

JEAN SALIS

par Ghislain Fournier

A 56 ans, Jean Salis représente la mémoire vivante de l'aviation. Il a piloté plus de 200 types d'appareils différents et de tout âge. La légende dit qu'il serait né avec des ailes.

vie d'un pilote une panne moteur survenait toutes les 2 500 heures. Lorsque la mécanique du Stamp s'arrêta, je ne comptais à mon actif que 150 heures de vol moteur. Etant pilote planeur, j'étais entraîné aux prises de terrain en campagne. La Ferté-Alais se situant aux portes de la Beauce, trouver un champ ne pose

Un peu d'histoire : fils de pionnier de l'aviation, Jean-Baptiste Salis (1886-1967), il a été bercé depuis sa plus tendre enfance dans le milieu aéronautique. Jean-Baptiste Salis a totalisé 1 800 heures de vol durant la première guerre mondiale et a également participé à la seconde guerre. Ce dernier ne se contentait pas de piloter mais, après 1945, il se lance dans la restauration de 24 avions pour le musée de l'air. J.B. Salis était capable de construire un avion de A à Z. Il transmet ainsi à son fils un savoir-faire incomparable.

Appelé dans le milieu "le pilote du souvenir", J.B. Salis participa à de nombreuses manifestations avec son vieux Blériot. Après sa mort, son fils Jean reprend le flambeau en achetant une avionnette Morane 45 cv puis un Stamp. C'est ainsi que Jean Salis est à l'origine du meeting de la Ferté-Alais, qu'il organise chaque année, durant le week-end de la Pentecôte (3 et 4 juin), avec l'appui de bénévoles. Sur ce meeting, on découvre tout ce qui peut voler du 25 cv au 2 700 cv monomoteur SkyRaider ainsi que le plus puissant, «la forteresse» volante de 4 800 cv soit 4 x 1 200. Si vous aimez voler, allez-y, vous adorerez.

Ghislain Fournier : Quand avez-vous volé pour la première fois ?

Jean Salis : «J'ai commencé par le planeur, activité que je pratiquais à la Ferté-Alais, autrefois le plus grand centre de planeurs de France avant qu'il ne soit transféré à Buno Bonneveau en raison de l'expansion du trafic aérien en région parisienne.

Très jeune, je pratiquais le treuillé. De part les récits de mon père et



Ci-contre : Jean Salis devant la réplique du Folker triplan de la première guerre mondiale.

l'observation de tous ses gestes, le vol me semblait une chose naturelle. J'ai réalisé mon premier lâcher sur planeur Nord 1300 officiellement à 15 ans puis ai par la suite totalisé 600 heures en planeur. Ce n'est qu'à mon retour de l'armée que j'ai passé mon brevet de pilote privé avion sur un Caudron G3 que je venais de construire. C'est sur ce type d'appareil qu'Adrienne Boland traversa la Cordillère des Andes le premier avril 1921.

Mon métier à l'époque consistait en l'entretien de Nord Atlas en sous-traitant auprès de l'armée de l'air.»

GF : Comment avez-vous négocié votre première vache ?

JS : «J'ai réellement commencé à m'exprimer dans le pilotage avec un Stamp que j'avais restauré. J'avais entendu dire que dans la

aucun problème. J'ai même pu ensuite redécoller du champ dans lequel j'avais atterri.

Ma deuxième vache fut plus périlleuse. J'arrivais de Pau avec un vieux Stamp que je venais d'acheter, le plafond était bas et je volais à 100 m/s au-dessus d'une ligne de chemin de fer pour rejoindre Libourne. Il pleuvait lorsque mon moteur s'arrêta net. Chance merveilleuse : au beau milieu des vignes se trouvait une petite prairie courte, juste suffisante pour se présenter. J'ai gardé mon sang-froid et, 15 à 20 secondes après, j'étais arrêté sans casse à 5 m d'une haie. Ce fut ma première vraie vache car je n'ai eu qu'une faible pouvoir de décision. J'ai généreusement fêté cet événement le soir. Ma troisième vache est survenue sur un rallye à 7 km au nord du terrain de Limoges et

J'ai réalisé mon premier lâcher sur planeur Nord 1300 officiellement à 15 ans.

JEAN SALIS

à 400 m d'altitude. Quatre personnes étaient à bord avec un bébé. En vol, j'ai toujours un champs «vachable» en vue et m'informe en permanence de l'orientation du vent (par les feux, cheminées...). De plus, depuis que je suis tout jeune, j'entends énoncer cette règle en cas de panne : «choisir un champ et ne pas en changer, ne jamais lui tourner le dos pour ne pas le perdre de vue». J'ai choisi un champ de

moteur ! L'adrénaline n'a pas besoin d'ascenseur !

Ma deuxième aventure fut plus forte et plus intense car la concrétisation d'un rêve d'enfance. Je venais de terminer la construction d'un Breguet 14 avec un moteur V12 Hispano modèle ancien. Après 1 h 20 d'essai au-dessus de la Ferté-Alais, je suis parti avec 3 autres machines (un Laté 17, un Mousquetaire et un Maurana 317) sur les traces de l'Aéropostale via Toulouse, l'Espagne, Marrakech et Ouarzazate pour le tournage d'un film en con-

la couche) et l'administration espagnole qui n'a pas évolué ! Lors de notre dernière étape (Marrakech-Ouarzazate), nous avons été confrontés à un trou de foehn qui se trouvait juste au-dessus du terrain de Marrakech à 1 800 m. Nous avons décidé de passer à l'intérieur du trou afin de franchir l'Atlas. Toutefois, de nombreux stratus collaient à l'Atlas en remontant jusqu'à 4 200 m. Nos avions se trouvaient à la limite du décrochage, les hélices s'emballaient et nous étions dans l'impossibilité de faire demi-tour.

Jean Salis aux commandes du cadeau de ses amis de l'Amicale J.B. Salis : un beau Corsair comme neuf !



seigle légèrement en pente, 130 m après, j'étais arrêté, équipage et appareil indemnes ! En final, je m'étais rendu compte que le champs voisin était plus favorable à un atterrissage mais j'ai respecté la théorie. Par la suite, j'ai eu une dizaine d'incidents (vieilles machines obligeant) mais sans gravité majeure. Merci planeur !»

GF : Quel est votre plus beau souvenir ?

JS : «J'ai vécu deux aventures extraordinaires. La première fut ma participation dans les années 80 à une course Paris/New York-New York/Paris en 74 heures de vol sur un Dragon rapide, avion en bois et toile, un bimoteur datant de 1937. L'eau, les nuages, les turbulences puis encore les nuages et l'eau, sans oublier le givre font qu'au-dessus du Groenland nous étions accrochés au

J'ai vécu deux aventures extraordinaires. La première fut ma participation dans les années 80 à une course Paris/New York-New York/Paris en 74 heures de vol sur un Dragon rapide.

ditions réelles. Certes, nous n'avions pas de courrier à transporter mais notre mission était de graver sur pellicules la mémoire de nos héros, tels Mermoz et St-Exupéry. Nous nous sommes très vite pris au jeu car cette aventure nous permettait de revivre la même chose que les pionniers : les vents de face (nos machines volent à 145 km/h), le mauvais temps, les détournements (nous nous sommes même perdus au-dessus de

Nous avons poursuivi au grand angle dans les nuages avant de découvrir le grand beau temps derrière. Dans cette même aventure, nous avons rencontré les vents de sable !

Toutes ces péripéties nous ont permis de tisser des liens forts et exceptionnels avec les autres équipages, déjà amis de longue date. J'ai réellement eu le sentiment de vivre les aventures que je dévorais pendant ma jeunesse

et que mon père me narrait avec passion.»

GF : Quel est votre plus gros malheur ?

JS : «Nous ne pouvons totalement échapper aux accidents et la perte d'amis très chers remet tout en cause. Mais ne serait-ce que pour eux, il faut continuer !»

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

JS : «Les 10 dernières années ne se sont pas trop mal passées. Ce n'est certes plus l'aviation de papa où nous volions en campagne avec une grande liberté. Avec



Un indicateur de vitesse Etévé installé sur un Caudron G3. Un instrument ULM avant la lettre qui est encore monté sur les Poux du Ciel Ballérit.

Je fais partie de ces personnages épris de liberté et il m'est difficile d'accepter les nombreuses contraintes imposées aux pilotes : noter son heure de départ puis celle d'arrivée sans oublier d'inscrire sa consommation d'essence et d'huile.

faire, on doit donner son terrain de départ et la destination du vol. Nous nous dirigeons véritablement vers un plan de vol VFR obligatoire alors que l'aviation c'est aussi de partir d'un petit terrain vers un autre en toute liberté sans rien demander à personne. Aux USA, chaque avion possède un compteur horaire qui est relevé tous les 6 mois ! Et c'est tout ! En France, tout est conçu pour favoriser la «grosse» aviation au détriment de la «petite» qui, elle, doit apparemment gêner. Les personnes qui viennent de l'aviation et qui au lieu de développer tous ces loisirs les étouffent avec trop de réglementation administrative, doivent se rendre compte qu'elles sont tout simplement en train de scier la branche sur laquelle elles sont assises ! Voler doit rester populaire : il faut ouvrir les aéro-clubs au public, leur faire découvrir les joies de restaurer un avion, de le construire et de posséder son aéronef ! La France est un pays qui a toujours su se sortir de ses emmerdes. La famille aéronautique (ballon, delta, ULM, avion, gyro, planeur, hélico,...) doit influencer de façon générale les décisions européennes pour que le vol reste extraor-

dinaire et à la portée de tout le monde. Il faut que toutes les personnes qui ont le privilège de voler et piloter s'unissent pour défendre leur liberté. L'union fait la force ! Mon slogan, ma devise se résume ainsi : ensemble pour que le ciel reste à tout le monde.»

GF : Quelles est votre meilleure blague ?

JS : «Une histoire vraie, sympathique et tendre. Un jour, j'ai sorti un Morane 341 du musée pour un petit vol d'entretien. Il s'agit d'une pièce extraordinaire, un avion parasol que j'affectionne particulièrement. Après 50 mn de vol, je me suis posé et ai coupé mon moteur. J'ai alors vu sortir de l'aile gauche un petit oiseau au bec jaune qui s'est envolé fébrilement. Je me suis dit, pour la première fois de ta vie, tu as donné un baptême de l'air à un piaf !»

Je tiens de source sûre une réflexion de Jean Salis quand, dans les années 85, suite à un baptême en pendulaire (on ne peut plus perfectionné pour l'époque), il s'est écrié devant une assemblée de pilotes privés suspicieux : «Ce ne sont pas des cerfs-volants motorisés mais plutôt des avions de chasse entoilés». Merci monsieur Salis !



l'arrivée sympathique des ultralégers et le dynamisme des constructeurs amateurs, l'aviation de tourisme VFR, nous avons vécu d'agréables moments dont je ne me plains pas. Par contre, je suis réellement inquiet pour le futur. Si lors de la prochaine réglementation européenne, il est décidé un alignement sur les lois allemandes et italiennes, cela sera négatif. L'exemple à suivre est celui de la Grande-Bretagne, véritable pays pour l'aéronautique, tout y est fait pour faciliter le vol, du plus lourd au plus léger.

Je fais partie de ces personnages épris de liberté et il m'est difficile d'accepter les nombreuses contraintes imposées aux pilotes : noter son heure de départ puis celle d'arrivée sans oublier d'inscrire sa consommation d'essence et d'huile. Actuellement pour bien