

UNE HISTOIRE D'AMOUR

C'est une aventure singulière que nous raconte Michel Polacco (journaliste, auteur de nombreux ouvrages consacrés à l'aviation, mais aussi instructeur et chef pilote à l'aéroclub Hispano-Suiza). Celle de Max Holste, industriel et avionneur français, mort dans l'indifférence en 1998. Une manière de lui rendre hommage.

ma marraine s'appelait Paule Holste. Enfant, je voyais dans les vitrines de son appartement de grandes maquettes d'avions en bois qui me faisaient rêver. C'étaient les maquettes de soufflerie des appareils étudiés ou construits par son mari, Max Holste, le créateur de la Société des avions Max Holste, à Reims, devenue plus tard Reims Aviation.

Paule était une grande amie de mes parents. Sa mère, Luce, fort belle femme, ex-actrice et danseuse de revue, avait dû en son temps être très proche de mon père, jeune médecin aisé à séduire. Paule participait avec sa mère à toutes les fêtes de famille. Dans les années 1950 et 1960, nous venions régulièrement chez elle, avenue Ingres, à Paris, tout près de chez nous qui habitions la Muette. Lors des vacances, nous passions toujours quelques jours chez elle, soit à Bormes-les-Mimosas, dans la superbe villa *Les Orangers* qui surplombe la grand-place du bourg, soit, plus rarement, à la Favière, une plage de Bormes alors parfaitement sauvage ! À Bormes, j'avais ma chambre, et un petit cheval indien sur la cheminée m'attendait toujours à mon arrivée.

Max était le second mari de ma marraine. Je l'ai peu rencontré car il voyageait constamment lorsqu'il n'était pas à son usine de Reims. Le premier mari de Paule, Jean

La passion de Michel Polacco pour l'aviation prend ses racines dans son enfance, marquée par une marraine pilote et épouse d'avionneur. Journaliste, il est aussi instructeur et chef-pilote chez Hispano-Suiza.



Trébucien, était également un constructeur d'avions. Il fut tué au combat au début de la Seconde Guerre mondiale.

Max Holste avait réussi plusieurs beaux avions, comme le MH52, bien classé lors des compétitions, avant de parvenir après de longs efforts à produire un appareil qui rencontra le succès commercial : le Broussard. Monomoteur à ailes hautes et muni d'un moteur de 450 CV en étoile Pratt & Whitney, il était si prisé par les armées – c'était alors la guerre d'Algérie – que son exportation fut quasiment impossible pendant toute la période de production.

GRANDEUR ET DÉCADENCE

Au crépuscule des années 1950, Max Holste se lança dans la construction d'un bimoteur, le Super-Broussard, doté au départ de moteurs à pistons, qui fit son premier vol en 1959, avant d'être équipé de turboréacteurs bien plus puissants, des Bastan, produits par Turbomeca, dont le patron emblématique, Joseph Szydlowski, était surnommé par ses amis « Jojo la Turbine » ! Le Super-Broussard remporta un honnête succès plus tard, sous le nom de Nord 262.

Paule était une femme atypique. Infirmière diplômée, elle séjournait plusieurs mois par an en Inde, le plus souvent à Poona, dans un dispensaire où, fortement imprégnée de la culture et de la philosophie indiennes, elle se donnait sans compter aux miséreux et aux malades.

Avant-guerre, dans ses jeunes années (elle était née le 13 septembre 1913), elle avait passé son brevet de pilote d'avion, puis celui de transport public et enfin la qualification de vol aux instruments à l'école de la célèbre aviatrice et pionnière Maryse Bastié, à Orly. Ce qui n'était encore qu'un petit aérodrome accueillait alors des hangars immenses pour les ballons dirigeables.

Paule pilotait régulièrement lorsqu'elle était en France, et mon ami Jacques Nøttinger, aviateur et écrivain connu, m'en a fréquemment parlé pour avoir souvent volé avec elle après-guerre. Pas étonnant qu'une telle passion l'ait amenée à épouser successivement deux avionneurs !

À la fin des années 1950, elle est quittée par son mari. Sa mère, veuve, vit avec elle. Son père réside sur la Côte d'Azur où elle le visite régulièrement lors de ses passages à Bormes. Blessée et meurtrie par sa séparation, Paule fait une sorte de vœu pour que son époux revienne. Ainsi, chaque jour, à Paris comme à Bormes, et même en Inde, elle prie ou se rend à la messe. Très croyante, elle a la certitude que Dieu lui rendra son époux ! Lui, parti avec son assistante, bientôt mère de ses enfants, ne donna plus de nouvelles après leur divorce.

Mais ses affaires sont mauvaises. Le Broussard, après une belle carrière, est dépassé. La société perd de l'argent. Max est ruiné et doit s'effacer. L'établissement de Reims est repris par l'as de guerre Pierre

Clostermann, son associé, qui noue un accord financier avec la firme américaine Cessna. Ainsi naît Reims Aviation. Exit Max Holste qui, ayant établi des contacts avec les Brésiliens lors des tournées commerciales du Broussard, décide de s'exiler au Brésil. Une jeune industrie semble vouloir s'y développer et il y est le bienvenu. Ce transfuge est un ingénieur renommé, une sorte de vedette. Il modernise ses plans, choisit des moteurs canadiens éprouvés et dessine une aile basse à un projet de bimoteur qui correspond aux désirs du gouvernement brésilien. Ses plans sont acceptés. Il dirige l'équipe et participe à la fondation de l'entreprise Embraer qui naît pour l'occasion. En France, on oublie Max Holste.

Pour ma part, j'admire Paule, cette aventurière presque toujours vêtue d'un sari qui me parle d'aviation, d'aviateurs et d'écrivains mythiques. Je conserve le premier livre qu'elle m'a offert contant l'histoire d'aviatrices célèbres : *Princesses de l'air* (Bibliothèque Rouge et Or, n° 71, 1962). Quel bonheur de le lire ! Je l'identifiais autant à Adrienne Bolland qu'à Jacqueline Auriol. Paule, seule ou avec son mari, avait côtoyé les aviatrices et aviateurs les plus célèbres, les constructeurs, avait volé sur nombre d'avions, tout en abandonnant sans aucun regret pendant des mois cette vie faste et excitante pour la misère de Poona.

SUR LES TRACES DE MAX HOLSTE

De mon côté, les hasards de mon parcours m'ont conduit à passer mes brevets de pilote, d'avion puis d'hélicoptère, de vol aux instruments, des qualifications sur des appareils plus sophistiqués puis à devenir instructeur. Paule n'y était pas pour rien ! Et quelle n'était pas ma fierté quand elle venait me chercher avec sa Ford Comète lorsque j'atterrissais sur le petit terrain d'aviation de La Môle, proche de chez elle et de Saint-Tropez. À deux pas de l'une des illustres propriétés où grandit Antoine de Saint-Exupéry.

À Bormes, en vacances, je l'accompagnais à la messe. Et l'abbé Erhet, un vrai saint homme, m'avait pris en affection. J'y fis mes classes d'enfant de chœur. On l'appelait le curé de De Gaulle, ou du Grand Charles, car lorsque celui-ci était en résidence au fort de Brégançon, le Général, président de la République, venait à la paroisse assister à la messe dominicale avec Yvonne, son épouse.

L'occasion d'un reportage me conduisit enfin à Sao José dos Campos, au Brésil, au début des années 1990. C'est la base d'Embraer. La Mecque de l'aviation brésilienne. Au cours de la visite des installations de la firme Embraer, je marchais en quelque sorte sur les traces de Max Holste, resté plusieurs années à la tête du bureau d'études à compter de son arrivée vers 1964. Sous sa gouverne, et riche de son expérience française, un premier Bandeirante avait décollé : l'appareil a effectué

son premier vol le 22 octobre 1968. La tâche avait été rude. L'organisation naissante de l'industrie locale était complexe. Mais Max Holste avait le sens du robuste et du rustique. Cela permit de combler bien des lacunes. Le prototype numéro 3 fut baptisé *Santos Dumont*, en hommage au pionnier brésilien qui joua un rôle majeur dans la naissance de l'aviation en France. Sorte de clin d'œil à rebours pour Max Holste. Ensuite, les Brésiliens reprenant la main sur leur entreprise nationale créée en 1970, Max Holste s'effaça progressivement, créa sa propre entreprise, puis s'exila à nouveau dans des pays voisins. Mais 500 exemplaires de l'EMB 110 Bandeirante seront construits dans les différentes déclinaisons, dont la grande majorité fut exportée, y compris en France. Ce fut un beau succès. Une belle revanche.

Le Super-Broussard, de son côté, avait fait son chemin, mais sans Max Holste.

Au centre, un M52. A droite, le livre offert par Paule Holste à son filleul Michel Polacco, *Princesses de l'air*.



L'Etat français avait confié le programme à la société Nord Aviation et l'avion (surnommé tardivement Frégate) équipait l'armée de l'air et la marine françaises, la compagnie Air Inter, les services de la formation aéronautique de l'Etat, et fut exporté, en particulier aux États-Unis et en Norvège. Les derniers des 110 exemplaires produits ont cessé de voler en 2009 !

Le Bandeirante EMB 110 brésilien comportait beaucoup d'éléments produits en France : train d'atterrissage, circuits électriques et équipements divers. Ce fut une bonne affaire pour les sous-traitants



Cinq cents exemplaires de l'EMB 110 Bandeirante seront construits dans les différentes déclinaisons, dont la grande majorité fut exportée, y compris en France. Ce fut un beau succès. Une belle revanche.

français qui sont restés depuis, pour les modèles suivants, des fournisseurs privilégiés. Le Bandeirante fut suivi du Brasília EMB 120, pressurisé, puis de jets commerciaux ou d'affaires ERJ 135 et 145 puis 170 et 190, Phenom, etc., qui rencontrent aujourd'hui un large succès.

L'entreprise lui doit beaucoup, et tous le reconnaissent. Elle est aujourd'hui, qui l'aurait cru, le troisième constructeur mondial d'avions civils, juste derrière Boeing et Airbus, devant le canadien Bombardier!

Pendant toutes ces années, Paule s'est rendue à la messe prier pour le retour de son ex-mari dont elle n'a aucune nouvelle. Elle a voyagé en Inde, tant que sa santé et son âge le lui ont permis. Elle s'est comportée en passionnante marraine, car elle possédait quantité d'histoires et de souvenirs à raconter ainsi qu'une fantastique bibliothèque. Tout pour mon bonheur.

commun, sinon de lointains souvenirs? Le caractère de Max est très difficile. Paule a des habitudes de vieille fille. Et lui de vieux garçon capricieux. Depuis la mort de sa mère, elle vit seule, juste aidée par Adrienne, sa fidèle auxiliaire de vie, fille de Mme Montanard, sa voisine qui entretient la maison jusqu'à sa retraite. Au bout de trois mois, Max doit déménager. Il ne part pas loin. Il s'installe à Hyères dans un appartement moderne que Paule lui loue pour un rien mais où il retrouve sa liberté, lui rendant ainsi la sienne. Je lui rends visite lors de mes passages et lui envoie des revues d'aviation. Sa seule demande. Je lui parle des évolutions de l'industrie. Il s'exprime peu et décline ma proposition de rédiger avec lui un livre qui lui serait consacré. Dommage. Que d'anecdotes ont ainsi disparu! Seul son vieil ami Jacques Delarue, ancien directeur de sa société en France, a pu écrire un petit ouvrage illustré édité par l'association Le Trait d'union, un groupe de passionnés qui lui est consacré. Max est très bourru. Paule le voit de temps en temps, mais les visites sont peu nombreuses. Ils se téléphonent parfois. Son cœur est fragile.

L'assiduité de Paule à la messe se réduit. Mais nous irons toujours et jusqu'au bout visiter l'abbé Erhet dans sa retraite à la Fondation de la Castille, à La Crau, dans le Var. Puis nous irons sur la tombe de ce bon pasteur.

En 1997, Paule est victime d'un accident vasculaire cérébral. Ses voisins m'avertissent car ils ne lui connaissent pas de famille. Dans le coma, elle est hospitalisée à l'hôpital d'Hyères. Faute de responsable légal, on la place sous curatelle. Des soins poussés semblent toutefois inutiles aux praticiens. J'insiste. Finalement, après trois semaines, elle émerge progressivement. Les médecins me confient au téléphone qu'elle délire. Elle parle d'une vie d'aviatrice, de missions en Inde... Je les rassure. Tout est

vrai. Et plus encore! Elle a recouvré sa parole et sa mémoire. Mais elle est hémiplégique.

Quelques semaines plus tard, à la veille de quitter l'hôpital, de retour de la salle d'examen sur un lit roulant, je l'accompagne. Nous croisons dans un couloir un autre patient alité, au débouché d'un ascenseur. C'est Max, également hospitalisé ici. Nous ne le savions pas. Il m'explique avoir été victime d'une attaque cardiaque. Il est bien conscient et reconnaît Paule. Il est très faible. Ils échangent quelques mots. C'est beau et pathétique à la fois. Max s'éteint quelques mois plus tard, et cet instant étonnant constitue leur ultime rencontre. C'est la dernière fois qu'ils se sont parlé, après tant de péripéties et de si improbables retrouvailles!

Après l'hôpital, Paule ne reviendra plus chez elle, si ce n'est en visite, avec mon aide et son fauteuil. Elle est placée en maison de rééducation, puis de retraite. Quand elle apprend la mort de Max, elle l'envie et me demande si je pourrais l'aider à le suivre. J'en suis incapable.

Pour ma part, je lui offre mes livres. J'écris une préface (*L'Aviation dans le Pas-de-Calais*) où je la cite comme étant

Un Broussard et Super-Broussard, les appareils majeurs sortis des usines de Max Holste.



LE RETOUR DU MARI PRODIGE

En 1995, à Bormes. On sonne. Paule ouvre sa porte, puis sa grille. Elle tombe d'étonnement : elle est face à l'homme qu'elle attend depuis trente-cinq ans! Max est de retour et il est ruiné. Il est séparé de sa femme et ne voit plus ses enfants. Âgé de 82 ans, comme Paule, il est accompagné de sa gouvernante sud-américaine qui le soigne et le sert. Paule les accueille. Elle ne sait pas comment exprimer sa joie. Max s'installe aux Orangers, avec elle, mais à part.

Peu de temps passe avant que cette pseudo-lune de miel ne s'achève. Tant de choses les séparent. Que leur reste-t-il de

L'entreprise lui doit beaucoup, et tous le reconnaissent. Elle est aujourd'hui, qui l'aurait cru, le troisième constructeur mondial d'avions civils, juste derrière Boeing et Airbus, devant le canadien Bombardier!

celle qui a inspiré ma passion. Je cherche tout ce qui est possible pour la stimuler. Mais cet état est trop pénible pour elle. En décembre 2000, à la frontière du siècle et à l'aube du suivant, elle est victime d'une nouvelle attaque. Sur sa recommandation, alors que j'avais pu faire lever sa curatelle, je demande qu'on ne s'acharne pas. Elle ne sortira donc pas de ce dernier coma. Ses obsèques ont lieu à Bormes. Ses meilleurs voisins sont là. Nos amis de Bormes. Mes amis d'enfance.

PRÉSERVER LA MÉMOIRE

Et Max. Je n'ai pas été averti à temps de son décès en 1998. Ses obsèques ont eu lieu à Hyères, dans une tombe anonyme apparemment en lien avec l'un de ses enfants. Aucun n'est semblé-t-il venu. J'ai alors un bref contact. Je comprends que les relations étaient houleuses. Qu'il n'y a pas de relations à entretenir. Le contact est perdu.

Jacques Delarue, son ancien directeur d'usine, m'appelle. Il est également choqué de cet abandon total, de cet anonymat tragique. Max fut un grand constructeur, comme il le raconte dans son ouvrage. Mais ce n'était pas un homme facile. Il a peu de famille. Pas d'amis ! Pour ma part, je ne sais que faire. Je dois déjà m'occuper de Paule, venir souvent de Paris, et Max ne m'a jamais porté l'ombre d'un intérêt.

Après les obsèques de Paule, son héritier, un neveu éloigné me fait passer, comme elle l'a souhaité, les maquettes d'avion de Max qui étaient chez elle pendant mon enfance. Et le petit cheval indien. Merveilleux souvenir qui ne me quitte pas. Le temps passe.

Au printemps 2016, quinze ans plus tard, un ami de l'Aéroclub de France, Guy Schaeffer, m'apprend incidemment que le contenu de la tombe de Max Holste va être versé à la fosse commune. La concession est arrivée à terme. Personne ne s'en est jamais occupé.

Le choc ! Si ce n'est pour lui, c'est pour son œuvre, c'est pour la France, le Brésil, l'aviation. Il ne peut pas disparaître à tout jamais. Ni lui ni sa tombe. J'appelle le cimetière. On me confirme : la concession de quinze ans est périmée ; deux ans de recherches de famille ont été effectués sans succès. C'en est fini. J'explique que je suis le filleul de sa première femme, que je veux reprendre la concession.

C'est d'accord. On arrête tout. Je règle les modalités avec la mairie et deviens titulaire de la concession pour quinze ans de plus, jusqu'en 2028. Puis je cherche un marbrier et commande une pierre tombale. Digne. En un mois, l'affaire est bouclée. Je volerai un peu moins !

Puis je me suis dit que je n'étais pas éternel. Alors j'ai alerté les amis et la famille de l'aviation, faute de contact avec d'éventuels parents de Max Holste. J'ai décidé de confier les maquettes à un musée qui les entretiendra et les présentera (sans doute le musée de Vraux, près de Reims, car le musée d'Angers me paraît éloigné et trop grand). Les

Vieilles Tiges, grâce à Hubert-Pierre Challe, décident de s'impliquer. Elles ont organisé à Hyères, le 17 novembre 2016, une cérémonie d'hommage. Le Trait d'union a déjà réédité 40 exemplaires de l'ouvrage épuisé de Jacques Delarue. Et nous avons des idées. Il faut juste un peu de temps. Et de l'aide pour que la mémoire de ce grand ingénieur soit préservée, ainsi que sa sépulture.

Depuis, grâce à cette agitation, nous avons retrouvé un neveu de Max, ancien pilote de l'aéronavale, (amusant !) et deux petits-neveux et nièces journalistes. La mémoire de Max Holste sera donc préservée. Au travers de ce témoignage, j'ai tenté de faire revivre un peu ma marraine et son mari. Je ne voulais pas que cette histoire dont j'ai été témoin soit perdue, et elle méritait d'être contée. Après tout, c'est avant tout une histoire d'amour. ●

Texte : Michel Polacco. Photos : DR, Maurice Jarnoux/Paris Match/Scoop

Max Holste devant son Broussard, entré en service dans l'armée de l'air en 1956.



Un hommage en la mémoire de Max Holste était rendu sur sa tombe au cimetière de la Ritorte, à Hyères, le 17 novembre 2016.