

Pourquoi je vole à l'AAVD ?

Peut-être le fait du hasard ?

Un jour de printemps 1986, en balade familiale dans les Hautes-Alpes, mon attention a été attirée par un panneau : « Aérodrome du Chevalet, commune d'Aspres-sur-Buëch ». Mon frère savait que dans un rayon de 10 kilomètres il était inutile d'essayer de me soustraire à l'attraction d'un aérodrome... Un plateau immense perdu au milieu de nulle part, deux pistes en herbe qui se croisent, quelques hangars, une manche à air, des planeurs appuyés sur l'aile, un remorqueur, le moteur chaud, le nez en l'air, la jambe de train tachée d'huile, et des « fondus » en shorts, salopettes, bobs et casquettes... Un décalage dans l'espace temps.

Je reconnus Aldo Oberti, ses yeux très bleus, son air carnassier.

Il me proposa de venir faire un tour avec lui sur son RF 5, quand je voudrais. Aldo était un personnage aussi grand dans ses qualités que dans ses défauts. Président du club, il menait son monde avec despotisme et efficacité, mais surtout avec une passion du vol qui, après bien des années et malgré les orages, m'oblige à respecter sa mémoire.

J'étais alors instructeur avion à Bastia. Mais originaire du Cap, région de marins, mon atavisme m'incite à prendre le large de temps à autre. J'ai proposé mes services.

Je garde un souvenir très marqué de ce premier été : l'école sur Robin ATL, un avion « très trop » léger, instable, fragile, sous-motorisé, qui nous laissait livides dans les impressionnantes turbulences de la crête des Apôtres, la montagne qui surplombe le terrain. Mais faire le briefing avec les élèves, allongé dans l'herbe en combinaison de vol, à l'ombre de l'avion, avec un fond d'odeur d'essence et d'huile chaude, ce n'est pas une chance offerte à tout le monde...

Cependant, comme chaque hiver, « quand la bise fut venue » avec les congères et la boue, le président, en bon terrien avisé, finit par penser que cela avait assez duré. Cinq mois d'inaction, même dans un paysage magnifique, offraient moins de perspectives que le climat bénit du gapençais. Le trésor de guerre amassé en 20 ans de vol à Aspres permit alors la construction d'un vaste hangar...sur l'aérodrome de Tallard, où nous sommes aujourd'hui. Du Buëch à la Durance, l'AAVB devint l'AAVD.

Je posais la question au début. Voler à l'AAVD, le fruit du hasard ?

Peut-être pas.

Le plaisir de voler, sans doute. Ou plutôt celui d'une certaine façon de voler.

Utiliser l'avion pour aller déjeuner à Cannes, ou passer le week-end à Deauville, cela me laisse parfaitement indifférent.

L'avion est sans doute un loisir, mais à mes yeux, c'est surtout un outil qui peut permettre de bâtir un projet professionnel, à qui le souhaite vraiment et décide de s'en donner les moyens, pour être peut-être un jour aux commandes d'un Super Etendard, comme Maxime Dumont, ou dans le poste d'un Airbus A340, comme Vincent Daubagna, formés tous deux sur le DV20 Katana de l'AAVD.

Et aussi, quand le Yak 52 vient se poser chez nous, ou lorsque avec Jean-Michel Blanc, nous mettons en route le Nord 3202...le bruit, les vibrations, l'odeur du moteur, l'émotion d'être assis derrière ce capot qui n'en finit plus et qui masque l'horizon...le privilège d'une vision unique, celle qu'avaient bien avant moi les héros de mon enfance...

Mais les temps changent.

Et s'ils changeaient trop, même à l'AAVD, s'il fallait un jour, à cause de nos décideurs, choisir entre le tout électronique ou l'Ultra Léger, je n'irais pas voler ailleurs !

J'arrêteraient de voler. Et je regarderais simplement les traînées de condensation, très haut dans le ciel.

Jean-Pierre ANTONPIETRI