

L'histoire de l'aviation - Les pilotes d'essai et de voltige par Claude Clément

Conférence du mardi 23 février 2010

Résumé et illustré par le conférencier, mise en page de Christian Lambinet

Société Hyéroise d'Histoire et d'Archéologie



Adolphe Pégoud

Un des premiers pilotes d'essai fut Adolphe Pégoud. Engagé par Louis Blériot en 1913 il est à l'origine, sur l'Aéroparc de Buc, de l'acrobatie aérienne et le premier à effectuer le "*looping*" puis à tenter le vol dos sur son Blériot XI. Il trouvera la mort en combat aérien en 1915.

Après la grande-guerre, l'aérodrome de Buc reprit son activité, depuis 1919, Louis Blériot s'était donné du mal pour présenter au salon de l'aéronautique un avion géant pour l'époque : le Blériot 75 baptisé "*le Mammoth*", qui pesait en charge 7550 kg. Le nouveau pilote d'essai se nomme Jean Casale, né en 1893 en Corse, il est marquis de Monferrato et a un passé militaire glorieux, on le voit ici pendant la guerre. C'est à bord du quadrimoteur Blériot 115 que Jean Casale a emporté une charge de 1000 kg à 5600 mètres d'altitude le premier juin 1923 ; le 23, sur ce même avion, il est victime de la rupture d'un câble d'aileron en vol et se tue.

Une jeune femme, Adrienne Bolland, fut engagée comme pilote d'essai par le constructeur Caudron au début des années 1920, elle entra dans la légende aéronautique le premier avril 1921 en franchissant la Cordillère des Andes, seule à bord d'un petit Caudron G 3, franchissant des cols à plus de 4000 mètres d'altitude, quel courage et quel exploit, on en parle encore des deux côtés de cette Cordillère.

C'est, au milieu des années 20, qu'un futur pilote d'essai de l'Aéroparc de Buc va apprendre à piloter sur ce terrain, il s'agit de mon Père, Louis Clément, né le 09 juillet 1905 à Montélimar, il est orphelin à l'issue de la guerre de 14-18. Il obtient à 19 ans une bourse de pilotage et se retrouve à Buc en novembre 1924 à l'école de pilotage Louis Blériot.

Le 24 mars 1925, il décroche son brevet de pilotage sur Spad VII, il n'a pas encore 20 ans et décide de devancer l'appel ; au mois de mai il se retrouve pilote de chasse stagiaire à la base militaire de perfectionnement d'Istres.

Reçu pilote de chasse en août 1925, il est affecté à la 8^e escadrille à Lyon-Bron et vole sur Nieuport 29. L'armée recherche un pilote svelte pour tester en vol le port d'un nouvel engin de sauvetage : le parachute Vinay ; Louis va être sélectionné pour sa minceur.

Louis Clément



Ce 28 octobre 1925, Louis Clément décolle de Bron et va réaliser avec son escadrille un simulacre de combat aérien, il est le seul équipé du parachute, il est aussi le seul à voir sa machine prendre feu, c'est très grave et il n'est pas préparé à ce pépin, ce n'est que lorsque la température devint insupportable qu'il se décida à sauter en parachute et eut la vie sauve grâce à l'invention de Vinay. Brulé au troisième degré, Louis est soigné à l'hôpital de Lyon et devient, sans l'avoir voulu, le premier pilote militaire français sauvé par son parachute.

Une future bonne relation : le pilote d'essai Dewoitine : Marcel Doret, tente en juin 1931 le raid Paris-Tokyo, à bord du Dewoitine 33 "*trait d'union*" il est accompagné du mécanicien Mesmin et de Le Brix, radionavigateur ; à 6000 Km de Paris des ennuis techniques le font se crasher en Russie. Il repart en septembre avec le même équipage et la même destination : mais avec le "*trait d'union II*". Là ce sont des conditions météo terribles qui assaillent l'appareil vers les montagnes de l'Oural, Doret ne peut plus tenir son avion et ordonne à ses équipiers de sauter, ils en ont d'ailleurs l'habitude ! Quelques instants plus tard Marcel, persuadé que ses amis ont sauté, s'éjecte à son tour et le Dewoitine s'écrase au sol ; hélas pour des problèmes de harnachement ils sont toujours à bord et Doret aura beaucoup de mal à se remettre de ce pépin.



Louis Massotte

En 1933, Louis Clément se fait engager comme mécanicien et pilote à tâche au cercle aérien du Touring Club qui vient de s'installer dans les locaux de l'hôtel Blériot de Buc. Il y rencontre le chef pilote de Blériot, le bucois Charles Quatremarre qui l'engage pour participer les dimanches d'été aux exhibitions de la patrouille Blériot, il va y côtoyer Louis Massotte, lequel va rapidement devenir le chef-pilote d'essai des Etablissement Blériot.

En 1933, une jeune femme, Hélène Boucher, qui vole à Orly et surtout à Guyancourt, commence à faire parler d'elle ; elle va s'attaquer à des records et tenter un raid vers Saïgon et, après avoir battu des records de vitesse, elle est engagée comme pilote d'essai par Caudron-Renault. A la fin de 1933 elle est devenue la petite fiancée de l'Aviation française.

En 1934, pour le 25^e anniversaire de la traversée de la Manche, Louis Blériot organise à Buc un meeting avec Louis Massotte en vedette de l'acrobatie sur son Spad ; très spectaculaire, Massotte va devenir la coqueluche des meetings aériens.

En juillet, un ingénieur de Sup-Aéro, Jean Lignel, vient créer sur l'Aéroparc de Buc la "*Société Française de Construction Aéronautique*", ou SFCA. Le chef pilote en sera Louis Massotte qui reste aussi pilote pour Blériot.

Le 30 novembre 1934, par une mauvaise météo Hélène Boucher, malgré les conseils de prudence de son chef-pilote : Raymond Delmotte, décolle pour un banal vol d'entraînement sur son Caudron Rafale. Au cours du dernier virage avant l'atterrissage le Rafale s'est engagé en un virage très serré et a décroché brutalement, percutant le sol dans le bois de la Croix.

Ainsi disparaissait cette étoile filante dont on ne vit le sourire un peu timide que deux ans sur les terrains. Tous les pilotes qui connaissaient la petite Hélène furent en deuil. En fin d'année Lignel rachète à la veuve du regretté Louis Peyret le prototype et les droits d'exploitation du petit appareil biplan en tandem : le Peyret VI.

Louis Clément est engagé par Lignel début 1935 avec pour mission la mise au point de l'engin et la participation au tour de France des prototypes. L'appareil est d'une extraordinaire maniabilité, mais la faible puissance du moteur Sergent de 22 Ch. confère au Peyret une vitesse très lente. Le tour de France va être pour Louis Clément une galère mémorable ; d'après le journaliste Georges Février Louis se posera en campagne une quarantaine de fois. Par vent contraire, le petit Peyret rame tellement que Louis est obligé de se poser non loin d'une pompe à essence pour refaire le plein avec un bidon, comme ici où la foule des curieux entoure sa machine. Il y a aussi les pannes du moteur, un cylindre à changer, ici dans le nord, photos avant et après dépannage. Ou encore sur les pentes de la colline de Vézelay où il dut faire appel à la main d'œuvre locale pour remonter sa machine en vue du décollage dans la pente.

Mais, Louis va avoir sa revanche le dernier jour : pour cause de brouillard il sera le seul concurrent à oser décoller et suivant routes, voie ferrée, affluent et fleuve il put rejoindre en tête la région parisienne et se poser à Buc où l'attendaient les officiels.



Louis Clément et Jean Lignel

Sur la une de "*La Vie Aérienne*" d'octobre 1935 on voit le petit Peyret au-dessus d'un bombardier ! Devant ce succès, Jean Lignel fait alors étudier par son ingénieur Villers une version modernisée du petit avion qui sera équipé d'un moteur plus puissant. Louis Clément fait voler le prototype du nouveau Peyret en mars 1936 et réalise le 24 avril l'épreuve de qualification. Lignel baptise cet engin : "*le Taupin*" ! En mai 1936, Lignel lance la construction d'une série de 60 Taupins, pendant que Louis Clément en assure la promotion en participant à de nombreux meetings.

Le premier août 1936 c'est un autre coup dur pour l'aviation : on annonce la mort de Louis Blériot ; depuis quelques années il essayait de faire face à de gros problèmes financiers. L'aviation qui lui avait donné gloire et fortune l'avait laissé en pleine détresse...

En septembre, Michel Détroyat, aux commandes du Caudron 460 bat les américains chez eux en remportant le Thompson Trophy, puis le Greve Trophy, ce qui a un grand retentissement outre Atlantique.

A Buc, la création de l'aviation populaire va offrir un inattendu débouché à Lignel qui va créer l'Ecole de Pilotage Louis Blériot avec le Taupin, il en confie la direction à Louis Clément. Une cinquantaine de pilotes seront ainsi formés et la presse signala qu'il n'y eut pas d'accident grave à déplorer en trois années de formation, ce qui donne une idée de la sécurité du Taupin.

En 1936, la SFCA sort le premier avion étudié par Lignel et Ambrosini : le Lignel 10, premier monomoteur au monde à train rentrant, il sera essayé en vol par Louis Clément.

Un autre coup dur : la disparition le 7 décembre 1936 de Jean Mermoz et de ses équipiers à bord du Laté 300 "*la croix du sud*" entre le Sénégal et le Brésil. En mai 1937 à Buc, Louis Massotte vole avec le nouveau prototype de chasse Spad 710, un biplan à empennage papillon.

Après plusieurs vols sans problème, Massotte est victime en vol d'une rupture de commande le 15 juin 1937 et percute le sol, il est tué sur le coup ; Louis supporta très mal la mort de son meilleur ami.

A la SFCA, Louis Clément prend la suite de son regretté ami comme chef pilote et participe à la mise au point des Maillet-Lignel 20. En juillet 1937, Louis Clément, sur son fidèle Taupin, remporte le Rallye de Zurich devant les plus grands pilotes internationaux. C'est aussi en 1937 que la SFCA sort son premier avion de course : le Lignel 20, préparé pour la coupe Deutsch de la Meurthe. En octobre 1937 : le Lignel 20 est fin prêt, Louis décolle pour une tentative de record de vitesse sur base, au second passage à la verticale du terrain de Buc, une soudaine panne d'alimentation contraint le chef-pilote à un atterrissage forcé train rentré.

Le second Lignel 20, baptisé "*l'éclair*" est de couleur bleu-clair métallisé, il sort un mois plus tard et le premier vol est cauchemardesque, le moteur serre au décollage alors que Louis n'a pas eu le temps de rentrer le train, l'atterrissage dans un labour se termine évidemment sur le dos ! C'est pour sortir de la machine que Louis eut des problèmes... !

Lignel fait étudier par Villers un Taupin biplace, le nouvel avion est baptisé Taupin 5/2. C'est à bord de cet avion, au départ de Buc, que Louis Clément va battre plusieurs records du monde d'altitude des avions de moins de 4 litres de cylindrée : Le 05 novembre 1937 le record du monde en double avec l'aviatrice Claire Roman à 3.445 mètres. Le 08 novembre Louis atteint en solo 6.500 mètres. Le 30 décembre il remet ça, mais pour le record de distance, il franchit 827 km. Enfin, en janvier 1938, Louis très bien équipé comme on le voit, va améliorer son propre record d'altitude en grim pant à 6.518 mètres.

Lignel et Ambrosini étudient un nouveau bolide pour la coupe Deutsch : le Lignel 30 "*mistral*". A Buc, en 1939, la piste est bien trop courte pour cet avion et le Mistral sera démonté et transporté sur le terrain de Beauvais, beaucoup plus vaste. Le 30 juin, Louis Clément décolle et prend de l'altitude, soudain l'hélice passe brutalement sur grand pas et le couple engendré ne pu être contré efficacement vu la faible envergure. Le Mistral part alors en tonneau déclenché en montée, le fuselage éclate et Louis se retrouve brutalement éjecté, pour la seconde fois de sa vie il est sauvé par son parachute !

La déclaration de guerre stoppa toutes nouvelles initiatives et le terrain de Buc fut réquisitionné par l'armée qui y installa une escadrille. Louis entreposa fuselage et moteur de son Taupin dans un garage du Haut-Buc, mais un bombardement ne lui permit pas de sauver à temps les ailes qui furent détruites. Là s'arrête l'histoire de cet aérodrome avant la guerre, après le conflit il sera condamné par la présence encombrante de Toussus le Nobles.

À la déclaration de guerre Louis Clément avait été affecté spécial aux essais en vol, été 1940, il souhaite rejoindre le Général De Gaulle, mais n'a plus d'avion à sa disposition. Il décide de rejoindre la résistance et s'installe avec sa famille dans la ferme achetée en 1937 avec Massotte à Adainville, il devient donc fermier, ce qui va le changer, mais lui donner une couverture vis à vis de l'occupant allemand.

Les journalistes n'ont pas oublié Louis Clément, c'est un parfait gentleman-farmer tâchant d'oublier le manche à balai. Outre les parachutages d'armes qu'il organise pour la résistance, Louis héberge à la ferme des jeunes réfractaires au STO, le travail forcé en Allemagne, et plusieurs réfugiés Juifs.

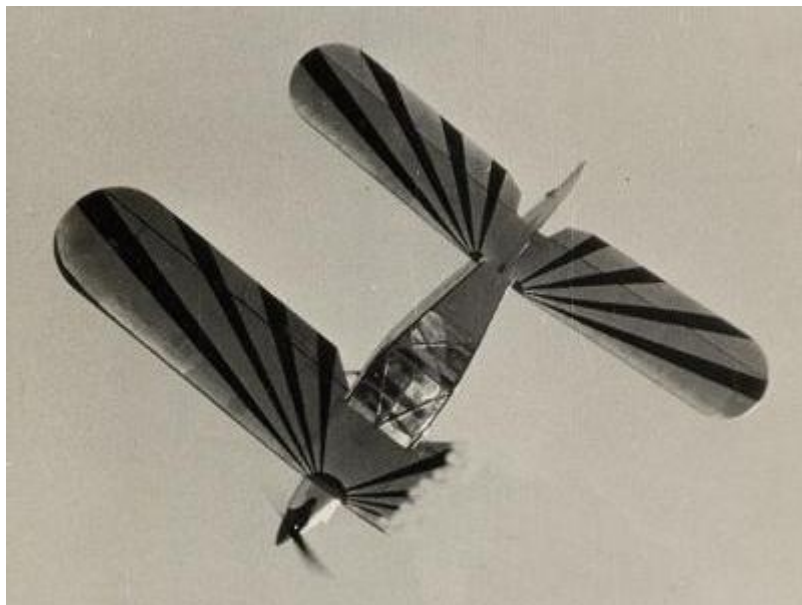
Soudain, en 1942, Louis Clément est arrêté par les allemands pour détention de matériel stratégique à Buc : le Taupin stocké dans le garage. ! Lorsque les sbires de la gestapo investirent ce local ils durent être déçus de voir le Taupin sans voilure et donc non opérationnel, Louis fut libéré, non sans avoir été averti sévèrement pour non déclaration d'aéroplane... !

Un autre coup dur est la mort de son ami Jérôme Cavalli l'as de la voltige, tué dans un bombardement en Afrique du Nord le 3 février 1943. Au début 1944, encore sur dénonciation, la ferme est investie par la gestapo et le dépôt d'armes en forêt découvert, heureusement les réfugiés ont eu le temps de se cacher, mais Louis, qui nie toute participation est arrêté et emmené à la prison du "*Cherche midi*". C'est grâce à l'intervention de Michel Détrouyat auprès de l'occupant, qu'il est finalement libéré, mais doit arrêter momentanément ses activités de résistant.

En 1945, dès la guerre terminée, Louis Clément pense reprendre son métier de pilote d'essai ; hélas, Jean Lignel, installé en Algérie, n'envisage pas de faire renaître la SFCA et Louis, n'ayant plus piloté depuis 5 ans, ne peut postuler de suite pour un poste de pilote. Le premier meeting important d'après guerre est organisé sur le terrain de Villacoublay-Morane en juin 1947, Louis Clément, qui n'a pas encore d'avion, est spectateur.

Mais Jean Lignel rentre à Paris en septembre 1947 et, retrouvant André Villers, il envisage de développer une évolution du Taupin 5/2 de 1938 : un biplace en partie métallique aménagé en conduite semi-intérieure : il s'agit du Lignel 44 "*cross country*" ; cet avion garde, bien entendu, la légendaire maniabilité du biplan tandem.

Fin 1947 Lignel engage Louis Clément comme pilote à tâche pour la mise au point de son avion. Au cours des meetings, Louis se lie d'amitié avec deux pilotes de voltige qui vont devenir par la suite des pilotes d'essai d'exception, il s'agit de Max Fisch et d'André Tesson.



Accident d'un Lignel 44

Max Fisch deviendra plus tard pilote d'essai d'Airbus-Industries où il sera aux commandes du prototype du premier Airbus ; quand à André Tesson on verra plus loin quel sera son destin.

Louis Clément va bientôt postuler à l'élection municipale d'Adainville et il devient maire en 1948.

En 1949, Jean Lignel sort un quadriplace de tourisme : le Lignel 46 "coach" et c'est Louis qui va en assurer essais et certification.

Le 30 avril 1950 a lieu le second meeting international de l'Air de Villacoublay, on y retrouve tous les acrobates habituels, Marcel Doret, Louis Notteghem et André Tesson puis Louis Clément, puis la gentille Elisabeth Boselli et, enfin, Léo Valentin.



Avec la complicité de l'Ami Jacques Noetinger, speaker officiel des meetings, Louis va reprendre à son compte le numéro d'Adémaï-aviateur, la maniabilité du Lignel 44 lui permettant de dangereuses fantaisies.

Louis Clément et le Lignel 44

Il va aussi faire les beaux jours de l'Aéro Club de Dreux dont il devient Président. Le 6 août 1950, on voit la patrouille d'Etampes, Louis et son collègue voltigeur Fred Nicole décorés de la médaille de l'Aéronautique par le ministre Maroselli sur le terrain de Luxeuil.

C'est aux commandes du Lignel 46 que Louis Clément remporte le trophée de la Semaine Aéronautique Italienne en 1951. Le 19 février 1952, Louis Clément est décoré de la Légion d'Honneur.

En avril je suis libéré du service militaire et m'engage avec mon Père pour la série des meetings aériens. Cette expérience va me permettre de plonger dans cette ambiance si particulière des grands meetings aériens, où le danger et la virtuosité font si bon ménage et d'en décrire, aujourd'hui, les faits marquants.

Nous débutons par le meeting de Lens le 11 mai, c'est pour moi émouvant car j'y côtoie les plus grands pilotes de voltige ! Première constatation : Marcel Doret, avec son Dewoitine surpuissant est le plus rapide et le plus bruyant des voltigeurs, ça plait à la foule. Il faut être au courant des finesses du pilotage pour apprécier pleinement les exhibitions de Notteghem et de Berlin sur Stampe ou de Nicole sur son Jungmaster.

A la mi-mai, c'est le meeting National de l'Air de Bordeaux où les vedettes sont les pilotes de la patrouille américaine des "Sky-blazers" sur Republic F 84 Thunderjet.

Ils sont une quinzaine de pilotes pour une formation de quatre appareils, j'ai compris très vite que leurs recherches œnologiques dans les caves de bordeaux les rendaient plus qu'euphoriques ... au moment de la présentation en vol le chef de patrouille choisissait donc les 4 plus aptes à piloter !!! C'est là aussi que j'ai constaté les bizarreries des boys : après la remise de leur coupe d'acrobatie, ils arrosèrent l'évènement en y mélangeant une bouteille de Bordeaux avec une bouteille de Ricard et, en plus, une bouteille de Champagne !!!

Durant ce meeting, j'avais assisté à un évènement extraordinaire : le parachutiste italien Salvatore Cannarozo nous gratifia d'une présentation à couper le souffle. Il sauta de 3000 mètres en exécutant une chute libre, qui s'éternisa dans sa position en "torpille" : bras croisés et jambes écartées, qui lui conféraient une vitesse de chute supérieure à 200 km/h. Ce fut angoissant de le voir grandir à vue d'œil et, vers 200 mètres du sol, il commença à redresser son buste pour dégager ses jambes et commander l'ouverture très rapide de son parachute qui claqua comme une bombe. Il se trouva alors freiné à moins de 30 mètres du sol et se posa, debout, quelques mètres devant la tribune officielle, il décrocha alors son harnais et tendit la main pour saluer les autorités encore abasourdies par ce dénouement au bruit du tonnerre !



Cannarozo, Clément et Valentin

Le 25 mai ce fut le meeting de Dijon, où nous fûmes invités par son Maire, le Chanoine KIR, qui nous amusa pendant une heure avec ses anecdotes. Les présentations de l'après-midi devaient être contrariées par un vent supérieur à 20 nœuds, donc au delà de la vitesse minimum de sustentation du Lignel 44 !

Finalement ce vent si gênant au sol, devint pour Louis un allié en vol et, exceptionnellement, il put faire une démonstration qui vue du sol et des tribunes fut totalement à l'opposé de ce que le public s'attendait à voir : moteur plein gaz il remonta face au vent la longue piste de Dijon à vitesse sol très basse et à une vingtaine de mètres d'altitude.

Arrivé en bout de piste, il garda un peu de puissance et cabra l'appareil pour, poussé par le fort vent, passer en revue toute la tribune en marche arrière visuelle avec la porte ouverte, un pied sur le mât de voilure et le bras gauche saluant la foule... ! Quel souvenir !

Le 31 mai 1952, nous décollons de Toussus le Nobles par une matinée pluvieuse pour un long périple vers Perpignan ; pour Louis et moi, jouer à cache-cache avec les grains est le sport du jour. Le Lignel 44 n'a pas de batterie, on ne dispose donc, ni de démarreur, ni de radio, ni de moyen de communication ou de radioguidage... Finalement, dès le passage de la Loire, la météo s'améliore soudain nous installant "*un temps de curé*", dixit mon père !

Le premier juin, c'est le meeting : un méchant vent marin s'est installé, limitant le plafond à 300 mètres, panique au niveau de l'organisation : annulation des patrouilles avec jets et annulation des présentations de parachutistes. Colère de Marcel Doret dont l'essentiel de la présentation sur son Dewoitine 550 nécessite 5 à 600 mètres de plafond. Par contre les participants présentant des numéros à bord d'avions de faible puissance purent tout de même s'exprimer avec bonheur, en particulier Notteghem qui fit, sur son Stampe, une démonstration de tonneaux déclenchés à quelques mètres du sol. Il fut suivi d'un numéro endiablé de Jean Passadori, également sur Stampe. Puis ce fut Louis, très à l'aise par ce temps couvert.

Le vendredi 6 juin, décollage de Perpignan et cap vers Marseille, le rendez-vous suivant étant le Grand meeting National de l'Air de la cité Phocéenne. On commence à distinguer le vieux port et Louis me fait part de son intention de survoler la ville en guise de spectacle publicitaire pour le meeting, on se passe d'autorisation! Il prend comme axe de manœuvre l'enfilade du vieux port et la Canebière et débute une série de loopings enchainés suivie d'un renversement particulièrement serré. Un peu bousculé, je me retrouve épaule contre épaule avec mon père qui est gêné pour tirer sur le manche ; ceci conduit à un allongement de la courbe montante du début du looping suivant, le Lignel 44 ne passe donc pas le point haut avec une vitesse suffisante et s'arrête sur le dos bien à plat ! La conséquence immédiate est que nous nous trouvons bizarrement pendus à nos harnais et que le moteur commence à avaler sa langue ! Un silence inquiétant s'installe et, levant les yeux je vois le vieux port, bien à la verticale, se rapprocher inexorablement ! Louis, habitué aux coups durs, réagit de suite en me criant : "*penche toi en avant et tends tes jambes, il faut le faire piquer*" ! Petit à petit le piège bascule et reprend de la vitesse, bientôt, devant le capot moteur, nous voyons le vieux port se rapprocher plus vite, puis le sifflement du vent et enfin l'hélice, qui ne s'est pas totalement arrêtée de tourner, permet au moteur de redémarrer. La ressource qui suit se passe au centre du vieux port et au niveau des mats des voiliers, à 5 ou 6 mètres de la surface, ouf ! Louis met aussitôt le cap vers Marignane.

Le dimanche matin : pré-meeting avec acrobaties sur la ville, cette fois avec autorisation, et présentation sur la plage du Prado où va avoir lieu le meeting. Le meeting se déroula très bien l'après midi, devant un public très chaleureux. Le lendemain, réceptions officielles et départ pour Vichy en milieu d'après midi, toujours le mistral pour nous contrarier : décollage sur le parking de Marignane, entre les avions d'Air France! Puis une remontée difficile de la vallée du Rhône, tout cela pour ne pas parvenir à rejoindre notre but initial et nous poser au crépuscule et à bout de carburant à Ambert sur un terrain abandonné depuis la guerre ! Pour finir le mois nous allons aligner trois meetings de campagne à Besançon, Maubeuge et Issoudun.

A Besançon, la vaste piste en herbe permet à Louis d'innover, il n'y a pas de vent et il effectue un manège d'un nouveau genre : gardant la seule roue gauche au contact du sol il réalise un cercle complet ! C'est en allant à Issoudun, alors que nous suivons une voie ferrée totalement rectiligne, qu'arrive une longue rame de passagers qui nous passe sous les ailes. Nous sommes à une vingtaine de mètres d'altitude à droite du convoi et les voyageurs sont tous aux fenêtres de notre côté à nous saluer en agitant mouchoirs et journaux. D'un coup de botte, Louis fait passer son avion du côté gauche de la voie et, en quelques secondes, tous les passagers sont passés à gauche et bis répétita trente seconde plus tard !

Ce petit jeu aurait pu durer longtemps si je n'étais intervenu en criant : "*arrête, tu vas faire dérailler ce train !*".

Puis c'est le grand meeting National de l'Air de Lyon organisé le 6 juillet sur le fameux terrain de Bron où Louis avait connu sa première aventure parachutiste en 1925... ! Hélas le manque de rigueur de certains pilotes aura des conséquences graves : pour débiter, Louis a la désagréable surprise de se retrouver, en cours d'exhibition, face au Breguet deux ponts d'Air Algérie.

Puis on a vu décoller le Noratlas qui ramenait Maryse Bastié à Paris, en rase motte il partit vers l'ouest et revint plus tard avec une hélice en drapeau, il passa à la verticale de la piste à bonne vitesse et engagea une chandelle que je trouvais culottée pour un avion de ce tonnage. Ma surprise se transforma en angoisse car cette montée vers le ciel s'éternisait par trop, le Noratlas finit par stopper sa course, bascula et s'engagea dans une vrille mortelle, le bruit de l'explosion me confirma l'issue tragique. On retirera des restes de l'épave six corps carbonisés, dont celui de Maryse Bastié. Les journalistes perdirent leur sang froid, par information non vérifiée de l'agence de presse, plusieurs journaux du lendemain matin feront état à tort de la mort de Louis avec son amie Maryse. Ma mère en sera informée et s'est crue veuve avant que nous ayons pu la rassurer !!! On attribuera même à mon père le pilotage du Noratlas... ! Le mardi 8, les mêmes pages, démentent la mort de Louis mais le mal est fait.

Le premier août, nous décollons de Toussus pour rejoindre Luxembourg. Grand fait marquant du meeting : Salvatore Cannarozo s'est fait remarquer par une ouverture retardée bien plus angoissante qu'à l'accoutumée : son parachute ne s'ouvrit totalement qu'en dessous de 10 mètres du sol et son contact fut plus brutal, il reçut un blâme et on menaça de l'exclure des meetings en France s'il ouvrait encore une fois son parachute en dessous de 300 mètres !

Le 14^e meeting de l'année se déroule à Vittel le 10 août, où Louis pose entre Salvatore Cannarozo et l'homme oiseau Léo Valentin. Le 24 nous sommes au sympathique meeting champêtre de Vichy, très prisé par mon père, pas pour l'eau des sources, mais pour l'accueil particulièrement chaleureux des organisateurs, on voit Louis répondre au micro à l'issue de sa présentation.

La semaine d'après, le 31 août, c'est le meeting National de l'Air de Rouen où Louis gagne la coupe de voltige devant Doret et Berlin. Le 14 septembre a lieu le meeting National de l'Air d'Algérie à Oran où nous sommes invités, mais compte tenu des modestes performances du Lignel 44 Louis décline cette invitation car il ne se voit pas passer en vol le détroit de Gibraltar ! Il y eut une grande frayeur lors de ce meeting, Michel Berlin terminait toujours sa présentation acrobatique par un passage sur la tranche devant les tribunes à quelques mètres du sol, le bord marginal de son aile droite caressa la piste d'un peu trop près et le Stampe s'éparpilla sur le sol dans un nuage de poussière. Michel était grand et corpulent, il fut récupéré choqué mais sans blessures graves, il avait la baraka ce jour là !

Le 5 octobre c'est le dernier meeting de 1952, il est organisé à Nantes ; il fait un temps exécrable mais la pluie s'arrête à la mi-journée et le plafond est très bas ; le meeting va donc se limiter aux démonstrations de Marcel Doret, de Michel Berlin et de Louis Clément, de quoi satisfaire le maigre public ayant bravé les intempéries.

Après une saison de collaboration avec mon Père, j'étais rentré en novembre à la SCA Farman à Toussus et tirais donc un trait sur les meetings. Louis assura donc seul ses présentations dans 19 meetings en 1953. Au premier semestre 1954 une succession d'accidents graves plongea le monde des meetings aériens dans une profonde tristesse :

- Peu satisfait, et à juste titre, de ses piètres vols planés, l'homme-oiseau Léo Valentin avait mis au point des ailes en sandwich de contreplaqué et de balsa qu'il enfilait sur ses bras. Il sauta ailes repliées d'un Douglas DC3, mais accrocha au passage une de ses ailes ; le déséquilibre engendré ne permit pas à Léo de verrouiller ouverte sa voilure et la chute lui fut fatale.

- Quelques jours plus tard à Venise, sa ville natale, Salvatore Canarozzo trouvait la mort à cause d'une ouverture tardive habituelle, conjuguée à un retard de quelques dixièmes de seconde du déclenchement de son nouveau parachute ; la disparition de ce champion incomparable créa un choc.
- Au meeting de Valenciennes, le 27 juin 1954, le programme prévoyait, comme c'était la mode depuis quelques mois, le passage du mur du son par un chasseur mystère II de Marcel Dassault.



André Tesson

C'est André Tesson, devenu pilote d'essai maison, qui présentait cet exercice ; il devait prendre contact radio avec le podium de la manifestation où Robert Cartier était chargé de la coordination des vols, à côté de lui Jacques Noetinger tenait le micro et était chargé du duplex permettant au public d'entendre les échanges radio.

André annonça : *"je suis à 13.000 pieds et j'engage le piqué"*, le public retenait son souffle, puis un double coup de tonnerre claqua comme des bangs de triomphe. Les applaudissements couvrirent la liaison radio fort opportunément car André Tesson annonça : *"j'ai perdu le contrôle de l'avion, plus de commande d'ailerons"* ; ce fut l'alerte sur le podium et Noetinger coupa le duplex, c'est Cartier qui donna ses directives : *"largue ta verrière"*. Tesson répondit : *"la verrière en reculant s'est coincée"*; ceci voulait dire que l'arceau avant était pratiquement à la verticale du casque du pilote. Robert Cartier savait qu'il n'y avait plus d'issue et dut choisir entre la mort brutale du pilote à l'éjection ou la mort tout aussi brutale dans le brasier au contact du sol. Cartier ne pouvait qu'envoyer son ami à une mort certaine et il conseilla, en prenant une voix optimiste, *"allo Tesson tu peux traverser la verrière, vas-y éjecte-toi"*... Suivit un très long silence, oppressant, puis le bruit de l'explosion au sol du Mystère II, on retrouva André désarticulé sur son siège à quelques centaines de mètres de l'épave de son avion. Le monde de l'aviation venait de perdre un pilote d'exception et nous un grand ami...

Vint le meeting de Gap le 4 juillet 1954 qui se passa sous la pluie ; le lendemain Louis projeta d'aller voir sa sœur à Grenoble. En franchissant le col Bayard à faible altitude sol, il fut plaqué dans le lit d'un torrent par un violent vent rabattant et eut la chance de ne pas prendre feu, il se cassa la mâchoire dans le choc et le Lignel 44 fut sérieusement endommagé. Aidé par un mécano, Louis répara son avion à la ferme d'Adainville durant l'hiver, puis dans un hangar à Saint-Cyr l'école, il installa un moteur plus puissant.

Son premier meeting eut lieu à Ypenburg aux Pays-Bas le dimanche 30 mai 1955, Louis Clément fit, selon les journalistes, la plus belle présentation de voltige de sa carrière. L'exhibition se passa devant une foule énorme et en présence de la Reine Juliana, Louis était au sommet de son art. Toutes les festivités qui suivirent le firent décoller trop tard le lundi 31 mai et il ne put rejoindre Toussus, il se posa en fin d'après midi à Gand en Belgique, grippé, il souhaitait aller se coucher rapidement après avoir complété son plein d'essence. Hélas il fut reconnu par des membres de l'Aéro-club local qui le sollicitèrent pour qu'il leur fasse une démonstration. Lui si prudent sur sa charge embarquée et ne faisant jamais d'acrobaties avec le plein de carburant, n'étant pas de surcroît assuré pour la voltige avec passager, comment a-t-il pu se retrouver en vol avec le président du club à ses côtés ? Vers 600 mètres d'altitude au dessus du terrain de Gand il débuta une série de loopings et renversements lorsque soudain l'aile gauche se détacha de l'avion qui s'engagea dans une spirale de la mort.

Pour son troisième gros pépin Louis n'avait pas de parachute, mais il savait qu'avec son plein d'essence il périrait par le feu à l'impact. Il dut repenser à Bron en 1925 et, surtout à son ami Massotte qu'il vit périr dans les flammes en 1937, Louis allait s'éjecter du Lignel deux à trois secondes avant l'impact et s'écraser à une centaine de mètres de son avion qui s'embrasa aussitôt. Tué sur le coup il ne put voir sa machine et son passager dévorés par les flammes, la cause de la défaillance de l'aile fut la rupture de la chape de mât gauche, criquée suite à une torsion lors de l'impact au col Bayard et certainement redressée à froid par le mécanicien ayant participé à la révision. Résultat : tous les biens de mon père furent saisis et ma mère ne s'en remit jamais complètement.

La mort de Louis Clément causa une vive émotion parmi les milieux aéronautiques et dans son entourage, les obsèques eurent lieu le 8 juin dans la petite église d'Adainville. Sur initiative de la mairie de Buc, le 26 mai 1979 était inauguré l'école "*Louis Clément*", en présence du préfet des Yvelines et de Jean Lignel qui fit un remarquable discours. Après cet adieu à mon père je ne peux conclure cet exposé sans évoquer, même brièvement, ses autres amis pilotes d'essai aux destins contrastés :

- souvenons-nous de Claude Dellys, cet extraordinaire pilote aux multiples exploits, baptisé "*le gendre idéal*" tant sa gentillesse était appréciée et qui fut en janvier 1952 le second pilote victime du même problème de "*flutter*" sur le même cercueil volant : l' Arsenal VG 90 de triste mémoire.
- et le grand Kostia Rozanoff, chef pilote de Dassault qui se tua le 3 avril 1954, au cours d'une importante démonstration à haute vitesse au raz du sol. Cela se passait devant une délégation des autorités militaires anglaises et françaises ; à cause d'une banale panne de trim de profondeur au plus mauvais moment, son Mystère IV percuta la planète sans qu'il puisse réagir, un géant venait de disparaître.
- lors du meeting de Bordeaux en 1952, j'avais fait la connaissance d'un pilote exceptionnel : Charles Goujon, pilote d'essai de la SNCASO, qui avait effectué une remarquable présentation du prototype du bimoteur de transport civil SO 30 P "*Bretagne*". C'est lui qui devait présenter au meeting du Bourget de 1957 le prototype du SO 9050 "*trident II*" ; le 20 mai il réalisa un dernier entraînement sur l'aérodrome de Melun-Villaroche et fit admirer toutes les facettes de son talent. Au cours du piqué qui précédait son dernier passage à basse altitude, il eut un problème de gouvernes et s'éjecta avant la désintégration du Trident. Hélas il était trop près du sol et la procédure d'ouverture de son parachute s'effectua trop tard, on le retrouva mort sur son siège éjectable.
- le 29 août 1960 disparaissait à Bratislava le triple champion du monde de voltige : Léon Biancotto, ici avec son épouse, je l'avais bien connu chez Farman où il garait son avion et il avait honoré en 1955 les meetings prévus pour mon Père après son accident fatal. Léon se tua au cours d'un passage dos à basse altitude, sur défaillance aérodynamique des gouvernes de profondeur de son Nord 3202.
- Il y eut aussi, en août 1966, la mort de Jacques Gomy sur CP 100, au cours d'un test extrême de voltige.

Voilà pour les martyrs des essais en vol que mon père et moi avions côtoyés, heureusement il restait ceux qui avaient eu la chance de s'en tirer :

- Daniel Rastel, pilote d'essai à la SNCASO, il fut le pilote qui décolla le premier jet fabriqué en France : le SO 6000 "*triton*" et il collectionna une telle somme de coups durs qu'il est hors de propos de les évoquer ici.
- Jacques Guignard deux fois grièvement blessé au cours des essais du SO 9000 "*trident*" avant que Goujon n'en soit victime.

Après mon entrée au Bureau Veritas en décembre 1955 comme expert aéronautique, j'ai eu la chance de voler avec de prestigieux pilotes au cours des vols de contrôle des avions qu'ils mettaient au point :

- Jean Cliquet sur le Morane-Saulnier 760 "*Paris*" après échange des réacteurs.
- Roger Launay sur Sipa 200 "*minijet*" après renforcement de la structure cellule.
- Enfin, André Turcat sur Nord 2501 destiné à l'UAT après adaptation de réacteurs d'appoint en bout d'ailes. C'est ce même Turcat qui sera le premier pilote du supersonique "*Concorde*" quelques années plus tard.
- et tous les autres, impossibles à citer ici, et qui ont fait édifier ce monument aux pilotes d'essai tellement mérité.

Quelques liens pour approfondir vos connaissances :

[Wikipédia - Pilote d'essai](#)

[Les premiers pilotes d'essai](#)

[Historique de la voltige](#)

[Wikipédia - Voltige aérienne](#)