

info-pilote

VINTAGE

MOYNET JUPITER

Après dix ans de restauration, les bénévoles du Musée d'Angers ont remis en vol le push-pull français

EXPÉRIENCE
Du C 172 au L39...
J'ai piloté un jet

VOYAGE
De Chavenay à Tallinn
Balade balte

BREL, 40 ANS APRÈS
Michel Polacco a lu
« Voir un ami voler »

HISTOIRE
Wilbur Wright
Son épopée en France

MÉTÉO
Les secrets de
la WINTEM

SÉCURITÉ
Gérer une
faible visibilité

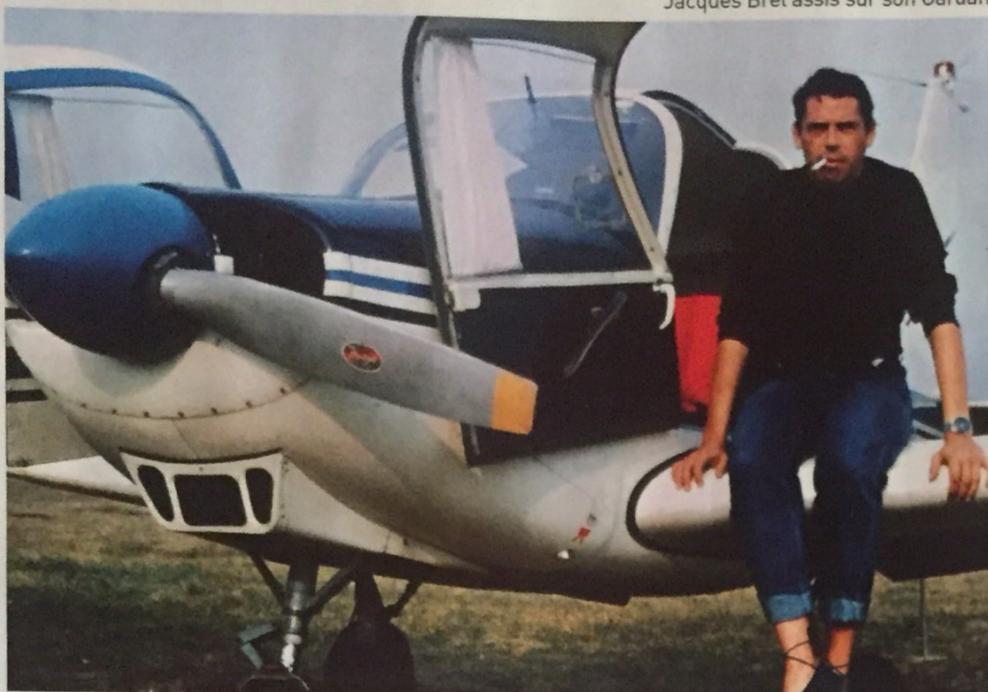
ESSAI

5,90 €
OCTOBRE 2016
#751

STEMME S12 Alliant la performance du planeur aux avantages du vol moteur, il propose le meilleur des deux mondes



Jacques Brel assis sur son Gardan.

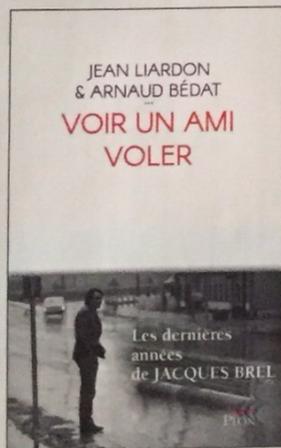


JACQUES BREL, L'AVIATEUR

Quarante ans après sa mort et à l'occasion de la sortie de *Voir un ami voler**, Michel Polacco chronique l'ouvrage de Jean Liardon et Arnaud Bédât racontant la passion du chanteur pour l'aviation.

Enfin ce livre que j'aurais aimé écrire, un peu différent et illustré, il y a dix ans, racontant la formidable passion de Jacques Brel pour l'aviation. A l'époque, point d'éditeur ! Depuis bien longtemps je sais que Brel est un aviateur. Un pilote de qualité. Son 3^e avion, son Wassmer 421, il l'avait acheté neuf, comme me l'a raconté Philippe Moniot, pionnier de chez Wassmer à Issoire, puis vendu à mon ami Pierre Lainey, dentiste à Rouen. Cela m'avait conduit, moi autant passionné d'aviation que des chansons de l'auteur-compositeur-interprète belge, à faire quelques recherches. Ainsi j'avais

**Voir un ami voler*, par Jean Liardon et Arnaud Bédât. 2018 Plon.



découvert sa seconde vie. L'autre, celle qui a accompagné puis suivi celle du chanteur, si l'on met à part son dernier et merveilleux 33 tours, en novembre 1977 : *Les Marquises*. Après un concert à Biarritz, durant l'été 1964, Brel, qui doit aller à Charleville, se retrouve aux commandes avec le pilote d'essai et instructeur Paul Lepanse dans un Gardan GY-80 Horizon. Charley Marouani a loué l'appareil pour gagner du temps. Le chanteur s'exclame en flirtant avec les nuages : « *Ce qui est beau, c'est de faire du rase-mottes dans les nuages. On trouve des routes, on suit des avenues, on se perd.* » Il est accroché et s'inscrit pour passer son brevet de pilote. Lepanse est son moniteur. Brel sait se libérer et se concentrer. Sa carte de stagiaire est datée du 11 décembre 1964. Il fait acheter son premier Gardan GY-80-160, par Charley Marouani. Celui sur lequel il passe son brevet : le F-BLPG, numéro 24. Brevet élémentaire le 3 juin 1965, pilote privé qualifié B (hélice pas variable et train escamotable) le 28 juin 1965. Il ne traîne pas. En février 1966, il compte 177 heures de vol. Mars 1967 : 345 heures. Le BLPG est vendu, il achète alors un autre Gardan, Gy-80-180, à son nom, le F-BNQM, le 12 juin 1967, et le gardera jusqu'à l'achat du Wassmer F-BP-TG en novembre 1969. En 1966, il a quitté la scène, il ne fait plus de concerts. Il vole. Pierre Lainey, propriétaire suivant du Wassmer, se

souvent : « *Un paysan d'Issoire m'a raconté qu'une fois, devant passer la nuit en attendant son appareil en entretien, Jacques était venu à la ferme de l'autre côté de la route, comme ça, sans se présenter demander un coin de paillasse pour dormir. Sans manière. "Et nous étions fiers et discrets", avait dit le paysan... Une autre fois, en déroutement dans le Morvan, il partage sa chambre avec un autre "paumé", car l'hôtel est complet... "Je ne vole pas très haut, disait Jacques Brel, ce sont des petits avions, mais je suis heureux. Voler c'est une dimension qui a toujours manqué à l'homme."* » Seul ou avec son ami Lepanse, il voyage : Turquie, Liban, Italie, Grèce. Ce mordu décide de passer l'IFR (IR) et le brevet professionnel. C'est l'épisode genevois. Il s'inscrit aux Ailes, l'école de référence genevoise en octobre 1969. Il y découvre Jean Liardon, et sa famille. Ils deviendront sa dernière famille, avec Maddly, sa compagne. Avec Jean, après son IFR, son CPL(A), il est qualifié sur Beechcraft Baron. Puis pour aller plus loin, plus vite, c'est le Learjet-25. Il passe ses examens avec rigueur. Discret. Se cache des journalistes. Et très rarement accepte de « jouer à Brel ». C'est devenu un pilote de grande qualité. Les anecdotes sont nombreuses. La voile ne sera qu'une passade. Des années après, la vie aux Marquises, où il a habité trois ans, est ponctuée des vols du vendredi où il fait la « ligne » entre Hiva Oa et les îles voisines, ou Papeete. Il transporte le courrier, les malades, rend service. Son Twin-Bonanza D50, acheté aux Etats-Unis, devient familier dans ce merveilleux paysage : c'est « Jojo ». Le surnom de son grand copain et secrétaire, également devenu pilote, mort peu avant : Georges Pasquier – qu'il a chanté dans son album des *Marquises*. Il fera son dernier vol sur son avion, à 49 ans, avant de rentrer en Suisse, retrouver la famille de Jean Liardon, avec Maddly, puis en France, pour mourir du cancer du poumon. « *Il n'est pas de mise de gémir aux Marquises.* » La tombe de Jacques Brel à Hiva Oa n'est pas loin du petit musée monté en 2008 par ses admirateurs, dont Gérard David, de chez Dassault Aviation (à l'époque). Et Jojo, sauvegardé et restauré, contemple l'aérodrome des Marquises Jacques Brel-Hiva Oa qui est né et qui forme des pilotes sur le petit atoll.

Ainsi ce livre nécessaire qui devait raconter cette vie, cette carrière d'aviateur, cette passion dévorante, ce talent incroyable et méconnu chez un fêtard d'autant plus rigoureux, c'est celui d'Arnaud Bédât, mon confrère journaliste, écrit en collaboration avec Jean Liardon, le grand témoin, qui parle enfin, avec délicatesse et amour, de son ami. Et Plon, qui l'a publié, a apporté la brique ou le chaînon manquant à la biographie de l'artiste aviateur. Merci. ●

Texte : Michel Polacco. Photo : DR.