

GÉRARD FELDZER

Parfois le temps s'arrête l'instant d'une rencontre et ce fut le cas durant l'interview de Gérard Feldzer. Imaginez-vous la situation : avoir rendez-vous dans le bureau du président de l'aéro-club de France, premier aéro-club créé au monde qui fêtera son centenaire l'année prochaine et où sont passés les plus célèbres pilotes de la planète, de Santos Dumont, qui en fit son quartier général, aux astronautes.

A 53 ans, ce père de deux enfants a débuté sa carrière comme ingénieur aéronautique avant d'intégrer l'ENAC pour devenir pilote de ligne. Il est aujourd'hui instructeur sur A 340. Mais Gérard Feldzer a de l'énergie et des idées à revendre : il est fondateur et président de l'association Jonathan et participe de façon active au bureau d'aviation sans frontière. Il collabore à différentes revues aéronautiques en tant que journaliste. Vol Moteur en a fait partie, souvenez-vous ! Il est à ce jour intervenant à l'école française de journalisme de Paris. Mais comment fait-il quand une journée ne dure que 24 heures ?! Nul doute qu'il a le don de l'organisation et de la gestion de son temps !

De plus, lorsque l'on aime, on ne compte pas. Accrochez-vous, il est pilote d'avions anciens chez Salis (entre autres sur Stearman), pilote ULM, delta, planeur, parapente, paramoteur, hydro, ballon et montgolfière, sans oublier l'hélicoptère. Il lui arrive aussi d'écrire pour le petit écran et il devient par la même occasion auteur et réalisateur d'une émission de télévision intitulée "le bar de l'escadrille", série de 12 émissions diffusées sur A2. Il réalise une rétrospective en 4 épisodes sur la conquête spatiale (toujours sur A2). Pour Canal +, ce sera la réalisation de "vols qualifiés" et pour TF1 "Le cercle des pilotes volants" dans le cadre d'Ushuaïa. Lorsqu'il s'ennuie, il est aussi constructeur amateur et recordman. C'est avec Alain Souchon qu'il bat le record de vitesse entre Paris et Londres en Varieze. Mais les quelques pages qui me sont ici attribuées ne suffiront pas pour faire le tour complet de ce personnage extraordinaire.

Ce boulimique de savoir me fait penser à une boule de neige qui ne cesse d'accumuler des connaissances et compétences. Nous pourrions

écrire un roman sur la vie de ce personnage au contact duquel tout nous semble évident, simple, limpide et avec lequel vous vous sentez en confiance dès les premières secondes, surtout lorsqu'il nous impose le tutoiement en nous disant que nous faisons partie d'une même et grande famille de pilotes. Gérard Feldzer est un personnage aux multiples facettes, généreux, mais il sait aussi être un bateleur quand il le faut, doué pour la mise en scène et la communication. Il dirige sa vie si passionnante par coups de coeur, d'où la chaleur et l'enthousiasme qu'il dégage, qualités que l'on ne rencontre que chez les êtres rares.

Ghislain Fournier

Avais-tu des

prédispositions pour devenir pilote ?

Gérard Feldzer

Mon père était pilote privé. J'avais 6 mois lorsqu'il est mort, recherché par les Allemands parce qu'il était l'inventeur d'un lance-flammes. Il avait été accueilli à bras ouvert dans un petit village de Haute-Loire. Il y construisait une usine souterraine d'armement pour le Vercors et puis il s'est fait sauter une de ses inventions à la gueule. Mon père avait deux frères, tous deux pilotes militaires. L'un d'eux s'est fait abattre comme pilote de chasse dans l'armée française, l'autre, Constantin, un mythe du monde aéronautique et pilote au Normandie-Nieman, a été porté disparu au-dessus du front allemand puis a réapparu après la guerre.

J'ai sans doute été influencé par le parcours de ce dernier. Je l'ai vu voler sur son YAK et ai écouté les histoires qu'il racontait à la façon de l'oncle Tom.

Tu sembles apprécier les ULM ?

J'ai, dès le début, été passionné par ce mouvement car il rappelle les bases de l'aviation et les



sensations de ses débuts. L'ULM est en quelque sorte un retour aux sources, que ce soit en 3 axes ou en pendulaire. Il y a un minimum d'instruments et on pilote en fonction de ce que l'on ressent de la même façon qu'ont dû le vivre les anciens et cela est très agréable, d'où ma complicité avec le monde du vol libre et de l'ultra-léger.

Te souviens-tu de ton premier vol ?

A l'époque, j'étais étudiant à l'ESTACA (Ecole Supérieure Technique Aéronautique et Construction Automobile) et un voisin m'avait invité à un vol d'initiation sur Piper Cub à l'aérodrome de Chartres. Mais à l'époque, je n'avais pas de moyens et une formation n'était pas envisageable. Cependant, quelque temps après, j'ai appris par hasard que l'ENAC, contrairement à ce que je pensais ne dépendait pas des militaires que je n'appréciais pas particulièrement. Qui plus est, l'ENAC recrutait directement les élèves ayant le diplôme d'ingénieur et mon école avait été retenue. Je me suis présenté pour la sélection en vol à Saint-Yan. Elle consistait en une petite dizaine d'heures en double avant le lâcher et la sélection se faisait sur le lâcher. Je les trouvais

gonflés de nous lâcher si tôt (au bout de 7 heures) sur de si gros engins de 230 chevaux qu'étaient les Morane 233, très impressionnants lorsqu'il s'agit d'un premier avion. Je n'y croyais pas, mais la chance a fait que je sois tombé sur un instructeur formidable à qui je dois tout. Il fut mon maître et mon père à la fois. Il m'a fait passer mais au lâcher je tremblais de tout mon corps sur les palonniers. Ils en sélectionnaient un sur dix, théorie comprise.

Te souviens-tu de ta première vache ?

Oui, c'était en 1982 en ULM sur un Sirocco d'Aviasud. Je faisais partie de l'équipe de Patrick Forticq, Henri Pescarolo et Hubert Auriol. Nous étions sponsorisés pour les compétitions. Lors d'un Championnat de France, j'ai cassé ma gouverne de direction au-dessus de la ville de Châlon. J'ai hésité à tirer mon parachute pyrotechnique car au-dessus de la ville ce n'était pas génial. Alors, j'ai entrepris d'apprendre à piloter de cette façon avant d'envisager un retour au terrain. L'appareil étant plutôt un 2 axes, il n'y avait pas d'ailerons mais uniquement des spoilers. J'étais vraiment mal. Puis en jouant avec les gaz, en fonction du régime moteur, cela me faisait partir à gauche ou à droite et j'arrivai ainsi à contrôler à peu près avec ce qui me restait de commande, ça qui m'a permis de rejoindre le terrain. C'était le câble qui était sectionné, chose courante à l'époque car nous mettions le matériel à rude épreuve lors des courses. Grosse bêtise car, à mon avis, le matériel n'était pas prévu à cet effet.

La deuxième eut lieu en 1985 ou 1986, c'était avec un avion américain en prototype, le Buccaneer II ou III. Je l'essayai afin de rédiger un article à son sujet pour la revue Aviasport. L'essai avait lieu sur le plan d'eau d'Oskosh. Tout de suite après le décollage la coque s'est fendue en deux par le milieu. J'ai coulé instantanément et me suis retrouvé à l'envers la tête dans la vase à 6 mètres de profondeur, un peu sonné et n'arrivant pas à me défaire de mon harnachement. Je me souviens m'être dit à cet instant : "C'est trop con mais c'est comme ça que cela se termine". J'étais décidé à ne plus lutter et à me laisser mourir. Et puis d'un seul coup, avec ce que l'on appelle peut-être l'énergie du désespoir, je me suis dit que c'était trop facile de partir ainsi. J'ai alors tout fait péter et me suis retrouvé à la surface ...

Quel a été ton plus beau souvenir ?

C'est à la fois mon plus beau souvenir et le plus mauvais. Il s'agit de la traversée de l'Atlantique en ballon à pédale avec Nicolas Hulot. Nous étions partis des Canaries et les 4 premiers jours de vol ont été ce que j'ai connu de plus fort dans ma vie. Ce fut d'abord mon vol le plus long.

Vous pédaliez à tour de rôle ?

Oui, car au début il y avait un vent contraire. Il fallait éviter de retourner sur les côtes africaines. Ensuite, nous devions avoir des vents plus favorables.

A quelle vitesse alliez-vous ?

A 15 km/h en pédalant et à 40-45 km/h lorsque les vents nous portaient. Les premiers jours furent d'un bonheur intégral. La nuit, allongés dans notre duvet, nous observions ce gros ventre au-dessus comme une mère nourricière. Nous croisions à 50 mètres d'altitude dans un calme absolu. Nous n'entendions que les cris des dauphins et étions réveillés par le souffle des baleines. Durant ces 2 000 km au-dessus de

l'océan, ce fut du vol dans sa plus magnifique splendeur. L'absence de bruit est très surprenante car le ballon ne nécessite pas de brûleur comme en montgolfière. Il est encore plus silencieux qu'un voilier car porté par le vent. Nous étions à la fois sur un vélo volant et dans un formidable laboratoire d'observation. Ce fut le plus beau moment de ma vie mais qui est devenu en 5 minutes le pire jamais vécu. Nous n'avions plus de radio HF, une mauvaise météo avec une barrière de cumulonimbus annoncée. Je voulais m'assurer que notre balise Argos fonctionnait. J'ai réagi en pilote de ligne en jouant la prudence et non en sportif. Avant de quitter comme il avait été convenu le bateau suiveur, j'ai voulu récupérer un "guide-drop", une espèce de tuyau rempli d'eau qui pèse 100 kg et nous relie à l'océan afin d'éviter d'être aspirés par les cumimbs. Lors de la manoeuvre, nous nous sommes arrimés au bateau pour récupérer ce dont nous avions besoin et ce dans une houle terrible. Nous étions déjà à 40-50 km/h et ce fut le lapin et la carpe que l'on essaie de marier. En quelques secondes, nous nous sommes crashés et c'était de ma faute. C'est une horreur que de le reconnaître mais j'avais fait le mauvais choix. Je n'ai jamais dit que j'étais responsable, j'avais une certaine



WHO'S WHO

fierté. Je suis resté immobilisé couché pendant 6 mois après l'accident (je m'étais cassé une vertèbre). Il m'était plus facile d'accuser les éléments. C'est le plus grand regret de ma vie. Il ne nous restait plus que 2 jours de vol pour accomplir la traversée. Cet accident est arrivé il y a 3 ans mais j'en rêve encore toutes les nuits. Je ne sais pas si je referai un tel projet : plus de 200 personnes y ont participé au sein de l'association Jonathan.

Quelle a été la réaction de Nicolas Hulot ?

Il a été parfait, exemplaire à bord. Il n'y est vraiment pour rien. Nicolas a été très rapidement formé et adapté à l'engin, c'est un excellent marin qui a de très bonnes réactions. Avant le crash, il a été extrêmement honnête et m'a dit : "C'est toi le chef, tu prends la décision de l'abordage". J'ai essayé de l'entraîner dans une décision collective mais n'y suis pas parvenu. Il m'a répondu : "Excuse-moi mais je ne suis pas compétent".

As-tu une devise dans la vie ?

A l'époque où j'ai créé l'association Jonathan ma formule était : "parce que le ciel est à tout le monde !" Cela signifie en quelque sorte l'abolition des privilèges ou les portes ouvertes sur le ciel. C'est le plaisir partagé, ça se résume par une histoire d'amour, amour est un mot que j'affectionne particulièrement même si on a souvent tendance à le galvauder. Si l'on prend pour exemple la grande soirée qui a eu lieu dernièrement à l'aéro-club de France, nous y trouvions nos astronautes avec Claudia Andréaye à qui nous avons remis la médaille d'or, accompagné de l'Américaine Shanone Lucio, la seule femme qui a passé 5 mois dans l'espace et de la Russe Nadia Popovia, pilote de chasse durant la dernière guerre. A leurs côtés, nous avions tous les sportifs de toutes les fédérations y compris ULM, pilotes de chasse, deltas ou parapentes. Olivier Dassault se trouvait parmi nous. Tous étaient présents et tous parlaient le même langage. A partir du moment où nous avions la volonté de partager nos passions, de les comparer afin de nous enrichir mutuellement, le monde devient forcément meilleur. Et dans ces conditions je suis sur un petit nuage...

En quoi consiste le rôle du président de l'Aéro-club de France ?

Ma casquette est très officielle et j'essaie le plus possible de continuer à être moi-même. L'Aéro-club de France est une institution qui, au fil des années (on en arrive à la 100^e), a vu se créer une ambiance décalée du Rotary club et il n'a pas été facile de redéfinir son rôle dans ce contexte. Pour commencer, il a fallu changer la

mentalité (beaucoup considéraient que l'Aéro-club de France leur appartenait). J'oeuvre toujours avec cet objectif. Puis nous devons en urgence rencontrer toutes les fédérations. Pour mémoire, au début, l'Aéro-club de France a été créé par de jeunes précurseurs qui allaient au bout de leur passion en pratiquant ce qui était d'avant-garde. Je pense à Santos Dumont, Blériot et les autres. Ils avaient quitté l'automobile club de France parce qu'ils trouvaient que ses membres étaient de vieux cons ! Puis, au fur et à mesure que les sports aériens se sont développés, les fédérations se sont créées parce qu'il est humain de vouloir marquer son territoire. Pour commencer, il y a eu la FNA, puis le vol à voile, la FFPIUM, etc. C'est la vie, c'est comme ça et on n'y peut rien, mais il arrive un moment où la fédération est si petite que l'on ne peut plus faire grand-chose. Ma mission et mon discours consistent depuis 3 ans à aller voir ces présidents de fédérations et de leur dire "Ecoutez les gars, on a un patrimoine qui a bientôt cent ans, ce patrimoine appartient à tous et non pas à quelques vieux cons. Il est à nous, il est à vous, on a fait ce que vous voulez !" Il faut que nous nous rassemblions pour reconstruire la maison de l'aviation en y associant des industriels. Je leur ai posé la question : "C'est ce que vous voulez oui ou non ? Si c'est non alors cela redeviendra le Rotary ou l'automobile-club et moi je me casse !" Ils ont répondu OK ! Aujourd'hui commence la 2^e phase qui consiste à donner la possibilité à ces fédérations d'être une sorte de droit de passage obligé pour adhérer à l'Aéro-club de France. Je respecte toutefois la liberté de chacun d'adhérer ou pas à sa fédération, chacun est libre de faire ce qu'il veut. Mais il ne pourra pas non plus être membre de l'aéro-club de France. Pour adhérer à sa fédération, il faut qu'il y trouve un service et, pour 50 F de plus, il sera adhérent de l'Aéro-club de France et bénéficiera de 50 % de réduction sur les vols TAT et les avantages ne manqueront pas. Cela me gêne d'autant plus de constater que le groupe British Airways propose ces accords alors que je suis chez Air France. Mon rêve est de me retrouver entouré de 190 000 adhérents tous affiliés à leurs fédérations respectives. Ainsi, nous pourrions créer un lobbying politique fort afin de se faire entendre à Bruxelles pour défendre nos droits et taper du poing sur la table. Nous formerons ainsi l'équivalent du club des clubs avec un conseil d'administration et le soutien de notoriétés de renom, nationales et internationales et, qui plus est, sont toutes pilotes. Nous avons déjà le soutien du Général Rannou, chef d'Etat-major général de l'armée de l'air, Francis Charron, président de la fondation de France et fondateur de Médecin sans frontière et bien d'autres qui auront le soutien de 150 000 membres derrière

eux pour dire aux autorités supérieures, l'ULM à la construction amateur c'est telle ou telle autre définition ?

As-tu une aventure comique à nous raconter ?

Dans l'aviation de ligne, contrairement à l'aviation légère, on trouve un esprit d'équipe. Il y a la technique devant, et derrière ceux qui mettent l'ambiance et s'occupent de nos clients afin qu'ils soient heureux et reviennent. Cela fait un tout que l'on appelle équipage et cette notion d'équipe est vachement intéressante car elle apprend à vivre en société. D'autre part, quand il y règne une parfaite entente nous pouvons faire passer beaucoup de choses avec les passagers. Exemple : grève de Servair, je n'ai donc pas de plateaux repas à bord, pas non plus de nettoyage sur un avion qui revient de Bangkok après douze heures de vol. Nous partions pour Miami et, ce qui ne se fait jamais, j'ai demandé à tout l'équipage de procéder à la remise en état de l'avion afin d'éviter de perdre encore 300 passagers. Nous nous y sommes tous mis, tous avons pris un aspirateur et avons nettoyé l'avion (pilote, copilote, hôtesse, steward). Nous avons acheté des sacs poubelles dans l'aérogare, quelques plateaux repas, des bouteilles d'eau. Puis je suis allé informer tous les passagers en salle en leur expliquant la situation, je leur ai dit : "Voilà, nous avons le choix : soit nous partons au plus tôt dans trois ou quatre heures soit nous partons tout de suite mais sans alcool, avec quelques plateaux froids, de l'eau, mais pas de films ni de revues ! Il y a une autre solution qui est de passer par Bruxelles ou Londres pour nettoyer et approvisionner l'avion. Ils ont apprécié ma réaction et avec enthousiasme ont opté pour un départ direct sur Miami. Alors que nous quittons le parking, tractés, nous avons croisé un appareil arrivant de Mexico. J'ai demandé rapidement à l'équipage s'il lui restait des plateaux et tous le reste, il m'a dit : pas de problème ! Nous avons fait demi-tour tout en signalant aux passagers que nous allions cannibaliser l'avion qui se trouvait à leur gauche ! Quand nous avons demandé à quelques passagers s'ils désiraient nous aider à procéder au transfert, ce fut un concert de mains levées ; ils criaient moi ! moi ! Nous sommes partis avec une dizaine de passagers en courant dans les passerelles et dans une bonne humeur extraordinaire. Ce fut le vol le plus sympa que j'ai fait et après lequel j'ai reçu le plus de courrier témoignant de la sympathie et des remerciements pour l'équipage. Tout ça pour avoir su partager, communiquer des sentiments et véhiculer un bon esprit d'équipe.

Gérard anime avec Fabienne Chauvier sur France Inter une émission aéronautique hebdomadaire d'une heure. Son nom est Charlie Fox Trot. ■ ■ ■