

WA40A CN°100 immatriculé F-BNMA. Sur le registre DGAC des immatriculations il est au nom véritable du chanteur qui s'appelle Marcel MIRAMONT.

Une interview de Marcel AMONT a été publiée par la revue INFO-PILOTE de janvier 2007

Pour faire ses tournées à travers la France, Marcel Amont avait choisi l'avion léger. Il a ainsi piloté pendant près de trente ans. Il avait même passé l'IR américain et la qualif montagne. De ses 2000 hdv, il garde une collection de beaux souvenirs.

Marcel Amont QUAND J'ÉTAIS PILOTE

Dans les années 1970, arrivée sur le terrain de Perpignan, quelques heures avant le concert.

On se glisse entre deux séances photo pour la promo de *Décalage horaire*, l'album qu'il a sorti dans le courant de l'automne. Et on lui parle d'avion. Magie de l'aéronautique, son planning serré devient alors élastique, le chanteur redevient pilote, les autres magazines attendront... L'homme est un gourmand de la vie. Il est Béarnais, de la vallée d'Aspe (également connue pour ses ours). Sa légitimité dans la musique, il la tient des bergers qui chantent à longueur de veillées. Mais l'avion ?

C'est Louison Bobet, champion cycliste et pilote, qui lui met le pied au palonnier. Dans les années 1960, Marcel Amont fait ses tournées en voiture, or, à l'époque, la route est lente et dangereuse. Bobet préfère l'avion et ajoute qu'il y a des terrains partout. Marcel Amont est vite convaincu et se retrouve à Moisselles (où vole aussi Michel Piccoli), près de Paris. Il y passe son brevet, puis il achète son premier appareil, un Super-Émeraude.

RUSER AVEC LA MÉTÉO

Gilbert Bécaud lui explique alors que prendre l'avion pour bosser, pour faire des tournées, c'est « impossible ». Mais Marcel Amont met au point une technique : en tournée, il emmène avec lui un jeune pilote ; si la météo est mauvaise, l'artiste prend à nouveau la route, et le jeune pilote attend que le beau temps revienne pour convoyer l'avion (c'est un bon job...). Cela durera des dizaines d'années !

Toutefois, pour être moins dépendant de la météo, Marcel Amont va tenter l'IFR. En France, c'est un chemin de croix. Direction Fort Worth, à côté de Dallas.



Un pilote capé ! À Fort Worth (Texas), où il prépare sa qualif IFR, la visière cache la verrière et ne lui laisse voir que les instruments. En 1973, Jacqueline Auriol le sacre meilleur pilote privé français.



La langue américaine que l'on parle dans les cockpits lui est totalement incompréhensible, et l'accent texan n'arrange rien... Mais les contrôleurs et formateurs ont mis au point une façon très lente et détachée de communiquer avec des élèves pilotes bien particuliers : les fils fortunés de l'Arabie heureuse, qui viennent aux États-Unis apprendre l'anglais et le pilotage. Marcel, qui chante déjà en huit langues (dont le béarnais) en apprend une neuvième, « l'anglais aéronautique façon golfe Persique ».

Il rentre en Europe avec son IFR. Il achète d'abord un Wassmer Super IV, sur les conseils de l'aviatrice Hrisa Pélissier, qui avait bouclé un tour du monde avec ce modèle. Plus tard, il sera propriétaire d'un Mousquetaire IV. Bien sûr, il connaît Brel, autre fana d'aviation. « Lui, il ira encore plus loin. De toute façon, dans tout ce qu'il a fait, il est allé au bout. En aviation, c'était un vrai moustachu, il est devenu pilote professionnel. »

Autre rencontre : Henri Giraud, l'homme qui a posé un avion sur le mont Blanc, l'initie au vol de montagne. Marcel Amont passe la qualif et fait monter des skis sur son Mousquetaire. « Mon plus beau souvenir ? Un jour où l'on était dans une brouillasse terrible à Paris, alors qu'il faisait un temps superbe à l'Alpe-d'Huez. J'ai craqué. Le décol-

lage du Bourget a été sportif, le vol turbulent et souvent au-dessus d'une couche épaisse. Et tout à coup, sur les Alpes, tempête de ciel bleu. J'ai descendu les skis [il mime en parlant]. Atterrissage inoubliable ! » Ces plaisirs physiques s'ajoutent au plaisir de voler en IFR, purement intellectuel, tout aussi intense.

« LAISSE L'AVION SE DÉBROUILLER »

« Je me suis aussi fait peur. À l'époque, j'allais voir mes parents aussi souvent que possible, à Oloron. Je rentrais de nuit. Et un soir, dans un nuage, je ne sais plus où j'en suis. Sur le Wassmer, l'horizon artificiel est compliqué. Tout ce que je fais rend la situation plus difficile. Et je me suis souvenu du conseil d'un instructeur, à Chalon, qui m'avait dit avec son bel accent bourguignon : "Dans ces cas-là, tu laisses l'avion se débrouiller tout seul, tu croises les bras, c'est le Christ qui pilote." C'est ce que j'ai fait. Eh bien, ça marche ! »

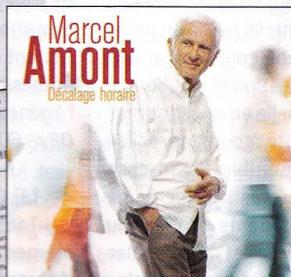
Ses musiciens, réticents au début, finissent par l'accompagner en avion. Les tournées deviennent de joyeuses équipées. On est parti pour encore des années... quand Marcel Amont rencontre Marlène.

AMOUR, QUAND TU NOUS TIENS...

Pour l'épater, il l'emène voler. Échec total. Elle ne supporte pas les petits avions. L'amour est le plus fort, alors... « Si je recommençais à voler maintenant, ce ne serait plus pour le travail, seulement pour le plaisir. Ce n'est donc pas possible puisque, dans ce domaine, je veux tout partager. »

Partager l'Olympia ce 17 janvier, pour fêter ses 60 ans de carrière. Faire connaître le Béarn (« on prononce Baïrou, pas Bérou comme chez vous, les journalistes de Paris »). Évoquer ses duos avec Agnès Jaoui, Gérard Darmon, Didier Lockwood... Mais voilà que la grande presse s'impatiente. Le pilote Marcel Miramon redevient l'artiste Marcel Amont. ●

Que soi hera content de saludar los amoros de l'aire (!)
M Amont



- Ses licences. Le document français porte son vrai nom, Miramon.
- Une dédicace en béarnais pour nos lecteurs : « Je suis très content de saluer les amoureux de l'air ! »
- Son nouveau disque, *Décalage horaire*.