

un certain Raymond Sirretta



Ils nous la baillent belle, les gens d'Aviasport, quand ils s'imaginent qu'on écrit le curriculum vitae de Sirretta comme celui d'un vulgaire ministre. On peut avoir partagé avec lui le pain et le sel de l'amitié pendant trente ans sans bien connaître le fond de ce que peut bien recouvrir, sous sa capote, ce roc battu, lavé, patiné par tous les embruns de la vie.

Bien sûr, au moins pour les anciens, tout le monde a connu le grand gueillard de la piste de Beynes, le véhément protestataire des assemblées générales, le fondateur farouche d'une revue destinée à défendre ses idées, et un vol à voile alors menacé. Mais qui dira les motivations secrètes du vieux lutteur ?

Bien sûr, au hasard d'une phrase échappée, au vu d'une diapositive d'une rue d'Avignon, à l'évocation de quelques souvenirs, on pouvait se faire quelque idée. Mais pour rassembler les mille morceaux du puzzle, il m'a fallu le prier, le supplier, tirer de quelque coin secret la mirabelle de la reine-mère pour me voir tendre d'un air rageur un vague papier : « Tiens, dem... toi avec ça ! » A décourager un journaliste professionnel ; mais pas moi, ça m'a suffi largement. Non pour décrire Sirretta, mais pour vous l'expliquer.

La F.F.V.V. a décerné, pour 1975, sa Médaille d'Or au fondateur d'Aviasport, Raymond Sirretta, en reconnaissance de sa longue et opiniâtre action d'informateur, de défenseur et de propagandiste en faveur du vol à voile. Cette distinction lui sera remise le samedi 15 février, au cours de la réception organisée par la Fédération à l'occasion de son assemblée générale.

Pour célébrer dignement cet événement, nous avons demandé à son vieil ami, le Docteur Schalow, de présenter ici Raymond Sirretta à nos jeunes lecteurs, qui ne l'ont pas connu, et aussi aux « anciens », qui ne le connaissent peut-être pas exactement sous ce jour...

Sirretta — en provençal « petite cruche », ce qui ne lui va guère — a vu le jour à Avignon en juin 1893 ; né déjà orphelin de père et élevé dans ce milieu matriarcal de la vraie Provence où on eût cru déroger si l'on n'était fier, un tantinet orgueilleux, intransigeant et très hospitalier. C'était déjà ça, le vrai Sirretta.

Dans la famille, ce qui était rare à l'époque, on passait allègrement les 80 ans, âge auquel un de ses ascendants était syndic des bateliers du Rhône, et l'autre postillon — tendant la main, à un arrêt, pour prendre un bol de bouillon, il était tombé raide mort de son cheval.

En remontant un peu plus haut, vers 1850, on retrouve le milieu des Carbonari, des premiers républicains, terreur de Napoléon III (les stagiaires de Saint-Auban peuvent voir aux Mées, non loin des Pénitents, un petit monument élevé à leur mémoire ; les lecteurs de Zola, dans Les Rougon Macquart, trouveront le restant). C'est dire qu'à mon grand désespoir Sirretta a toujours été insensible aux « Oremus » — mais pour me venger je tiens à votre intention une magnifique diapositive le montrant sortant discrètement de la cathédrale de Briançon...

Ainsi donc, par ses origines, fier comme un paon, entier comme un bloc (cela, tout le monde le sait), tenant table ouverte, d'une fidélité à toute épreuve dans ses amitiés, sceptique sur son Salut (mais il lui sera pardonné car il aura beaucoup aimé), voilà un autre aspect du Sirretta secret.

A propos de table ouverte, j'allais oublier ce qui vient en second rang derrière sa passion pour l'aviation : son amour de la cuisine provençale ! Alphonse Daudet avait ses contes du lundi, lui son service du mercredi, tout parfumé de toutes les herbes de son pays natal. Quiconque se présentait à midi ce jour-là se voyait mettre une assiette, même si quelques jours auparavant un article d'Aviasport l'avait passé au vitriol. Et le Vendredi Saint, pour la rémission de nos péchés, il fallait aller manger l'aïoli !

A 17 ans, au moment où il prépare le concours des Arts et Métiers, il perd cette fois sa maman. Il doit s'embaucher dans une équipe d'entretien d'usine, trente-cinq sous par jour, soixante heures par semaine. Peu après il devient monteur en construction navales.

Cette vie qui dès l'origine ne lui fait pas de cadeau, lui donnera par réaction le goût de la lutte. Mais surtout, c'est certain, et il est trop fier pour l'avouer, ces études qu'il n'aura pu poursuivre, à travers un amer sentiment de frustration qui en eut découragé bien d'autres, vont développer chez lui un immense besoin de lire, de s'instruire, d'être un curieux de tout. Maintenant encore sa bibliothèque, qu'il a lue en entier (et devant laquelle il ne se fait pas photographe pour le public) cette bibliothèque-là, il n'a jamais assez de place pour bien la ranger.

Peu après il prend — Oui ! on y arrive — son dernier virage, celui de l'aviation. A 18 ans, il aide au montage du premier Blériot de Tarascon, le futur as de guerre.

En 1914, quoique classé « metteur au point dans l'aviation », il est versé dans... la Coloniale. Blessé aux Dardanelles, déclaré inapte pour l'infanterie, reversé enfin dans l'aviation : l'Escadrille 66 puis à la Section Technique de l'Aéronautique.

Démobilisé fin 1919, il se retrouve chez Blériot, avec lequel il a tellement peu

d'atomes crochus qu'en 1920 il part pour la Guyane. Il entre aux « Transports Aériens Guyanais », qui un an après déposent leur bilan sans le payer. Restant dans le pays, il y mènera dix ans durant l'extraordinaire aventure de prospecteur minier pour diverses sociétés dont la dernière, elle aussi, oubliera de lui verser ses honoraires. Mais ces dix années d'aventures lui apportèrent une expérience d'une richesse telle qu'elles le marquèrent pour la vie. Maintenant encore, parlez-lui de la Guyane (mais pas de Papillon) et voyez son œil s'humidifier.

Retré en France vers 1931, il prend contact avec l'aviation avec et sans moteur. Parallèlement à ses activités d'ingénieur il offre une collaboration, bénévole, aux « Ailes » où, avec le temps, ses articles vont devenir célèbres. C'est ainsi qu'à la Libération, nous avons appris à le connaître.

Qui écrit, surtout comme lui, est vite populaire. On le verra fougueux, exigeant, tonitruant sur les terrains de Beynes, de Chelles, dans les conseils, les assemblées où les caciques du moment, le redoutant, lui feront mille croche-pieds — ce qui ne fera que redoubler sa fureur.

En 1953, un incident stupide lui fera perdre l'usage de son bras gauche, au moment où il s'apprête à brasser une hélice. De ce qui aurait été un malheur pour beaucoup, va naître une autre aventure de sa vie : la création d'Aviasport. Farouchement indépendant, il ne veut relever de personne pour défendre ses idées sur le vol à voile. Quand nous, les meilleurs de ses amis, lui criions « casse-cou » — car il faut voir, pour le croire, ce qu'est la fondation d'un journal — lui, tête, homme-orchestre inlassable, tour à tour rédacteur unique, correcteur, dessinateur, recorrecteur sur le marbre, administrateur, diffuseur, vendeur à l'abonnement, au numéro... lui, poursuivait. Il a gagné. Il se retrouve ainsi dans l'équipe fondatrice de l'AVVF (Association du vol à voile français, embryon de l'actuelle F.F.V.V.).

Son papier se termine ainsi : « Il y a des trous là-dedans ! (tu parles, il m'a brouilloné ça en cinq minutes. Une honte !). Remplis-les avec un peu de bohème, beaucoup d'amour des femmes, de la vie et de la bagarre. Bref, on rigole toujours ! »

Voici donc, sommairement campé, le Sirretta connu ou secret. Celui à qui, s'honorant elle-même, la Fédération Française de Vol à Voile va remettre sa plus haute distinction. Nous souhaitons vivement qu'en ce samedi soir 15 février, se pressent nombreux autour de lui jeunes et vieux, ceux qui lui doivent tant.

Raymond Sirretta est, aussi, Chevalier de la Légion d'Honneur.

Dr SCHALOW