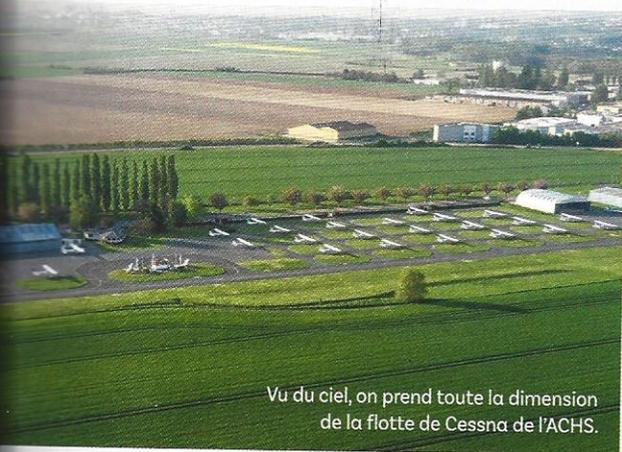


ANNIVERSAIRE

Le grand panneau à l'entrée du club date de l'époque où la FFA se nommait FNA (pour Fédération Nationale Aéronautique). Il sera rénové prochainement.



Le Stampe SV.4 F-BDCG, tout premier appareil du club.



Vu du ciel, on prend toute la dimension de la flotte de Cessna de l'ACHS.

Stampe et Norécrin : la flotte de l'ACHS en 1950.



Chaque Cessna est arrimé au sol et possède son emplacement dédié.



Le club possède encore un Piper Cub et un PA-19, pour le plus grand plaisir des nostalgiques de l'ancienne flotte.



Aéroclub Hispano-Suiza

LES 80 ANS de la cigogne

L'aéroclub Hispano-Suiza (ACHS) fêtera ses 80 ans d'existence le 14 juin prochain. Visite à Pontoise, en région parisienne, du plus grand aéroclub de France, qui compte plus de 500 adhérents et une flotte de 33 avions.

Texte : Bastien Otelli.

Photos : Bastien Otelli, Yves Chevalier, DR.

La genèse de l'ACHS remonte à 1935, lorsque des employés d'Hispano-Suiza, société espagnole célèbre pour ses automobiles et ses moteurs d'avions, créent une section "vol moteur" à l'aéroclub de l'Ouest parisien de Toussus-le-Noble. En février 1945, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, les activités reprennent avec des cours d'aérodynamique, de théorie moteur et de météorologie. Le club ne possède pas encore d'avion et ses vols sont réalisés aux centres interclubs de Mantes et de Beynes.

Le 23 octobre 1945, l'association présidée par Louis Masuger est créée. Dans ses statuts publiés au Journal officiel sous le n° 6 939, il est précisé que l'aéroclub Hispano-Suiza "groupe Guynemer" souhaite « faire profiter à toutes les personnes à l'intérieur et à l'extérieur de l'usine des bienfaits de l'aviation française et des sports aériens ». Le nom Guynemer fait référence à l'as de la Première Guerre mondiale qui avait participé à la mise au point du S-254 de 180 hp d'Hispano-Suiza, moteur qui équipait le SPAD VII "Vieux Charles". Cet héritage explique la cigogne sur le blason de l'ACHS.

En mai 1947, le Service de l'aviation légère et sportive (SALS) livre le premier avion à l'ACHS, le Stampe & Vertongen SV4 F-BDCG que les membres baptisent "Jeune Charles". Un second appareil, un Nord 1200 Norécrin est offert en décembre 1948 par le comité d'entreprise d'Hispano-Suiza.



Le plus évolué des Cessna du club, le C182 T G1000.



Tous les membres de l'ACHS en 1950, dos aux deux Stampe.



Un des trois Cessna F152. Pour l'école, l'ACHS possède aussi une dizaine de F150.



1

INSTALLATION À PONTOISE

En 1951, l'association emménage sur le terrain de Pontoise (LFPT) et ses deux pistes (05/23 et 12/30). Installés dans le hangar nord, occupé par la Luftwaffe durant la guerre, les avions de l'ACHS n'ont pas encore de radio, et évoluent au milieu d'un trafic assez dense composé de Caudron C.440 "Goéland" et Super Constellation. Problème, le hangar nord est situé à plus d'1,5 km de la piste 12/30 et à près de 3 km de la 05/23. Les roulages sont très longs.

Le 7 juin 1955, l'ACHS est agréé par le Service de formation aéronautique (SFA) et son activité passe à la vitesse supérieure. En plus de l'école de pilotage, le voyage aérien se développe avec notamment l'arrivée, en mars 1957, d'un premier Jodel, le D117 (F-BHXD). Puis d'un D117A (F-BJEK) en 1960, et d'un D120 (F-BKJU) en 1962. Dès la création en 1953 du Tour aérien des jeunes pilotes, le club envoie régulièrement des participants. A cette période, deux hommes, Jacquemin et Malvesi, s'illustreront en parcourant 7 000 km jusqu'en Afrique à bord d'un Jodel de l'ACHS. Ce petit exploit à l'époque contribuera à la notoriété du club.

En 1965, l'association tourne à plein régime et réalise 1700 heures de vol (hdv) forte d'une flotte de dix d'appareils avec, entre autres, trois Jodel supplémentaires, dont un DR1051 « Sicile », ou encore deux D140 Mousquetaire. L'activité augmente significativement et, en 1973, grâce à son succès, l'ACHS fait construire un hangar afin d'être au plus près des pistes.

UNE CROISSANCE EXCEPTIONNELLE

En 1975, lorsque Bernard Choix devient président de l'ACHS, la route qui mène au hangar du club n'est qu'une petite bande d'asphalte au milieu de rien. Dès l'année suivante, le club achète un premier Cessna, le 172 F-BXZL, avion qui est toujours au club. D'autres suivront vite car, pour le président, le manque d'avions est une hantise – « A chaque fois que l'on progressait de 300 heures de vol, on achetait un nouvel avion », se souvient-il.



2



3



4



5



6

C'est aussi à cette époque que Michel Polacco, journaliste aéronautique, devient membre du club. En 1976, alors reporter à Europe 1, il monte un "groupe aéroclub" au sein de la radio dirigée par Maurice Siegel. Son confrère Laurent Cabrol, qui volait déjà à l'ACHS, le convainc de regagner Hispano. « Bernard Choix venait d'acheter trois Cessna car, grâce à un accord avec la FNA (FFA), le constructeur faisait de grosses remises aux aéroclubs. L'ACHS était parfait étant donné que je voulais que mes pilotes soient formés mais aussi qu'ils voyagent. Avec autant d'avions, c'était possible », se souvient Michel Polacco qui, devenu chef-pilote en 1989, organisera les premiers "voyages club".

En 2001, le club atteint son apogée avec 12 410 hdv dans l'année. Un record absolu qui s'explique par un partenariat avec la Socata qui, après avoir fermé sa base du Bourget, confiera l'exploitation de ses TB-20 à l'ACHS jusqu'en 2004.

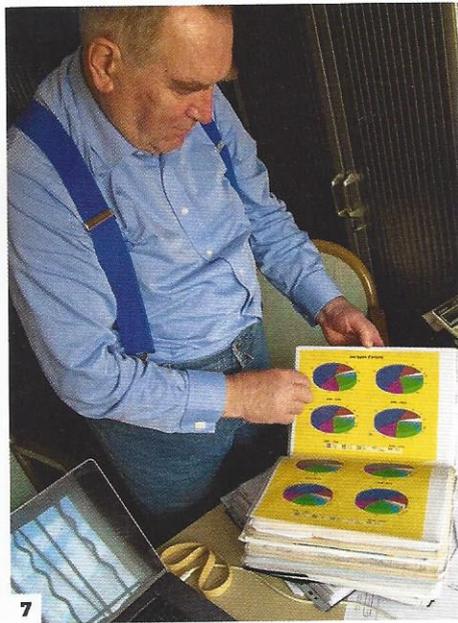
Depuis cette époque, même si comme tous les aéroclubs français, la tendance est à la baisse, le club affiche une moyenne de plus de 8 700 hdv annuelles.



8



1. Bernard Choix, président depuis 1975.
2. Le secrétariat est assuré 7 jours sur 7.
3. Plusieurs salles d'examen, dont certaines informatisées.
4. Michel Polacco, chef-pilote bénévole depuis 1989.
5. La grande et très accueillante salle principale.
6. Une élève sur le simulateur avec Antoine Petit (dr.), futur chef-pilote.
7. Le club tient des statistiques précises depuis 1976.



7

Avec "seulement" 5 923 heures (contre 7 525 en 2023), 2024 n'aura pas été une bonne année pour le club (sa plus mauvaise depuis 1987). La mauvaise météo est en cause, mais aussi les Jeux olympiques de Paris. Pour des raisons de sécurité, les avions légers des aéroclubs de la région parisienne devaient très fréquemment poser à Pontoise (ainsi qu'à Melun) pour être contrôlés par une permanence d'autorités tenue 12 heures par jour.

HISPANO-SUIZA EN 2025

Les locaux de l'aéroclub Hispano-Suiza sont impressionnants. La porte d'entrée donne sur une salle de près de 100 m². Le club est organisé comme une petite société, avec le secrétariat, le bureau des instructeurs, un mur de casiers automatiques pour récupérer les papiers, les documentations et les clés des 33 avions, une vitrine de produits dérivés... Des bureaux surélevés sont équipés d'une dizaine d'ordinateurs pour préparer les vols. De grandes tables sont destinées aux briefings. Un espace agrémenté de plantes vertes avec canapés en cuir permet de se détendre avant ou après le vol.

Le bâtiment principal possède également des bureaux supplémentaires, des salles avec lits et surtout un atelier mécanique de niveau professionnel. Immense, ce dernier possède plusieurs sous-ateliers, magasins d'outillages, de pièces détachées, visseries, cabine de peinture, bureau des mécanos. Seule ombre au tableau, un cruel manque de personnel. En effet, à ce jour, tout cet espace n'est occupé que par deux mécaniciens et un apprenti. Pour entretenir une flotte de 33 appareils, Bernard Choix estime qu'il en faudrait deux fois plus. «A cause de cela, une dizaine de Cessna sont indisponibles, déplore-t-il. Ce n'est pourtant pas faute d'essayer de recruter des mécanos.» En effet, les mécaniciens de l'ACHS font partie des 12 salariés du club. L'association possède aussi son propre restaurant avec espace vert extérieur, *La Cigogne* qui, hélas, est fermé depuis la crise sanitaire! Mais le président espère le voir rouvrir prochainement.

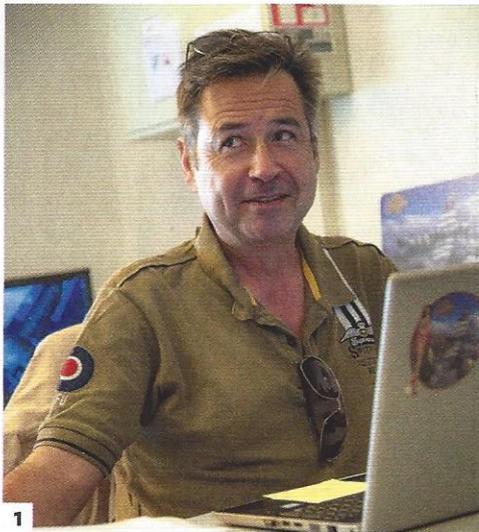


9

8. Un grand atelier permet au club d'être autonome sur la mécanique.
9. Le restaurant *La Cigogne*, malheureusement fermé depuis la crise sanitaire.

80 ANS

1. Eric Trochain-Bertrand, actuel chef-instructeur.
2. Le deuxième bâtiment abrite des salles d'examen et les rares avions bois et toile de l'ACHS.
3. Cordes, piquets, maillet, pipette... pour mesurer le niveau d'essence ; le kit de base qui équipe chaque avion du club.
4. Bernard Vercoutère, plus ancien membre de l'ACHS. Adhérent depuis soixante-trois ans, il est toujours FI bénévole de l'ACHS.
5. Départ pour un vol d'instruction en Cessna F152.



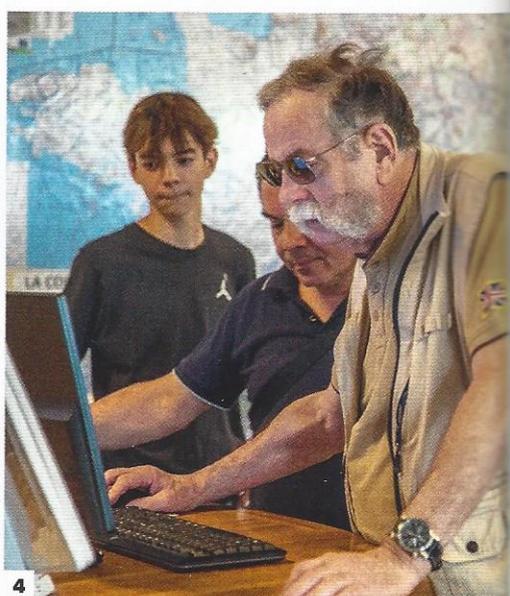
1



3



2



4

Enfin, situé à 200 m du premier, un autre bâtiment contient plusieurs salles d'examen, dont une est informatisée, un simulateur de vol moderne et immersif. Un dernier hangar abrite les rares avions en bois et toile de l'ACHS : un Piper Cub, un PA-19 et trois Robin (DR300 et DR400), reliques en parfait état de l'ancienne flotte.

UNE FLOTTE STANDARDISÉE

Sur le tarmac, les Cessna possèdent chacun un emplacement attitré et sont arrimés au sol par des chaînes fixées aux ailes. Un vrai damier ! Parqués à l'extérieur, on peut légitimement se poser la question de l'impact de la météo sur les cellules. Sur ce point, le président se veut rassurant : « *Quand il pleut, le vent sèche les appareils plus vite que dans un hangar et on surveille les traces de corrosion qui pourraient apparaître.* » A en croire les bénévoles, à part la tempête de décembre 1999 (qui avait endommagé un Cessna), aucun avion de l'ACHS n'a jamais été abîmé par un phénomène climatique.



5



Un club de 500 membres avec des élèves, des pilotes et des champions.

Quid de l'aspect quasi-monotype de la flotte de l'ACHS ? Pour Michel Polacco, c'est très positif : *« C'est un avantage fantastique ! C'est pratique pour les pilotes car un jeune lâché sur Cessna 150 pilotera un 172 en moins d'une heure. Quand on est qualifié sur le plus petit, on est vite qualifié sur le plus gros. C'est un gain de temps énorme ! »*

Avec 28 Cessna au club (du 150 au 182T qui, dès cette année, seront tous modernisés avec une avionique Garmin de dernière génération), il est presque impossible de ne pas pouvoir réserver un avion. Par ailleurs, leurs missions sont bien réparties puisque la moitié est dédiée à la formation, et l'autre aux voyages. Un vrai confort.

80 ANS, UNE ANNÉE ANNIVERSAIRE

L'ACHS compte plus de 500 adhérents dont 39 femmes et 80 élèves. En plus de proposer un très large éventail de formations (LAPL, PPL, vol de nuit, variantes VP RU TW EFIS) dispensés en cours collectifs, individuels ou "e-learning" via l'Institut Mermoz, l'ACHS est un ATO où les pilotes de l'aéroclub peuvent être formés aux CBIR, BIR et RNP. Par ailleurs, en décembre 2023, le club a été le premier à organiser des sessions d'examens PPL théoriques suite au nouveau rôle d'entité qualifiée de la FFA. Quant aux BIA, pas moins de cinq établissements scolaires sont aujourd'hui associés au club, soit une moyenne de 130 élèves par an.

L'ACHS compte aussi des compétiteurs sportifs. Bertrand de Greef a été membre de l'équipe de France de pilotage de précision pendant quinze ans. Depuis 2009, il aide à l'organisation du championnat de France de cette discipline pour la FFA. Le club a dans ses rangs Olivier Rivière, sept fois champion de France de rallye aérien, champion du monde par équipe en 2016 et 2023, triple champion de France d'ANR et 3^e par équipe aux championnats du monde de 2024. Et la liste n'est pas exhaustive...

Le 14 juin prochain, l'aéroclub célébrera ses 80 ans. L'évènement qui rassemblera les membres du club et leurs proches promet d'être festif, notamment avec un grand repas et une soirée dansante. Cette année encore, une page sera tournée pour Michel Polacco qui passera la main à un nouveau chef-pilote, Antoine Petit.

Enfin, et même s'il précise ne pas vouloir souffler de bougies, notons que 2025 est aussi la cinquantième année de Bernard Choix à la présidence de l'ACHS. L'homme, qui a également été président du CRA Ile-de-France pendant vingt-huit ans, et huit ans vice-président de la FFA, dit avoir effectué 350 000 heures de vol. Bien entendu, il parle de celles et ceux qui, depuis cinquante ans, ont volé au club sous son mandat. Chapeau bas ! ●