

Uzès, sans eau ni électricité...

Sans eau courante, sans électricité, mais aussi sans riverain : le terrain d'Uzès-Belvezet mène une existence rustique mais paisible. Ce qui ne l'a pas empêché d'avoir tutoyé la gloire quelques années après sa création...



Le terrain d'Uzès-Belvezet a été créé ex-nihilo en 1965 par une bande de joyeux lurons suffisamment passionnés pour ouvrir une piste de 1100 m de long et 60 m de large au milieu d'une forêt. « L'aéroclub d'Uzès avait été officiellement créé quelques mois auparavant, au lancement des travaux » raconte Jean-Louis Le Mée, tout nouveau président depuis la dernière assemblée générale. « Les acteurs de l'époque étaient très motivés : ils avaient dégagé le terrain au bulldozer, amené de la terre pour terrasser... Le service des bases de la DGAC avait également prêté un concours actif au projet ». Un premier hangar permit d'accueillir une poignée de Jodel 112, 113 et 300. Un

deuxième hangar fut érigé, puis un troisième. Le terrain bucolique vivait sa vie sans eau ni électricité, mais la vie y était douce et agréable.

L'histoire n'a pas retenu le pourquoi du comment, mais le terrain d'Uzès devint le centre du monde en 1974 quand débarqua Serge Gainsbourg, Jane Birkin et consorts, venus tourner le film « Je t'aime moi non plus ». Il reste de cette épopée quelques clichés en noir et blanc où tous les protagonistes sont jeunes et décontractés, comme le voulaient l'époque et le titre du film. La fine équipe occupe le terrain pendant plusieurs mois, on suppose que l'ambiance est bonne. En guise de paiement et de remerciements pour l'accueil, Serge Gainsbourg fi-



les deux DR400 du club.

nance l'achat d'un DR360 pour le club. Le brave homme !

L'équipe du film repartie, la vie reprend son cours. Le club s'offre un Ambassadeur en 1978, un Zénith en 1979 et un Mousquetaire en 1984. Mais comme dans les plus belles tragédies antiques, les douces heures ne sont hélas que l'antichambre de drames en devenir : le mauvais sort frappe en 1985 avec l'incendie du grand hangar. Cinq avions

L'eau et le feu

sont détruits, le club est à genou avec un seul appareil rescapé encore en état de vol. Les membres se dispersent dans les terrains environnants, retour à la case départ pour la poignée d'irréductibles qui s'accrochent à la plateforme. Jean-Louis Le Mée raconte la suite de l'histoire : « En 2008, l'aéroclub Jean Oriol de Pont-Saint-Esprit se rapproche de nous. Notre hangar avait donc brûlé quelques années auparavant, et le terrain de Pont-Saint-Esprit avait été inondé deux fois ! Nous ne pouvions



Serge Gainsbourg (à droite) s'installe sur le terrain pour y tourner un film avec Jane Birkin (2^e à gauche).



L'équipe qui a mené à bien la rénovation du Jodel D112.

que bien nous entendre ! Nos deux structures ont fusionné en 2010. Pont-Saint-Esprit apportait des avions, des adhérents et des instructeurs, Uzès fournissait une infrastructure rustique mais sèche... »

La rusticité est toujours la marque de fabrique d'Uzès. Depuis deux ans, le service des bases de la DGAC ne vient plus entretenir la piste. Le club s'y est donc collé : il a acheté rouleau, tondeuse et tracteur pour tirer le tout. Le travail n'est pas simple, le sol est riche en cailloux... Les hélices ne durent d'ailleurs pas plus de 4000 heures et le métallique est obligatoire : le bois et le composite ne font pas long feu. Les pneus « brousse » sont hautement recommandés.

En plus de l'eau et de l'électricité, le téléphone et l'internet sont également aux abonnés absents. Mais avec les smart-

Tarifs amicaux

phones le dérangement est aujourd'hui minime. Le club récupère l'eau de pluie sur la toiture des hangars et il s'est équipé d'un groupe électrogène. Le terrain est tout de même ceinturé par une clôture électrifiée contre les sangliers mais ceux-ci l'oublient parfois quand ils sont chassés. L'isolement a aussi quelques avantages, et notamment l'absence de riverains. Uzès est à six kilomètres dans le sud et les quelques villages alentours peuvent facilement être évités. « Les tours de piste ne gênent personne ici. Nous mesurons notre chance quand on regarde du côté d'Alès, où l'aéroclub est limité à deux tours de piste par avion et par heure ». L'aéroclub dispose aujourd'hui d'un D112 fraîchement restauré (voir en-

cadré), un DR400-120 de 1984, et un DR400-140 de 1974. Il regroupe une cinquantaine de membres dont une dizaine d'élèves confiés aux bons soins de trois instructeurs bénévoles, Jacques Genza, Claire L'épaule Serell et Denis Hugelmann, qui ne chôment pas. « Denis est également doté de la Part 66. et il est une pièce essentielle de notre activité » souligne Jean-Louis Le Mée. « Par le passé, le club a toujours fait plus ou moins sa mécanique avec l'appui d'ateliers spécialisés. Depuis deux ans nous faisons tout l'entretien nous-même, sous la direction de Denis. Les 50, 1000 et 2000 heures sont faites dans nos murs, ainsi par exemple que les changements moteur. La main d'oeuvre est gratuite, ce qui nous permet de proposer des heures de vol très abordables... Et pour diminuer au maximum les coûts nous avons également choisi de nous auto-assurer pour tout ce qui concerne la casse matérielle. Nous provisionnons tout ce que nous ne donnons pas aux assureurs, ce qui nous permet d'économiser environ 6000 € par an ».

En décembre dernier, le prix des heures de vol s'établissait à 81 € pour le Jodel D112, 109,20 € pour le Robin DR400-120 et 121,20 € pour le DR400-140. Des chiffres inchangés pour les vols en double commande grâce au bénévolat des instructeurs.

En 2020, l'aéroclub a enregistré 525 heures de vol. Fin novembre 2021, il avait déjà dépassé la barre des 600 heures, ce qui fait dire à Jean-Louis Le Mée que « pendant le Covid on a plus volé qu'avant ! La pandémie ne nous a pas impacté : les adhérents venaient voler, même si c'était pour tourner en rond autour du terrain, limite de déplacement oblige ». Le



La remise en vol du Jodel D112 Fox Lima



L'avion a rejoint le club en 2010 à l'occasion de la fusion avec l'aéroclub de Pont-Saint-Esprit. Après 64 ans d'activité et 9000 heures de vol, l'appareil arrivé en fin de potentiel a été remis au fond d'un hangar. En 2020, les membres du club retroussent leurs manches et décident de le remettre en vol avec un double objectif : sauvegarder un avion historique tout en étoffant la flotte du club avec un avion bon marché, bien adapté à la formation. Douze mois de chantier plus tard, le F-PHFL est comme neuf après la réfection complète de l'entoilage, de la peinture, des boiseries et du tableau de bord, des atterrisseurs et freins et le remplacement des verrières. L'appareil est motorisé par un Continental A65-8F de 65cv et il est équipé d'une radio VHF 8,33MHz et d'un transpondeur.



Le Citius Sport des Ailes Cévenoles, l'autre utilisateur du terrain.



Les DR400 suffisent pour rayonner autour des Cévennes et jusqu'à la Méditerranée. Les voyages hors des frontières sont plus rares...



Le DR400-120, bête de somme de l'apprentissage.



Au travail sur le Jodel D112, sous la conduite experte de Denis Hugelmann avec au bout du compte une superbe restauration.

terrain n'est pas ouvert à la circulation aérienne publique. Mais tout en étant réservé aux avions basés et aérodromes avoisinants, il reste simple de demander l'autorisation de s'y poser. « L'avitaillement à partir de notre cuve ne sera en revanche possible que s'il y a du monde sur le terrain. Nous sommes à une heure de vol de la Méditerranée et il n'est pas rare que des visiteurs suisses ou belges viennent passer deux ou trois jours chez nous. Nous ne demandons pas de taxe... »

Uzès est à un coup d'aile du Pont du Gard et à 30 minutes de vol de la Méditerranée. L'Italie ou la Corse ne sont pas trop loin non plus, mais « nous ne sommes pas un club de voyageurs et c'est dommage » note Jean-Louis Le Mée. « Dans les mois qui viennent, je voudrais inciter les pilotes à se regrouper pour élargir notre périmètre d'action. Pour l'heure, notre rayon d'action nous porte jusqu'à la Camargue. Quelques pilotes vont à Figeac ou Mende. En temps normal, ce sont des vols d'une heure aller-retour et les envolées par exemple en direction de

Gap sont assez rares. Mais proximité ne veut pas dire simplicité : nous sommes placés au milieu de nombreuses zones contrôlées et il nous faut trafiquer à la radio dès que l'on quitte la proximité du terrain. On décolle et on appelle Orange pour donner nos intentions. Quant on quitte Orange on passe avec Camargue, quand ce n'est pas Provence, Montpellier ou Clermont... On est toujours en contact

En bon entente

avec quelqu'un, ce qui en revanche nous permet de traverser les zones sans souci ». Quelques lignes enfin sur le second utilisateur du terrain, l'école de formation multiaxes « Les ailes cévenoles » fondée par Christian Soulat. Après une riche carrière aéronautique de 32 ans au sein de l'armée de l'air en France et à l'étranger, Christian, passionné par tout ce qui vole, a créé en 2008 sa propre école d'aviation.

« Je ne fais que du multiaxes et comme la réglementation l'exige, je ne propose plus

que des formations de pilotes ou des stages de perfectionnement, explique celui-ci. La formation des instructeurs est réservée depuis peu aux écoles disposant de deux classes d'ULM ». Christian est sur le terrain tous les jours. Il suit de 20 à 25 élèves et enregistre de 250 à 300 heures de vol d'instruction par année. L'école possède un Citius Sport de la société BRM. « Cette activité est réalisée sans faire de concurrence à l'aéroclub voisin dont je suis également adhérent » précise-t-il. « Un de mes derniers élèves est parti de zéro sur l'appareil école, puis je l'ai formé comme instructeur quand il m'était encore permis de le faire. Il est maintenant passé à côté et vole sur les DR400 de l'aéroclub. Passionné par le voyage aéronautique, il s'est acheté un Faeta NG de la société ATEC pour faire de nombreuses navigations. Et comme il est instructeur, il vient parfois m'apporter son aide au sein de ma structure. Ainsi, tout le monde est gagnant ! »

Texte : Frédéric Lert
Photos : Les Ailes Cévenoles, Aéroclub d'Uzes, Bettina Rabolt

Bettina a grandi à Ramonchant dans les Hautes Vosges, à quelques kilomètres de l'atelier ULM de Jacques Humbert.

Le pilote constructeur et pionnier vient de temps à autre se poser dans le champ familial. Bettina garde un souvenir précis de son baptême de l'air, il y a une quarantaine d'années : *« J'étais attachée sur les genoux de mon père, nous étions tous les trois avec Jacques Humbert. Nous sommes partis pour quelques minutes de vol. Ce souvenir est resté longtemps enfoui dans ma mémoire jusqu'à ce que je retombe sur un vieux Polaroid. Et j'ai eu envie de remonter en avion... »*

Bettina tient alors la trattoria « Bettina et Bettino » à Uzès. Elle se rend à l'aéroclub, paie un vol découverte sur le DR400-120 et... ne veut plus descendre de l'avion au retour ! On est alors début 2020. Plus que le

BETTINA RABOLT, au four et au Robin

plaisir de voler, Bettina a découvert également au sein du club une ambiance qui la captive. *« C'est une tribu là haut ! Le formidable accueil que j'y ai reçu m'a donné envie de trouver le temps et l'énergie de m'y investir ! »*. Les témoignages sont unanimes : le volontarisme de Bettina a effectivement donné un nouvel entrain aux rassemblements organisés par le club !



Bettina a été lâchée le 24 mars 2021 et elle en est aujourd'hui à 50 heures de vol, avec une tendresse particulière pour le DR400-120 kilo-golf du club qu'elle appelle *« ma vieille Ginette »*. Elle apprécie particulièrement les vols de navigation et rêve de posséder son propre appareil. *« Avec cet avion je pourrais aller jusqu'à Gènes (Italie) où habite ma maman et je l'emmènerais en promenade... »*

ALBERT MARTINVILLE : Au-revoir Président !



Après quatre années de présidence de l'aéroclub, Albert Martinville rend son tablier à l'insu de son plein gré... Le président a un alibi en or : il déménage, quitte Uzès pour se rapprocher de sa famille à Perpignan. Cet ancien cadre d'EDF est venu tard à l'aviation de loisir, mais il a su en quelques années y laisser une belle empreinte. *« J'ai commencé il y a une quinzaine d'années dans l'aviation légère, lorsque ma situation financière et familiale me l'a permis. Mais ça me trottait dans la tête depuis longtemps... »* raconte-t-il aujourd'hui. *« Quand j'ai été nommé à Nîmes, je me suis renseigné sur les possibilités et de fil en aiguille je suis arrivé à l'aéroclub Jean Oriol, qui a ensuite fusionné avec celui d'Uzès »*. Albert passe son bre-

vet de base, puis le PPL. Il intègre ensuite le conseil d'administration du club, en devient le secrétaire et, en 2017, le président. *« Mis à part la mise en place du DTO, nous n'avons pas eu de gros dossiers à traiter ces dernières années, mais la présidence d'un aéroclub apporte une inquiétude sourde et permanente : l'accident est toujours possible et le président est toujours en première ligne. Heureusement pour moi, notre aéroclub est très sain : nous avons d'excellents responsables, maintenance technique, pédagogique et sécurité, les avions sont en très bon état, les visites annuelles de l'OSAC le prouvent... Au-delà de ces aspects matériels, l'ambiance est excellente sur le terrain et nous avons d'excellentes relations avec les élus locaux, la DGAC et les divers comités régionaux de la FFA. C'est le souvenir que je garderai de ces années passées à Uzès ! »*