

**ROBERT VICART
PRESIDENT FONDATEUR
DE L'AERoclUB NORD-LORRAINE**



**ROBERT VICART
PRESIDENT FONDATEUR
DE L'AEROCUB NORD-LORRAINE**

Robert VICART est né le 21 juillet 1926 à Saint-Valéry-sur-Somme. Sa jeunesse dans la baie de Somme est marquée par la guerre et sa fascination pour l'aviation alliée. Trop jeune pour être incorporé en 1939, il rejoint, en 1942, les FFI de la Somme. Après la guerre, jeune ingénieur promu de l'Ecole Spéciale des Travaux Publics, il participe notamment à la reconstruction d'Amiens, et devient pilote et membre de l'aéroclub d'Amiens. Plus tard, sa profession le porte hors de France.

En Indochine, d'abord, pour y réaliser de nouveaux appontements dans le port de Saïgon. Ce sera aussi l'occasion de s'aguerrir au pilotage en effectuant de nombreux vols entre le Vietnam et le Cambodge. Au Togo ensuite, où il exploitera une carrière, en pleine brousse, aux environs de Lomé. Puis en Algérie, avant l'indépendance de ce pays, pour effectuer des recherches hydrogéologiques.

Père de cinq enfants et afin de faciliter leurs études, il décide alors de s'installer en France et trouve du travail à Villerupt, en Meurthe et Moselle, dans une entreprise du groupe Jean Lefèvre.

Pilote, toujours membre du club d'Amiens, il veut trouver un club plus proche de son domicile, afin de voler plus fréquemment. En étudiant la topographie des lieux, il entrevoit la possibilité de créer une piste et des infrastructures légères à l'endroit de l'actuel aéroclub Nord-Lorraine.

De l'idée à la réalisation, l'entreprise présente des difficultés en tout genre: proximité d'une zone militaire, accord du propriétaire pour céder le terrain, construction de la piste, du hangar, achat d'un avion au moins, recherche d'une source d'énergie électrique pour alimenter les installations (les lignes EDF étant trop éloignées). Mais, par-dessus tout, il faut obtenir l'accord de l'aviation civile pour l'ouverture au public de ce terrain et trouver le financement nécessaire, sans un sou vaillant au départ.

Il organise donc une réunion avec les élus locaux, les directeurs des principales industries implantées dans la région, quelques personnalités éminentes et des amis. Il souligne l'intérêt que présente la possibilité d'évacuation rapide de victimes vers de grands centres spécialisés, notamment pour les grands brûlés.

.../...

Le projet séduit et il obtient de l'aide financière, matérielle et humaine pour concrétiser cette réalisation : poutrelles et tôles pour le hangar, engins de terrassement mis à la disposition gratuitement pendant les week-ends par son employeur etc. Après beaucoup d'efforts et de tribulations, la piste et le hangar sont construits. Par souci de sécurité il faudra plus tard rallonger la piste.

Parmi les pionniers de cette aventure, figurent le Dr ETIENNE, Marceau CLAVEL, commerçant, M et Mme FRITCH, René PICCINI, distributeur de boissons, puis, en renfort pour l'ouverture, viendront Sébastien PEREZ, pilote d'hélicoptère à l'ALAT et Francis de SAVOIE, du club d'Amiens (voltige).

En raclant les fonds de tiroirs et en retroussant encore les manches, le club house sera créé. Reste le problème de l'alimentation électrique. René PICCINI construit une éolienne : elle fonctionne et tout le monde est admiratif. Mais, un jour de grand vent, un bruit fracassant se fait entendre et l'éolienne s'envole dans la nature. Il faudra donc en passer par l'achat d'un groupe électrogène assez puissant.

Toute cette solidarité a créé une ambiance des plus sympathiques. Les premiers baptêmes ont lieu et ils sont nombreux. Il y a peu de pilotes puisque certains membres n'ont pas encore été formés, et il n'y a qu'un avion le "Cathy". Par la suite d'autres achats seront effectués.

C'est toutefois le bonheur, quand un drame affreux survient dans la famille VICART. Au retour de vacances en Espagne, deux de ses enfants : Jean-Pierre, 20 ans, et Agnès, 14 ans, meurent dans un accident de voiture, un 15 août près de Dijon. Louissette, son épouse, désespérée, décide d'inhumer les enfants à Abbeville, d'où la famille est originaire, et de demeurer auprès d'eux. Il faut alors quitter Audun-le-Tich. En plus de son propre chagrin, Robert perd aussi le soutien de ses amis, le club qu'il aime tant, son milieu professionnel où il est parfaitement à l'aise.

Son nouveau travail ne lui convient guère, aussi, après quelques années dans la Somme, il trouve un emploi dans les Ardennes, où il demeurera cinq ans. Durant cette période, il est le premier à introduire en France une aile Delta. Il pratique, avec ses fils, Jean-Marc et Philippe, ce nouveau sport et ceux-ci reçoivent un prix de la Jeunesse et des Sports. A défaut de voler, sa fille Christine est une écuyère émérite.

Séparé de son épouse en 1975, il part en Algérie avec sa nouvelle compagne. En 13 ans, il y réalisera, entre autres, toute l'infrastructure de la raffinerie de SKIKDA (ex-Philippeville) 250 ha, la plate-forme du métro d'Alger et l'aménagement du complexe sidérurgique d'El-Milia, 500 ha.*. *Pour la bonne renommée de la coopération française en Algérie* (motifs de la proposition in fine), il est fait Chevalier de l'Ordre National du Mérite en 1990.

Parallèlement à son activité professionnelle, il y a pratiqué le deltaplane et formé un jeune algérien, puis des ingénieurs italiens responsables des installations techniques de la raffinerie. L'école est rude sur le littoral algérien. En raison de la chaleur, des bulles thermiques sont capables de faire quelquefois remonter un avion de ligne comme une balle de ping-pong. Ainsi des bulles se détachent du sol et si l'une d'elles prend un côté de l'aile, celle-ci est complètement déstabilisée, s'agissant des premiers modèles ceux-ci peuvent descendre comme des pavés. En outre, les vents ne sont pas réguliers et les sites n'ont jamais été testés. Bref, lorsque l'on est formé dans de telles conditions, on maîtrise la technique. De retour en Italie, les "élèves" réalisent des vols merveilleux. Entretemps, les ailes se sont beaucoup perfectionnées...

Il prend sa retraite en 1988 et, pour suivre sa compagne, attachée d'Ambassade, il vit en Amérique centrale, au Salvador et au Costa Rica durant 11 ans. Pendant cette période, il a encore le grand chagrin de perdre son fils, Jean-Marc, âgé de 49 ans.

En 1999, le couple rentre définitivement en France dans le Lot, à Caniac-du-Causse où il décède en Juin 2007. Il est inhumé dans le cimetière de ce petit village.

Ceux qui l'ont connu sont unanimes à reconnaître sa détermination, son courage physique et moral, sa générosité, son esprit passionné et chevaleresque et aussi son humour.

S'il peut voler maintenant librement il doit être souvent au-dessus de Villerupt. Dans les difficultés, on peut tenter de l'appeler, toute sa vie il a répondu : "présent". Pourquoi pas maintenant ?

