

# RAY BEGUIN

Texte et photos : Ghislain Fournier

**Ray Béguin, 80 ans, a vraiment l'âme d'un aventurier. Flic dans la mondaine en 1935, résistant pendant la dernière guerre mondiale, homme d'affaires, pêcheur d'éponges en Tunisie, boxeur amateur, il a même côtoyé le monde du spectacle à l'époque d'Edith Piaf.**

**Ray Béguin est un rebelle, avant tout passionné d'aviation. Il est de ceux qui volent comme ils respirent : 28 000 heures de vol à son actif, il a parcouru l'Asie, l'Europe, l'Afrique et l'Amérique.**



l'époque où Ray Béguin a découvert l'aviation, celle-ci était légère, voire très légère. Les poser en campagne

se pratiquaient couramment.

Il a formé des centaines de pilotes et exerce actuellement toujours sur l'aérodrome de Pont-sur-Yonne (89).

**GF : Comment avez-vous découvert l'aviation ?**

**RB :** «A mon retour d'Afrique, après la guerre, je n'avais qu'une envie : obtenir mon brevet de pilote et créer ma propre société aéronautique. A cette époque, tout était à faire.

Ma formation s'est déroulée à Meaux-Ile-Villenois où un vieux moniteur, le père Chaimbaud avait bien du mal à faire comprendre au fou du ciel que j'étais, ivre de liberté et prêt à toutes les conneries possibles, qu'il fallait un minimum de discipline et de rigueur pour

travailler sérieusement. J'entends encore le «manche au zob» qu'il m'avait appris à gueuler lorsque je me posais pour éviter un atterrissage en bonds de chèvre. Nous volions à l'époque sur Stark.»

**GF : Comment avez-vous négocié votre première vache ?**

**RB :** «Dans le temps, nous posions partout dans les champs, les prairies et organisons même des baptêmes en campagne. Pendant la formation, nous apprenions les vraies pannes moteur, couper et poser dans la nature. Par la suite, l'administration a interdit cette pratique en raison des nombreux accidents.»

**GF : OK, mais je voulais dire, votre première vraie panne moteur ?**

**RB :** «Elle a eu lieu en Indochine où j'avais créé une société d'avions taxis et exerçait également en tant qu'instructeur. En tout, j'ai eu trois vaches, toutes des pannes au décollage !



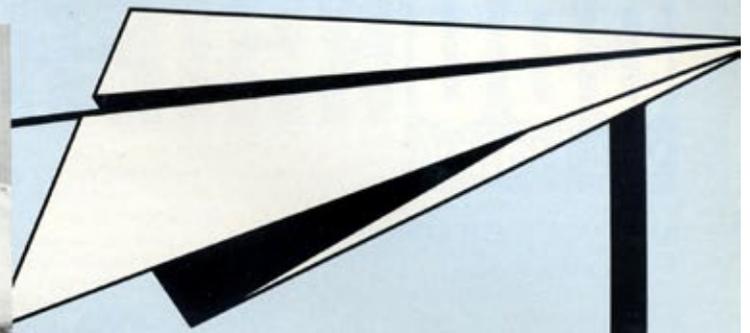
En ce qui concerne la première, droit devant se trouvait une plage pour poser. Au roulage, l'avion est passé sur le dos et fut irrécupérable ! Moi, j'avais la gueule cassée (et cela s'entend d'ailleurs !), des côtes enfoncées et une rotule pé-tée. Rien de bien grave quoi ! Pour les deux vaches suivantes, que de la casse matériel ...»

**GF : A quoi étaient dues ces pannes ?**

**RB :** «En Indochine, la maintenance des machines n'était pas facile et l'approvisionnement en pièces détachées s'effectuait avec beaucoup de difficulté.»

**GF : Quel est votre plus beau souvenir ?**

**RB :** «Sans nul doute, le lâcher. Ce sentiment d'être libre, de maîtriser seul cette fabuleuse machine volante, de ne dépendre que de soi-même et d'être d'un seul coup tout seul sur terre ! De toute ma carrière, le lâcher reste gravé comme mon plus beau souvenir.»



**GF : Quel est votre plus mauvais souvenir ?**

**RB :** « Mon départ d'Indochine. Imaginez-vous, quitter ce paradis et tout ce que j'y avais fondé. Je pratiquais l'avion en toute liberté, l'aviation de jungle, j'étais libre comme le vent, déjà contaminé par le virus du S.I.D.A « Sens Incontrôlable Du virus Aérien ». Ma flotte se composait d'un Stinson, de quatre Norecrin et d'un Stampe. J'étais le roi des cieux !

Chaque matin, une aventure nouvelle commençait. Etant avion-taxi, la clientèle était on ne peut plus éclectique, parfois même douteuse. A chaque jour appartenait une nouvelle destination, j'avais de l'idéalisme à revendre !

Mon travail de routine consistait à surveiller les voies ferrées. Lorsque je constatais une anomalie (barrage, mines ...), je le signalais par des battements d'ailes devant la locomotive. Tout cela pour vous dire que mon retour en France fut

très dur, d'autant plus, que je n'ai pas retrouvé l'aviation que j'avais laissée à mon départ. »

**GF : Comment voyez-vous l'aviation de tourisme dans 10 ans ?**

**RB :** « Partis comme nous le sommes, il n'y en aura plus !

Les avions sont devenus de véritables ordinateurs volants, beaucoup trop sophistiqués, ce qui entraîne des prix à l'heure inabordable pour une majorité de la population. Pour moi, la véritable aviation, c'est « les fesses et la paluche », ce qui n'existe plus aujourd'hui.

Pour demain, je crains qu'il n'y ait plus de place pour l'aviation d'amateur, resteront quelques apprentis fortunés qui auront pour but de devenir professionnel. »

**GF : Que pensez-vous des ULM ?**

**RB :** « L'ULM permet de voler à moindre coût avec une réglementation plus souple, enfin, pour l'instant. »

**GF : Que pensez-vous de l'administration aéronautique ?**

Ray s'emporte ...

**RB :** « Nous sommes opprimés de partout : en amour (sida), sur les routes, et en ce qui concerne l'aviation, l'administration s'en donne à coeur joie. Décidément c'est à se demander si la société actuelle n'est pas en train de devenir un véritable cauchemar ! »

**GF : Quel est votre message d'espoir ?**

**RB :** « Mis à part le prix, l'apprentissage du vol est accessible à tous. Il faut aller au bout de ses rêves, de sa passion. L'aviation est également l'école de l'humilité et de la modestie, comme le rappelle ce vieil adage « il n'y a pas de bons pilotes, mais que des vieux pilotes ». Rien n'est plus beau au monde que de voler : on naît marin, on naît pilote, c'est un sacerdoce ! »

**GF : Quelle est ta meilleure blague ?**

**RB :** « C'est l'histoire d'un ver

*« Mis à part le prix, l'apprentissage du vol est accessible à tous. Il faut aller au bout de ses rêves, de sa passion. »*

solitaire qui sort d'un plat de spaghetti et qui s'écrit : quelle partouze ! »

Pour en connaître plus sur cet homme très attachant, Ray Béguin nous narre ses aventures on ne peut plus mouvementées dans un merveilleux ouvrage « Les ailes de l'aventure » aux éditions Ouest France. Son livre se termine ainsi « Ray Béguin, un moustachu qui aime toujours l'aventure, l'aviation, les femmes, la vie ... »

Si vous voulez le rencontrer, il se trouve à « La maison du pilote » sur l'aérodrome de Pont-sur-Yonne.