d'essence, en haut de l'aile supérieure.

A Carcassonne la minuscule Pompon, reine incontestée de la voltige en France, ne pouvait effectuer de plein qu'en se mettant carrément à cheval sur le réservoir. Je ne lui ai jamais demandé si elle utilise la même technique pour rentrer à l'étable les vaches qu'elle élève. Mais peut-être sont-elles à stabulation libre ...

Au moment où François était président, l'Aéro-club connaissait une remarquable expansion : nombreux stagiaires, nouveaux avions, plus de 1500 heures de vol. Robert Assié, moniteur en chef et en titre ne suffisait pas à former tous les élèves. Je me souviens d'un certain mois d'août où il passait ses journées entières dans le Piper, ce qui se solda pour lui par de sérieux tassements de vertèbres et de port du corset obligatoire. Claude Nespoulous, durant surtout les mois d'été, remplissait le rôle de moniteur en second et formait sa part d'élèves après la reprise d'Aéro-club en 56. De caractère et de façon d'être différents du Chef, dont il n'avait pas les charges multiples de surveillance, de mécanique, cours au sol, paperasses, enfin responsabilité totale, il avait plus de temps pour discuter et chahuter avec les élèves. Cela lui valut pas mal de popularité. En vol, sa rigueur moindre que celle du Chef le faisait choisir pour former les « cas difficiles » de timidité ou manque caractérisé de dons. Comme pour tous ceux qui ont fait l'école, il a son potentiel d'histoires drôles à raconter. Un jour que pour la Xème fois il faisait roder les atterrissages à une dame assez contractée, pour lui donner confiance, il lui avait dit : « Vous avez les commandes, je ne touche à rien ». Et pour montrer que c'était vrai il barrait l'avant du Piper de ses grands bras levés. Palier. Qu'il était long ce palier. Il n'en finissait pas. Et tout à coup, que vit-il apparaître par-dessus son épaule ? le manche que lui tendait timidement la dame affolée. Le Piper possède une inertie bien suffisante pour qu'il ait pu sauter sur son manche à lui sans catastrophe. A la limite, je pense que le Piper aurait arrondi tout seul, tellement il avait l'habitude. Je ne suis pas loin de croire d'ailleurs que si on se posait si mal avec le Piper, c'est parce qu'on l'empêchait de faire ce qu'il avait à faire, plutôt que de l'aider à peine.

Avec ses trois comparses Robert Assié, François et Roland Durand dit Dudule, Claude Nespoulous vécut une longue équipée. Le club avait acheté le BBIV à Queray de Bernay, mais le Piper était en réparation à Caen. Assié et Nespoulous étaient donc partis chercher le nouveau à bord du BIOP. Mais il n'était pas fini, aussi attendirent-ils jour après jour qu'il soit enfin prêt. Huit jours, en jouant au baby-foot. Ce n'était pas drôle, même si les parties étaient gratuites. A Graulhet, on s'affolait de voir ce séjour se prolonger ainsi. Aussi dépêcha-t-on, en train cette fois, François et Dudule, ce dernier moustache en avant comme de coutume. Pour aller de Graulhet à Caen en train il faut changer de gare à Paris. Imaginons un instant François pour la première fois de sa vie dans le métro, notre François habitué aux espaces verts aéronautiques, et qui se retrouvait enfermé, bousculé, asphyxié dans l'anonymat de ce piège à rats parisien. Ils arrivèrent tout de même à bon port. Mais le Piper n'était pas plus prêt pour ça. Ils commençaient tous quatre à avoir épuisé jusqu'au dernier attrait de la banlieue de Caen, lorsqu'on donna le feu vert au BBIV. Assié le convoya de Bernay à Caen sous une pluie battante, à cheval sur la voie ferrée en priant qu'il n'y ait pas de tunnel. Et puis, par un bel après-midi, Nespoulous et Durand l'enfourchèrent tandis qu'Assié et François rentraient avec le BIOP. Pour le Piper, le voyage ne pouvait se faire qu'en deux étapes, étant donné sa vitesse peu élevée. Ils avaient donc décidé de s'arrêter à Saumur. Mais le compas n'était pas compensé. Et les deux joyeux voyageurs ne le savaient pas. Aussi, se fiant gaiement à la rose, ils fendaient l'air l'esprit en paix, HEUREUX, comme disait Dudule longtemps avant Fernand Raynaud. Mais au bout d'un certain temps, ils se rendirent compte que quelque chose n'allait pas : les repères sol ne correspondaient plus à la carte. Malgré tout ils trouvèrent la Loire. Mais vraiment pas à Saumur. Très loin de là, quelque par à l'Ouest.

La seule chose à faire et qu'ils firent était de la remonter, la Loire. Mais l'essence et le soir, eux, baissaient. Le moral aussi. Ils avaient beau encourager le brave Piper de toutes leurs forces, il n'avancait pas plus vite pour ça. En principe, quand la bille supérieure de la jauge à essence touche au capot, il reste environ une demi-heure d'essence. Mais il y avait longtemps qu'elle ne bougeait plus, cette bille, qu'elle ne frémissait même pas, quand enfin ils virent Saumur. Mais un Saumur exilé de l'autre côté de la Loire. Et elle est large, très, très large. C'est au beau milieu de la traversée que le moteur commença à cafouiller. A coups désespérés de pompe à injection, ils entretenaient les hoquets, et c'est enfin épuisés, hélice en croix qu'ils s'arrêtaient en bout de piste du bienheureux terrain. La nuit était tombée. Un mécano venu au pas de course accueillir les retardataires leur dit : « Tout de même, vous auriez pu venir jusqu'au hangar ». Piteusement, ils avouèrent : « on ne pouvait pas, on n'avait plus d'essence ». Le mécano les considéra pensivement et laissa tomber : « Vous en avez eu de la chance ! ». Le pastis qu'ils burent ce soir-là avait paraît-il un goût extraordinaire.

Et le lendemain, pour clore avec éclat leur équipée, dans un Massif Central truffé d'orages, ils se retrouvèrent mitraillés aux fusées anti grêle. Les paysans qui les lançaient n'en voulaient vraiment pas à ce pauvre Piper, mais essayaient de préserver leur récolte. C'est vraiment impressionnant, paraît-il de voir s'arrondir devant soi le champignon de l'explosion, en se disant : « laquelle va être pour nous ? »

Au cours des longs hivers, automnes déserts et printemps pas peuplés, le Chef avait eu le temps de me faire perfectionner mon pilotage, et de me faire partager ses connaissances aussi bien théoriques que pratiques sur l'école. Il m'a donné une véritable formation de moniteur, à sa façon calme, précise et ô combien patiente. Je sais par oui dire qu'il tirait les poils des jambes de ses élèves lorsque ceux-ci étaient manifestement bouchés. En principe, je n'avais pas de poils aux jambes, mais il lui suffisait de me montrer son profil au lieu de sa nuque pour que je comprenne que ce n'était pas tout à fait ça !

Au cours de nos séances de travail, nous avons fait la chasse au canard en Piper. C'est marrant de voir l'animal voler en formation avec l'avion dans un beau mouvement rythmique du cou, des ailes et des pattes, donnant de temps en temps un coup de bec rageur vers l'énorme oiseau bruyant. Ca vole vite, un canard, plus de 80 km/h. Nous nous sommes fait la « gloire » du pilote en Stampe. La « gloire » du pilote s'obtient dans des conditions atmosphériques assez spéciales, en mettant l'avion entre le soleil et le dessus d'un nuage. Quand tout est réuni pour cela, on découvre sur le dos du nuage l'ombre très nette et minuscule de l'avion avec autour une parfaite cocarde en couleurs d'arc-en-ciel. C'est impressionnant. Nous avons fait des petites percées en Piper, du saute cumulus en Stampe, la chasse aux chasseurs, du vol de pente, de la moto en Jodel 117. Quand je dis nous, c'est parce que j'étais dans l'avion. Mais tous ces exploits et tant d'autres, j'aurais catégoriquement refusé de les suivre avec qui que ce soit d'autre. Le Chef, lui, possède un septième sens, celui du danger, et ne va jamais au-delà des limites de ce que peuvent lui et l'avion. Jamais il n'en a fait souffrir un et il y a entre eux deux cette parenté qui fait de l'un le prolongement exact de l'autre. En bref, j'avais acquis des connaissances suffisantes pour aider au sous-monitorat Assié et Nespoulous. Mes spécialités étaient l'encadrement des stagiaires en tour de piste et en premier voyage de reconnaissance deuxième degré. Pour les tours de piste, je soupçonne les Piper de les connaître mieux que personne, ces rectangles dont nous savions la moindre maison et la plus petite bosse. Ca me gênait physiquement du côté où le stagiaire s'écartait de la ligne tracée par l'habitude.

Il est un stagiaire, dont le seul souvenir que je conserve est qu'il s'endormait tous les matins dans la branche vent arrière, bercé sans doute par le doux ronron de l'avion. Il s'éveillait en sursaut au troisième virage pour reprendre en main la situation.

Quant au circuit Graulhet-Albi-Castres-Graulhet, je le connus à une époque presque aussi bien que les tours de piste. Considérant d'un coin d'œil froid le stagiaire affolé de ne pas trouver son repère à l'endroit prévu, je comptais les troupeaux de moutons et étais devenue capable de déterminer visuellement la force du vent suivant la vitesse de cheminement du Piper. Et Castres par vent d'Autan, on le voyait venir un bout de temps ! Toutefois, je n'avais pas le courage de laisser s'égarer trop loin l'élève inexpérimenté. On ne sait jamais ! Le Chef, lui, ne reculait pas devant cette douloureuse auto-punition.

Pendant plusieurs étés, nous avons ainsi tous les trois accumulé un nombre impressionnant d'heures de vol. Des anciens, moniteurs, passaient épisodiquement, et le Chef en profitait pour leur faire tester les élèves en mal de brevet.

Auriol, l'expatrié permanent, vient toujours passer ses vacances à Graulhet. Sa spécialité est de quitter le pays où il exerce le professorat de français juste avant que les événements ne tournent au tragique. En sera-t-il ainsi pour l'Irlande, où il réside actuellement ? Cela a été vrai pour le Cambodge et la Grèce. Du Cambodge il a ramené une collection magnifique de photos des temples Khmer, de Grèce une épouse charmante, Hélène. Ce petit homme d'une vivacité redoutable sécha à treize ans le Cours Complémentaire pour faire son épreuve de distance en planeur. Je crois qu'il alla se poser sur une plage à Béziers. C'est l'un des premiers utilisateurs du Stampe BDFT, et il en garde un souvenir attendri. Moniteur, pilote formé sur le tas au Cambodge à faire des liaisons aériennes par tous temps et toutes pistes, il est possédé du virus aéronautique. Dès qu'il fut en Grèce, il se fit l'ardent défenseur des Rallye de la SOCATA, en convoyant plusieurs là-bas dans des conditions invraisemblables, en achetant un qu'il perfectionne sans cesse. Je n'ai pas beaucoup d'amitié pour les « tas de ferraille », braves bêtes à voler d'une agilité de fer à repasser. Auriol ne m'a jamais pardonné d'avoir crié sur tous les toits qu'il avait acheté une clé à sardines à la SOCATA et qu'en prime on lui avait offert un Rallye

Dans l'inconscience de mon âge et poussée par la nécessité, je lui demandai un jour de me convoyer à Malaga où m'attendaient mes amies pour les vacances. Dès le décollage effectué, il nous embarqua bravement à travers un « trou » symbolique au-dessus de la couche. Je n'aime pas du tout ça et je n'étais pas rassurée. L'Espagne en long en Rallye 100 CV, c'est long. Au soir tombant, l'arrivée sur l'aérodrome de Malaga dans la lumière dorée me fit pousser un ouf de soulagement. Mais ce n'était pas fini. Bon prince, il nous proposa pour le lendemain une promenade au Maroc. Je n'aime pas les Rallye, je n'aime pas me trainer au-dessus de la couche, j'ai une horreur physique de survoler l'eau. Lorsqu'au début du petit matin brumeux nous débouchâmes travers de Gibraltar, tout y était : nous étions tassés à quatre dans une boîte à sardines ferrailante, une couche amorphe de stratus stagnait sur le détroit, ce qui avait pour conséquence de nous faire survoler à la fois l'eau et les nuages. « Jojo », fier comme un coq de trimbaler trois filles dans son tas, me noyait de quolibets : « vous êtes contente, puisqu'il y a de la brume, vous ne voyez pas l'eau ! » Tant et si bien que, occupé à se moquer de moi il ne respecta pas très bien son cap.

Sur l'étendue gris perle émergeait face à nous, seul, un piton noir. « C'est le rocher de Gibraltar », dit-il. Moi, je protestais : « C'est le Maroc ; Le rocher est bien plus petit que ça ». Chacun restait sur ses positions, on prit un moyen terme pour le cap : on partagea en deux la correction à faire si la montagne en question était le Rocher, ce qui nous valut de remonter pendant un bon moment vers l'ouest les côtes abruptes et brunes du Maroc. Car c'est moi qui avais raison, par un coup de chance. Au retour, nous vîmes en effet que « The Rock », aplati par l'altitude, n'était pas de taille à servir de repère sérieux. En tout cas nous avions passé une bonne journée après l'atterrissage sur le bel aéroport de Tanger qui sent la menthe fraîche.

Georges Auriol n'était pas le seul testeur occasionnel. Les stagiaires tremblaient de peur lorsqu'ils se savaient destinés à passer en contrôle avec Pierre Capgras, le Père Capgras, haut en gueule et en couleurs. Il se plaignait toujours que les décrochages demandés en test étaient trop mous. Un élève plus sious que les autres avait bien travaillé la question, et le jour dit, au moment fatidique, il lui exécuta un décrochage tellement brutal que M. Capgras se cogna la tête au cockpit. La tempête orale qui déferla sur lui dissuada à tout jamais ses successeurs de se permettre de telles fantaisies ! Cet ancien chef de centre de vol-à-voile a développé au cours de sa longue carrière une voix ample d'une puissance exceptionnelle qui sert bien son caractère abrupt. On raconte qu'à l'époque où pendant la guerre, il était moniteur à Graulhet, il allait à vélo jusqu'à Montauban où se trouvait sa famille. Rentrant un soir, du haut du promontoire de La Courbe qui est bien à cinq kilomètres du terrain, il vit ses planeurs sortis sur la piste, en désordre sur Salès. Et la légende dit qu'il poussa, du haut de La Courbe, une telle « gueulante » que les élèves affolés entendirent ... Tout était rangé quand le cycliste rejoignit le terrain. Claude Nespoulous certifie qu'au temps des « solo » en XI A, on entendait à 200 mètres d'altitude les ordres et réprimandes, et on savait très bien à qui il s'adressait ! Il avait avec Monsieur Wilvert des joutes oratoires historiques. Tous les pilotes qui l'ont connu durant sa longue carrière sur de nombreux terrains de France gardent de sa voix et de son caractère irascible un souvenir impérissable.

Il est par contre un moniteur à qui le Chef, pour des raisons pas si obscures que ça, n'a jamais donné d'élève à tester. Il s'agit de la blonde Madeleine Waltispurger, dont l'arrivée au terrain de Gaillac défraya la chronique. Quand elle débarquait chez nous, l'été en petit short bien court, flanquée d'un élève à l'air suffisant, elle obtenait un franc succès auprès du contingent mâle. Je crois que le Chef avait de sérieuses raisons pour ne pas l'apprécier, mais il devait s'y mêler une pointe de jalousie devant la désertion momentanée de tous les élèves.

Sous-aide moniteur, je connus parallèlement une époque de voyages qui me firent découvrir la France et un peu l'Espagne par en haut. En effet, le Chef me donnait assez souvent à faire des convoyages, ce qui était plus intéressant que des tours de piste. Christian Candelier, tête de lion aux dents blanches —on dirait maintenant de jeune loup— lorsqu'il devint directeur commercial de l'usine de bas et chaussettes Guille, décida d'utiliser l'avion pour ses déplacements. Il apprenait à piloter, mais n'ayant pas le second degré, me prenait comme « chauffeur ».

Un jour où j'étais ainsi le « pilote de Monsieur », nous nous étions posés à Montpellier. A peine l'avion au parking, constatant que d'énormes formations nuageuses montaient de la mer, j'allai faire un tour à la MTO. On me dit qu'un orage énorme se préparait et qu'il allait y avoir QGO toute la journée, donc il fallait que nous partions tout de suite. Je récupérai un Candelier hargneux et bien décidé à prendre la voiture la prochaine fois, pour regagner le Tarn. C'était la veille d'un meeting national sur le terrain. Nous partions, et je demandai à la Tour l'autorisation de quitter le parking, je m'entendis expliquer : « Vous ne pouvez décoller, la Patrouille de France est en train de s'entraîner au-dessus du terrain et va faire un passage à basse altitude sur la piste ». J'expliquai que je n'avais pas un temps indéfini devant moi, mais enfin, s'il le fallait... C'est alors que j'entendis une voix profonde et grave, une voix qui devait ressembler à celle qu'entendit Jeanne d'Arc, bergère aux bords de la Meuse, une voix qui disait : « Ici la patrouille. Je laisse à Papa Juliette une minute trente pour décoller. Dégagez immédiatement à gauche dès le décollage ». La voix résignée du contrôleur lui succéda : « Allez-y vite ». De toute la vitesse de son petit train, notre Ambassadeur galopa jusqu'à l'entrée de piste, tous les feux étaient verts, prit le virage sur les chapeaux de roues, décolla aussi sec et vira à gauche encore plus vite. Il était temps. Candelier et moi serrâmes mentalement la queue de l'avion quand, arrivés à peine à cent mètres d'altitude, nous vîmes les cinq Fouga, rangés sans un frémissement, décrire un impeccable arc de cercle vertical dans le plan de la piste. L'impression d'être à vélo et doublés par une voiture de course. Prudemment garés au loin, nous eûmes droit à la démonstration complète du meeting, orchestrée dans les haut-parleurs vibrants, par Denis Roger, le chef de la Patrouille de l'époque.

Je promenais Candelier, mais aussi Monsieur Nicoulet. Il avait le second degré, mais ne se sentait pas assez sûr de lui pour aller en Espagne, où les vacances et la construction d'une maison l'appelaient souvent. C'est surtout le trafic radio qui l'inquiétait ; Bien que pilote, donc, il me laissait une paix royale, me reconnaissant la place de maître à bord. C'est une qualité que j'appréciais à sa juste valeur, ayant par ailleurs fait parfois l'expérience d'emmener des gens qui ne savaient même pas piloter et me donnaient des conseils. Ce n'est pas évident d'être embarqué dans un avion avec une fille de vingt ans quand on en a presque le double, et qu'on sait piloter. Donc, j'appréciais cette confiance et cette discrétion. L'Espagne avec Nicoulet, c'était chaque fois une aventure. Une fois, partis à quatre dans l'Ambassadeur (il avait emmené ses deux enfants), nous étions trop chargés. Obligés de suivre la côte à cause de la brume, possesseurs en tout et pour tout d'une carte Michelin — ce n'est pas l'idéal pour la localisation de reliefs — nous volions à environ deux cents mètres sol. Soudain, au passage d'un col minuscule, nous avions débouché nez à nez avec l'immense et blanche Barcelone étalée comme une reine indolente dans son berceau de collines. A tire d'aile, nous avions gagné la verticale mer, mais les sous-marins américains, tels des crocodiles à demi immergés dans le port, nous avaient donné à réfléchir. Nous allions ce jour-là à Alicante, bien loin au sud. Travers Valence, je voyais baisser le niveau d'essence, et ça n'avancait pas. C'est seulement en la voyant que je crus vraiment à l'existence de la chaîne montagneuse à peine indiquée sur la carte et qui devait bien faire 1500 m. Il fallait la passer, car il était hors de question de faire un détour par la côte, l'Espagne est bossue à cet endroit-là. C'est poussée par la nécessité que je fis d'un lourd Ambassadeur trop chargé un planeur, qui, en vol de pente économique, grimpa au-dessus de la Sierra. Je considère que c'est « mon » exploit aéronautique. Je n'oublierai jamais la descente délivrée vers la plaine désertique et rousse d'Alicante pour nous poser sur la piste misérable et historique des Mermoz et Saint-Ex de l'Aéropostale. Depuis, pour moi, le nom même d'Alicante est devenu synonyme de havre et d'accueil.

C'est encore avec Nicoulet que, au matin d'un départ prévu pour Barcelone, nous étions tous les deux plantés sur le terrain. Tristement, nous essayions d'apercevoir La Courbe à travers une couche insolente de stratus. C'était râpé. Arrive le Chef dans sa 2 CV caramel. « Alors, vous êtes prêts ? Comment, l'avion n'est pas encore sorti ? » « Vous en avez de bonnes, vous ! vous avez vu ? » « Que dit la météo ? » « La météo, la météo, ils sont pas venus voir ici. Ils disent qu'il fait beau partout, à Perpignan, à Barcelone, etc ... ». « Bien écoute, Nadine, s'il fait beau, tu y vas ». Interloquée, je le regarde : « Et ça ? ».

« C'est simple, Tu prends le Dadou. Il n'est pas loin, tu l'as au décollage. Il se jette dans l'Agoût, tu remontes l'Agoût, à Saint-Paul, tu fais quatre-vingt dix degrés, tu dois trouver le ciel bleu à Puylaurens ». Robert Assié a une solide réputation d'homme prudent, plus encore pour les autres que pour lui. Il n'y avait pas à hésiter. Nous avons fait comme il disait. Mais à Lavaur, l'Agoût décrit une grande boucle autour de la ville. Bêtement, j'ai voulu aller tout droit. Et j'ai perdu l'Agoût. Heureusement nous l'avons retrouvée, sinon nous y serions encore. C'est dire comme on y voyait. Et à Puylaurens il y avait une tempête de ciel bleu.

Nicoulet et l'Espagne, c'est aussi sur un taxiway à Barcelone, ce sursaut de stupeur à sentir tout à coup une ombre menaçante sur notre Jodel : levant les yeux, je découvrais une aile immense au-dessus de nous, et sur cette aile, un moteur dont l'hélice énorme me fit tout l'effet d'une grosse moulinette prête à nous dévorer. Un peu plus loin que la moulinette, la tête hilare du pilote, qui nous expliqua en espagnol sur 123,5 avoir voulu voir de près la femme qui pilotait le petit avion. Avion léger, en espagnol ça se dit « avionnette ». Comment, dès lors, se prendre au sérieux ! Je drapai toutefois ma voix dans la plus grande dignité possible pour lui expliquer que son gros tas faisait très peur à l'avionnette ! Et pourtant, depuis Barcelone, justement, il y eut une fois où d'autres me prirent au sérieux. Il est obligatoire en Espagne de déposer un plan de vol pour toute sortie, à plus forte raison pour passer en France. Je l'avais donc déposé, ce plan de vol, à Barcelone, pour me rendre à Perpignan. Puis des détails de dernière minute, détaxe d'essence, trafic important, avaient reculé l'heure de départ d'une demi-heure. J'avais demandé par radio que l'on prenne note de cette modification d'horaire sur le plan de vol. J'étais seule ce jour-là. La conscience en paix je déambulais dans l'après-midi royal au centre du merveilleux paysage du Cap Cerbère planté dans la mer aux couleurs somptueuses. En vue de la piste de porte-avions de Perpignan, étalée au pied des Pyrénées, j'appelai tranquillement l'approche. Aussitôt une voix pressée me bondit dessus avec insistance : « Papa Juliette, c'est bien vous F BKPJ ? » « Où êtes-vous, que faites-vous ? » « P.J. Je suis en vue de votre terrain et demande l'autorisation de rentrer dans le circuit ». « Mais d'où sortez-vous ? Posez-vous et passez au contrôle ». J'étais interloquée. Un savon monumental m'attendait à l'arrivée : mon plan de vol était arrivé à terme longtemps auparavant, et on était à cinq minutes de déclencher les recherches. Un frisson me parcourut : les recherches, ça veut dire grand branle-bas d'hélicoptères et d'avions, et frais à la charge du recherché ... Ils finirent tout de même par admettre que ce n'était pas de ma faute, et que la Tour de Barcelone avait omis de modifier les horaires du plan de vol ; Ouf.

La liste serait longue et fastidieuse de tous ceux qui sont passés à l'Aéro-club, et pourtant chacun a laissé un petit quelque chose de lui. Je voudrais d'abord évoquer les disparus, trop nombreux en dix ans.

Madame Nespoulous, forte et courageuse, épaulant de sa vigueur souriante la nonchalance élégante de Claude. Son souvenir reste lié pour beaucoup d'entre nous à l'odeur du café qu'elle faisait griller le mercredi sur la place Mercadial.

Maurice Wilvert arriva à l'Aéro-club un jour de septembre 1960, remplaçant Claude Vergnes à la tête du bar. Sec comme un coup de trique, c'était sa définition physique. Mais des yeux bruns, pétillants et chauds, animaient son visage mince, et sa voix grave était accueil et amitié. Que de fois l'hiver après avoir rentré les avions, nous nous retrouvions autour du bar pour l'entendre faire avec Monsieur Capgras un festival d'histoires drôles. C'était un régal. Il n'avait qu'un rein et souffrait en permanence, mais n'en disait jamais rien, redressé et tendu comme un arc. J'aimais cet homme exceptionnel à la volonté de fer, dont l'amitié était chaude et pleine d'attention. Nous les jeunes, dont François, le couple nous recevait souvent dans sa sympathie intransigeante et sa bonne cuisine. Cela, c'est ce qu'ils nous donnaient. Mais eux vivaient en permanence dans la souffrance physique et morale, et c'est avec un immense respect que je regarde leur vie tronquée, abîmée, et malgré ou à cause de cela emplie de dignité. Ils n'avaient pas d'enfant, eux pour qui l'enfant aurait été leur marque sur la terre, Madame Wilvet a de graves ennuis de colonne vertébrale. Pendant les années où nous les avons connus, ils vivaient avec cette sentence terrible et hélas réalisée : les médecins n'avaient pas donné plus de dix ans à vivre à Maurice Wilvert avec son rein unique. Leur amour mutuel rayonnait et l'on reste à jamais grandi d'avoir connu des gens portés par une telle foi en l'amour et la vie.

Monsieur Fossat, la démarche militaire, le crâne chauve comme un caillou et la lunette guillerette, montait au terrain à pied. Cet ancien observateur possédait un sens de l'orientation si particulier que le fait de voir le bouillant secrétaire enfourcher un Piper mettait le Chef en transes. D'aspect bourru, il se montrait charmant envers la moitié fille, moitié garçon que j'étais alors.

Nous étions dotés de la même étourderie native et c'est sans doute un peu pour cela que, lors de sa disparition je pris tout naturellement sa succession dans le flot farfelu du secrétariat de l'Aéro-club. Il aimait tant les avions qu'il avait demandé —ce qui fut fait— que son corps repose à Notre-Dame des vignes : le cimetière est survolé sans cesse par les avions en tour de piste.

Ma disponibilité exceptionnelle, mon goût de tout ce qui touchait à l'Aéro-club, joints à pas mal d'inconscience, firent que je me retrouvai sous la responsabilité du Chef, ramant à contre-courant de la paperasserie de l'Aéro-club. La seule innovation positive que j'y apportai fut sans doute l'antique et solennelle machine à écrire qui avait autant de fantaisie que moi. Au titre de secrétaire administrative, j'étais souvent en contact avec M. Massié, trésorier. Son regard insaisissable derrière des lunettes aux cercles concentriques m'intimidait beaucoup, et ce n'est pas sans une certaine appréhension que je lui amenais les volumineux registres de vol. Il me considérait comme un objet bizarre aux réactions inattendues, et nos relations étaient une sorte de no-man-s land. C'était un curieux homme, et sans doute peu d'entre nous l'ont-ils connu vraiment, mais sa silhouette était l'une des marques de l'Aéro-club. Philippe Jaffre, tourmenté et plein de gentillesse, Aimé Mauriès, qui pilotait comme on laboure un champ, avec calme et lenteur, Eric Berque, Bernard Morand, fauchés dans le moment de la vie où tout est possible.

Eric avait débarqué à Graulhet aux alentours de ses dix-sept ans, longue silhouette maigre aux grands gestes saccadés, terminée par une petite tête ronde. Sa voix monumentale, il l'avait spécialisée dans un « Quoi » profond à variations multiples. C'était l'adolescent têtue et un peu dans la lune. A cette époque-là, le Chef me permettait de l'aider dans les cours de début. C'était la veille de la fête aérienne projetée avec participation de l'armée. Tout était prêt et nous faisons des vols de routine. Assié et Nespoulous avaient en mains le DTT et le GPA. Pour emmener Eric revoir ces compliquées variations de pente avec moteur, il ne me restait que le BBIV. Je m'entends encore au décollage pester contre ce « fichu fer à repasser d'avion ». Il était 18 heures. Nous étions quelque part du côté de Canguilan, et nous attaquions la mise en descente, après le palier. Ma main gauche avec tiré le réchauffage, Eric réduisit énergiquement les gaz. Tout à coup, il se fit un grand silence. Plus de moteur. L'hélice tournait gentiment avec un petit tac-tac moqueur. Je sautai sur les commandes que jusque-là j'effleurais mollement, ça tournait à 2000 tours dans ma petite tête. A défaut de moteur ... J'avais repéré deux champs dans le vent, les plus praticables du coin, ils étaient à la suite l'un de l'autre. Et tout à coup, j'entendis une voix, celle d'Eric que j'avais complètement oublié et qui disait : « Qu'est-ce qu'on fait, quoi ? » « T'occupe pas ! ». Il n'en était pas encore au chapitre des pannes en campagne. Trop long pour le premier champ, on saute la haie, et hop, nous voilà posés sans douceur, cahotant dans la friche. Eric a l'air tout bête, moi aussi. Nous étions agrippés à flanc de colline, devant un paysage d'arbres redoutablement proches. La route passait tout près. Eric partit prévenir au terrain. Il avoua par la suite qu'il n'avait pas eu peur dans l'avion, mais alors, la trouille qu'il avait eue sur la mobylette auto-stoppeée lui donnait le frisson. Il paraît qu'ils mirent un certain temps au terrain à admettre que le BBIV était aux vaches. Mais enfin, une délégation, chef en tête, arriva alors que le soir commençait sérieusement à tomber. J'avais eu le temps de méditer sur les possibilités, à mon avis réduites, de redécollage, et de recevoir des visites épatées : « y a pas de morts ? »

Rapidement, le Chef raccrocha le ressort de roulette cassé, nous avions poussé le Piper en haut et au bout du champ ; Il ne faisait plus très clair quand le Piper commença à dévaler la pente. Sous le regard ahuri des badauds et le nôtre pas rassuré, il décolla bravement, sauta la ligne gigantesque des peupliers, et enfin ronronna dans le soir tombant vers la piste retrouvée. Que s'était-il passé ? J'avais bêtement givré, car il y avait un point dur à la manette de réchauffage, et je ne l'avais pas tiré à fond.

Après, il fallut aller à la gendarmerie faire la déclaration d'atterrissage en campagne. D'après Francis, au vu de notre tête de coupables et nos pieds crottés, les gendarmes auraient dû nous mettre, Assié et moi au gnouf sans discussion !

Quelques années plus tard, Eric était un homme quand il revint faire des heures pour le P.L. C'était en août 68, et Sylvain avait ramené une bouteille de « Blanche » de son Yonne natale. La Blanche est une forte et solide eau-de-vie qui a des effets certains sur ses consommateurs. Ce soir-là, nous nous étions retrouvés une dizaine pour goûter à cette fameuse « Blanche ». Mme Rousseau nous avait servi un bon repas et son mari de bons vins. La gnole de Sylvain par-dessus tout ça nous avait singulièrement clarifié les idées. C'est ainsi que la décision fut prise d'aller faire un tour bruyant au rond-point de Saint-Pierre. Cela nous était déjà arrivé par ailleurs. Déguisés avec oripeaux et des vieux chapeaux, nous voilà partis. Le rond-point désert et mal éclairé fut secoué uniquement par notre farandole fantaisiste. Mais comme ça manquait de spectateurs, nous avions regagné rapidement le bar, où la coupe de Blanche supplémentaire révéla vraiment les talents d'Eric.

Tous ceux qui étaient là ne sont pas près d'oublier sa grande silhouette gesticulante, en équilibre sur une table. Il déclamait en allemand des choses incompréhensibles avec un sérieux obstiné et d'une voix retentissante. Ce ne fut pas une petite affaire de le faire descendre de cette table, d'où il tenait absolument à continuer son discours.

Eric devait, deux ans après, titulaire du P.L. disparaître dans les Alpes au cours d'un convoi d'avion.

Bernard Morand arriva à l'Aéro-club avec Michel Tardieu et P'tit Louis le Gall, venant de cette ENICA qui fournit pendant quelques années à l'Aéro-club des stagiaires, et aux filles des maris. Silencieux et secret, il s'intégra d'emblée à la vie au terrain.

Un grand sourire crispé sur son visage régulier, il apprit calmement à piloter. Il trainait une invraisemblable 2 CV antique et solennelle dont la légende veut que le plus grand exploit fut d'être verbalisée pour excès de vitesse en montant la côte de Verfeil ! Il devait la pousser ce jour-là. Cette voiture l'occupait beaucoup, il est évident que pour consentir à rouler elle exigeait son comptant de soins et d'encouragements.

Le 3 mars 1971, le Fouga qu'il pilotait s'écrasait à Brétigny. Il nous manque à jamais sa chaude sympathie et son sourire.

Assise à la terrasse une jeune femme quelque peu extravagante demandait des renseignements sur le pilotage à M. Wilvert. Elle avait même l'air persuadée qu'il était possible d'apprendre à piloter en deux jours. Tout à coup, elle s'exclama : « c'est ici qu'on bronze comme ça ? », montrant quelqu'un à la barrière. Surpris, M. Wilvert détailla un par un les stagiaires. La jeune femme insistait, et le bout de son doigt était pointé sur Georges Maréchaux, un magnifique et sculptural noir martiniquais. Imperturbable, le gérant rétorqua : « Oui madame, et c'est même ici qu'il a grandi comme ça ... ».

Georges Maréchaux était repérable du premier coup d'œil dans la vingtaine de stagiaires de ce mois d'août 1961. Il devait mesurer son mètre quatre vingt dix bien tassé, et avait quelques problèmes pour se plier en quatre dans le Piper. Je ne m'approchais de lui qu'avec précaution, réduite par sa seule proximité au rang de patate malade. Ce magnifique spécimen de la race humaine était doté d'une gentillesse remarquable, et malgré son encombrement maximum, tout le monde l'aimait bien. Il avait été la vedette de « l'attaque du terrain par les corsaires ». Tous les stagiaires déguisés avaient investi la Tour et les hangars. Pour le non-initié, ça faisait un choc : à la tête des troupes, Maréchaux torse nu et un bandeau sur l'œil. Dans la masse, divers types humains dont deux musulmans bien bronzés aussi.

Les farces et attrapes allaient bon train. Il faut citer en premier lieu l'épisode de la graisse. C'était la veille du R.S.A. à Graulhet. Le bureau au grand complet s'était réuni ce soir là pour mettre au point les derniers détails du Rassemblement et avait « planché » sérieusement jusqu'à une heure avancée de la nuit. Mais hélas ces messieurs regagnant leur voiture avec la satisfaction du devoir accompli éprouvèrent une bien désagréable surprise : toutes les poignées, phares et pare-brises étaient passés à la graisse bien collante. Le premier moment de colère passé, tout le monde se mit à l'ouvrage pour nettoyer le chantier. Monsieur Massié, toujours digne, dégraissait sa propre voiture du bout des doigts, demandant à chacun de lui donner ses chiffons sales, la tâche accomplie.

Le teinturier dans son sommeil ignorait qu'on travaillait pour lui : les beaux costumes de ces messieurs avaient récupéré une bonne part de la graisse répandue. Quand toutes les voitures furent nettes, tout le monde se transporta en grande cérémonie au bâtiment des stagiaires en compagnie des chiffons gras. Monsieur Massié donna un ordre bref devant la porte vitrée : « Cassez le carreau, c'est moi qui paye » ; Puis : « Enflammez les chiffons et jetez-les dedans ». Satisfait, il surveillait en connaisseur le déroulement des opérations, tandis que les quelques stagiaires demeurés au lit se retrouvaient pris comme des rats. Pour corser le tout, et comme dans ces cas-là on aime en rajouter, quelqu'un trouva des vieux pneus qu'on mit à consumer dans la pièce voisine. La vengeance était nauséabonde.

Il y eut toutefois des épisodes moins salissants dans l'escalade autochtones-stagiaires. L'aventure des Leroy en est un propre. Jacques et Jacqueline Leroy formaient un couple charmant et amical logeant sous la tente lors de leurs séjours à Graulhet. Quelques farceurs décidèrent un soir de les arroser. Le tuyau d'arrosage avait été branché au bâtiment des sanitaires, et, à pas de loup, les compères armés s'approchèrent de la tente. Bêteille, qui détenait le « feu » s'aperçut que l'eau n'arrivait pas. Il tendit le tuyau à son voisin : « Tiens, je te passe la lance, je vais voir au robinet ce qui arrive ». Et Bêteille ahuri reçut une magnifique douche à bout portant, car non seulement l'eau venait d'arriver, mais, ce qui était plus grave, le voisin à qui il avait passé la lance était ... Jacques Leroy sorti silencieusement de sa tente. L'épisode de « l'arroseur arrosé » est à mon goût assez génial ! Le même Bêteille douché connu, il y a bien longtemps de cela une autre mésaventure. C'était par un jour de grand vent sans vols. Quelques jeunes, désœuvrés, tournaient dans le hangar, et pour s'amuser, Bêteille avait enfilé un parachute-siège de Stampe.

Sans vraiment réaliser, il tira sur la poignée et le parachute dont on n'espérait pas tant, s'ouvrit. Le vent s'engouffra dans la coupole, et parachute et Bêteille furent entraînés dans une promenade très inconfortable pour ce dernier. Ses camarades engagèrent la course, et réussirent à piétiner la voile gonflée avant que le parachutiste sur herbe ne se fasse trop mal !

Les filles étaient une proie de choix pour les amateurs de farces et attrapes. Toutes celles qui sont venues en stage n'ont guère échappé à l'inévitable « chasse au dahu ». Je suis une des rares à y avoir échappé en tant que victimes, devant ma chance à une intuition peu courante chez moi par ailleurs ; Quand on en parlait devant moi, je prenais l'air très au courant, flairant le piège, et je finis ainsi par apprendre de quoi il retournait en regardant les autres se faire piéger. La technique était la suivante : on commençait par une longue préparation psychologique, parlant sans y toucher des dahus qui pullulaient dans le coin. La victime choisie mordait à un moment où l'autre : « C'est quoi, un dahu ? » « Ça se chasse ». Et puis on parlait d'autre chose, et quand on jugeait le terrain prêt, on lui proposait de participer à une chasse justement organisée le soir même.

Vers les dix heures d'une nuit choisie sans lune, tout le groupe se préparait, emmenant des seaux pleins d'eau, des sacs et des bâtons. On expliquait au néophyte la marche à suivre : les dahus se cachent dans les fourrés. Pendant que quelqu'un fait le guet à un endroit choisi, les rabatteurs frappent sur les branchages pour en faire sortir l'animal ; (Entre nous, il paraît que parfois certains rabatteurs se sont trompés et que c'est le guetteur qui a pris des coups de bâton !). Quand le dahu arrive face au chasseur, ce dernier lui jette le seau plein d'eau dessus. Surpris il s'arrête. Il n'y a plus qu'à le fourrer dans le sac ... Le dahu ne sort pas tout de suite : il ne retourne jamais là où il a entendu du bruit mais il faut que le silence soit complet pour qu'il commence à penser à se faufiler hors de la cachette.

On imagine les longues attentes plus ou moins paniquées du guetteur, en compagnie de son seau et de son sac, ignorant que ses petits camarades enfuis discrètement se plient de rire au bar ! Personnellement, j'ai une prédilection pour le dahu de montagne. C'est un quadrupède qui se tient toujours en parallèle à la pente, et va toujours dans le même sens, car il a les pattes de gauche plus courtes que celles de droite. La technique est de se montrer à lui de face : effrayé, l'animal retourne sur ses pas et se casse la figure.

Je ne me souviens plus si Nicole Bonnaud, Jeanie Aférial et Anne-Marie Tarlé ont été conviées à la chasse au dahu, mais il leur arriva une aventure bizarre : elles furent emmurées durant leur sommeil.

Elles logeaient dans la « chambre des filles ». On désignait sous ce vocable la pièce la plus petite du bâtiment des stagiaires. Un soir, Claude et Richard Nespoulous, et Jean-Jacques Tarlé, frère d'Anne-Marie, armés de truelles, de briques et de plâtre, se livrèrent à un mystérieux travail devant la porte des demoiselles. Au réveil, celles-ci découvrirent un mur poussé dans la nuit à la place de l'ouverture habituelle. Elles crurent avoir parallèlement hérité d'une force surhumaine, car en appuyant à peine sur la cloison, celle-ci s'effondra ! Mais tel est pris qui croyait prendre, car le Chef ne vit pas la plaisanterie de cet œil, et Jean-Jacques dut déblayer les décombres, et en prime, effectuer le nettoyage de la chambre sus-murée.

Entre stagiaires, la bonne entente n'excluait pas la férocité quand l'un d'eux ne se pliait pas aux normes tacites.

C'est ce qui arriva au « cas Perrin », qui laissa dans bien des mémoires un souvenir ineffaçable. Michel Perrin, fringant quadragénaire, alluma dès son arrivée son auréole personnelle : explorateur, c'est lui qui découvrit les sources de l'Amazone. Il le fit savoir en donnant plusieurs conférences : les premières en privé au Chef, qui sut dès lors à qui il devait s'adresser avec respect, puis aux stagiaires, aux correspondants locaux des principaux journaux, et enfin à la bonne ville de Graulhet. Il s'y prit d'une façon telle que les stagiaires n'apprécièrent pas — mais alors pas du tout — la personnalité du brillant explorateur. (Un explorateur est toujours brillant). C'est ainsi qu'il découvrit une nuit, couchée dans son lit son effigie, dans une posture que la décence m'interdit de décrire ici. Ensuite, ce fut sa voiture qu'il retrouva trônant sur cales en bout de piste. Comme il était manifestement incompris, il déménagea ses pénates à l'hôtel Durand, plus digne de lui. Un matin, Monsieur Wilver, appelé au téléphone, entendit une voix furieuse — dont je ne peux hélas reproduire ici l'accent — une voix qui disait : « Ici l'hôtel Durand. Qu'est-ce que c'est que cet énergumène que vous m'avez envoyé ? En montant dans le lavabo pour se laver les pieds, il a tout cassé ! ».

Plus tard, l'hôtel Durand se plaignit encore, mais avec moins de conviction, qu'il avait déménagé tous les meubles de sa chambre, et en avait beaucoup abîmé dans l'opération. Une sorte de résignation se faisait jour. Lui, contre vents et marées, faisait à M. Assié l'honneur d'être son élève, en lui donnant tout de même quelques conseils, car il connaissait apparemment un peu mieux la question que son moniteur. Comme celui-ci mettait une évidente mauvaise volonté à le lâcher, il lui proposa le marché suivant : « Si vous me lâchez, je vous dédicace personnellement mon livre sur la découverte des sources de l'Amazone et je vous l'offre ». Eh bien, le Chef n'a sans doute pas le sens de la valeur des choses hautement intellectuelles, car il refusa ! Perrin n'en croyait pas ses oreilles. Et il ne fut lâché que le jour où le Chef l'estima prêt. On en rigole encore.

Il revint toutefois l'année suivante pour passer son second degré, sûr que c'était dans la poche, car il avait été navigateur je ne sais où. Là encore, le Chef ne le crut pas tout à fait, et ce fut plus long que prévu. C'est bizarre, quand Assié reçut plus tard une lettre de Perrin lui demandant de le prendre en perfectionnement, il répondit à ce dernier qu'il était trop occupé pour lui donner le temps qu'il méritait. Depuis, personne n'a jamais plus entendu parler de Michel Perrin.

Tout le monde a gardé le souvenir de la chasse aux grenouilles, quiproquo digne de Courteline. C'était au temps de l'OAS. On vivait dans la crainte des attentats et des plastiquages. Et voilà que par une noire nuit sans lune, des amis de Wilvert, en vacances chez eux, voient filer vers la piste une voiture sombre, tous feux éteints. Alertés, les gérants se mettent en faction, aperçoivent bientôt des lumières intermittentes en bout Est de la piste. Puis leurs yeux sont attirés par des appels de phares dans le noir des hauteurs de Saint-Pierre. Il se passe quelque chose. Monsieur Wilvert téléphone à la police. Bientôt la camionnette arrive, tous feux éteints. Les agents, pistolet au poing se glissent le long de la murette fermant la terrasse, et à pas silencieux, dans un long cheminement pénible, remontent la piste. Des lumières là-bas et là-haut se répondent toujours. Les policiers arrivent enfin auprès de silhouettes occupées à un travail mystérieux, vaguement éclairées par les veilleuses d'une voiture. On entend de temps en temps des bruits d'eau remuée. L'une des silhouettes a en main une lampe électrique, qui s'allume et s'éteint. Soudain, cette lampe se braque sur un malheureux policier, et on entend une voix grave qui dit : « Tiens, qu'est-ce qu'il fait là à cette heure-ci, le facteur ? » Ce mot historique appartient à Philippe Dimnet, parti en compagnie des Ouvriers chasser la grenouille dans la mare qui stagnait autrefois en bout de piste ! Quand aux appels de phares, des hauts de Saint-Pierre, ce n'étaient que les feux de voitures passant sur la route de Lautrec et que les arbres cachaient par intermittences ...

Cheveux hirsutes au vent, regard canaille, grande silhouette encombrante, voix de stentor, c'est ainsi que j'ai gardé le souvenir de Pierre Ratignier. Claude Nespoulous en a beaucoup de lui, mais le plus marquant, sans doute est celui de son lâcher. L'avion était en bout de piste, prêt à décoller, Nespoulous descendait et Ratignier réalisant tout à coup : « tu veux me lâcher ? Mais tu ne vas pas me faire ça ! Regarde, je ne suis pas prêt, je vais me casser la figure. Mais tu le vois bien que je ne sais pas piloter, etc ... ». Il parlait très sérieusement, mais son moniteur tint bon ; Comme un enfant puni, Ratignier obéit donc. Tout se passa très bien, évidemment, mais au retour, quel savon passa l'élève à son « lâcheur ».

Ratignier faisait partie d'une fière bande de stagiaires, bande qui ne reculait pas devant des manifestations hasardeuses. On imagine la surprise horrifiée de M. Wilvert quand, allant servir le déjeuner à sa vingtaine d'affamés dans la grande salle, il trouva le couvert mis de bizarre façon : ce n'était que pots de chambre et autres articles destinés au petit coin qui trônaient sur la table, joliment disposés. Le marchand de ces objets avait subitement fait fortune ! Le gérant fut prévenu gentiment de deux points :

Primo, que ces choses avaient été achetées neuves et donc, n'avaient jamais servi : ce n'était pas la peine de s'affoler. Secundo, que le couvert avait été mis en prévision d'un repas cochon : toute la nourriture serait mélangée et on mangerait avec les doigts. M. Wilvert se fâcha tout rouge et ses colères, ce n'était pas rien, et décida que dans ce cas, il ne se chargeait ni du service, ni du rangement, et encore moins de la « vaisselle » ; Il paraît que ce fut homérique. On ignore quel usage fut fait par la suite du matériel

Ratignier n'avait pas que des talents d'organisateur du repas cochon. Fêru d'aviation, il se mit de retour chez lui à construire le « Sirocco », avion en C.N.R.A. bien sympathique, et travailla comme dix à la réalisation de son projet.

Personne ne se souvient encore du véritable nom de « Bébert » et « Nanard », ces deux inséparables qui firent beaucoup de bruit durant leur séjour. Bébert, ténébreux et moustachu, et Nanard, plein de verve et de rire s'entendaient comme larrons en foire. Ils avaient deux spécialités très au point. L'une était le cri de guerre de Nanard « Sacré Bon Dieu » lancé en roulant les « r » et sur un ton très convaincu. L'expression retentissait à tout bout de champ. C'était au moment où De Gaulle était allé au Mexique, et André Wilvert, frère de Maurice, avait enregistré son discours, tout au moins la fin, dont l'accent nous pliait de rire. Et en suivant, il avait gravé le cri de Nanard sur la bande, ce qui donnait une expression inénarrable : « ... Et viva Mechico, sacré bon Dieu ... ». C'est resté dans ma mémoire bien plus sûrement qu'une phrase musicale.

Leur deuxième spécialité, due celle-là au talent de Bébert, était silencieuse. Lorsqu'ils déambulaient tous deux en discutant gravement, Bébert effectuait soudain un entrechat et reprenait tranquillement le cours de la conversation. L'effet de surprise était certain !

Les deux lurons avaient décidé de manger des huitres fraîches et, pour ce faire, m'avaient demandé de les convoyer à Arcachon pour les acheter à la « source ». Nous partîmes donc dans l'Ambassadeur, mais arrivés travers d'Agen un plafond bas et une pluie fine nous décidèrent à nous poser pour avoir de plus amples renseignements MTO.

A peine le moteur était-il arrêté au parking, un homme à l'air hargneux s'approche, nous dit être le contrôleur de nous pria de le suivre au bureau de piste. S'étant informé du pilote, il me demanda si le clackson de décrochage marchait bien. Le brave bilame ayant quelques difficultés à pousser son « tuit, tuit », je le lui dis en toute innocence. Mal m'en prit. Suivit un discours sévère sur les dangers qu'il y avait à voler malgré une telle panne (tu parles) et il menaçait de nous empêcher de repartir. Ma colère commençait à monter. Derrière le dos du contrôleur, Bébert effectuait de temps en temps un entrechat narquois et Nanard marmonnait des « Sacré bon Dieu » meurtriers. Je les fusillais du regard, prise entre la rage et le fou-rire. Je ne sais plus quelles explications je donnai et quelles promesses je fis, mais il nous laissa à regret repartir pour Arcachon où la météo était bonne. Mais je tremblai jusqu'au bout de la peur qu'il ne s'aperçût du manège des deux garnements. C'aurait été le gnouf, à coup sûr !

Le reste du voyage fut sans incident notoire, mais à part le succès de curiosité obtenu dans les rues élégantes d'Arcachon par les trois promeneurs apparemment normaux dont l'un, pourtant, de temps en temps, sautait d'une manière bizarre ...

Il vint au club plusieurs autres tandems, qui bien que moins voyants eurent tous en commun le fait que leur camaraderie rayonne. Claude Flament et Jean-Pierre Dauba, les marins, venaient de Bizerte après la liquidation de la base aéronavale. Claude avait une énorme moto –ce n'était pas la mode alors– sur laquelle je fus lâchée entre deux balises, et Jean –Pierre des problèmes de cœur nommés Moustique. René Hohmann et Jean-Claude Villate, chaque année fidèles à leur « stage qui n'en est plus un depuis longtemps » sont devenus des membres du Club à part entière. Il en est de même de Jean et Jean-Michel, venus plus récemment, mais dont la fidélité est déjà solidement reconnue.

Ils sont tous quatre animateurs du « sous-club » des Graulhétois à Paris. Je regrette de ne pas les avoir mieux connus tous quatre, ils sont vraiment très sympathiques.

Enfin, les « barbus ». Cette paire d'amis inséparables, promènent leur barbe et leur gentillesse à bord d'une camionnette Volkswagen remarquablement aménagée. Quand on n'en voit qu'un, on cherche l'autre des yeux aussitôt.

Henri Goettmann a maintenant une grosse 504, il est Président d'honneur de l'Aéro-club, travaille à la Cour de Justice des Communautés européennes au Luxembourg et a plein de secrétaires à son service et sur les genoux.. Quand il fit son premier stage en 1961, il était correspondant de presse, ne faisait pas de bruit –il n'en fait toujours pas– et avait une vieille Simca sport bleu marine. A part ça il n'a pas changé. Mêlé à la foule des stagiaires, on le remarquait peu, il observait et mettait au point avec François une amitié indéfectible cimentée au Pastis. D'ailleurs, cette amitié n'a plus besoin de pastis pour survivre.

Un jour, Henri et François rentraient paisibles de Labessonnié. Tout à coup, au lieu de prendre le virage qui s'annonçait, sa Fiat, la dernière, continua tout droit dans un champ. Tonneau, et puis la voiture se remet sur pieds toute seule. François, ahuri, voit Henri se précipiter hors de la voiture et s'adonner à une danse du scalp effrénée. « Pauvre Henri, se désole François en sortant à son tour, il a perdu la tête ».

« Et alors, Macaniche, qu'est-ce que tu fais ? » « Je regarde si je n'ai rien de cassé, tiens ! ». Tout était en place sur les deux hommes. La voiture, facilement remise en route, n'avait que le pare-brise démis de son cadre, il ne tenait en place que grâce aux essuie-glaces. Henri, toute de même un peu traumatisé, ne cessa de répéter pendant trois jours : « Quand je pense qu'on n'avait bu que deux pastis ! Ca ne valait pas la peine d'aller faire un tonneau dans un champ pour ça ! ».

Silencieux –je l'ai déjà dit– et souriant, Henri est sans doute le plus éloigné et celui qui revient depuis le plus grand nombre d'années A Pâques et en été, régulièrement, Henri arrive, attendu avec impatience par François, et c'est comme s'il avait été toujours là. Retrouver son grand sourire chaleureux, c'est entrer d'emblée dans des années et des années de camaraderie.

Nicole Bonnaud débarqua un jour de sa Provence natale avec un merveilleux accent chantant, la tête pleine de chimie et de rêves, la sympathie au bord de son grand sourire confiant. Elle cachait derrière de grosses lunettes des yeux à la douceur désarmante. D'emblée, elle porta à François un attachement de jeune chien malicieux, ce qui lui valut le titre de « petite », au chef une admiration respectueuse qui touchait à l'idolâtrie, et à Nespoulous une grande et pure amitié. Elle commença bravement à apprendre à piloter –elle était venue pour ça– et à mettre un peu de féminin dans cette équipe dont personnellement je n'avais en rien altéré le mâle vocabulaire.

Sa première venue fut contemporaine de celle de Jacques Virot, Régis Roussi et Jacques Varnot. Jacques Virot, calme et discret, possède une merveilleuse éducation dont on trouve rarement l'équivalent, une ironie précise, et la langue espagnole revue et corrigée par le Vénézuela. J'éprouve une sympathie instinctive et inconditionnelle pour les gens aux yeux bleus, sympathie qui à propos de Jacques Virot ne s'est pas démentie depuis que je le connais.

Régis Roussi, l'héraultais du groupe, apportait sa jeunesse têtue encore bordée d'adolescence. Jacques Vernot, frondeur et haut en voix, donnait au groupe sa pétulance. J'étais encore moins douée pour l'apprentissage du pilotage que féministe à tout crin. Aussi je n'éprouve aucune gêne à dire que les filles en général et Nicole en particulier n'avaient aucune disposition spéciale pour le maniement de ce manche à balai là. De celles qui sont passées à Graulhet, je n'en ai vu qu'une possédant le sens inné de l'avion et une souplesse royale, c'est Babeth, Le Gall maintenant. C'est aussi la seule fille avec qui je n'ai jamais eu peur en voiture. Piloter un avion est à la portée de tout quidam qui s'intéresse à la question, mais avoir d'emblée le geste précis et sûr est un don comme celui de la mécanique, de la poésie ou de la cuisine. Mais revenons à Nicole. Elle finit par être lâchée et obtenir son premier degré, mais c'était devenu l'accessoire à sa présence au terrain où elle avait créé un nœud solide d'amitiés. Elle était revenue avec son amie Jeanie Afériat, encore plus méridionale qu'elle, s'il se peut et elles faisaient une équipe bien sympathique.

Nicole avait su parler de sa merveilleuse Provence avec tant de cœur, elle avait été si bien adoptée, que M. et Mme Assié, M. et Mme Wilvert s'en furent la voir chez elle. Ensuite, ce fut notre tour à François et moi. Un beau matin plein de rosée, nous enfourchâmes le Jodel 150 pour aller vers Nicole et la Provence.

François tient très bien les commandes en l'air, mes seuls commentaires se bornaient de temps en temps à préciser : « Un peu plus à droite ». L'atterrissage à Aix-les-Milles fut sans problèmes. M. Bonnaud, le père de Nicole, était secrétaire de Mairie à Peyrolles-en-Provence. Cela nous valut d'être pris en charge au terrain par la voiture taxi-ambulance-corbillard, au choix du client. Les Bonnaud habitaient dans les bâtiments de la Mairie. Pas n'importe laquelle, mais une imposante bâtisse du XVIII^e siècle à l'immense cour intérieure et aux pièces d'une hauteur vertigineuse. Ca posait à Mme Bonnaud des problèmes pour les rideaux de ses fenêtres. Gavés, choyés, chouchoutés, nous fîmes un séjour de coqs en pâte, et notre départ ne fut permis que sur la promesse de revenir

Nous revînmes en effet, mais avec un troisième larron : Jacques Capgras, mon copain fantôme. C'était mon accompagnateur dans mes déplacements de « coupe », tête de mule et éclairs de génie. Il était là en principe comme responsable de ma jeunesse folle, mais il me fallait prendre bien soin de ne pas l'égarer.

A Mantes-la-Jolie, il nous avait totalement oubliés, l'avion et moi pendant une journée entière. Mise à part son étourderie native, et même avec elle, c'est un garçon avec qui je m'entendais très bien.

Mais revenons à Peyrolles. Le voyage aller ne fut pas marquant. Les Bonnaud possédaient à Maussane, sous les Beaux, une merveilleuse vieille maison au puits frais, qui avait pour seul défaut de se trouver à 60 Km de Peyrolles. Ils avaient décidé de nous y conduire, mais ne possédaient pas de voiture. L'usine qui enfournait par un bout des porcs et des tomates et ressortait par l'autre bout des jambons et des conserves de tomates nous prêta sa 404 break de service. Conseil fut tenu pour savoir qui manierait l'engin. Aucun des Bonnaud ne conduisait. François trouvait la voiture trop grosse, Jacques ne connaissait pas ce genre d'auto, il faut dire qu'il se désintéressait absolument de l'affaire. Sous prétexte que mon père possédait une 404 ce fut moi qui héritai de la responsabilité du wagon.

Je me sentais très petite et minable au volant de cet engin qui me faisait l'effet d'un car, François à mes côtés ne servait qu'à me dire de ne pas aller trop vite. Tout se passa bien, et nous découvrîmes la vieille maison endormie sous les feuillages bruissants, plus l'après-midi cette merveille minérale des Beaux. Pour le retour, quelqu'un fit la proposition saugrenue de passer dans Arles. Malgré mes protestations timides, on prit la route de la ville de Mireille. Monsieur Bonnaud, qui de sa vie n'avait conduit une voiture, de sa voix douce et chantante, me disait paisiblement les rues à prendre. Dans la vieille ville bien sûr. C'est ainsi que vint le moment où la voiture, coincée à un angle de rues, ne pouvait plus rien faire. Je me tirai sans trop de mal des manœuvres interminables au mm et c'est avec un énorme ouf que je m'engageai un peu plus tard dans la cour d'honneur de la mairie de Peyrolle !

Notre séjour fut très agréable, et c'est chargés de cailloux de la Durance que nous reprîmes le chemin de l'aérodrome d'Aix. C'est là où se place le voyage épique dont François garde l'inoubliable souvenir. Tout alla bien jusqu'à hauteur de la Camargue. Puis, des formations nuageuses se levaient peu à peu au devant de nous. Travers Montpellier, il fallait choisir : passer dessus comme le voulait Jacques ou s'engager dessous comme je l'avais décidé. Nous nous disputons allègrement tous les deux. Jacques : « il faut qu'on monte, sinon nous n'arriverons jamais à passer ». Moi : « C'est moi le pilote, c'est moi qui commande et je refuse de me lancer au-dessus de la crasse sans savoir comment c'est à Graulhet ». François : « Si vous continuez à vous disputer comme ça, je saute par la fenêtre ». Et on se disputait, et François menaçait de sauter, et ça baissait. Puisqu'on était dessous, puisque c'est moi qui commandais. Quand je nous mis à cheval sur la voie ferrée qui mène au terrain de Béziers on n'y voyait plus rien. Heureusement je connaissais bien le coin et il n'y a pas de tunnel. Et c'est dans le silence total et réprobateur que je posai l'avion sur la piste caillouteuse et malaisée du terrain susdit. Personne pour nous accueillir, et pas un bout de pain à manger ; Le désert dans le brouillard. Jacques : « Je te l'avais bien dit qu'on se ferait coincer », plus des choses sur les filles que je ne redirai pas ici. Moi : « Si vous n'êtes pas contents, vous n'avez qu'à changer de chauffeur ! » François : « Arrêtez de vous disputer ou je pars à pied. Et j'ai faim ! ».

Ce jour-là, François déjeuna royalement d'une cigarette. Enfin, vers trois heures de l'après-midi, par une demi-crasse et Carcassonne, l'estomac vide et le moral à zéro, nous avons quand même rejoint Graulhet.

Sans conteste, l'Amiral fut « le » stagiaire qui marqua une trace indélébile dans les souvenirs. C'était un petit homme replet, l'œil rond et bleu, le cheveu déjà clairsemé vers trente-cinq ans, le geste vif. Mais sa caractéristique essentielle était son accent, un accent comme même n'en auront jamais les interprètes de Pagnol, car je le soupçonnais d'en rajouter pour épater ces pauvres graulhetois. Les expressions marseillaises allaient bien sûr de pair et en cascade avec l'accent, mais il avait en plus fait sien le « Macaniche » de François, qui dans sa bouche, gonflait et se mettait à chanter. Marin-pompier de son état, il avait appris sur les différentes bases d'aéronavale où il officiait derrière l'extincteur les principales élucubrations de son répertoire. Nul ne sait aujourd'hui qui le premier l'appela l'Amiral. Son nom, que beaucoup ignorent est André Ravel, et il n'y avait guère plus d'associations d'idées à faire avec la marine qu'avec la musique, mais il est certain que le surnom lui allait comme un gant, le complétait.

Il investissait l'Aéro-club de sa voix ample et sa nervosité à bord d'une vieille 203 verte et délavée dont il avait trafiqué le dessous des sièges pour en faire une cachette à alcools. Sa principale invention, celle qui en tout cas fit le plus de bruit était le T.L.M. Le T.L.M. ne lançait pas ce que son nom indique, mais de vieilles boîtes de conserve en métal. Cet engin était assez économique, si l'on considère la panique mise en jeu. Le corps principal en était constitué par un long tube de carton récupéré chez les mégissiers, bourré de pétards, qui, lorsqu'ils explosaient, projetaient en l'air la boîte de conserve chapeautant le sommet. Un jour, l'Amiral avait eu l'idée géniale de mettre en place une batterie de TLM à tir synchronisé sur le parking auto, pour accueillir le Chef en Piper retour de navigation. Quant le malheureux avion fut posé par vent d'Autan, un concert de déflagrations retentit et des projectiles volèrent dans tous les sens. La technique de tir n'étant pas très au point, ce sont les voisins qui vinrent se plaindre, affolés, des retombées. Heureusement, car la toile du Piper aurait pu souffrir de l'impact des boîtes rouillées. Rétrospectivement, le Chef ne fut pas tellement d'accord avec la salve, malgré l'honneur qui lui avait été fait et l'évident succès de la curiosité remporté. Les grandes inventions sont souvent incomprises.

Le T.L.M. fut aussi convié à une fête plus inoffensive, et qui mit en scène le vieux Tigre sans aile qui pourrissait au fond du hangar. André Wilvert déjà cité comme chasseur de son, était aussi friand d'images insolites. C'est ainsi qu'il mit au point avec l'Amiral, cabotin solide, un spectacle qu'il fixa sur la pellicule. Le Tigre, ou du moins le fuselage qui en restait, fut sorti et astiqué. Un balai remplaça avantageusement l'hélice. Et pour la postérité l'on vit, sous un tir nourri de DCA TLM, le courageux et magnifique Amiral qui sautait, parachute au dos, de la cabine enfumée de son Tigre déplumé en perdition. Des fumigènes s'échappant de l'empennage l'avait transformé en Tigre à réaction ! Il est certain que cet homme-là avait manqué sa vocation théâtrale !

Mais il était aussi venu à Graulhet pour y apprendre à piloter. Très accessoirement. En dehors des T.L.M., il se spécialisa donc dans la chasse aux balises, vocation plus aéronautique. Si l'on avait réuni ses trophées, entre celles d'Albi et celles de Graulhet, on aurait pu faire une belle exposition. Mais on n'a conservé que son hélice cassée, qui est d'ailleurs maintenant en ma possession.

« Fan des pieds, etc » disait-il en cherchant désespérément ses repères, dans son Xème parcours de navigation accompagné. Car l'Amiral savait naviguer un peu partout sauf en avion. Le Chef déploya à son actif l'une de ces fortes doses de patience dont il a le secret. Assié aimait beaucoup l'Amiral, mais dès qu'André Ravel enfourchait un avion, son moniteur se demandait ce qui allait encore arriver. L'Amiral nous a bien fait rire, et il est bien dommage qu'il ait cessé de venir à Graulhet.

Les stagiaires apportaient au Club un air venu d'ailleurs, mais les gens du cru sont toujours en nombre suffisant pour animer les dimanches hors de l'été et les banquets de fin d'année. Vers 1960, un trio formait la base de l'équipe « jeune » : Jean-Pierre Massié, Jean-Louis Tournier et Philippe Jalfre. On ne les voyait jamais l'un sans l'autre, et bien que très différents tous les trois, ils s'entendaient comme larrons en foire.

Jean-Pierre Massié avait été plus jeune pilote de France à l'époque où une réglementation précise n'interdisait pas ce genre d'exploit : il avait été lâché à treize ans. Ce garçon mince et secret prenait des décisions énergiques ! A l'époque où il était amoureux d'une jeune fille ayant ferme sur la côte de Lautrec, il ne trouva rien de mieux que de se poser dans un champ devant chez elle en Emouchet. L'intention à peine voilée sous le prétexte d'une absence regrettable de « pompes » ne plut pas beaucoup à ceux qui durent aller démonter le planeur à seulement quatre Km du terrain ! Il dû toutefois porter, pendue à son cou, toute la journée, l'énorme et musicale cloche de vache qui appartient à Nespoulous. Cette cloche égayait de ses sonnaillies les abords du pauvre pilote qui avait eu la malchance de « faire une vache » en planeur. Et cela est monnaie courante quand on fait du vol à voile ! Jean-Pierre fut avec Pierre Bellières comme accompagnateur, « le » concurrent graulhetois qui participa au Tour de France aérien. La nonchalance sèche de Jean-Pierre alliée à la nonchalance moustachue de Pierre Bellières ne portèrent pas l'équipage aux sommets du classement. Mais l'important c'est de participer !

Michel Baixas avait un scooter pétaradant, un vocabulaire et des sujets de conversation que je comprenais juste assez pour en rougir, et une grand-mère haute en couleurs qui fabriquait et vendait des « jeannots ». Toutes ces données faisaient qu'il venait se défouler au terrain de l'autorité grand-maternelle, et sa présence se signalait par une véritable tornade ; Plus calme était Jean-Louis Fourès, ce garçon sérieux et opiniâtre qui apprit à piloter comme on laboure un champ. Il était d'ailleurs paysan et mettait au service de sa volonté « d'en sortir » une somme de travail et d'application considérables. Le Chef l'avait aidé à apprendre et se perfectionner de telle façon qu'il était devenu très bon pilote, possédant de solides connaissances. Les circonstances ont fait qu'il n'a pas continué dans cette voie, mais cela n'entame pas la belle réussite de ce garçon courageux. Toute autre était la personnalité de Denis Alibert, dont le gros et unique point commun avec Jean-Louis était la volonté d'effort et de dépassement. Denis, petit-fils du maire d'un petit village près de Puylaurens, était destiné à travailler sur la ferme de ses parents. Quand il vint apprendre à piloter, cet adolescent au front têtue et aux yeux clairs nous harcelait sans relâche pour arriver à ses fins, en l'occurrence être formé le plus vite possible. Il venait me chercher au magasin afin que je le fasse voler quand le Chef n'était pas là, nous talonnait pour l'obtention de papiers, de bourses et rentrait dans des colères boudeuses lorsqu'on lui résistait. C'était un moustique besogneux. Il agit de même à la Montagne Noire où il réussit à faire du vol à voile le dimanche alors qu'il n'était pas stagiaire, arrivant à force d'insistance à bousculer toutes les lenteurs et tous les interdits. La mouche du coche. Mais ce n'est pas tout : ce garçon possesseur en tout et pour tout du certificat d'études, se payait le luxe de suivre pendant un an des cours par correspondance qui lui permirent de rattraper son retard et de se faire admettre au lycée d'Albi pour y passer et obtenir le baccalauréat. Tout seul, tirant et poussant ses parents un peu dépassés par ce canard dont ils étaient fiers mais ne pouvaient suivre la volonté d'arriver. Denis est maintenant pilote de ligne, c'est un garçon calme et profond qui n'a avec l'adolescence tyrannique et obstinée que le lien mystérieux qu'il y a entre les fondations et la maison. Tout se passe comme si pendant quelques années toutes ses forces vives avaient été asservies à sa réussite, alors que maintenant il prend le temps et les moyens de penser. Tous nous aimons beaucoup son grand-père. C'est un homme fin et souriant, un de ces vieux paysans qui possèdent la sagesse et le don de conter, en français dans une langue choisie et riche, en patois avec toute la saveur du terroir. Il a fait la joie de nombreux repas d'Aéro-club.

Aux antipodes de Denis Alibert, Richard Nespoulous trainait sa nonchalance racée et élégante partout où il y avait à raconter, discuter, faire des sorties ou organiser quelque chose. Il était la providence de notre groupe de jeunes, la guitare toujours prête et la chanson au bord des lèvres. Je l'ai toujours considéré comme le type du bon copain « toujours prêt », incarnant la devise scoute. C'est normal il était responsable scout. Son mariage avec Anny Marchand, énergique et débordant d'idées, ne l'a pas changé, du moins je pense. A tous les deux ils font un couple sympathique qui se tient en dehors des lieux communs.

Je garde un souvenir très précis de mon premier contact avec Serge Thuriès, le Tutu des longues années aéronautiques. Le Chef me dit un jour dans la Tour : « tu vas faire faire des tours de piste à Serge, il a arrêté de voler pendant quelques années et voudrait recommencer ». Il me montrait un garçon pas très grand dont les larges yeux verts m'impressionnèrent. Tutu devait constituer avec Jean-Louis et Richard le noyau masculin de l'équipe jeune qui sévit de longues années à l'Aéro-club. Pardon, j'oublie François dans le noyau jeune. Que de fois l'avons-nous entraîné à des sorties ou des repas ! Il était notre conscience de groupe, réprimant l'un ou l'autre, rouspétant et participant à toutes nos facéties. François et Tutu était irréductibles sur un point : dès que nous faisons de la route, il fallait épisodiquement s'arrêter pour refaire le plein de bière ! Je suis sûre qu'il connaissait tous les bistrotts sur les diverses routes de Graulhet à Mazamet où nous nous rendions souvent, dans le fief de Babeth, Hautpoul. Tutu a cette particularité que son bouton sur le nez annonce sa météo personnelle : lorsqu'il rougit, on peut dire que sa dose d'alcool a passé un certain cap et qu'il va nous parler de l'Algérie ! Tutu a été pendant de longues années adjoint au trésorier de l'Aéro-club et s'est acquitté de cette lourde tâche avec beaucoup de sérieux et de conscience. Il était le « travailleur de fond du bureau ». Il entra en fonction en compagnie d'Yves Gayral, comptable pointilleux, perfectionniste et acharné. A tous les deux ils réussirent à mettre de l'ordre dans la comptabilité du Club, ce qui ne représentait pas un travail négligeable. J'avais beaucoup de sympathie pour Yves Gayral, dont le sérieux parfois impressionnant n'entamait pas la gentillesse.

Le dimanche après-midi au terrain a une couleur spéciale, celle des vacances, du temps que l'on peut regarder sans courir ou avoir quelque chose à penser vraiment, sauf pour le Chef qui a toujours eu à travailler ferme ce jour-là. Durant des années, réguliers comme des métronomes, les pilotes du dimanche venaient passer l'après-midi. Je sais que l'expression idiote du « pilote du dimanche », est péjorative, mais dans ce cas je n'y mets aucune intention malveillante. Ils arrivaient un à un, on connaissait si bien leurs voitures que le moindre changement leur coûtait cher au bistrot ! Ils allaient saluer à la ronde, s'enquérir des dernières nouvelles, s'il faisait beau traînaient dehors en donnant un coup de main pour les pleins d'essence. Subitement l'un d'eux décidait de voler, en emmenait un autre, faisait son tour et revenait prendre sa place dans le groupe élastique et détendu. S'il faisait froid, tout le monde s'agglutinait aux points chauds.

On voyait ainsi parfois la tour, comme un bateau sur l'herbe rase, bruisante de voix, embuée et enfumée, laissant sortir quelqu'un qui disait « brrr » et rentrait les épaules, ou ingurgitant un gars de plus en tassant un peu mieux les autres. Le Chef, fourmi active, faisait la navette entre la tour, les avions et le hangar, vérifiant si tout était noté, plaisantant avec les uns et les autres. Je savourais tellement ces dimanches après-midi qu'à ce moment-là ça m'ennuyait parfois de voler ! En effet, il fallait quitter quelque discussion serrée sur la nouvelle voiture, ou l'histoire passionnante et inédite arrivée dans le temps au copain du copain ...

Les événements de la vie ont peu à peu dispersé le noyau qui paraissait immuable, pour en reformer un autre. Il y avait Nissen, qui ne tenait pas en place, et dont le visage rouge brique respirait la santé de son métier de maraicher. Tous les dimanches, j'allais siroter avec lui une « Pelforth brune » pour le plaisir de l'entendre raconter sa vie. Il endommagea un jour sérieusement le DTT avant l'entrée de piste, et n'osa plus guère retourner au terrain. Claude Gayral, notre collègue de la QRR, nous mettait en alerte lorsqu'il décollait, car il avait un sens assez particulier de l'orientation. Régis Girard, marchand de vélos à Carmaux, trainait une timidité de célibataire endurci, mais était et reste plein de gentillesse et d'esprit. Il était avec Jean Dauzats, le dernier représentant de l'Aéro-club de Carmaux, disparu faute de terrain, ce qui est grave pour un club de ce genre. Il leur restait un Tigre antique et solennel, dont ils firent don à Graulhet. Jean Dauzats n'oubliait jamais son chapeau, ce qui faisait osciller sa silhouette à mi-chemin entre l'homme d'affaire et le maquereau. Il saluait les copains à voix tonitruante, et sous des dehors de brave garçon blagueur et farfelu, il cachait une redoutable perspicacité qui me mettait dans des colères noires. J'ai pour lui, depuis ce temps-là une grande amitié, mais la gamine que j'étais alors ruait souvent dans les brancards !

Jean-Bernard Cassan avait, lorsqu'il apparut à Graulhet, tout un passé aéronautique qu'on se racontait en hochant la tête. Sur le terrain d'Albi où il avait volé, il avait eu un très grand accident avec un bébé-Jodel et l'on ne savait trop lequel des deux était le moins en morceaux lorsqu'il avait fallu ramasser l'homme et l'avion. Recousu, recollé de toutes parts, après un très long séjour à l'hôpital, il avait recommencé à voler, mais son accident ne lui avait pas donné le goût de la prudence : c'est lui qui doit dans la région connaître le mieux les petites routes et les petits ruisseaux vus du Stampe grandeur nature. Sa passion pour le rase-mottes lui valut six mois d'interdiction de vol, car ses fredaines n'avaient pas échappé à l'œil de lynx du Chef. Mais ses excès ne se cantonnaient pas à l'aviation : la quatre chevaux qu'il menait rondement à l'époque en savait quelque chose. Slaloms entre les flaques, tonneaux, elle en a vu des vertes et des pas mûres ! Maintenant, Jean-Bernard est un garçon posé, marié, membre du bureau, et unanimement reconnu comme sérieux. La seule habitude qu'il semble avoir conservée à sa jeunesse folle est celle d'orner son menton de barbes à variations multiples. Nous le menacions de lui découper ses poils à notre fantaisie quand nous découvrîmes à quel point il y tenait.

Louis Reynès, bien que moins assidu que les sus-cités, venait entre deux rotations en camion prendre l'air de Salès, et de temps en temps allait voir d'un coup d'aile, si son pays natal, l'Aveyron n'avait pas changé de place. Cet auvergnat têtue et coloré ne savait pas ce qui l'attendait à venir ainsi s'aérer : il se retrouva un jour président. Cela fait plus de dix ans qu'il est à la tête de l'Aéro-club, et je crois bien qu'il en est encore tout étonné. Il doit sa nomination au suffrage universel à la démission de Francis Vaissière qui se retirait, épuisé et écœuré par les sombres histoires de la détaxe d'essence.

En 1960, régnait à l'Aéro-club Monsieur Juillé, Président à l'aspect sévère et élégant, qui nous intimidait quelque peu. Lorsqu'il donna sa démission, et comme toujours lorsqu'un président s'en va, quel qu'il soit, on se dit que personne ne saura le remplacer, car on cherche instinctivement un modèle conforme au précédent. Et puis on « trouva ». On découvrit, plutôt, le jeune et bouillant Francis Vaissière, qui devait pendant plus de cinq ans apporter un sang nouveau. Francis se donna à fond à sa nouvelle responsabilité, à tel point que Françoise, sa femme se sentit jalouse — à juste titre — de cet Aéro-club tentaculaire qui mangeait à ce point son mari. Avec l'aide de François, et du club, il avait construit son Minicab, ce merveilleux petit avion rond et pointu en vol. Il lui prit un moment la fantaisie de faire le coup de la panne au décollage, presque systématiquement, ce qui démontra les brillantes qualités de pilote de Francis. C'est pendant la réalisation de cet avion qu'eurent lieu les derniers épisodes de l'O.A.S., les seuls qui touchèrent au terrain. Le « black-out » était déclaré de crainte d'une invasion parachutée, et des bidons parsemaient la piste. Il y avait interdiction de vol, bien sûr et des bâtiments étaient gardés en permanence par deux appelés en armes qui couchaient là. Francis, arrivant pour travailler à son avion qui se trouvait à l'atelier, se présenta tout naturellement devant la porte. « On ne passe pas », dit le soldat de garde. Francis sourit et expliqua ce qu'il venait faire. « On ne passe pas » s'obstina le troupier. Francis commençait à sa fâcher et entra. Le troisième « on ne passe pas », mitrailleuse braquée sur lui, le dissuada de toute autre tentative. Son avion était bien gardé. Après des années de travail, vint le jour où l'avion effectua son premier vol. C'est un grand événement, le jour où l'avion fabriqué de ses mains prend l'air pour la première fois. Le Minicab se comporta très bien, dans le petit matin clair. Le Chef, Claude Nespoulous, Francis, Françoise, François, prirent leur petit déjeuner en haut de la tour. C'est un arrosage original, mais qui allait bien à l'original Minicab. Francis en premier, et tous ceux qui avons un tant soit peu volé avons pour cet avion une amitié amusée, comme on en a pour un enfant terrible et gentil.

Au temps de mes débuts, nous payions nos heures théoriques à la fin de chaque vol, avec des carnets de « minutes » détachables, de couleur différente suivant l'avion. Il fallait marquer son nom derrière et mettre le nombre de coupons-minute correspondant au temps de vol dans l'enveloppe à ça destinée. Il y avait une enveloppe par avion. C'était apparemment très simple pour le pilote moyen, mais encore fallait-il qu'il en eût dans son portefeuille, ou qu'il ait sur lui l'argent pour les acheter au bar, ou qu'il ne soit pas en froid avec le gérant. Parfois, on oubliait d'émarger sur la feuille de vol, ou de marquer son nom sur les minutes. Bref, pour le malheureux qui dépouillait ça il y avait quelques précautions élémentaires à prendre : se cacher dans un coin tranquille à l'abri des importuns et des courants d'air, avoir trois bonnes heures devant soi, une dose de patience à toute épreuve, et s'attaquer au décompte des minutes. Mon sens de l'ordre, et mon goût de la conversation, tous deux légendaires à l'Aéro-club, firent, lorsque ce travail m'incomba, crouler à jamais le système, qui s'avéra invérifiable. Francis le remplaça, pour ma tranquillité et non celle du comptable, par celui des compte-fiches.

Si l'on perdait la poésie des minutes de toutes les couleurs et de multiples possibilités (jouer le carnet aux boules, faire du troc ...) on y gagnait en sérieux.

Les vols et les pleins des avions sont notés par les volontaires de passage à la tour sur de grands registres. Les pleins sont maintenant fichés sur un carnet qui se trouve en permanence à la pompe, mais autrefois il fallait aller jusqu'à la tour les noter sur les registres.

Je ne citerai pas toutes les embûches qui se mettaient en travers de ce travail, on les imagine aisément. Mais le fait est que nombre de pleins ne figuraient pas sur les feuilles de vol, et c'était un casse-tête de retrouver la consommation de chaque avion. Quand venait l'heure du compte-rendu trimestriel, destiné principalement à percevoir la détaxe d'essence, nous faisions le compte des heures de vol, et notions la consommation d'essence proportionnellement au quart de cheval-heure, comme il nous était dit. Dans notre royaume d'amateurs et de bénévoles, sans connaissances spéciales, il nous semblait que le travail était bien fait. Et puis un jour, coup de tonnerre dans le ronronnement quotidien : des contrôleurs de Douanes très sérieux avaient littéralement piqué nos registres pour voir si par hasard, nous ne faisons pas rouler nos royales 2 CV avec de la 100 d'octane. Appliquant à l'étude de nos registres et de nos déclarations trimestrielles des méthodes hautement scientifiques, ces cerveaux d'acier découvrirent que nous fraudions de quelques milliers de litres, litres qui avaient soi-disant disparu dans la nature. Francis, dûment averti de la fraude, fut sommé de donner des explications qui correspondent aux idées de ces messieurs. Pot de terre contre pot de fer. A un certain moment, il y eut même de fortes présomptions pour que Francis se retrouve en prison. Il se battit comme un lion, avec sa bonne foi, son amour de l'Aéro-club, et toutes les personnes de bonne volonté qui l'entouraient.

Mais dès le départ, il était certain que nous aurions tort. Je me demande si somme toute, cette action n'avait pas été décidée, non pour déterminer une fraude, mais pour vaincre tout un aspect d'amateurisme qui était la richesse des Aéro-clubs. Les bureaucrates sans imagination ne peuvent pas supporter ça, et c'est à coup de règles et d'organisation qu'on tue l'enthousiasme. C'est ce qui arriva à Francis, qui, découragé, démissionna. Cette histoire avait coûté à l'Aéro-club les quelques millions de l'amende, beaucoup de souci et un président. C'est payer bien cher la bonne foi.

Le gérant du bar prend une part importante à la vie de l'Aéro-club, primordiale, même, car il est là pour profiter des petits événements. Ceux-ci vont de la rencontre banale de deux gars ayant soif, à l'arrosage monumental. Lorsque j'arrivai au terrain, Claude Vergnes en parlait. Je n'ai donc pas connu ce garçon sympathique et sentimental derrière le zinc, mais comme membre de l'Aéro-club. Les Wilvert prirent sa place. Leur passage marque dans mon souvenir la période calme, intime, des soirées d'hiver au coin du feu, d'un ton familial aux réunions, qu'elles soient de bureau ou de fin d'année. Avec les Tarlé, ce fut l'ouragan. Jean-Jacques, bourré d'imagination, véritable réservoir d'histoires drôles, la sympathie dans le geste et la parole, était à lui seul un spectacle permanent. Marie-Claude, plus calme de prime abord, ne freinait pas la fantaisie de son mari, et démarrait au quart de tour lorsqu'il y avait du nouveau à envisager.

C'est sous leur gérance que commencèrent à venir apprendre à piloter les élèves de l'ENICA. De 65 à 69 il y eut trois « fournées » successives de ces stagiaires du week-end, qui comblèrent le registre des vols, la caisse des Tarlé et certains les cœurs de membres féminins du Club. Yves Benoist, Jacques Pignat et quelques autres ouvrirent la liste. Ensuite Michel Tardieu, Bernard Morand et P'tit Louis Le Gall, et enfin René Gendre, Bertrand Michaut et Sylvain Bonleux arrivèrent en force. Du premier contingent, ce fut sans conteste Benoist qui dépassait : c'était un immense garçon à la tête de pâte grec, l'un de ceux que l'on taxerait maintenant de « jeune loup ». Il n'avait qu'à allonger la main à l'horizontale et elle était sur ma tête. J'admets que je ne suis pas grande, mais tout de même !

Bernard Morand avait une vieille 2 CV branlante, Michel Tardieu une Simca 1000 et P'tit Louis Le Gall une AMI 6. Rapidement, les trois compères firent du domaine de François, qui avait été avec Calvel l'atelier de réparations aéronautiques, un atelier de réparation automobile. Corbière, tout en grommelant contre ces « plume-figures d'ingénieurs qui ne savaient rien faire » les aimait bien. Il leva les yeux au ciel quand Michel se mit en tête de remonter une antique B2 dont il ne restait que le moteur et le châssis, un peu pourris. Il surveilla attentivement quand le même Michel commença à s'intéresser à la mobylette de Marie-Pierre, ce qui le mena tout droit au mariage. Mais il ne s'aperçut de rien quand P'tit Louis arraisonna la lointaine Babeth dans son fief de Mazamet. Puis les trois derniers arrivèrent ; l'immense Michaud, dit Zizi, qui promenait sur un grand corps, plein de bras et de jambes, une tête de gamin dans la lune, le gentil et costaud Gendre, dit Béru, et Sylvain. Ce dernier, seul à posséder une voiture assurait les déplacements depuis Toulouse. Zizi avait le don d'irriter Sylvain, il y mettait un malin plaisir, et ça m'amusait beaucoup.

Que de soirs d'hiver avons-nous passé à jouer au Rami ou au cochon qui rit, emprunté à Babeth Tarlé qui avait dans les cinq ans ! C'était très intellectuel. Nous étions pratiquement installés chez Tarlé pour les week-ends, mangions la cuisine de Marie-Claude, et, juste retour des choses l'aidions à faire la vaisselle.

Périodiquement, à l'occasion par exemple d'un suicide collectif d'escargots, mais souvent sans raison du tout, on se retrouvait en masse. La plus grande réussite fut la soirée dite du concours de jambes ; Nous devions nous retrouver tous pour dîner ensemble, et les filles nous avions manigancé quelque chose que nous trouvions original : nous avions décidé de déguiser les garçons malgré eux, dans une grande scène de baptême dont Michel, à l'époque assez dodu, serait le bébé. Sans explication, nous avions prié ces messieurs de se munir d'un slip de bain. Pour diverses raisons, le projet ne put être mis à exécution. Mais la soirée arrivée, restaient les déguisements, et surtout les slips, dont les porteurs se demandaient bien ce qui allait leur arriver. Ce fut le suspense jusqu'au bout. La soirée démarrait par divers jeux, et c'était marrant de voir les garçons un peu inquiets.

Tout à coup, l'on vit apparaître un clown merveilleux : c'était Jean-Jacques, grimé avec les produits de maquillage de Marie-Claude. Il était magnifique. Et ça tenait tellement bien, que le lendemain, malgré un débarbouillage sérieux, il avait encore les traits de clown marqués sur le visage. On décida alors d'organiser un grand concours de jambes masculines. Un homme en chaussettes, les jambes du pantalon remontées au-dessus du genou, c'est déjà marrant. Mais une douzaine de gars dans cette tenue qui défilent en mettant leurs mollets en valeur ou qui sautent dans une mâle farandole, ça c'est génial. Le jury, très sérieux, tâtait, comparait, appréciait. Finalement, ce fut André Chancel, dont les jambes jugées les plus belles, reçut un prix ... un rasoir !

Mais restait toujours l'énigme du slip de bain ; Aussi, tous les oripeaux préparés pour les déguisements furent-ils mis à la disposition des participants. C'est une troupe bizarre, conduite par un clown magnifique et hilare qui alla danser autour du rond-point de Saint-Pierre endormi.

Un jour vint où les Tarlé quittèrent le bar. Nous les jeunes, nous nous sentions catastrophés de perdre ce patrimoine de fantaisie et d'entente amicale qu'ils représentaient. Les Rousseau, couple d'un abord plus calme mais plein de richesse, les remplacèrent. Elle, énergique et active, menait son monde, y compris François, d'un doigt ferme et doux, et faisait entre autres un excellent lapin à la moutarde. Lui, tenait le bar avec compétence et autorité, plaisantant avec les clients, sans toutefois se lancer dans trop d'aventures. Comme les Wilvet et Tarlé successifs, ils prirent François en charge et en amitié. François, qui fait preuve d'un esprit d'adaptation remarquable, le leur rendit bien.

Ces quelques pages passaient à la ronéo alors que Robert Assié n'était plus de ce monde depuis quelques heures. Ces souvenirs, je les ai écrits, parce que, déjà malade, il m'avait dit : « on en a passé de belles années. Il faudrait que ce soit écrit, pour ça, pour le retrouver un peu ».

Mais c'est dans nos cœurs que nous gardons les plus belles choses. Tout ce qu'il nous a donné reste, et il nous a beaucoup donné.

*Ces souvenirs courent sur les années
1960 - 1969*

