

JEAN SALIS

AVEC sa silhouette haute et massive, son regard doux et direct, sa démarche mesurée, Jean-Edmond Salis, plus connu sous le nom de Jean Salis, se souvient, dans les bureaux lambrissés de l'Aéro-Club de France, de l'origine de sa vocation. Son père, Jean-Baptiste Salis, fils d'un cultivateur du Puy-de-Dôme, est né avant le siècle, en 1896. Jean-Baptiste, enfant terrible rêvant de découvrir le monde, avait suivi à travers la presse la traversée de la Manche par Louis Blériot. Du haut de ses treize ans, il avait déclaré alors : « Je le ferai, quand je serai grand ».

Quelques années plus tard, Jean-Baptiste hérite de 600 francs or. Comme son rêve ne l'a pas quitté, avec cet héritage, il achète l'école aéronautique de Clermont-Ferrand, alors en faillite. Il acquiert du même coup trois avions, un petit monoplane, un Blériot et une Libellule Hanriot. C'est avec une carriole à cheval qu'il rapatrie à la ferme ces drôles de machines, hors d'état de voler. Il remonte la Libellule, parvient à décoller, effectue son premier voyage au-dessus des champs, puis casse l'avion à l'atterrissage. Dès lors, l'arpenteur du ciel d'Auvergne devient, pour tous, « L'aviateur ». Il fait une école de mécanicien dans l'armée de l'Air, avec l'ambition d'y devenir pilote. Mais les grands séismes du monde le rattrapent.

A la mobilisation générale de 1914, à cause de sa carrure d'athlète, il est versé dans le génie comme sapeur-mineur sur le front de Verdun. Après y avoir glané quelques citations pour faits de guerre, il obtient l'appui de son capitaine pour être muté dans la toute jeune armée de l'Air. A partir de 1917, il est pilote sur Blériot, moniteur sur Caudron G-3 au camp d'Avord, puis pilote réceptionnaire, après avoir effectué son école de chasse à Pau. Là dessus, il est affecté aux missions étrangères pour démontrer la fiabilité du matériel aéronautique français et effectue quelques expé-



A bord d'un Bücker Jungmeister, le préféré de ses avions...

ditions en Chine notamment. Pendant l'occupation de 1940, l'aviateur-cultivateur effectue un retour à la terre, occupation oblige, et se lance dans l'élevage et les cultures maraîchères pour nourrir sa famille. Jean-Edmond, le futur Jean Salis, naît en 1937 et, après-guerre, ce qui est alors, à Cerny, l'un des plus actifs terrains de vol à voile de France devient son aire de jeux.

L'aviateur, sur les traces du père. « C'est là que j'ai grandi. Le vol à voile est une merveilleuse école d'apprentissage du pilotage pur. Pour revenir en arrière, il faut savoir que pendant la Seconde Guerre mondiale, les grands as de l'aviation ont été allemands. Ils avaient en moyenne 21 ans et souvent près de 250 victoires à leur actif. Ces jeunes Allemands avaient commencé la pratique du vol à voile à douze ans, puisque les clauses du Traité de Versailles ne leur permettaient pas d'autres activités aéronautiques. Reste qu'après l'irrésistible ascension d'Hitler au pouvoir, ils sont passés à l'aviation de combat et sont devenus de grands pilotes qui avaient le sens de l'air ».

Jean Salis, fils de son père, veut devenir pilote militaire. Il passe la visite médicale, qui le reconnaît apte seulement au vol de jour car il souffre de daltonisme. « J'ai donc eu une vie de technicien, j'ai fait du des-

sin industriel, avec une qualification de mécanicien avion. C'est alors que j'ai créé Salis Aviation, société de mécanique générale, de maintenance et de réparations jusqu'au décès de mon père en 1967. Là, j'ai eu le petit déclic, j'ai eu envie de me remettre à faire un peu d'aviation ».

Jean Salis travaille déjà pour l'armée de l'Air et répare des éléments d'avions, notamment les Noratlas, qui s'illustreront dans les guerres de décolonisation. Il est appelé sous les drapeaux et effectue son service militaire de 1957 à 1959, à Colomb-Béchar, dans le sud algérien, où il est technicien, mécanicien navigant, spécialisé dans les essais de fusées, une activité très positive à ses yeux, qui lui permet de se perfectionner dans son domaine, loin du front. « Après le décès de mon père, confie notre vaillant sexagénaire, j'ai essayé inconsciemment de rechercher tous les avions qui avaient été des étapes importantes de sa vie, je m'en suis rendu compte après coup ». Ainsi, il part à la recherche d'un Caudron G-3, avion fétiche de son père, au même titre que le Blériot sur lequel « L'aviateur » avait réitéré l'exploit de Blériot en traversant la Manche en 1954, sur la même machine restaurée par ses soins. Cet exploit a été un tournant pour la tribu Salis car, très vite, Jean, héritier de la flotte et du terrain paternels, est confondu avec le Commandeur. Pour se démarquer, tout en restant fidèle à la mémoire de ce père majuscule, Jean Salis restaure le Caudron G-3 qu'il rachète et le pilote en présentation. D'ailleurs, cette machine d'entre les deux guerres deviendra la mascotte de la future Amicale Jean-Baptiste Salis (AJBS).

L'engrenage de l'aviation de collection. Jean Salis entre alors dans l'engrenage des présentations en vol, et comme il est vraiment passionné par ces machines d'avant hier et qu'il a, en bon paysan, le sens de l'épargne, il en vient très vite à l'idée de constituer une collection. « J'ai été pris au



jeu, confie-t-il sans détour, et je me suis mis à rechercher tous les avions de chasse, en bois et toile, de la Première Guerre mondiale, notamment des Morane AI, afin de les restaurer et de les refaire voler. « Parce que trop proche de Paris-Orly, le terrain de vol à voile a complètement disparu à la fin 1965, je me suis alors retrouvé sur un grand terrain, nanti d'une équipe de copains – « la bande à Salis » – avec le même état d'esprit que dans le vol à voile. »

La bande à Salis se constitue alors en association, « l'Escadrille du souvenir », et émigre à Etampes car il n'y avait pas assez de hangars pour une flotte de « vieux coucous » en pleine expansion. C'est alors que le conservateur du musée de l'Air travaille et soutient les efforts du terrain d'Etampes, avec une infrastructure militaire, celle de la première équipe de voltige de l'armée de l'Air, la patrouille d'Etampes. Mais ceux de la Ferté ne se trouvent pas dans leur élément dans cette structure très officielle et peu adaptée à accueillir les familles du clan Salis. « Je sentais bien que la bande à Salis se trouvait bien à la Ferté mais pas à Etampes, où le noyau dur était constitué de pilotes issus de l'armée de l'Air ». Très vite, Salis et ses associés choisissent de retourner sur le terrain de Cerny-La Ferté-Alais et créent une association bien à eux : l'Amicale Jean-Baptiste Salis, en hommage au père de Jean, avec l'arrière-pensée de créer un jour une fondation du même nom.

Interactivité avion-télévision. C'est dans les années 70 qu'un réalisateur de la Première chaîne d'alors a l'idée de faire une série sur l'histoire de l'aviation. « Ce contrat avec la chaîne a entraîné une culbute formidable dans la restauration des avions. Ainsi, le Deperdussin a été reconstruit entièrement par l'ingénieur Roland Payen, d'après l'original exposé au musée de l'Air de l'Espace au Bourget. J'avais déjà retrouvé, restauré et fait voler une bonne dizaine d'avions qui avaient été des jalons dans la carrière aéronautique de mon père mais, à partir de ce moment-là, il y a eu une véritable interaction entre le petit écran et l'Amicale, qui est passée de 17 à 34 machines de collection ».

Si Jean Salis qui, grâce à son équipe, sait où trouver ces pièces de collection, les négocie aussi avec beaucoup d'habileté, d'abord parce que sa société Salis Aviation a beaucoup de contrats avec l'armée, tourne bien, et aussi parce qu'il a le sens inné

du troc et des échanges d'avions. L'esprit de l'Amicale, qui compte aujourd'hui 320 membres dont une soixantaine de membres actifs, est exigeant, les techniciens, les mécanos y ont une place privilégiée et si la cotisation est de 300 F par an, il faut pour être membre actif « avoir fait ses preuves ». Car ici, le vol, c'est, ou ce doit être, la récompense de longues heures de travail et de moments d'échanges avec les autres membres. Pas de place pour le pilote qui voudrait seulement prendre sans donner. Avec une flotte prestigieuse de 70 avions de collection, l'Amicale peut en effet attirer bien des opportunistes. « Il faut beaucoup de doigté, de délicatesse pour gérer cette mini société, concède Jean Salis, car l'esprit de camaraderie doit prévaloir et cela n'est pas toujours facile compte tenu de la forte personnalité de chacun. Mais c'est la passion commune qui nous rassemble et permet d'arrondir les angles. »

Des biplans aux warbirds. Si Jean Salis avait déployé tous ses efforts à collectionner des pièces et des moteurs d'avions d'avant la Deuxième Guerre mondiale, il a « toujours récupéré et collectionné les moteurs anciens, confesse-t-il dans un sourire, parce que, lorsqu'on a le moteur, on a l'âme ». S'il s'est surtout passionné pour les avions de l'époque de son père, la renommée du terrain de Cerny-La Ferté a fini par attirer d'autres pilotes, plus jeunes et amoureux d'autres types de machines. « Dans les années soixante-dix, une nouvelle vague de camarades est venue sur le terrain. Ils m'ont poussé et fait découvrir les mines, les trésors cachés, pour aller rechercher des warbirds de la Deuxième Guerre mondiale. Parmi ces nouveaux membres, qui ont donné un nouveau souffle à La Ferté, on trouve Pierre Dague et Gérard Gauthier, tous deux morts dans des accidents d'avion. Ils m'ont fait passer un cran au-dessus, ça ne veut pas dire que je ne revienne pas à mes anciennes amours ».

Le terrain de La Ferté-Alais, déjà connu pour ses meetings, s'enrichit alors de T-6, de Skyraider récupérés au Gabon, de Yak rachetés aux Egyptiens, et l'Amicale devient alors une formidable société de pilotes collectionneurs. Ainsi, elle acquiert le mythique Corsair des « Têtes brûlées » contre trois de ses Yak. Les affaires vont bien et c'est aussi, pour les membres actifs, le temps des grands voyages pour aller récupérer de nouvelles pièces de collection dans le monde entier.

Les rendez-vous de la Pentecôte. C'est à la même époque que les meetings se ritualisent. A la fin des années soixante, Jean-Pierre Lafille et Jean Salis se partageaient le pilotage des pièces de musée de la Ferté. Après la construction d'une route d'accès au terrain, grâce à d'habiles négociations salisiennes, et avec l'arrivée simultanée des warbirds et d'une palanquée de pilotes professionnels, de champions, de passionnés, les meetings connaissent leur heure de gloire pour devenir, depuis une dizaine d'années, lors de la fête de la Pentecôte, le rendez-vous de quelque 30 000 spectateurs, français et étrangers, européens mais aussi américains et japonais. « Des gens comme Pierre Dague et Gérard Gauthier sont venus avec des avions de ligne dans la manifestation, ce qui lui a donné une autre envergure. On a été autorisé pendant une dizaine d'années, et puis, à l'issue de situations tragiques (NDLR : l'accident de l'A-320 à Habsheim), la présentation d'avions de lignes a été interdite par les autorités. Lors de cette grande kermesse aéronautique, le public assiste à de véritables shows, et c'est sans doute ce qui en assure le succès ».

Parallèlement, et parce que les conquérants du ciel ont toujours attiré scénaristes et producteurs de cinéma, l'Amicale est très vite sollicitée pour louer, piloter et doubler des acteurs dans des productions plus importantes, en Angleterre et aux Etats-Unis. Ainsi, Jean Salis sous-traite, pour les Anglais, les T-6 dont certains ont été modifiés en Zero japonais se livrant à des combats aériens doublés par des pilotes de voltige anglais, dans « L'Empire du soleil » puis pour l'équipe de Spielberg, dont les scénarii comportent souvent des séquences aéronautiques – « d'Indiana Jones » à « 1941 », sans oublier des productions moins connues.

L'univers Salis fait son cinéma. Il contribue aussi avec ses avions au tournage en Angleterre du « Memphis Belle » de la fille de William Wyler. De sa collaboration avec les gens du 7^e art, Jean Salis garde une certaine tendresse pour le film « Las des as » avec Belmondo : « C'était ma façon à moi de reprendre « Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines », parce que je n'avais pas pignon sur rue quand ce film a été fait. On a fait voler un Breguet XIV sur le dos. Belmondo, qui n'était pas suffisamment expérimenté, voulait paraître aux commandes, même dans les séquences de combat aérien, alors j'étais

devant, entre les deux mitrailleuses. J'ai fait un deuxième poste de pilotage».

A son palmarès, Salis compte aussi des locations de machines et des doublages pour la série télévisée consacrée à l'histoire de l'Aéropostale. Il a refait le chemin des pionniers à bord des avions de l'époque sur les lieux mêmes de l'action et a eu l'impression de partager les sensations des glorieux précurseurs. A ses débuts, il tient à mentionner qu'il a réalisé des maquettes pour la production de Zanuck « Le jour le plus long » et qu'avec ceux de l'Amicale, il a participé à 132 films à ce jour, dont « L'aventure, c'est l'aventure » de Claude Lelouch, dans les années soixante dix.

Plus récemment, « La bataille de Dien Bien Phu » de Pierre Schoendorffer l'a conduit avec les piliers de l'Amicale aux Etats-Unis. Il a traversé le Pacifique pour convoyer les avions sur le lieu de tournage, dans un Vietnam qui l'a fasciné et inquiété à la fois. Sensible aux charmes de l'ancienne Indochine, Jean Salis avoue avoir mieux compris alors l'état d'esprit des pilotes colonaux et a conservé de cette aventure des souvenirs humains et aéronautiques inoubliables. Il est passé alors imperceptiblement des voyages dans le temps aux voyages dans l'espace et y a acquis une plus grande maturité pour négocier les échanges de machines entre collectionneurs de tous les pays.

Le sens de l'air en héritage. Avec ses soixante ans passés, Jean Salis a conscience aujourd'hui de s'être exprimé dans sa passion des machines anciennes et du vol avec ses d'audace et de liberté depuis la mort de son père. S'il a initié ses quatre fils – Jean, pilote de chasse dans l'armée de l'Air, Franck, ingénieur aéronautique chez Dassault Aviation et pilote privé, Edmond, électronicien et pilote privé, Baptiste 14 ans, déjà habile aux commandes, malgré son jeune âge – il regrette de ne voir aucun de ses fils assurer la relève au sein de l'Amicale, dont ils sont néanmoins tous membres.

Il trouve dommage que cette progéniture aérienne ne prenne pas davantage d'initiatives et espère secrètement qu'ils s'impliqueront davantage à assurer le relais, lorsque sa forte personnalité aura passé la main ou le manche... « Seulement, je ne sais pas s'ils pourront avoir les mêmes privilèges dans quelques années, les mêmes moyens aussi. J'aurais souhaité qu'ils ne s'arrêtent pas à quelques avions qui sont les leurs, mais qu'ils viennent essayer d'autres

machines, qu'ils s'impliquent par exemple dans l'équipe maintenant en état de vol la Forteresse volante, une équipe de sexagénaires sans successeurs à ce jour ».

Il lui semble avoir su saisir une chance héritée de son père, avoir fait fructifier un legs aéronautique hors pair, et il serait triste si ce patrimoine venait à disparaître. « Il est possible qu'on arrête un moment donné de faire voler toutes ces machines anciennes, alors elles retourneront au musée, et puis il y aura une furieuse envie de les refaire voler. L'important est donc qu'elles soient maintenues en état, réparées, restaurées avec les matériaux du futur, si besoin est », affirme-t-il, lui qui, à force de passion, de ténacité et de talent de rassembleur, est parvenu à conserver ces machines qui ont traversé ce siècle d'aviation.

Mais comme au sein de l'Amicale, on a enseigné aux nouvelles générations le respect du matériel et sa valeur, Salis reste optimiste quant à l'avenir de la Ferté. S'il est passionné par toutes ces pièces de collection, il avoue, en tant que pilote, avoir une préférence pour le Bücker Jungmeister, biplan allemand de voltige, doté d'un moteur en étoile de 160 ch dont la musique l'enchanté et qui lui procure un plaisir proche de l'extase. Il considère le Piper Cub comme un avion magnifique sur lequel il n'y a rien à changer, une machine indémodable à ses yeux. « Il est toujours parfait, j'aime aussi le Piper. » Il y a fort à parier que Salis parle alors d'amour...

Le Morane AI avec son moteur rotatif, qui fleurit bon l'huile de ricin, fait aussi partie de ses préférés, sans oublier, dans la gamme des avions plus puissants, le Breguet XIV à bord duquel il retrouve les émotions des pionniers de la Postale et le Corsair des « Têtes Brûlées », dont la ligne et la puissance ne cessent de l'émouvoir. A n'en point douter, Jean Salis, homme de la terre, a besoin du ciel. L'homme tranquille de La Ferté-Alais est fier d'avoir contribué au rayonnement des machines volantes, construites et pilotées avec amour et respect de la belle ouvrage.

Anne GAYET

(Photos Didier Blanchat).

NDLR : Le cru 99 du meeting aura lieu les 22 et 23 mai. Au programme : Junkers Ju-52, Spitfire, Me-109, Mustang, B-17, P-40, Vampire, Jet Provost, Crusader, les Alpha-jet de la Patrouille de France, etc. Sous réserve : Airbus A-340. Renseignements au 01 42 31 30 30.



JEAN MERMOZ Formation PN

FTD/ Spécialisé formation théorique

→ Stage approuvé
ATPL Avion à plein temps
- du 4 octobre 1999
au 30 septembre 2000

→ Cours par correspondance
approuvés ATPL, CPL & IR

→ Stages approuvés
JAR OPS 1/JAR FCL 1

→ Stages de révision PL
Session juin 1999

- M1 : du 17 au 22 mai
- N1 : du 24 au 29 mai
- TOP : du 30 mai au 3 juin
- FH : du 31 mai au 2 juin
- DA : les 04 & 5 juin
- R1 : du 09 au 12 juin

Contactez-nous au
01 46 86 81 00

<http://perso.wanadoo.fr/institut.mermoz>



Qualification :
Vol de nuit
Classe B, E
Voltige (Pitts)

Stages homologués:
Pilote professionnel
Qualification IFR
Pilote Privé

COURS THÉORIQUES DISPENSÉS PAR
L'UNIVERSITÉ DU CREUFOP
Aéroport de Montpellier-Méditerranée
F-34134 Mauguio

Tél. 04 67 20 10 82
Fax 04 67 20 17 42

<http://www.waviation.fr>

e-mail : contact@waviation.fr