

ASSOCIATION AMICALE DES ESSAIS EN VOL



RECUEIL des
STÈLES aux ÉQUIPAGES,
du CENTRE D'ESSAIS en VOL,
MORTS en ESSAIS.

Gérard ÉMERY

mai 2004

L'Association Amicale des Essais en vol, a de part ses statuts, la gestion des stèles érigées en souvenir des équipages du Centre d'Essais en Vol, qui ont trouvés la mort en service aérien commandé. Ces accidents sont survenus pour la plus grande majorité lors de vols d'essais, pour d'autres en vol de liaison ou en meeting.

Ce document regroupe les différentes stèles connues et mises en place sur les lieux mêmes des accidents. Il renseigne sur le lieu de l'édification, les moyens d'accès et l'état du monument, il parcourt la carrière des membres de l'équipage et plus particulièrement celle du pilote, et donne enfin une idée de ce qu'était l'avion.

Le classement est fait en respectant l'ordre chronologique de l'édification des stèles.

Cette brochure a pour but de renseigner les Bases d'Essais sur l'existence de ces monuments, de les sensibiliser au sacrifice de ces équipages et par là même à les inciter à un minimum d'entretien afin d'en perpétuer le souvenir.

BIBLIOGRAPHIE

- Gaston DECOOP « La Popote des Ailes »
- Jean-Claude FAYER « Vols d'Essais » - Éditions E-T-A-I
- Pierre GAILLARD « Les Avions Français de 1944 à 1964 » - EPA Éditions.
- Jacques NOETINGER « Histoire de l'Aéronautique Française » - France Empire 1985.
- Jacques NOETINGER « Rigueur et Audace » - Nouvelles Éditions Latines 1991.
- Bulletins de l'Association Amicale des Essais en Vol.

ILLUSTRATIONS

Archives du C.E.V. gérées par l'Association Amicale des Essais en Vol.

Photos familiales pour Simone Gervais et Marcel Draussin

CHAPITRES

- 1 -** le 20 octobre 1946
sur Junkers JU-88 n° 23
René DUTRAY-LASSUS
Georges DURR
Robert CAU
- 2 -** le 10 avril 1948
sur planeur Castel 25 S
Simone GERVAIS
- 3 -** le 28 mai 1949
sur M.S. 472
Roger MARRON
- 4 -** le 25 mai 1950
sur V.G.90 n° 01
Pierre DECROO
- 5 -** le 16 mai 1951
sur NC.701 « Martinet » n° 137
François HUSSENOT, Marcel DRAUSSIN,
Roger MARTI, Robert MOREAU
- 6 -** le 25 février 1952
sur V.G.90 n° 02
Claude DELLYS
- 7 -** Le 18 juin 1952
sur Meteor F2
Émile Le MARTELOT
Jacques DENIS
- 8 -** le 13 février 1953
sur Beechcraft n° 295
François RICHET, Lucien BLANC,
Gilbert LANEZ, André ROMANET,
Jacques FOLLIEUX, Édouard NASSIET.

- 9 -** Le 3 mars 1953
sur M.D. 452-01 « Mystère II »
Charles MONNIER
- 10 -** le 26 avril 1957
sur Nord 2501.E n° 40
Michel CHALARD, Marcel PERRIN,
Jean DUCHEMIN, Jean COUPET.
- 11 -** le 2 juillet 1958
sur SIPA 1100 n° 01
Pierre PONTIUS, André BOUTHONNET.
- 12 -** le 9 janvier 1959
sur SE 116 n° 02 « Voltigeur »
Roger CARPENTIER, Yves CROUZET,
Marcel HOCHET.
- 13 -** Le 26 janvier 1967
sur Meteor Mk7 n° 228
Pierre SIMON, Jean-Claude WERQUIN
- 14 -** le 13 juillet 1986
sur Dewoitine D.520 n° 90
Christian BOVE.
- 15 -** le 11 octobre 1995
sur Morane Saulnier « Paris » n° 117
Jean-Marie BACHELOT, H. Claude JOHARY,
Jacqueline SPIRKOVITCH, Michel MAGNIER.

Stèles sur le terrain de Brétigny

- 16 -** le 30 octobre 1947
saut en parachute du « Goéland » n° 1057
Maurice KELLER
- 17 -** le 15 mars 1949
sur Morane-Saulnier 472
Edmond CHAPUY.
- 18 -** le 25 août 1955
sur C.M. 170 « Magister » n° 9
Jean ROY, Joseph DUCLOS.
- 19 -** le 12 octobre 1960
sur Mirage III A n° 05
Jacques BLANCKAERT.
- 20 -** le 20 novembre 1970
sur Vautour V2N n° 351
Yves GILBERT
Pierre MARAMBAT
- 21 -** le 15 juillet 1971
sur NF 14 N° 796
Philippe DERBEZ
Yannick PORCHER.

Stèles aux Équipages sur les Bases et Centres d'Essais :

22 - *Base d'Essais de Brétigny*

23 - *Base d'Essais de Cazaux*

24 - *Base d'Essais de Istres*

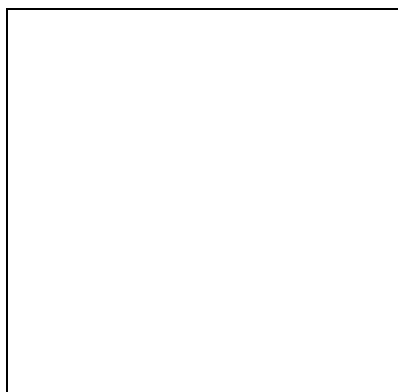
25 - *C.E.L. de Biscarosse*

20 octobre 1946

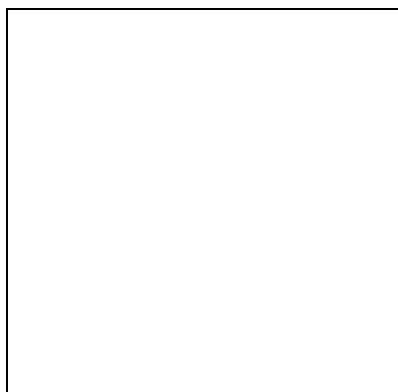
René DUTRAY-LASSUS	Commandant
Georges DÜRR	Commandant
Robert CAU	Sergent chef

Junkers Ju 88 n° 23

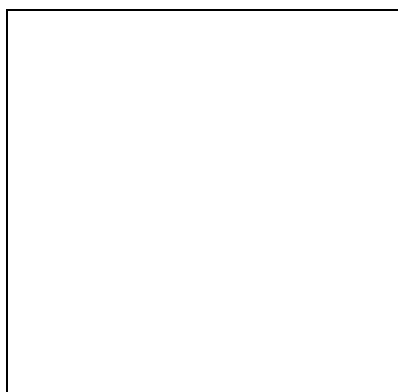
Pierrelatte (Drôme).



René DUTRAY- LASSUS



Georges DÜRR



Robert CAU

Junkers Ju-88



Le projet vit le jour le 15 janvier 1936, à la suite d'une note émise par le ministère de l'Air Allemand qui demandait la construction d'un bombardier rapide, capable de transporter une charge offensive de 500 à 800 kg à 450 km/h. Les inventeurs s'appelaient W.H. Evers et Alfred Gassner, deux ingénieurs qui avaient une grande expérience

acquise aux Etats-Unis. Conçu par la Junkers Flugzeug und Motorenwerke A.G., le premier Ju 88, équipé de deux moteurs Daimler-Benz DB 600Aa de 1000 ch, effectua son vol initial le 21 décembre 1936. Le 3^{ème} prototype atteignit la vitesse de 520 km/h au cours de ses évaluations. Le premier Ju 88A-0 de présérie quitta le sol au début de 1939. Quant au Ju 88A-1 de série, il entra en service au sein de la Luftwaffe en septembre de la même année.

Bombardier, chasseur nocturne, avion de reconnaissance, bombardier en piqué, avion d'assaut, avion torpilleur, le Junkers Ju-88 se montra l'avion le plus agile du potentiel aéronautique allemand. L'insuffisance dramatique de l'armement défensif constaté sur les premiers Ju 88A déboucha sur la mise au point du Ju 88A-4, lequel disposait d'une voilure à l'envergure accrue, d'une structure renforcée et d'une puissance de feu plus importante. De 1939 à 1945, les chaînes de montage travaillèrent sans interruption et achevèrent plus de 16 000 exemplaires Ju 88A, répartis en 17 versions (Ju 88A-1 à Ju 88A-17).

CARACTERISTIQUES du Ju 88A-4 :

Type : bombardier quadriplace

Moteur : 2 Junkers Jumo 211J de 12 cylindres en V inversé de 1350 ch.

Perfos. : vitesse maximale à 5 300 m : 470 km/h
plafond pratique : 8 500 m
distance franchissable : 2 730 km

Poids : à vide équipé : 9 860 kg
maximal au décollage : 14 000 kg

Dimensions : envergure 20 m, longueur 14,40 m, hauteur 4,85 m,
surface alaire : 54,50 m²

Armement : 1 mitrailleuse MG 131 de 13 mm, ou 2 mitrailleuses MG 81 de 7,92 mm tirant vers l'avant
4 armes identiques :
- 2 installées à l'arrière de l'habitacle et tirant vers l'arrière
- 2 placées sous le fuselage et dirigées également vers l'arrière
une charge de bombes de 2 000 kg.

Premier vol : le 21 décembre 1936.

Plan d'accès à la stèle

Sur la RN 7, à 300 m de la sortie nord de Pierrelatte, prendre à gauche un chemin de terre en direction de la ferme « Bayle ». Après avoir parcouru 300 m sur le chemin de terre, après la ferme, la stèle est située, du côté gauche, en bordure du chemin. Pour des raisons de sécurité routière, il est préférable d'aborder le chemin en venant du nord.



Photos de la stèle



10 avril 1948

Simone GERVAIS

Planeur

La Fare les Oliviers (B. du R.).



Grande artiste dans le domaine de la couture, Simone Gervais se destinait au métier de modéliste. Aînée d'une famille de trois enfants, c'est suite au décès de son père en 1941, qu'elle a dû se préparer à continuer des études commerciales afin de travailler, consciente de ses responsabilités de grande soeur. Sa maman travaillant au CEV de Marignane, c'est dès l'âge de 19 ans que Simone Gervais a été embauchée dans les services administratifs du CEV.

Au contact de camarades fréquentant l'aéroclub de La Fare les Oliviers, elle est devenue passionnée d'Aviation. C'est en compagnie de jeunes « mordus » comme elle

que Simone Gervais passe à 20 ans son brevet de pilote sur planeur.

Née le 26 août 1926, elle n'avait pas 22 ans le jour de l'accident fatal.

Planeur Castel 25 S



Le Castel 25 S est un planeur biplace d'école et d'entraînement calculé au coefficient 9.

Dessiné par l'ingénieur Castello, le prototype a effectué son premier vol en 1942.

La silhouette de ce planeur est caractérisée par une section de fuselage polygonale mais surtout par une voilure en porte à faux.

Cette voilure est de construction bois et du type monolongeron. Elle comporte une portion centrale rectangulaire prolongée, de part et d'autre, par des parties trapézoïdales à bouts arrondis. Elle porte des freins aérodynamiques d'extrados uniquement et d'importants ailerons. Tout le bord d'attaque jusqu'au longeron forme un caisson revêtu de contre-plaqué tandis que toute la partie arrière est entoillée. Elle est démontable en deux éléments raccordés par des ferrures d'attache dans l'axe de symétrie du planeur.

Le fuselage est une coque formée de couples et longerons recouverts de contre-plaqué. Le poste de pilotage côte à côte est à double commande. La conduite intérieure relevable peut recevoir une capote servant à l'entraînement au vol sans visibilité.

L'atterrisseur se compose d'un patin, d'une roue semi-encastée au niveau du centre de gravité, et à l'arrière d'une béquille carénée.

L'équipement anémométrique est constitué d'un Venturi français calé parallèlement à la ligne moyenne du fuselage.

Le Commissariat général aux Sports passe, après l'armistice, aux Ets. Fouga, une première commande de 30 appareils. Une autre commande, portant sur 100 C.25S, est passée en 1946. Ainsi 130 planeurs, réalisées de 1945 à 1948, sortiront des chantiers de Air sur Adour.

CARACTERISTIQUES :

Type : planeur biplace d'école et d'entraînement

Performances : vitesse minimale de descente verticale : 0,80 m/s à la vitesse de 63 km/h à la finesse maximale, la vitesse sur la trajectoire est de 66 km/h
vitesse de descente verticale à 100 km/h : 1,85 m/s

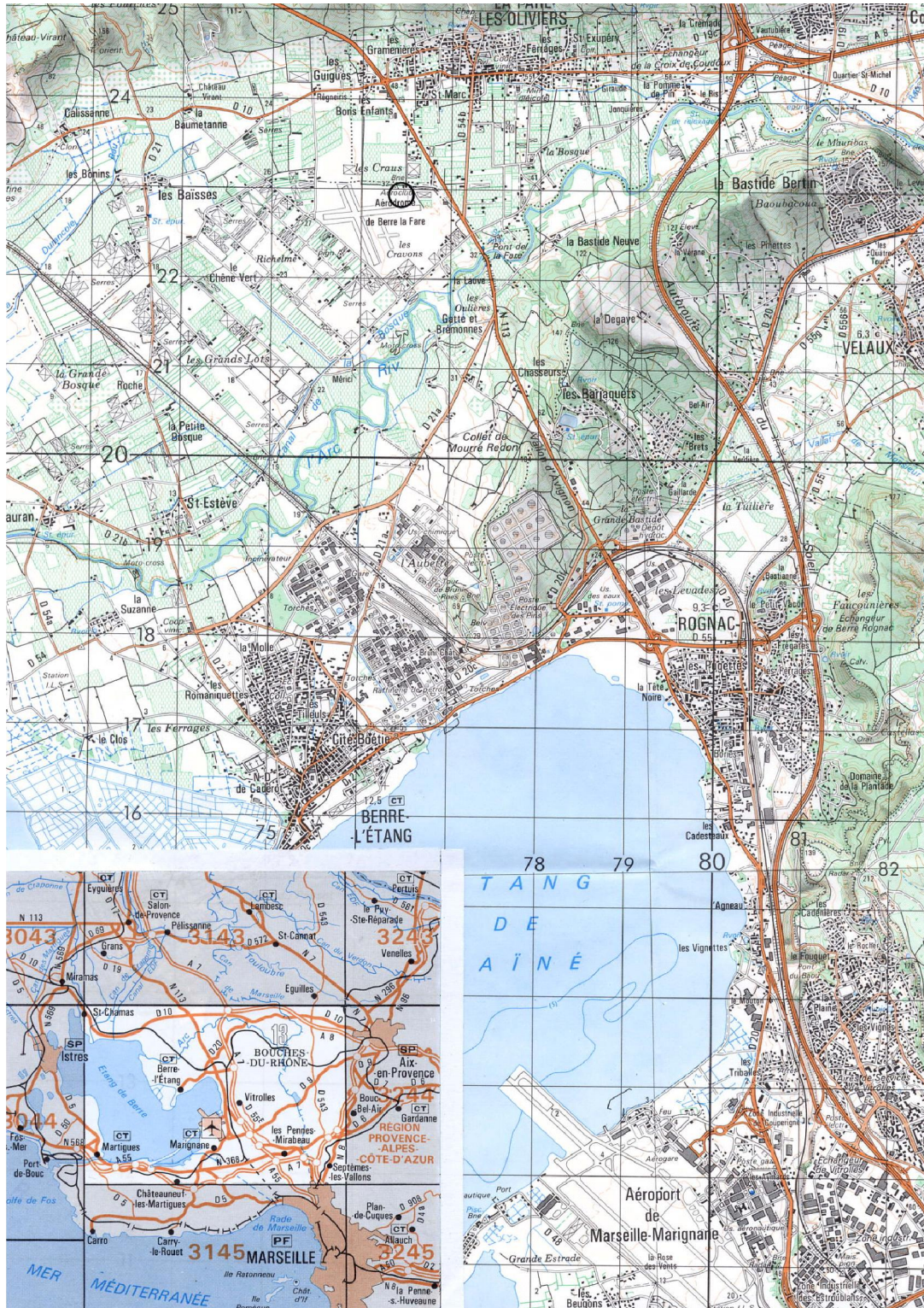
Poids : à vide : 256 kg
en ordre de vol : 430 kg soit une charge à l'air : 21 kg / m²

Dimensions : envergure : 16 m - longueur : 7,30 m - hauteur : 2,30 m
surface totale : 20 m² - allongement : 12,8 - finesse : 22

Premier vol : 1942

Plan d'accès à la stèle

En venant du Nord par la Nationale n° 113, laisser à gauche la ville de La Fare les Oliviers. Parcourir 2 200 m, en direction de Rognac, et entrer à droite sur l'Aérodrome de Berre La Fare. La stèle, qui a été déplacée pour des raisons de sécurité de circulation des avions, se trouve aujourd'hui entre l'entrée de la piste 27 et le parking avions de l'Aéroclub.



Photos de la stèle

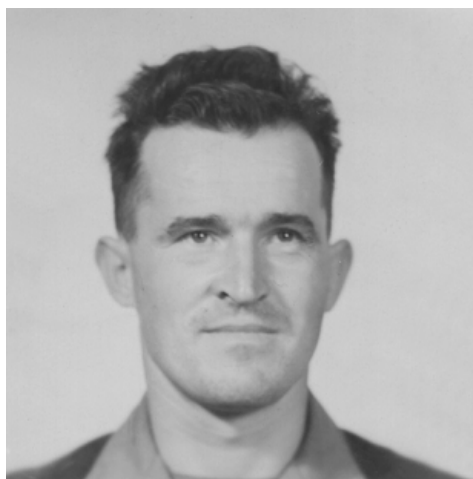


28 mai 1949

Roger MARRON

M.S. 472.

Lançon de Provence (B. du R.).



Pilote d'essais avions légers et moniteur corps technique, **Roger Marron** était affecté au PN de Marignane, sous les ordres du lieutenant de Vaisseau Arnaud Jean Alfred. Compte tenu de ses antécédents, il avait été désigné pour suivre un stage accéléré de pilote d'essais avions sans limitation de puissance et de masse. Il est mort en entraînement de présentation, pendant le stage EPNER, en 1949. Il était de la même promotion que Chalard, Lemartelot, Littolff, Maulandi, etc ...

Morane-Saulnier 472



Conçu pendant la seconde guerre mondiale, sous l'occupation, par Gauthier, ingénieur en chef de Morane-Saulnier, le prototype du M.S. 470.01 Vanneau, un biplace d'entraînement avancé, effectua son vol initial le 22 décembre 1944. Le succès des essais amena l'Armée de l'Air à commander le Vanneau en vue de former ses pilotes. Trois prototypes d'un

version modifiée, le M.S. 472, furent réalisés.

Le M.S. 470 se présentait comme un monoplane à aile basse cantilever de construction entièrement métallique, sur lequel l'élève et l'instructeur prenaient place sous une longue verrière. Les jambes de l'atterrisseur principal s'escamotaient vers l'intérieur, mais faisaient légèrement saillie sous le fuselage, une disposition destinée à réduire les dégâts en cas d'atterrissage sur le ventre.

Sur le M.S. 472, dont le prototype prit l'air le 12 décembre 1945, le moteur Hispano-Suiza 12X de 690 ch du M.S. 470, avait été remplacé par un Gnome-Rhône 14M en étoile de 700 ch.

Les M.S. 472 de série commencèrent à être livrés à partir de décembre 1946. La production du Vanneau II s'éleva à 230 exemplaires. Cette machine se révéla d'une grande fiabilité.

L'Aéronavale réceptionnât ses premiers M.S. 474, modifiés en vue de leur emploi à bord de porte-avions, à partir de décembre 1947. La production du Vanneau IV s'éleva à 70 exemplaires.

Le prototype d'une autre version, le M.S. 475 Vanneau V, quitta le sol le 8 août 1947, les premières des 200 machines acquises par l'Armée de l'Air étant livrée en mars 1950.

D'autres versions du Vanneau virent le jour, elles ne se différenciaient des précédentes que par des détails mineurs qui était surtout en rapport avec le propulseur. Toutes fois une transformation plus radicale, consistant en une augmentation de la surface alaire, fut apportée à une machine de série rebaptisée M.S. 476.01.

Les Vanneaux II, IV et V restèrent en service dans les écoles de pilotage de l'Armée de l'Air et de l'Aéronavale jusqu'à la fin des années soixante.

CARACTERISTIQUES :

Type	: biplace d'entraînement de base
Moteur	: 1 Hispano-Suiza 12Y-45 de 12 cylindres en V développant 860 ch
Performances	: vitesse maximale : 445 km/h plafond pratique : 8 500 m distance franchissable : 1 500 km
Poids	: à vide 2 350 kg, maximal au décollage 3 125 kg
Dimensions	: envergure : 10,65 m - longueur : 9,05 m - hauteur : 3,62 m
Premier vol	: MS.470.01 le 22 décembre 1944.

Plan d'accès à la stèle

La stèle à la mémoire de Roger MARRON, est située sur la commune de Lançon de Provence dans les Bouches du Rhône.

Prendre la N113 à la sortie de Lançon vers la Fare les Oliviers. Au compteur parcourir 3,6 km (la route monte, léger faux plat de 100 m et reprise de la montée), c'est au tout début du faux plat (côte 136) qu'il faut prendre un chemin à gauche (ligne blanche à franchir!!!). Ce chemin est le LA 107 qu'il faut parcourir sur 700 m, puis prendre à gauche le LA 204 sur 2 900 m. La stèle est à 30m sur la colline à droite.

Le monument est constitué d'une croix de 80 cm de haut. Une plaque métallique est fixée sur la croix, elle est gravée : MARRON Roger, tué le 28-05-49, Mort en Service Aérien Commandé.



Photos de la stèle



23 mai 1950

Pierre DECROO

VG 90.01

Marolles (Essonne).



Si un homme a eu la passion de l'aviation, sous toutes ses formes, c'est bien **Pierre Decroo**.

Né en 1914 à Bergues dans le nord, il reçoit son brevet de tourisme dès l'âge de 17 ans. Il se lance alors avec fougue dans l'aventure et remporte en 1933 le Tour de France aérien dans sa catégorie. L'année suivante, après s'être classé de nouveau dans le tour de France, il entre à Istres comme élève pilote, sort le premier de sa promotion et gagne le concours de voltige.

En 1934, il est affecté au 33e Régiment d'Observation à Nancy, puis démobilisé en 1935. Il effectue alors un raid au Soudan Anglo-Egyptien aux commandes d'un petit biplan Morane-Moth de 85 CV, avant d'entrer chez Caudron comme pilote-moniteur à Ambérieu.

En 1937, il devient chef pilote de l'Aéro-Club de Cognac. Mobilisé en 1939 comme moniteur de voltige, il quitte ce poste pour entrer à l'Arsenal de l'Aéronautique en qualité de pilote d'essais.

Le 2 décembre 1942, il franchit les Pyrénées, traverse l'Espagne et le Portugal en vingt six nuits de marche à pied et prend passage pour l'Angleterre sur un hydravion anglais qui l'amène de Lisbonne à Bournemouth.

Nommé sous-lieutenant le 15 juin 1943, il est affecté en août au 64e Squadron à Coltishall. A partir de ce moment, Pierre DECROO, connu par les Anglais sous le nom de " Peter ", restera en opération jusqu'à la fin de la guerre.

Affecté le 14 juin 1944, au 345e Squadron, il est nommé lieutenant le 9 juillet de la même année. Il prend bientôt le commandement de la 2e Escadrille et vole de succès en succès. En avril 1945, une nouvelle citation à l'ordre de l'Armée aérienne est publiée par la presse anglaise:

" Commandant d'escadrille dont les exploits sont devenus légendaires au groupe et à l'escadre. Son ardeur au combat et son mépris du danger, jointes à ses qualités de chef, en font un magnifique entraîneur d'hommes."

Proposé pour "l'Immédiate Attribution" de la Distinguished Flying Cross, cette décoration lui est remise par le Roi d'Angleterre le 12 avril 1945 avec la citation suivante :

"Cet officier a participé à 159 missions d'opérations en 302 heures de vol, durant lesquelles il a montré un courage et une habileté extraordinaire et la plus grande détermination à infliger le maximum de dommages à l'ennemi.

Nommé Chevalier de la Légion d'honneur le 6 juin 1945, il est affecté en juillet au Centre d'Essais en Vol de Marignane puis reprend, en 1946, sa place de pilote d'essais à l'Arsenal de l'Aéronautique.

En 1947, il obtient au CEV, son brevet de pilote d'essais n°102, et quitte alors l'Armée de l'Air, avec le grade de capitaine.

En octobre 1947, il assure les essais de l'avion expérimental Arsenal 0101.

Son attitude est héroïque, quand son VB.10 prend feu, le 10 janvier 1948. Il ne se décide à sauter qu'une fois certain de ne pas laisser s'écraser son avion sur une région urbanisée. Sa conduite, lui a valu la Croix d'Officier de la Légion d'honneur.

Affreusement brûlé et blessé, il luttera durant un an au Val de Grâce, avant de reprendre les essais.

Il périra le 23 mai 1950, aux commandes du VG 10.01. Ce pilote aux 5300 heures de vol, au regard clair, caractère équilibré, prompt à l'humour, était estimé pour sa maturité, son enthousiasme, son sang froid et sa gentillesse.

Arsenal VG 90



Sous l'appellation de VG-90, la société Arsenal développa et construisit le prototype d'un chasseur bombardier embarqué équipé d'un réacteur. Il s'agissait d'un appareil assez élégant à aile haute en flèche. L'aile et l'empennage étaient d'une construction mixte consistant en un revêtement renforcé par du contre-plaqué fixé à la structure en métal. Le fuselage semi-monocoque, entièrement métallique, était constitué d'un alliage léger. Le train escamotable était tricycle et le propulseur, monté dans le fuselage, consistait en un réacteur Derwent sur le premier prototype et Rolls-Royce Nene, construit sous licence par Hispano-Suiza, sur le second. Le pilote, qui prenait place dans un habitacle situé bien en avant des ailes, disposait d'un remarquable champ de vision.

A la suite de l'accident qui détruisit le premier prototype, une seconde machine, équipée du même réacteur, fut construite. Le 21 février 1952, consécutivement à un incident de vol, le second prototype, aux commandes duquel avait pris place Claude DELLYS, fut détruit, entraînant la mort de son pilote. Le troisième prototype, mis en chantier en 1952, était doté d'un réacteur SNECMA Atar.

CARACTERISTIQUES :

Type	: chasseur bombardier embarqué monoplace
Moteur	: 1 réacteur Rolls-Royce Nene (construit sous licence par Hispano-Suiza)
Performances	: vitesse maximale à 6000m, 960 km/h vitesse ascensionnelle, 1380 m/mn
Poids	: à vide, 5190 kg maximal en charge, 8090 kg
Dimensions	: envergure 12,60 m, longueur 13,45 m, hauteur 3,85 m
Premier vol	: le 27 septembre 1949, à Villaroche, piloté par Modeste VONNER.

Plans d'accès à la stèle

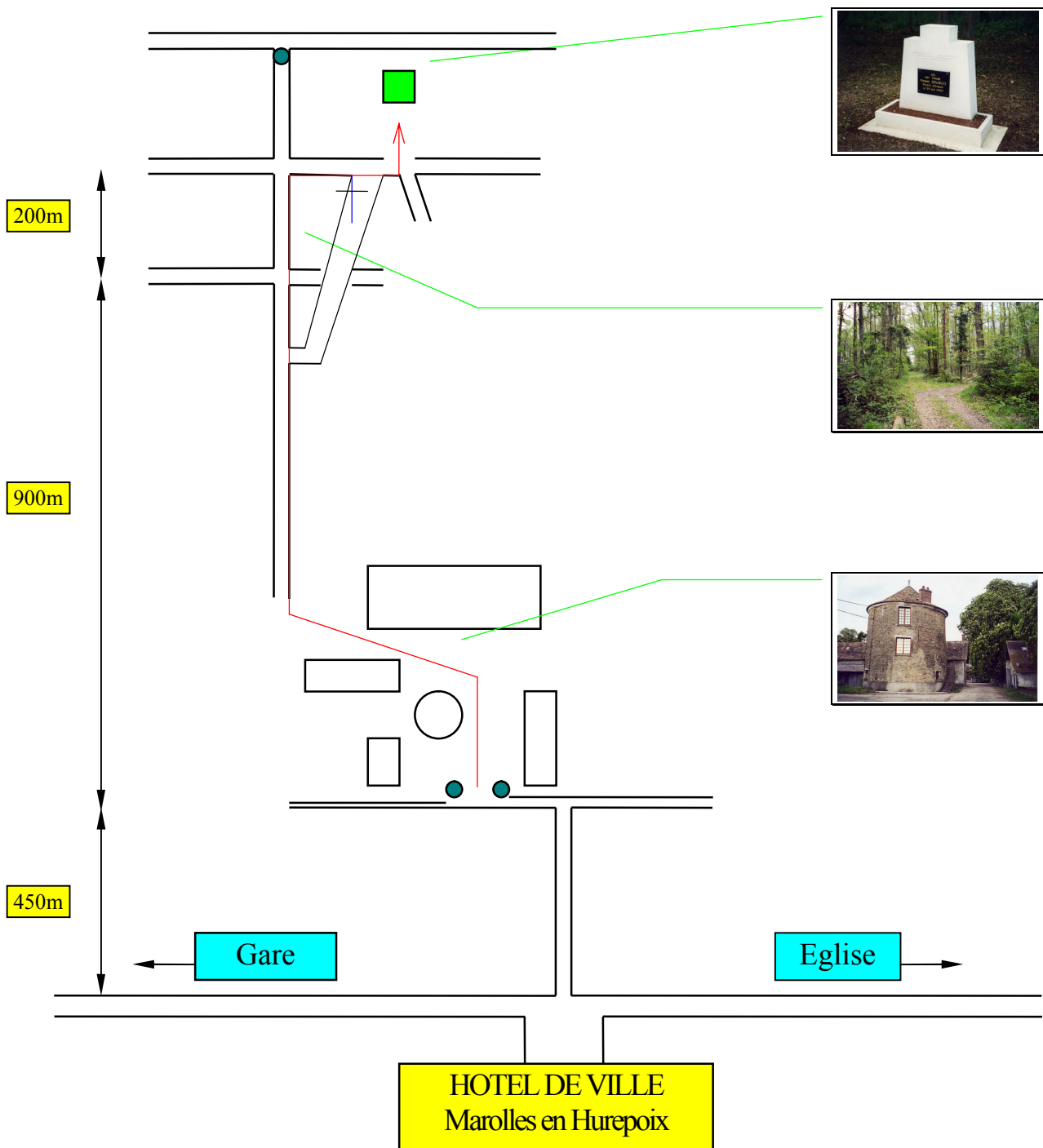
La stèle à la mémoire de Pierre DECROO, est située sur la commune de Marolles en Hurepoix dans le département de l'Essonne. Elle a été érigée, dans une propriété privée, sur les lieux mêmes de l'accident, dans le parc du Château de Marolles.

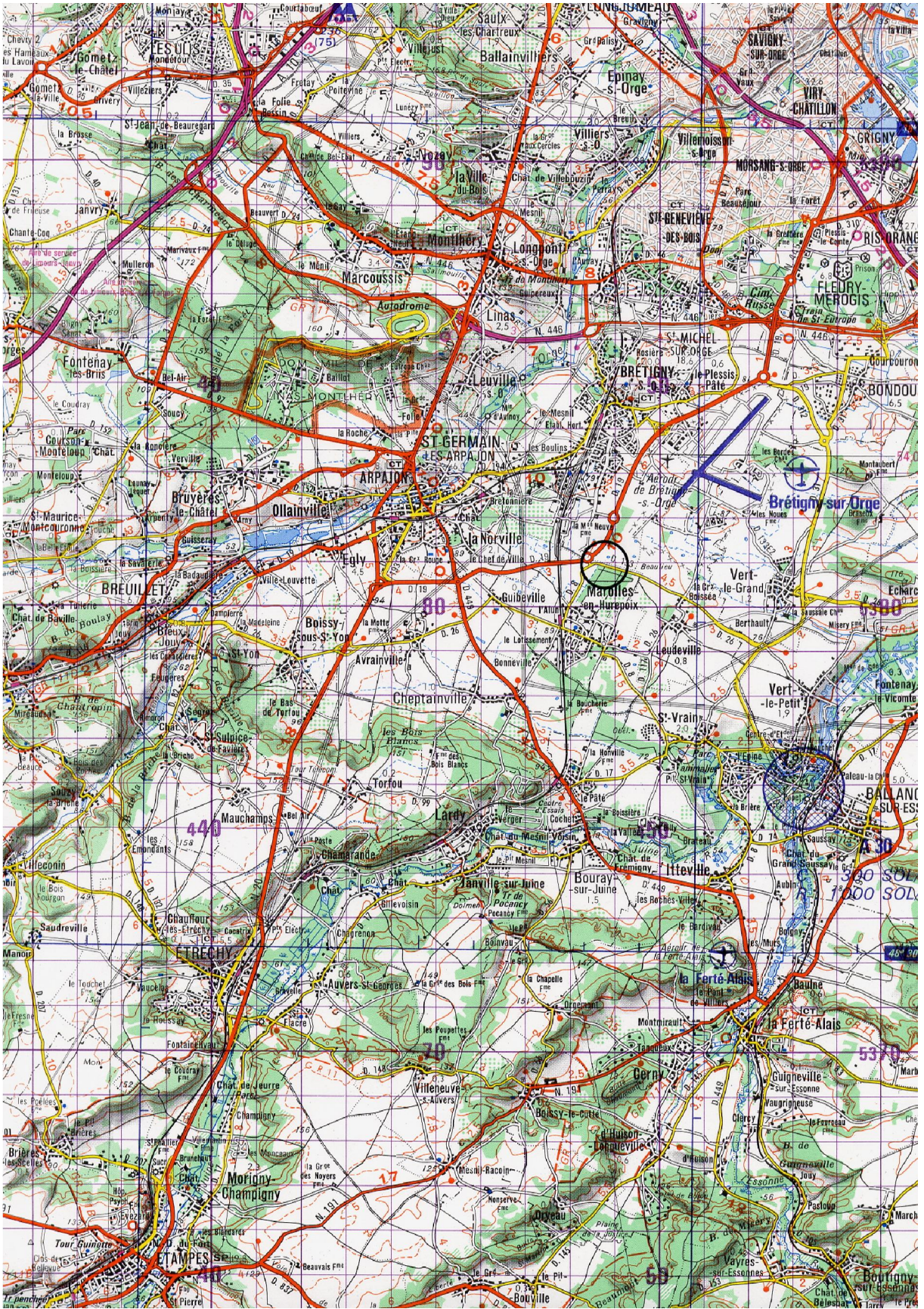
Pour visiter, téléphoner au 01 64 91 83 14, et s'adresser à la ferme du château.

La carte et le plan ci-joints donnent le cheminement pour se rendre sur les lieux.

Le dernier entretien de la stèle date de avril 1997. Il a été effectué par les militaires de la Base d'Essais de Brétigny, sous la responsabilité du Lieutenant BONNEAU.

Les photos de la stèle datent du mois de mai 2003.





Photos de la stèle



16 mai 1951

François HUSSENOT	Pilote
Marcel DRAUSSIN	Expérimentateur
Roger MARTI	Mécanicien
Robert MOREAU	Radio

NC 701 « Martinet » n° 137

Castelnau de Brassac (Tarn).



Polytechnicien de la promotion 1930, ancien élève de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique, breveté pilote en 1932, **François Hussenot** a eu une carrière tout entière consacrée aux essais en vol.

En 1939 il réalise, en collaboration avec les Établissements Beaudouin, l'enregistreur multiple H.B., type A 10. Il le perfectionne tout en participant à la mise au point de nombreux accessoires parmi lesquels on peut citer : le barographe à miroirs, le niveau pendulaire, les directionnels et horizons artificiels enregistreurs, les dynamomètres de timonerie, le thermographe, etc

Au vieil « Hussenotgraphe », viendront s'ajouter l'A.11 normal, puis l'A.12 rapide, et enfin les enregistreurs A.20 et A.21, réalisés en collaboration avec M. Ramolfo, Directeur général de la Société de Fabrication d'Instruments de Mesures (S.F.I.M.). Société à laquelle le Colonel Hussenot contribua puissamment à sa création.

Chargé de cours à l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et à l'École du Personnel Navigant d'Essais et de Réception, dont il avait été l'un des fondateurs, Président de la Commission des Essais en Vol de l'A.F.I.T.A., François Hussenot avait publié dans la collection consacrée aux essais en vol « Essais de performances » et « Cinématique de l'avion ». Educateur autant que chef il avait su former et réunir autour de lui une équipe qu'il animait de sa foi et de son enthousiasme .

Chevalier de la Légion d'Honneur, titulaire de la médaille de l'Aéronautique, l'Ingénieur en Chef Hussenot a été cité à l'Ordre de l'Aviation française avec le motif suivant :

« Ingénieur en Chef d'élite, totalisant 2 000 heures de vol au cours de plus de dix-sept années de service consacrées entièrement aux essais en vol. Ses qualités exceptionnelles d'homme et de chef, son allant, son dynamisme et sa volonté

d'aboutir alliés à une rare culture technique, lui avaient acquis un rayonnement incontesté qui dépassait les limites du milieu aéronautique. Par son activité inlassable, comme par son génie inventif et réalisateur, avait réussi à placer la France en tête du progrès dans le domaine des mesures en vol.

A bien mérité de l'Aviation française. A trouvé la mort le 16 mai 1951, en service aérien commandé, alors qu'il procédait à l'expérimentation d'un matériel nouveau ».



Marcel DRAUSSIN, était né à Montbéliard

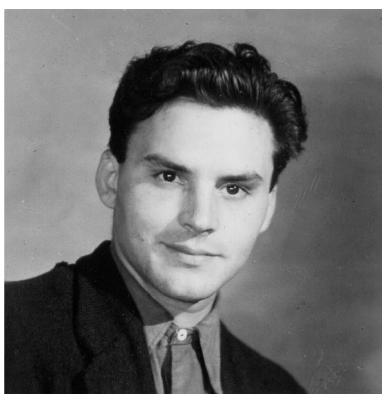
le 11 décembre 1911. Engagé dans l'armée de l'air en 1933, il est affecté au Bourget. Il entre à l'Ecole Militaire de l'Air, à Versailles, et en sort Officier en 1938. Affecté successivement à Caen-Capriquet puis à Lyon-Bron, il quitte momentanément l'armée et entre comme ingénieur dans la Société Fulmen. Après deux années dans le civil, il réintègre l'armée en 1945. Affecté à la DGER, puis au 2^{ème} RA à Paris, il est promu au grade de Capitaine en 1947. Il entre alors au

CEV en tant que metteur au point de moteurs spéciaux. Il obtient, en 1951, le brevet de mécanicien navigant de réception. Compétent et minutieux, il totalisait 550 heures de vol.

Chevalier de la Légion d'Honneur, le Capitaine Marcel Draussin était cité à l'ordre de l'Aviation Française en ces termes :

« Officier mécanicien hautement qualifié qui s'était consacré avec passion aux essais de télécommunication. Après plus de dix-huit années de services, et bien que non navigant, avait effectué 550 heures de vol.

A trouvé la mort en service aérien commandé le 16 mai 1951, alors qu'il participait à l'expérimentation d'un matériel nouveau ».

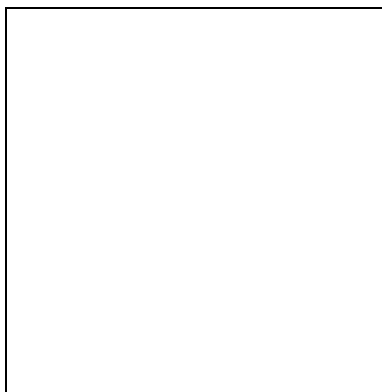


ROGER MARTI,

après des études perturbées par la guerre, il rentre chez LMT en qualité d'ajusteur, puis attiré par l'aviation entre à l'Aérocentre en qualité de metteur au point moteurs. Il est embauché au C.E.V. le 25 août 1958, devient navigant stagiaire, et rapidement confirmé, il obtient son Brevet de Transport Public le 15 novembre 1949. Metteur au point groupe 8, attaché aux essais et réceptions, Roger Marti totalisait 745 heures de vol.

Robert MOREAU,

était contrôleur sur les instruments de bord. Homme de confiance, que l'on pouvait envoyer en mission, loin du C.E.V., et qui savait travailler sans encadrement.



NC 701 « Martinet », dérivé du SIEBEL



La SNCAC s'était vue confiée, pendant l'occupation, la fabrication du bimoteur de liaison et d'entraînement Siebel Si 204, apparu en 1941. Fin 1942, 5 appareils sortaient chaque jour des usines de Bourges, 170 exemplaires avaient été produits lorsque le 7 août 1944, un important sabotage a stoppé la chaîne. Elle a été réactivée après la Libération, 3 versions sont alors apparues :

- NC. 700, modèle allemand Si 204D avec des moteurs Argus de 580 ch.
- NC. 701, équipé de moteurs Renault 12S-00 de 590 ch ;
- NC. 702, identique au NC. 701, avec un poste de pilotage modifié.

A la fin juillet 1945, 28 appareils avaient été fabriqués. Après la liquidation de l'Aérocentre (SNCAC), en 1949, les derniers des 350 commandés furent fabriqués par Nord-Aviation (SNCAN).

Le N.C. 701 a été produit à 263 exemplaires, plus un prototype.

Le « Martinet » a été largement employé par l'armée de l'air, l'aéronavale, Air France et divers compagnies civiles.

CARACTERISTIQUES :

Type	: Bimoteur de liaison et d'entraînement
Moteur	: 2 moteurs Renault 12S-00 de 590 ch
Performances	: vitesse maximale à 3 000m, 350 km/h vitesse continue, 325 km/h plafond, 7 000 m
Poids	: à vide, 3 985 kg maximal en charge, 5 600 kg
Dimensions	: envergure, 21,28 m longueur, 12,81 m hauteur, 3,30 m
Premier vol	: 1945

Plan d'accès à la stèle

Au départ de Brassac, prendre la D 622 en direction de Cambous.

A l'entrée du village d'Oulès, prendre à droite sur 2 km, puis à gauche le chemin conduisant au lieu-dit « Borie Blaque ».

Panneau indicateur au carrefour de la route avant la ferme dite « Borie Blaque », ensuite suivre les flèches blanches sur fond bleu en 4 endroits.

Les 800 derniers mètres sont à faire sur un chemin à travers bois. Accès difficile par grosses pluies ou neige. Altitude 900 m.

La distance entre Brassac et la stèle est d'environ 8 km.

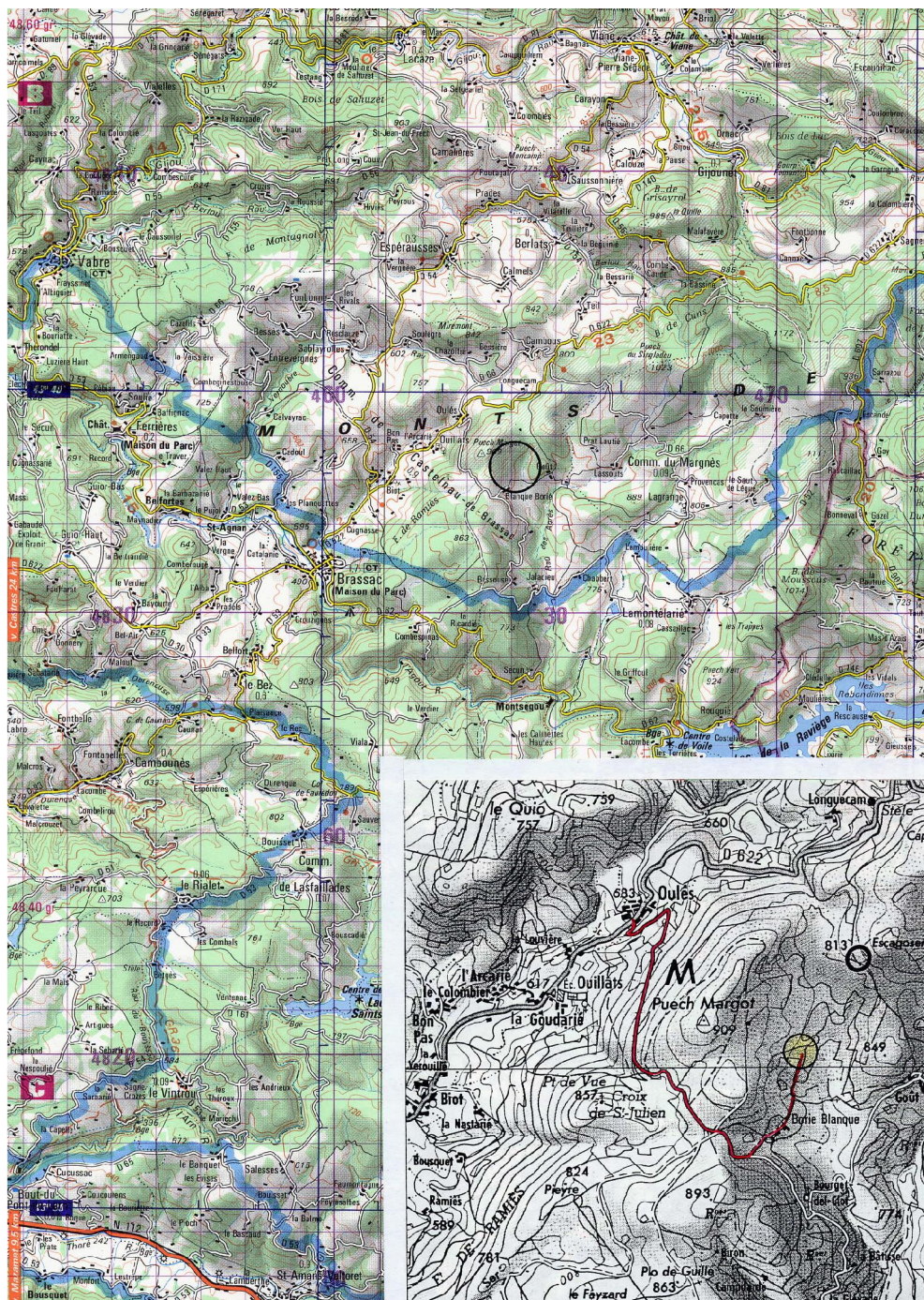


Photo de la stèle



21 février 1952

Claude Dellys

VG. 90 - 02

Gipcy (Allier).



Né à Paris le 15 octobre 1912, Claude Dellys était une des plus nobles figures de l'Aviation Française.

Breveté pilote le 13 septembre 1932. Par son courage, son sang-froid et la minutie qu'il apportait dans l'accomplissement de toutes ses missions, il avait conquis l'estime de ses Chefs et l'admiration de ceux qui travaillaient en équipe avec lui.

Le 9 janvier 1936, devenu sergent à la 3^{ème} Brigade Aérienne, il sauve son appareil gravement endommagé, dans des conditions qui lui valent les félicitations du Ministre de l'Air et l'attribution de la Médaille Militaire.

Il fut aussi un brillant équipier de la « Patrouille acrobatique d'Étampes », puis de celle de l'École de l'Air de Salon de Provence. En 1939 il est moniteur de cette même École. Pendant la guerre il est un des éléments les plus actifs du maquis « Louis », avant de retrouver l'uniforme de sous-lieutenant au 13^{ème} régiment d'infanterie avec lequel il participe directement à la libération du territoire.

Il part en Grande-Bretagne comme Officier de chasse.

A son retour en France en 1946, il trouve la vraie voie susceptible de combler ses aspirations. Il rentre au Centre d'Essais en Vol pour suivre le stage de pilote d'essais. Il est breveté pilote d'essais avion n° 104 en 1947. Une appréciation de ses instructeurs est la preuve de ses qualités professionnelles « Par sa finesse de pilotage et son goût de la perfection fera un merveilleux pilote d'études et de recherches ».

Au C.E.V. il vol sur le HEINKEL-HE-274-01 rebaptisé AAS-01-A avec les cocardes.

Passé dans l'industrie, à la SNCAC, il part aux États-Unis pour obtenir un des premiers brevets, le n° 7, de pilote d'hélicoptère.

Son nom reste attaché aux essais les plus délicats. A la SNCAC il se consacre d'abord aux essais de l'hélicoptère birotor DORAND-NC-2001. Après l'accident du « Cormoran » il prend la suite de Louis Bertrand et le remplace aux commandes de la maquette volante NC-271, montée sur l'avion-porteur »Languedoc ». Puis le 9 avril 1949, il décolle de Villacoublay le second prototype du NC-211. Le 14 mai 1949, lors du XVIIIème Salon de l'Aéronautique, qui se tenait au Grand-Palais, à Orly, parmi les 27

prototypes présentés, Claude Dellys est aux commandes du SO-M-2 à réaction. Le 22 décembre 1949 il est élevé, à titre exceptionnel, à la dignité de Chevalier de la Légion d'Honneur. En avril 1950 il pilote l'hélicoptère SO-1110 « Ariel II », puis un an plus tard le SO-1120 « Ariel III ». Au Salon International de l'Aéronautique, le 1^{er} juillet 1951, au Bourget, il participe à un vol de patrouille de trois SO-30-P « Bretagne ». Il pilote également le petit monoplace expérimental HD-10-01 de chez HUREL-DUBOIS.

A Melun-Villaroche, devenu le haut lieu des essais depuis que DASSAULT, la S.N.C.A.S.O., l'ARSENAL et la SEP y ont rassemblé leurs moyens et leurs équipes, les vols de prototypes sont fréquents. Claude Dellys a repris les essais de l'ARSENAL VG-90 sur le 02, le proto 01 ayant coûté la vie à Decroo.

En ce 21 février 1952 la mission de Claude Dellys consiste à convoyer le proto 02 de Melun à Istres pour le livrer aux pilotes d'essais du CEV. Après le décollage l'avion passe à la verticale de Brétigny tout en gagnant son altitude. Régulièrement il informe les techniciens restés au sol en leur énonçant les différents paramètres de vol. Soudain l'avion semble entrer dans une zone de turbulence..., une expertise minutieuse prouvera que l'avion avait atteint une vitesse critique entraînant un brutal phénomène de flutter. L'avion incontrôlable s'écrase à Mérole, à 24 km de Moulins.

A l'annonce de l'accident un vieux chef d'équipe de piste dira : « l'un des meilleurs vient de disparaître. Il était aimé. »

Arsenal VG 90



Sous l'appellation de VG-90, la société Arsenal développa et construisit le prototype d'un chasseur bombardier embarqué équipé d'un réacteur. Il s'agissait d'un appareil assez élégant à aile haute en flèche . L'aile et l'empennage étaient d'une construction mixte consistant en un revêtement renforcé par du contre-plaqué fixé à la structure en métal. Le fuselage semi-monocoque, entièrement métallique, était constitué d'un alliage léger. Le train escamotable était tricycle et le propulseur, monté dans le fuselage, consistait en un réacteur Derwent sur le premier prototype et Rolls-Royce Nene, construit sous licence par Hispano-Suiza, sur le second. Le pilote, qui prenait place dans un habitacle situé bien en avant des ailes, disposait d'un remarquable champ de vision.

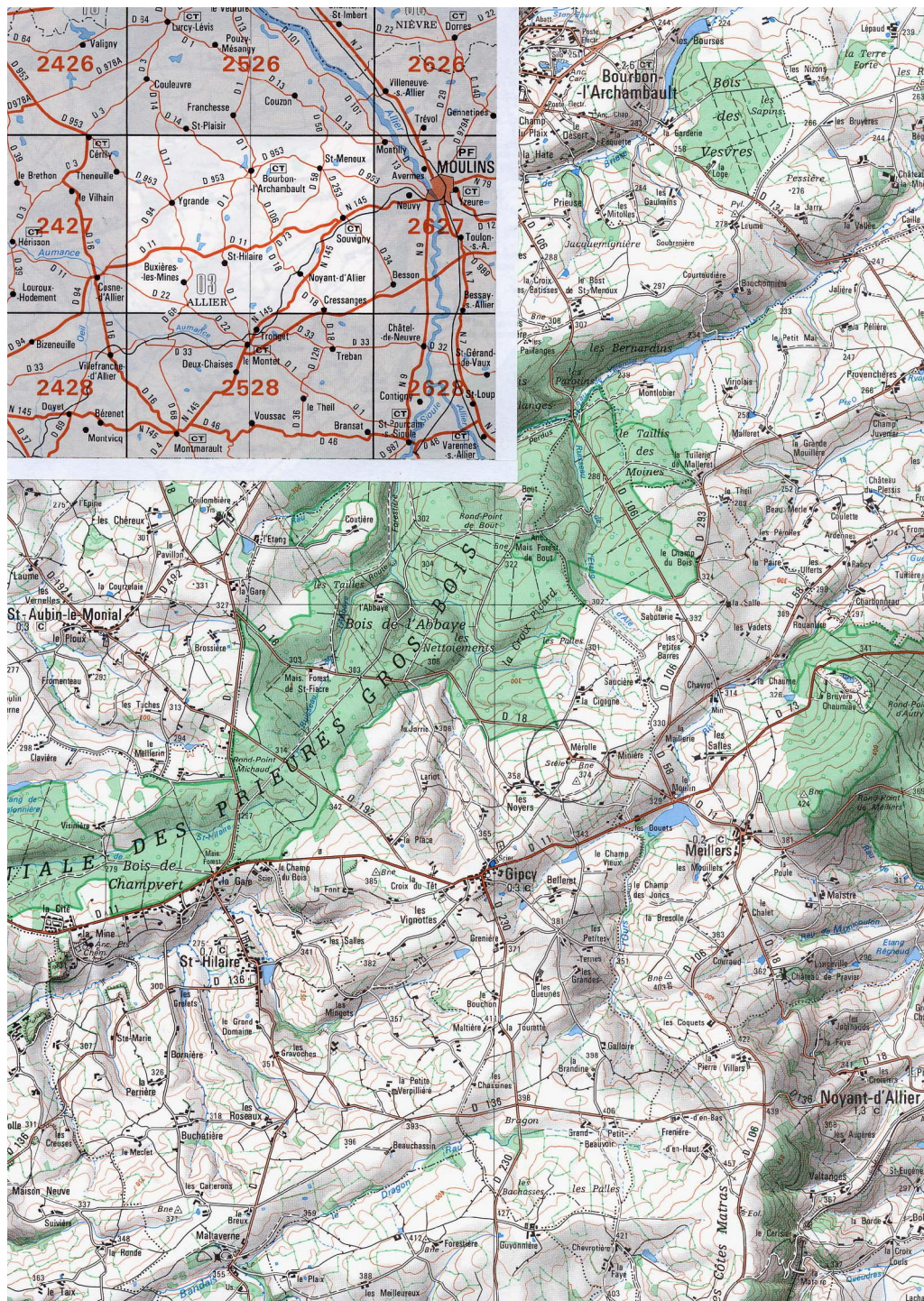
A la suite de l'accident qui détruisit le premier prototype, une seconde machine, équipée du même réacteur, fut construite. Le 21 février 1952, consécutivement à un incident de vol, le second prototype, aux commandes duquel avait pris place Claude DELLYS, fut détruit, entraînant la mort de son pilote. Le troisième prototype, mis en chantier en 1952, était doté d'un réacteur SNECMA Atar.

CARACTERISTIQUES :

- Type** : chasseur bombardier embarqué monoplace
- Moteur** : 1 réacteur Rolls-Royce Nene (construit sous licence par Hispano-Suiza)
- Performances** : vitesse maximale à 6000m, 960 km/h
vitesse ascensionnelle, 1380 m/mn
- Poids** : à vide, 5190 kg
maximal en charge, 8090 kg
- Dimensions** : envergure, 12,60 m
longueur, 13,45 m
hauteur, 3,85 m
- Premier vol** : le 27 septembre 1949, à Villaroche, piloté par Modeste VONNER

Plan d'accès à la stèle

Sur la D11, en direction de Moulins, entre Cosne d'Allier et Meillers, dans le village de Gipcy prendre à gauche en direction des hameaux « Les Noyers et Mérolle ». Passer devant le cimetière à gauche, laisser « Les Noyers » à gauche, la stèle est à gauche à l'entrée du hameau « Mérolle »



Photos de la stèle



18 juin 1952

Émile LE MARTELOT
Jacques DENIS

Pilote
Expérimentateur

Météor F2 n° 136

Les Andelys (Eure) .



Commandant LE MARTELOT

Breveté pilote le 2 septembre 1930, Chef de patrouille en 1935, Le Martelot remportait , en avril 1940, une magnifique victoire sur Messerschmitt 110. Passé en Afrique du Nord, volontaire pour servir dans les rangs de « Normandie-Niemen », il participe à la campagne de Pologne, blessé il est rapatrié en 1944.

Dès son entrée au C.E.V. en 1949, il suit le stage de l'E.P.N.E.R. où il obtient le brevet de pilote de réception avion n°105. Depuis cette date, il a servi comme pilote de présentation et réceptionnaire à Villacoublay, puis à Brétigny.

Il totalisait près de 3 000 heures de vol sur les types d'appareils les plus divers, français, allemands, anglais américains et russe. Sa maîtrise de pilote, sa science de la voltige, son habileté en présentation étaient

reconnues de tous. Ses chefs le tenaient en très haute estime, et il avait su gagner l'estime et l'affection de ses camarades.

Cinq fois cité, Officier de la Légion d'Honneur, il était titulaire de la Médaille de la Résistance et de la Croix de guerre avec trois palmes et une étoile.



Jacques DENIS

Après avoir fait de bonnes études et possédant déjà de sérieuses références, Jacques Denis était entré au C.E.V. en 1946. Vite remarqué pour son sérieux et son application, il est dirigé vers les essais équipements où il se spécialise dans la mise au point des matériels électriques et des équipements de bord.

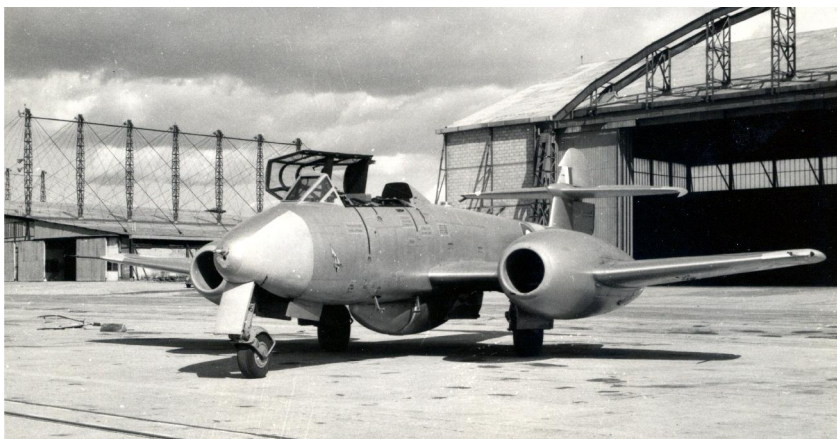
Sa passion du vol était telle que, non content de s'inscrire à l'Aéro-Club du C.E.V., d'y passer ses brevets de pilote et d'y exercer la fonction de moniteur, il n'avait cessé de

devenir navigant d'essais.

Après le stage réglementaire où il recueillait des notes élogieuses, Jacques Denis devenait Agent technique navigant le 1^{er} janvier 1949. Là s'ouvrait sa carrière brillante, hélas trop courte, de technicien averti des essais en vol.

Agé de 29 ans, totalisant 742 heures de vol, sa conscience professionnelle, son ardeur, sa compétence en faisaient un des meilleurs expérimentateurs du C.E.V. Sa disparition est une lourde perte pour l'Établissement.

« Meteor » F2.



Premier chasseur à réaction réalisé par l'industrie britannique, le Gloster Meteor fut construit, de 1942 à 1954, à 3545 exemplaires. Onze versions de base quittèrent les chaînes de montage de la Gloster et de la Armstrong-Witthworth. Ces avions, dont la majeure partie alla à la Royale Air

Force, équipèrent également les aviations militaires d'une douzaine de pays.

Les premiers modèles de production furent le Mk.I en 1944 (20 exemplaires construits), à verrière basculante, puis le Mk.III de 1945 à 1947 (210 machines fabriquées), à verrière coulissante. La Gloster développa de manière intensive le programme de l'avion, non seulement à travers des améliorations de la structure de base mais aussi et surtout par l'adoption de propulseurs toujours plus puissants et plus sûrs. Ainsi l'évolution du *Meteor* fut étroitement liée à celle du Rolls-Royce Derwent, le turboréacteur qui le propulsa à partir de la version Mk.III.

Le prototype du *Meteor* F Mk 4, équipé de Derwent 5 de 1 587 kg de poussée, vola en juillet 1945. 657 unités de ce type furent construites. Un allongement de 0,76 m du fuselage donna la version *Meteor* T Mk 7, biplace à double commande, 1^{er} vol le 19 mars 1948, construit à 712 ex.

Le C.E.V. reçut sept exemplaires de cette dernière version. Trois furent désignés par leur N° de série anglais : « 997 », « 228 » et « 776 ». Onze appareils furent livrés à l'armée de l'air et immatriculés F1 à F11. Les F1 et F2 furent affectés directement au C.E.V. en 1952, puis les F6 et F9, en 1966, après un passage à la 30^{ème} Escadre de Chasse.

Dès 1952, le F2 (n° de série anglais : WH 136) fut modifié pour des essais de siège éjectable. Le premier essai de siège automatique SNCASO, eu lieu le 3 mars 1952, il fut suivi, le 8 mai, d'un essai d'éjection à grande vitesse (800 km/h), par le parachutiste d'essais André Allemand.

Au 1^{er} juillet 1960 il ne restait plus que deux « T Mk 7 » au C.E.V. : les F1 et « 997 ». Les « 228 » et « 776 » avaient été affectés à l'E.P.N.E.R., à Istres.

CARACTERISTIQUES :

- Type** : Chasse nocturne, biplace d'entraînement
Moteurs : 2 moteurs Rolls-Royce » Derwent 9-32.
Performances : vitesse maximale à 10 000 fts, 500 kts - 0,76 de Mach
plafond, 45 000 fts
autonomie, 800 Mn
Poids : au décollage, 9 088 kg
Dimensions : envergure, 13,10 m - longueur, 14,78 m - hauteur, 4,24 m.

Plan d'accès à la stèle

A mi-chemin entre Les Andelys et la commune de Noyers. Prendre la D 146 à la sortie nord des Andelys, 50 m après le panneau indiquant l'entrée de Noyers prendre à gauche un chemin de terre et compter 950 m au compteur, le monument est à gauche, sous les arbres.

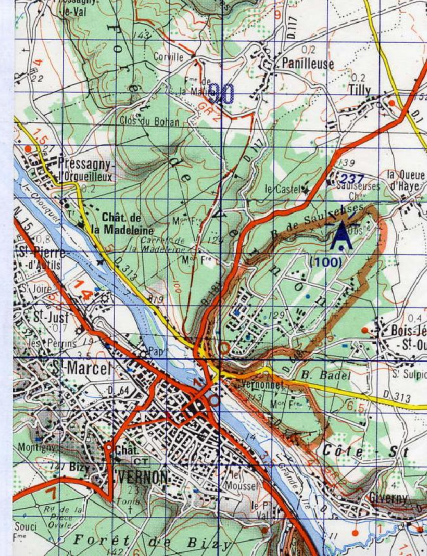
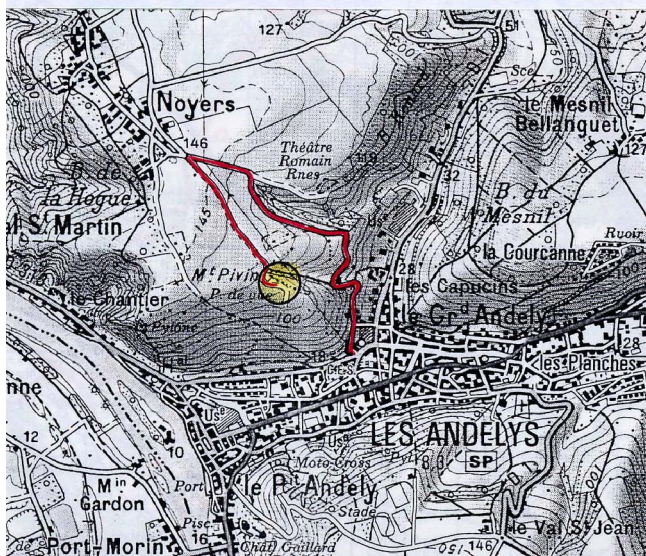


Photo de la stèle



13 février 1953

François RICHET	Pilote
Lucien BLANC	Mécanicien
Gilbert LANEZ	Mécanicien
André ROMANET	Expérimentateur
Jacques FOLLIEUX	Expérimentateur
Édouard NASSIET	Passager

Beechcraft n° 295

Chevry-Cossigny (S.et M.)



François RICHET

Entré à 18 ans à l'École civile d'Angers, breveté pilote, il est affecté, en 1928, à l'escadrille de SETIP.

En 1931 il vient à Istres où débute sa longue carrière de moniteur qu'il poursuit à Avord, puis à Meknès et enfin au Centre d'Essais en Vol. Ancien chasseur il est devenu le spécialiste des procédures et des atterrissages par mauvaise visibilité. Nommé moniteur « vols tous temps » il en assume les fonctions en même temps qu'il assure les vol de liaisons sur

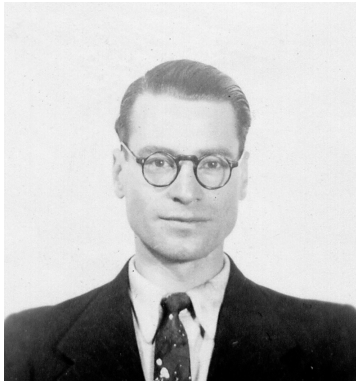
l'Afrique du Nord. Excellent instructeur et entraîneur d'hommes infatigable, François Richet forme des générations de pilotes auxquels il donne les plus beaux exemples de modestie et de dévouement.

Totalisant 5 400 heures de vol, il est titulaire de la Médaille militaire, de la Légion d'Honneur et de la Croix de Guerre 39-45.

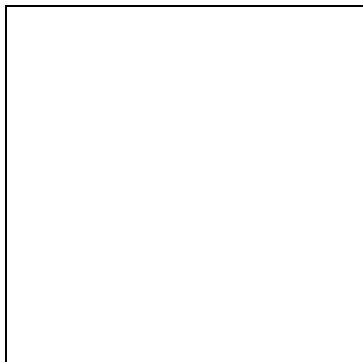


Lucien BLANC, était contrôleur cellules.

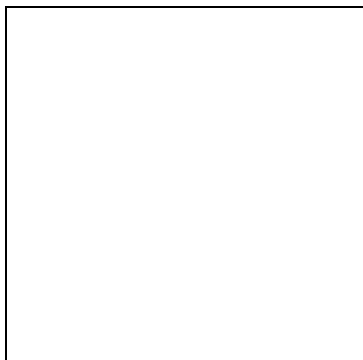
Classé parmi les éléments de tout premier ordre de l'Établissement. Il mettait tout son savoir et son expérience au profit du contrôle de la qualité de fabrication des matériels présentés par les Constructeurs.



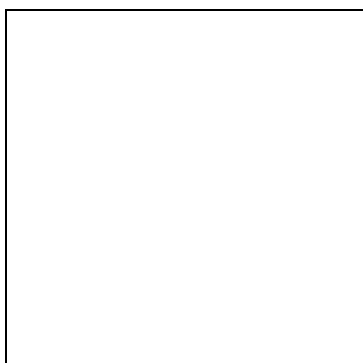
Gilbert LANEZ, le mécanicien navigant attiré de Richet. Entré au C.E.V. en 1947 en tant que metteur au point de moteurs spéciaux, il obtient en 1951 le brevet de mécanicien navigant de réception. Compétent et minutieux, il totalisait 970 heures de vol.



André ROMANET, fut contrôleur électricien sur les Constellations et les D.C.4 d'Air France. Au C.E.V., il était chargé de la réception des appareillages électriques des avions lourds type « Bretagne ».



Jacques FOLLIEUX, était contrôleur sur les instruments de bord. Homme de confiance, que l'on pouvait envoyer en mission, loin du C.E.V., et qui savait travailler sans encadrement



Édouard NASSIET, était passager dans cet avion qui ramenait un équipage de réception qui venait de remplir sa mission de surveillance au service de l'État.

BEECHCRAFT N° 295.



Une fois le Model 17 bien lancé, Beech s'intéressa, en 1935, au développement d'un avion de transport civil d'une capacité de six à huit sièges qui reçut la désignation de Beech Model 18.

C'est avec le Model 18D, lancé en 1939, et équipé de moteurs Jacobs L-6 de 330 ch, que les premiers contrats conséquents furent signés. Sous l'appellation C-45, l'US Army Air Corps commanda, en 1940, ses onze premiers appareils. En 1945, la désignation C-45 fut modifiée en UC-45.

En 1953, un nouveau modèle fit son apparition, connu sous l'appellation Super 18 (E18S). Le prototype vola pour la première fois le 10 décembre 1953.

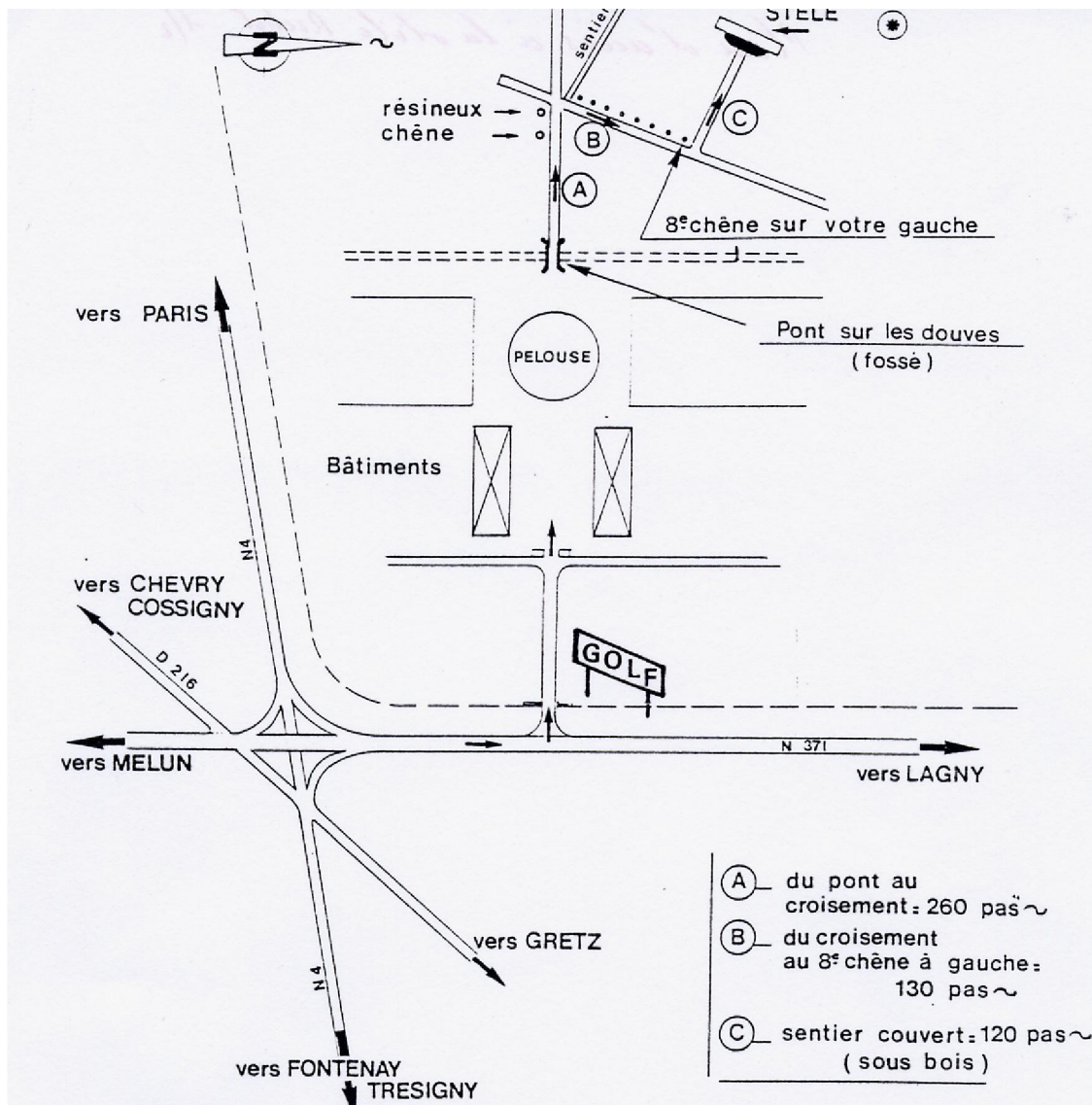
En septembre 1963, Beech proposa en option un train tricycle.

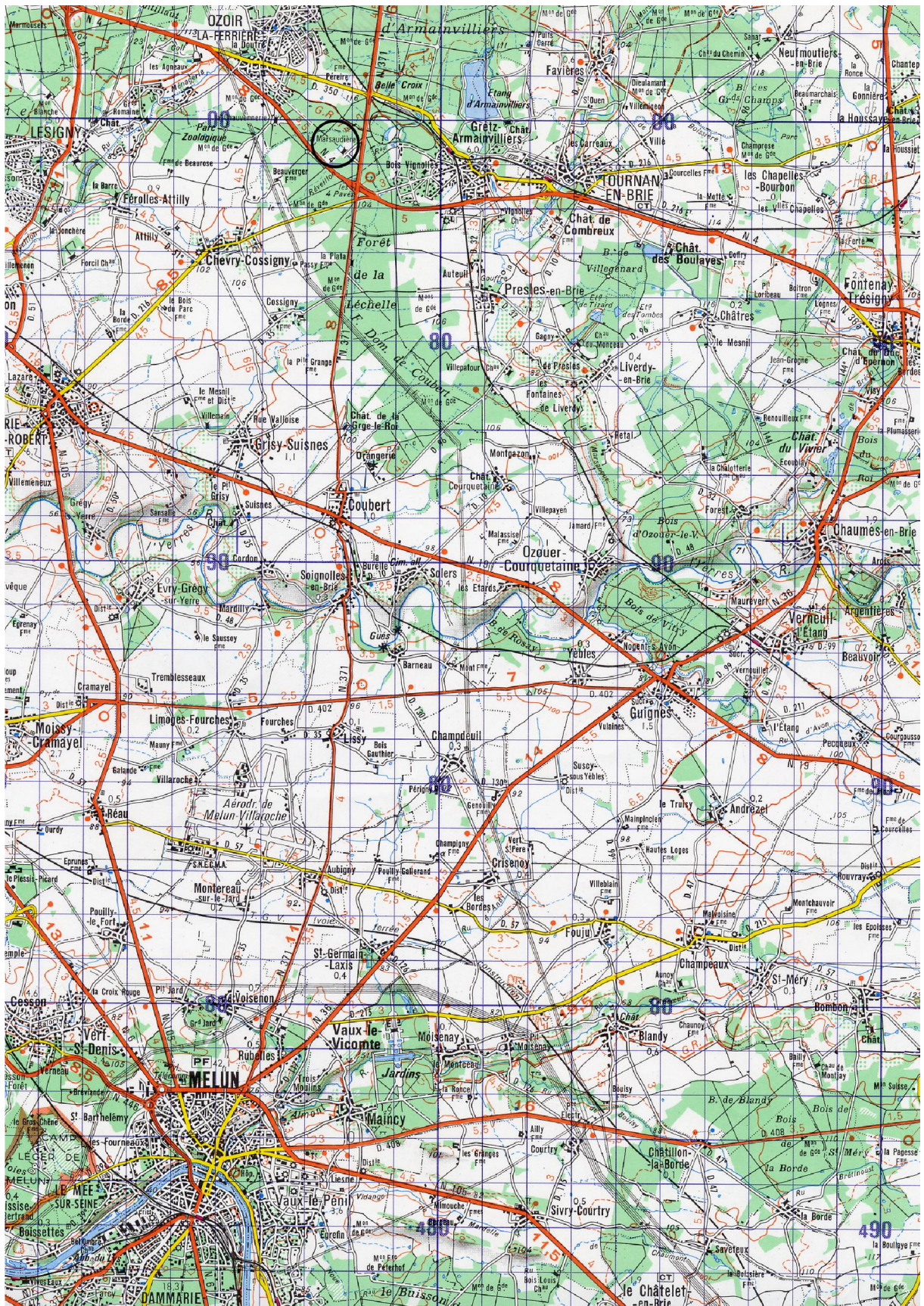
Sous des dénominations différentes, dans des versions militaires et civiles, dans de nombreux pays, le Beech Model 18 fut fabriqué, en plus de trente années, à plusieurs milliers d'exemplaires.

CARACTERISTIQUES :

- Type** : Bimoteur de tourisme et de transport
- Moteurs** : 2 Pratt & Whitney R-985-AN-14B en étoile de 450 ch
- Performances** : vitesse de croisière maximale à 3 050m, 354 km/h
vitesse de croisière économique à 3 050 m, 300 km/h
plafond pratique, 6 525 m
distance franchissable, 3 060 km
- Poids** : à vide, 2 650 kg
maximal au décollage, 4 490 kg
- Dimensions** : envergure, 15,15 m
longueur, 10 73 m
hauteur, 2,84 m
surface alaire, 33,51m²
- Premier vol** : Beech Model 18 (C-45) le 15 janvier 1937

Plans d'accès à la stèle





Photos de la stèle



3 mars 1953

Charles MONNIER

MD 452 « Mystère II » N° 01

Istres (Bouches du Rhône) .



Charles MONNIER « Popoff »

Attiré très jeune par la mécanique, sa vocation aéronautique se précise dès son adolescence.

Élève de l'École Bréguet, il est breveté pilote de tourisme à 19 ans, peu avant la déclaration de guerre. Engagé pour la durée des hostilités, il obtient son brevet de pilote militaire, le 2 mars 1940. Passé en Grande-Bretagne il y commence une épopée de chasseur. Dans les Forces Aériennes Françaises Libres, il combat en Égypte, en Lybie, puis de nouveau en Égypte au Groupe «Alsace ». Il est affecté au Groupe « Ile de France » en 1942 et rejoint, en Russie, le

« Normandie-Niemen » où il participe aux opérations pendant toute l'année 1944. De retour en France, en janvier 1945, il est affecté à l'« Opération Training Unit » en Angleterre. Le 5 juillet 1946, il est détaché au C.E.V. de Brétigny . Promu lieutenant, il est démobilisé en 1947 et reçoit la Légion d'Honneur qui vient s'ajouter aux nombreuses décorations obtenues pour faits de guerre : la Médaille Militaire, la Croix de Guerre avec quatre citations, la Médaille de la Résistance, la Médaille Coloniale et à titre russe : l'ordre de la guerre pour le Salut de la Patrie (première et deuxième classe), la Médaille de la Victoire. La même année il suit le stage de l'EPNER où il obtient son brevet de pilote d'essais avion (n° 107).

En 1948, à Brétigny, il est choisi pour les essais officiels d'un des premiers avions à réaction français.

En 1949, Marcel Dassault, lui-même, demande au général Bonte de pouvoir engager Charles Monnier et c'est alors le début de sa carrière dans l'industrie.

Dans sa nouvelle mission « Popoff » est accueilli d'emblée. Sa joie rayonnante, sa réputation de pilote de chasse, sa générosité, sa simplicité, l'amitié directe et sans affectation qu'il offre à tous et en particulier aux plus modestes, font qu'un courant de sympathie passe spontanément.

Mais Charles Monnier, homme bien équilibré, ne s'est jamais laissé griser par ses succès, il est lucide et modeste et trouve naturel de tenir le rôle de second auprès de Rozanoff, chef pilote d'essais de Dassault. En 1951, avec l'arrivée de Paul Boudier, le duo s'étoffe, il devient un trio surnommé « les trois mousquetaires » de chez Dassault.

Pendant cinq ans il va connaître la joie exaltante de la course au premier Mach 1, la mise au point des Ouragan, Mystère II et Mystère IV A.

Charles Monnier connaît toutes les servitudes que suppose le métier de pilote d'essais. Les premiers vols, les démonstrations spectaculaires constituent seulement une facette de ce métier mais, à ses yeux, il comporte plus souvent un travail plus obscur, plus risqué aussi, avec bien des vols délicats, bien des tests épineux. Il ne saurait être question de s'y soustraire...

Pour cette ultime mission, on a demandé à « Popoff » de se rendre à Istres afin de procéder à des essais de largages de réservoirs supplémentaires, au cours de vols à grande vitesse et basse altitude, sur le « Mystère II » 01. Une première fois le pilote exécute la mission. Les enregistrements par caméra montrent que la trajectoire des bidons passe de plus en plus près de l'appareil quand la vitesse augmente. Pourtant les essais exigent de pousser l'expérience.

Une fois de plus, en fin d'après-midi, l'avion décolle et se rend rapidement sur le « champ de tir » tout proche de la base d'Istres. La passe de tir commence. Monnier s'applique à respecter l'altitude, la vitesse de 800 km/h et la trajectoire fixées. Son attention est grande, son esprit concentré, « Top pour le largage », soudain le pilote ressent un choc... et l'avion accuse le coup.

« Popoff » essaie de contrer sa machine rétive mais il ne pourra s'en rendre maître.

MD 452 « Mystère II ».



C'est à partir de l'Ouragan à aile droite, que Marcel Dassault développa le MD.452 à aile en flèche, baptisé par la suite Mystère. Le prototype désigné Mystère I, fut suivi par huit autres machines expérimentales en l'espace de 2 ans, soit deux autres Mystères I, deux Mystère IIA et quatre Mystère

IIB. Le prototype initial était, tout comme l'Ouragan, propulsé par un réacteur Rolls-Royce Nene, les huit suivants recevant tous un Rolls-Royce Tay produit par Hispano.

A ces appareils succédèrent onze Mystère IIC de présérie équipés du réacteur français SNECMA Atar 101 fournissant 3 000 kgp. A partir du Mystère II fut développé le prototype du Mystère IV (connu à l'origine sous la désignation de Super Mystère), qui se caractérisait par une aile moins épaisse à la flèche plus marquée, un fuselage allongé de section ovoïde, un empennage redessiné et un réacteur Rolls-Royce Tay produit par Hispano-Suiza. Volant pour la première fois le 28 septembre 1952, l'avion donna lieu à 9 Mystère IVA de présérie et à plus de 480 machines de série. Bien que les 50 premiers exemplaires mettent en œuvre un réacteur Tay, les suivants furent équipés d'un Hispano-Suiza Verdon 350.

Entré dans l'Armée de l'Air en 1955, le Mystère IVA fut exporté en Israël et en Inde. Utilisé par la Patrouille de France, il remplaça l'Ouragan et fut à son tour remplacé par l'Alpha Jet.

CARACTERISTIQUES :

- Type** : Chasseur bombardier monoplace
- Moteur** : 1 réacteur Hispano-Suiza Verdon 350 fournissant 3 500 kgp.
- Performances** : vitesse maximale au niveau de la mer, 600 kt
vitesse maximale à 40 000 ft, 535 kt
vitesse ascensionnelle initiale, 2 700 m/mn
plafond pratique, 60 000 ft
distance franchissable, 494 MN
- Poids** : à vide équipé, 5 870 kg
maximal au décollage, 9 500 kg
- Dimensions** : envergure, 11,12 m - longueur, 12,85 m - hauteur, 4,60 m
surface alaire, 32 m²
- Premier vol** : 23 février 1951

Plan d'accès à la stèle

Sur le terrain de Istres le Tubé, à l'ouest des pistes. L'accès est possible par la route intérieure qui entoure le terrain par le sud et qui permet l'accès au Béarn. Le monument est plein ouest par rapport au Béarn.



Photos de la stèle



26 avril 1957

Michel CHALARD	Pilote
Marcel PERRIN	Pilote
Jean DUCHEMIN	Mécanicien
Louis PRUNEAU	Ingénieur
Jean COUPET	Ingénieur

Nord 2501.E n° 40

Melun Villaroche (S et M) .



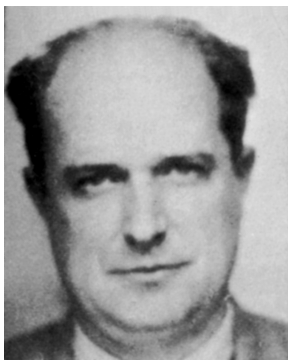
Michel CHALARD, était venu aux essais en 1945. Il avait commencé sa carrière de pilote d'essais à Orange à la Section Armement mais il était passé presque immédiatement aux essais avions-moteurs et même aux essais d'hydravions. Entré au C.E.V. au mois d'août 1947, il est à breveté pilote d'essais avions n° 121 en 1949. Pratiquement tous les avions lui sont passés entre les mains, il a été spécialement responsable des essais du « Fouga-Magister », du Morane-Saulnier « Fleuret M.S. 755 » et du S.O. 4050 « Vautour ». Il a connu des coups durs avec le

« crash » de l'« Ouragan » n°7 en campagne et celui du « Vautour » 002 en Camargue. Passé à la SNCAN il effectue le premier vol du « Griffon-II » 02, et bat un record du monde avec le « Gerfaut-II » en atteignant l'altitude de 3 000 mètres en 50 secondes.

Pour faits de guerre, il s'était vu décerner cinq citations, décorer de la Croix de chevalier de la Légion d'Honneur et de la Croix de guerre.



Marcel PERRIN, breveté pilote avant guerre, il fut un des héros du « Normandie-Niémen ». Franc, enjoué, passionné par son métier il met son expérience au profit du CEV de 1947 à 1952. Puis à la SNCAN sur Nord-2200, puis sur le « Noratlas », l'amphibie Nord-1402 et même l'hélicoptère Nord-1710, et enfin l'aile expérimentale à réaction « Gerfaut ».



Jean DUCHEMIN, est un précurseur des essais en vol avec le brevet n°7 de l'EPNER en tant que mécanicien navigant d'essais.



Louis PRUNEAU, a suivi le stage de l'EPNER en 1955, il en sort breveté expérimentateur (n° 219) et ingénieur d'essais (n° 143).



Jean COUPET, est le fils du célèbre pilote d'essais d'avant guerre, Lucien Coupet. Il est ingénieur.

Nord 2501.E.



Présentant, avec son fuselage bipoutre, une configuration identique à celle des Fairchild C-82 et C-119 Flying Boxcar, le Nord 2500 Noratlas était propulsé par deux moteurs en étoile Gnome-Rhône 14R de 1625 ch. A cette machine succédèrent deux prototypes N 2501 dotés des propulseurs qui devaient être installés sur les appareils de série, des Bristol Hercules 739 en étoile de 2040 ch. réalisés par la SNECMA. Le premier de ces deux avions quitta le sol le 28 novembre 1950.

Le Noratlas constitua l'équipement standard des forces aériennes française, ouest-allemande et israélienne. Mis en œuvre par un équipage de quatre ou cinq hommes, cet appareil peut transporter 7 900 t de fret, ou 45 hommes.

Divers versions furent fabriquées, elles se différenciaient essentiellement par le type de moteurs et l'adjonction de réacteurs auxiliaires. C'était le cas du N 2501 E avec 2 réacteurs Turboméca Marboré II et du N 2503 : premier prototype équipé à titre expérimental, de 2 moteurs en étoile Pratt & Whitney R-2800-CB17 de 2 500 ch ; vol initial en janvier 1956.

La Luftwaffe prit en compte 186 exemplaires de cette machine, 25 construits par Nord, les autres produits sous licence en Allemagne fédérale par la Flugzeugbau Nord. Lorsque la production cessa , en octobre 1961, Français et Allemands avaient réalisés 425 Noratlas.

CARACTERISTIQUES :

Type	: bimoteur de transport
Moteurs	: 2 SNECMA Hercules 739 en étoile de 2040 kg 2 réacteurs auxiliaires Turboméca Marboré II de 400 kgp.
Performances	: vitesse maximale, 440 km/h plafond pratique, 7 500 m distance franchissable, 3 000 km
Poids	: à vide 13 075 kg, maximal au décollage 21 000 kg
Dimensions	: envergure, 32,50 m - longueur, 21,95 m - hauteur, 6 m surface alaire, 101,20 m ²
Premier vol	: 10 septembre 1949

Plan d'accès à la stèle

Sur l'Aérodrome de Melun-Villaroche.

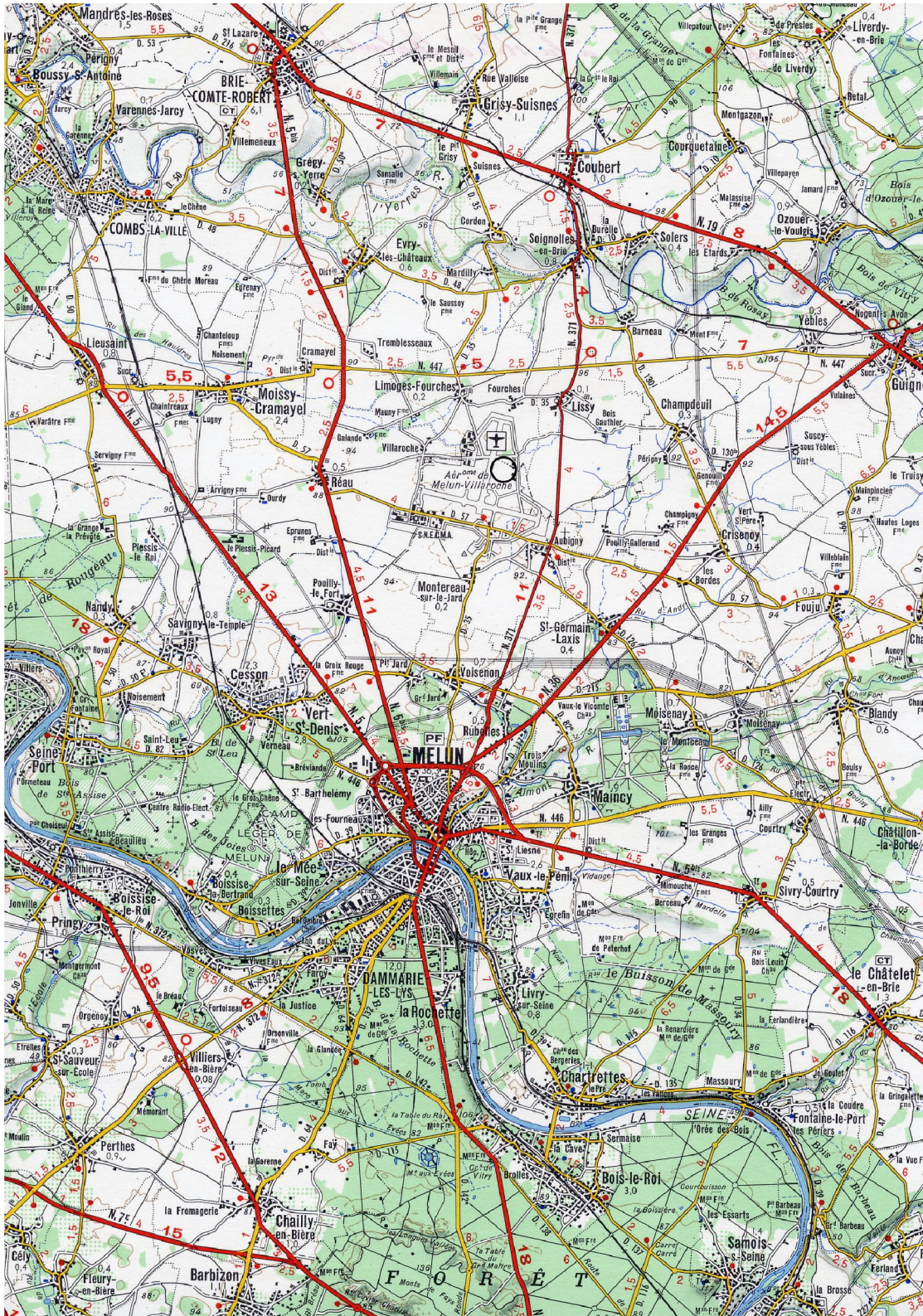


Photo de la stèle



2 juillet 1958

Pierre PONTIUS
André BOUTHONNET

Pilote
Mécanicien

Sipa 1101 - n° 01

Villacoublay (Yvelines) .



Pierre PONTIUS, Commandant dans l'Armée de l'Air, a fait la guerre comme pilote de bombardement sur « Marauder », ce qui lui a valu la Croix de guerre avec cinq citations et la Légion d'Honneur.

Longtemps moniteur, il était entré au C.E.V. et s'était d'abord occupé de la Division Entraînement Liaison avant d'être sacré, en 1952, pilote d'essais avions n° 145.

Sa compétence en vol aux instruments lui a valu d'être spécialement chargé des essais des Hurel-Dubois. En janvier 1955, il décolle de Villacoublay avec le prototype H-D-31, pour une campagne de test en région tropicale. La mission durera trois semaines, en Afrique noire, un trajet de 20 000 km et des escales sur vingt terrains différents dont Dakar, Conakry,

Bamako, Abidjan, Brazzaville, Fort-Lamy, Gao, El Golea... Au C.E.V., il fut également chargé des essais de la « Caravelle ».

Détaché du C.E.V. il rejoint le général Marcel Housset, chargé à la S.I.P.A. de diriger les essais du SIPA-1000. Pierre Ponthus à l'assurance tranquille qui inspire la confiance. Fanatique du vol, toujours volontaire, dynamique et plein d'allant il déborde de vitalité et sait animer une équipe.



André BOUTHONNET, a accumulé une riche expérience depuis 1933, époque à laquelle il s'engageait dans l'Aéronautique navale et était affecté comme mécanicien d'escadrille à bord du Béarn. Depuis 1935 il s'est entièrement consacré aux essais.

Il participe à la mise au point de 19 prototypes, à la S.N.C.A.C. sous la coupe paternelle du « Père » Lucien Coupet où il fait partie de l'équipage du « Cormoran » 02, qui vola pour la 1^{ère} fois le 9 avril 1949, en compagnie de Yvetot, André Guignard et Claude Dellys aux commandes; au C.E.V., titulaire du brevet n° 103 de Mécanicien navigant d'Essais, on le retrouve sur SO-30P, Bréguet-890,891,892 et sur « Noratlas » ; chez Bréguet, où il a la charge des 960 et 961 ; chez Hurel-Dubois, à partir de 1953 pour les bimoteurs à grand allongement, il participe

,le 26 février 1957 à Villacoublay, au 1^{er} vol du HD-34 qui répondait au programme de l'Institut Géographique National.

Le 1^{er} janvier 1958, il est détaché à la S.I.P.A. pour les essais du SIPA-1100, en compagnie de Pierre Ponthus.

Très actif, dynamique, d'une compétence professionnelle sans faille, Bouthonnet est apprécié pour son dévouement et son souci de précision.

SIPA-1100.



Étudié par Yves Gardan, et répondant comme le SE.116 « Voltigeur » au programme de bimoteur triplace de surveillance et d'appui-feu pour l'outre-mer, cet appareil répondait à un programme établi par l'État-Major pour les missions de police et d'intervention, capable d'opérer à partir de

terrains peu aménagés.

A l'origine, deux projets avaient été lancés, l'un à la S.I.P.A., l'autre à Sud-Aviation. Deux prototypes devaient être construits à la S.I.P.A. On parla même d'une présérie de 10 unités.

Yves Gardan et son bureau d'études, sacrifiant à l'esthétique, dessinèrent une cabine avancée en forme de gros œil de mouche dont les nombreuses surfaces vitrées assuraient une visibilité peu ordinaire à l'équipage. Les ailes larges et de faible allongement, un empennage à grande surface et un train classique, devaient donner au SIPA-1100 une bonne manœuvrabilité, en vol comme au sol.

Le 1^{er} prototype vola à une cadence très élevée. Le 16 juin 1958, il a terminé la première tranche de ses essais, couverts en 59 sorties, représentant 57 h 50 de vol. Après son accident, le second prototype, monté dans l'usine de Suresnes, ne volera jamais et la présérie sera abandonnée.

CARACTERISTIQUES :

- Type** : bimoteur de surveillance et d'appui-feu
- Moteurs** : 2 moteurs à pistons Pratt & Whitney R.1340 « wasp » de 610 ch.
- Performances** : vitesse maximale à 0 mètre, 380 km/h
altitude de vol, 2 000 mètres
- Poids** : à vide, 4 000 kg
maximal au décollage, 6 200 kg
- Dimensions** : envergure, 14,70 m
longueur, 11,30 m
hauteur, 3,75 m
- Premier vol** : 24 avril 1958 à Villacoublay

Plan d'accès à la stèle

Le jeudi 2 juillet 1959, a eu lieu dans le hangar de la S.I.P.A. à Villacoublay un service anniversaire à la mémoire de Pierre Ponthus (pilote d'essais) et André Bouthonnet (mécanicien navigant d'essais).

En présence des familles des disparus, l'Ingénieur Général Bonte, Directeur Technique et Industriel, représentant Monsieur le Délégué pour l'Administration à l'Air découvrit sur les lieux de l'accident une plaque commémorative en hommage aux qualités de spécialiste des vols d'essais de Ponthus et Bouthonnet.

Cette plaque a été détruite lors de travaux d'agrandissement des infrastructures de la Base Aérienne. Un hangar a été construit en lieu et place de la stèle.

Photo de la stèle :



9 janvier 1959

Roger CARPENTIER
Yves CROUZET
Marcel HOCHET

Pilote
Ingénieur
Mécanicien

SE-116 « Voltigeur » n° 02

Eyguières (B. du R.) .



Roger CARPENTIER, sorti de l'École de l'air en 1939, avait d'abord été dans le bombardement, avant de passer dans la chasse pour faire une guerre qui lui avait valu la Croix de guerre, la Croix de guerre T.O.E. et sept citations.

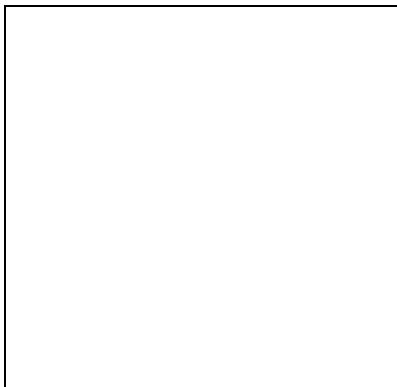
Fin 1947, il était entré au C.E.V.. Passé à l'École PN, en 1948, il y avait acquis le brevet de pilote d'essais avion n° 110. Il fut le chef du P.N. à Marignane puis à Brétigny où il resta jusqu'en 1954. Au cours de ces sept années, il pilota de nombreux avions de pointe ; Arsenau-VB-10, « Triton », Nord 2200, « Ouragan », « Grognard », « Mystère-II » (1^{er} « mur du son » français).

En mai 1954, il prit le commandement en second de la 4^{ème} escadre de chasse en Allemagne.

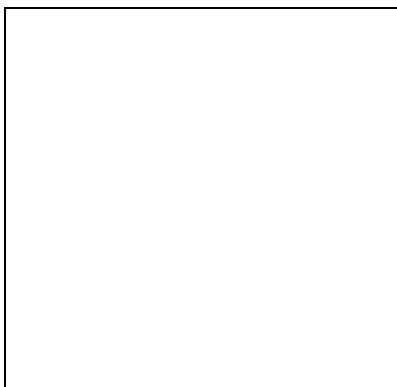
Avec le grade de commandant, il est mis en congé de l'armée, sur sa demande. Le 30 novembre 1955 il prend le poste de pilote

d'essais à la S.N.C.A.S.E.. Il participa ainsi aux essais du « Baroudeur », du « Durandal », et des « Tridents » puis se consacra au « Voltigeur ».

Roger Carpentier avait su se faire apprécier pour ses qualités de fin pilote, de technicien éclairé, et pour sa rigueur. Homme solide, équilibré, amoureux de son métier, il comptait 3 200 heures de vol.



Yves CROUZET, était sorti de Sup-Aéro en 1952. Entré à la S.N.C.A.S.O. en 1953, il avait obtenu ses brevets d'expérimentateur navigant d'essais, n°222, et d'ingénieur navigant d'essais n° 137, en 1954. Il s'était spécialement consacré à la mise au point des « Espadon » et des « Trident » avant de se voir confier le SE-116 « Voltigeur ».



Marcel HOCHET, né comme Carpentier en 1921, était entré à la S.N.C.A.S.E. en 1939 comme spécialiste des équipements. A la suite de plusieurs stages il avait gravi les échelons pour être finalement breveté mécanicien navigant d'essais n° 132, en 1954.

SE 116 « Voltigeur ».



D'abord baptisé « Fonceur », il est conçu par le bureau d'études de Sud-Aviation dirigé par Jean Poitou. Monoplan à aile basse, reposant sur un train tricycle, ce triplace avait pour rôle, à partir de terrains semi-préparés, de remplir des missions de reconnaissance, de liaison, d'évacuation

sanitaire, et d'entraînement. Cet appareil avait la particularité de posséder des aéro-freins situés latéralement le long de la partie arrière du fuselage et une trappe d'évacuation sous la cabine.

Le SE.116 n° 01, était équipé, à titre provisoire, de deux moteurs à pistons Wright « Cyclone » de 800 ch.

Le SE.116 n° 02, équipé de deux turbopropulseurs « Bastan » de 760 ch, a fait son premier vol le 15 décembre 1958 à Marignane.

Le SE.117 n° 03, fabriqué en collaboration avec Marcel Dassault termina ses essais puis fut arrêté.

Les programmes du SE.117 de série et du SE.118 « Diplomate » de transport rapide ont été abandonnés au profit d'une étude Dassault pour un appareil similaire, le MD.410 « Spirale ».

CARACTERISTIQUES :

Type : bimoteur de reconnaissance et d'entraînement.

Moteurs : 2 moteurs à pistons Wright « Cyclone » de 800 ch

Performances : vitesse continue, 455 km/h

Poids : à vide, 4 200 kg
maximal au décollage, 6 520 kg

Dimensions : envergure, 17,97 m
longueur, 12,28 m
hauteur, 5,71 m

Premier vol : 5 juin 1958

Plan d'accès à la stèle

Prendre la D 72 à la sortie de Eyguières vers Sénas, parcourir 2,8 km et prendre à gauche le Chemin des Cadenières, parcourir 2,7 km sur une petite route sinueuse. La stèle est blanche, sur la gauche, à l'intérieur d'un virage à gauche.



Photos de la stèle



26 janvier 1967

Pierre SIMON
Jean Claude WERQUIN

Pilote moniteur
Pilote

MK 7 « Meteor » n° 228

Fos sur Mer (B. du R.)



Pierre SIMON, était né à Saint-Seurin de Cadourne, en Gironde, en 1934. Lieutenant de vaisseau, il entre à l'École Navale en octobre 1954.

Après le voyage sur la Jeanne d'Arc, il reçoit sa formation de pilote à l'École de l'Air de Salon de Provence, puis à la 51/S à Kouribga et à la 55/S à Agadir.

Il est affecté, en 1959, à la 3/S à Cuers, où il remplit les fonctions de chef de la Section porte-avions.

En 1962, il rejoint la 23/F à Lann Bihoué comme Commandant de bord sur P2 V7 «Neptune ».

Ses qualités de pilote et d'homme le font désigner, en juin 1965, pour être affecté au Centre d'Essais en Vol et y recevoir la formation de Pilote d'Essais. Breveté après un stage brillant à l'E.P.N.E.R., il est affecté le 1^{er} juillet 1966 à l'Annexe d'Istres, où il était particulièrement chargé de la poursuite des essais des avions lourds : Bréguet 1150 « Atlantic » et C 160 « Transall ».

En quelques mois ses compétences, son efficacité, son travail méthodique et son esprit d'équipe lui avaient acquis l'estime et la confiance de ses Chefs et l'avaient imposé à tous.



Jean WERQUIN était né à Lyon en 1941.

Ingénieur Militaire de l'Air il entre à l'École Polytechnique le 1^{er} octobre 1961. Ayant choisi à la sortie de l'École, le Corps des Ingénieurs Militaires de l'Air, il est affecté dès le 1^{er} septembre 1963 à l'École de l'Air de Salon de Provence pour y recevoir la formation de pilote militaire. Les excellentes notes qui lui sont attribuées le désignent pour poursuivre son pilotage à l'École de Spécialisation Chasse, à Tours. Là, également, il se classe premier de son stage avec l'appréciation suivante : « Ingénieur Militaire de l'Air brillant, très bon Officier, a obtenu d'excellents résultats dans toutes les disciplines. Excellent pilote, très accrocheur

passionné du vol ». Il est breveté pilote militaire en septembre 1964.

Pendant deux ans il poursuit ses études d'Ingénieur à l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique. Malgré un programme chargé il trouve le temps et les moyens de conserver son entraînement aérien. Depuis le 1^{er} septembre 1966, il avait été affecté à l'Annexe d'Istres en qualité d'Ingénieur à la Section Avion.

En peu de temps ses Chefs avaient pu se rendre compte de ses qualités de pilote et d'Ingénieur.

Il était le benjamin qui représentait l'avenir.

« Meteor » Mk 7.



Premier chasseur à réaction réalisé par l'industrie britannique, le Gloster Meteor fut construit, de 1942 à 1954, à 3545 exemplaires. Onze versions de base quittèrent les chaînes de montage de la Gloster et de la Armstrong-Witworth. Ces avions, dont la majeure partie alla à la Royal Air Force, équipèrent

également les aviations militaires d'une douzaine de pays.

Les premiers modèles de production furent le Mk.I en 1944 (20 exemplaires construits), à verrière basculante, puis le Mk.III de 1945 à 1947 (210 machines fabriquées), à verrière coulissante. La Gloster développa de manière intensive le programme de l'avion, non seulement à travers des améliorations de la structure de base mais aussi et surtout par l'adoption de propulseurs toujours plus puissants et plus sûrs. Ainsi l'évolution du *Meteor* fut étroitement liée à celle du Rolls-Royce Derwent, le turboréacteur qui le propulsa à partir de la version Mk.III.

Le prototype du *Meteor* F Mk 4, équipé de Derwent 5 de 1 587 kg de poussée, vola en juillet 1945. 657 unités de ce type furent construites. Un allongement de 0,76 m du fuselage donna la version *Meteor* T Mk 7, biplace à double commande, 1^{er} vol le 19 mars 1948, construit à 712 ex.

La version la plus prolifique fut le *Meteor* T Mk 8, construit à 1483 exemplaires. Il se caractérisait par un fuselage allongé, un empennage nouveau, un réservoir supplémentaire de 432 l et une verrière en goutte d'eau. Il était équipé d'un collimateur gyroscopique et d'un siège éjectable Martin-Baker. Les réacteurs Derwent 8 fournissaient une poussée de 1 633 kg ce qui conférait à l'appareil une vitesse maximale de 966 km/h.

En novembre 1967, les F6 et F9, affectés à l'E.P.N.E.R. étaient les 2 seuls Mk 7 en service.

Entre 1953 et 1955, la France avait prit livraison de 41 *Meteor* NF 11. Les 9 premiers furent livrés au CEV, ainsi que 2 NF 14, puis en 1956 suivirent 2 NF 13. Ces 13 appareils furent utilisés pour divers essais en vol d'équipements et d'armements.

CARACTERISTIQUES « Meteor » T Mk 8:

Type	: Chasse.
Moteurs	: 2 turboréacteurs Rolls-Royce Derwent 8, de 1 633 kg de poussée chacun.
Performances	: vitesse maximale à 10 000 fts, 521 kts - 0,76 de Mach plafond 45 000 fts, autonomie 853 MN
Poids	: au décollage, 7 121 kg
Dimensions	: envergure, 13,32 m - longueur, 13,58 m - hauteur, 3,96 m.
Armement	: 4 canons de 20 mm.

Plan d'accès à la stèle

Sur la N 568, entre Fos sur Mer et Arles, après le passage sur la voie ferrée, sortir à droite vers Le Ventillon et Goussoul, carrefour de « La Feuillane ». Le monument est à gauche, à l'extérieur du virage, entouré de cyprès avec une ouverture vers le sud.



Photos de la stèle



13 juillet 1986

Christian BOVE

Pilote d'Essais

Dewoitine D.520 n° 90

Vannes-Meucon (Loire Atlantique)



Christian BOVE, est né en 1945. Incroyable personnage à l'allure dégingandée, toujours souriant, insatiable, quand il s'agit de mettre la main à la pâte... il serait le modèle idéal des héros des bandes dessinées. Commandant à 36 ans, plus de 4 800 heures de vol, voilà une belle carte de visite pour celui qui commence sa carrière comme enfant de troupe à 9 ans avec un goût prononcé pour la marine...

Les résultats obtenus à La Flèche lui donnent accès aux grandes écoles. Il choisit l'École de l'Air sans jamais avoir pris de baptême de l'air. Un appel secret sans doute, la révélation d'une vocation.

Chasseur d'abord, il entre à l'E.P.N.E.R., à Istres, où il est breveté pilote d'essais n° 354, en 1976. Affecté à Brétigny, il vol sur tout : « Meteor », « Vautour », « Caravelle », « Mirage III et IV », « Mystère XX »... la liste est très longue.

Simultanément chez Salis, il a droit à toutes les machines anciennes, depuis le « Blériot XI » jusqu'au T6, en passant par le G3, le « Dragon Rapide », les « Morane », ou encore le « Bréguet XIV.

Hors du temps, aussi à l'aise en supersonique qu'à bord des avions des pionniers, il doit à son dynamisme, à sa passion du vol, à son expérience aussi, d'avoir été choisi pour présenter le Dewoitine 520, pièce rare appartenant au Musée de l'Air.

Dewoitine 520.



Le Dewoitine D.520 était un monoplace propulsé par un moteur à hélice Hispano-Suiza 12Y refroidi par liquide. Imaginé par Émile Dewoitine, il fut conçu en réponse à une demande émise en 1937. Dessiné autour du moteur 12Y-21 de 900 ch. il devait avoir une vitesse maximale de 520 km/h, d'où sa désignation de D.520.

Piloté par Marcel Doret, le 1^{er} prototype D.520-01, vola pour la 1^{ère} fois le 2 octobre 1938 à Toulouse-Francazal. Equipé d'une hélice bipale en bois, l'appareil motorisé par un Hispano-Suiza 12Y-32 de 890 ch. était limité à la vitesse de 480 km/h. Après le transfert du radiateur moteur sous le ventre et une augmentation de la surface d'empennage pour corriger l'instabilité latérale, l'appareil fut remotorisé avec un 12Y-29. L'objectif des 520 km/h était atteint, et même 826 km/h en piqué le 8 février 1939.

Le D.520-02 fit son 1^{er} vol le 28 janvier 1939. Avec un empennage revu, une verrière coulissante et un armement composé d'un canon de mm et de 2 mitrailleuses, l'appareil fut remotorisé avec un 12Y-31, il atteignit ainsi la vitesse maximale de 548 km/h à 5200 m.

Le D.520-03 fit son 1^{er} vol le 15 mars 1939. Il se différenciait des autres prototypes par un nouveau compresseur et une roulette de queue orientable.

Étudié par le bureau d'étude de Dewoitine, l'appareil fut construit par la SNCAM (Société Nationale de Construction Aéronautique du Midi), puis en 1941 par la SNCASE. En avril 1941, le carnet de commande portait sur 2250 appareils au profit de l'armée de l'air et de l'aéronavale.

Après la guerre, en attendant le MS.470, une vingtaine de D.520 furent convertis en biplace, (avion école à double commande en tandem). Le D.520 n°243, transformé dans les Ateliers Aéronautiques de Colombes, est mis en place, le 6 février 1946 à Marignane, pour une évaluation urgente de l'effet de recul du centrage provoqué par l'implantation du poste moniteur. L'avion est équipé d'un moteur Hispano-Suiza 12Y-45 de 935 ch et d'une hélice tripale.

Le Dewoitine D.520 n° 90 de série est un appareil du musée de l'air remis dans son état initial par l'AIA de Clermont-Ferrand. Basé au CEV, il est présenté en vol dans les années quatre-vingt par **Christian Bove**.

CARACTERISTIQUES :

Type : chasseur monoplace et biplace école
Moteurs : Hispano-Suiza HS 12Y-45 de 935 ch. - hélice tripale métallique Ratier
Perfos. : vitesse maximale : 535 km/h à 6750 m - vit.de croisière : 400 km/h à 4000 m
distance franchissable : 1 530 km - rayon d'action : 998 km
Poids : à vide : 2 122 kg - maximal au décollage : 2 687 kg
Dimens. : envergure : 10,18 m - long. : 8,76 m - haut. : 2,57 m - surf. alaire : 15,97 m²
Armement : 1 canon de 20 mm - 4 mitrailleuses de 7,5 mm
Premier vol : D. 520-01 le 2 octobre 1938

Plan d'accès à la plaque commémorative

La plaque commémorative, inaugurée le 21 juin 1990, est située sur la façade sud-est de l'Aérogare de VANNES - MEUCON.



Photo de la plaque commémorative



11 octobre 1995

Jean-Marie BACHELOT
Henri-Claude JOHARY
Jacqueline SPIRKOVITCH
Michel MAGNIER

Pilote
Parachutiste

Morane Saulnier «Paris» n° 117

Uzech-les-Oules (Lot).



Capitaine BACHELOT, était un pilote sûr, expérimenté et disponible. Il était unanimement apprécié pour sa gentillesse et son professionnalisme.



Capitaine JOHARY,



Jacqueline SPIRKOVITCH,



Michel MAGNIER, accomplissait son service militaire depuis le 1^{er} mars 1995 au C.E.V., où son père Bernard MAGNIER, avait exercé de décembre 1949 à juillet 1981 les fonctions d'Expérimentateur Navigant d'Essais. Passionné d'aéronautique, Michel MAGNIER, avait acquis dans le civil la qualification de Pilote Professionnel breveté IFR. Efficace, très sympathique, et connaissant bien le milieu aéronautique, il était apprécié par tout son entourage.

Morane-Saulnier MS.760 « PARIS »



Devant le succès du biréacteur d'entraînement Fouga CM.170 R « Magister », préféré au MS.755 « Fleuret », la firme Morane-Saulnier s'est orientée vers une version quadriplace de liaison, appelée MS.760, d'abord appelée « Fleuret II », puis « Paris ».

Trois prototypes furent fabriqués, le n° 02 étant plus particulièrement destiné aux essais statiques.

117 exemplaires de série ont ensuite été produits, dont 26 pour l'Armée de l'Air, 14 pour l'Aéronavale, 9 pour le C.E.V., 12 pour l'Argentine, 30 pour le Brésil et 26 pour des utilisateurs civils. 36 autres appareils ont été vendus à l'Argentine en pièces détachées et montés à la Fabrica Militar de Aviones de Cordoba.

On distingue deux versions de MS.760, les MS.760A « Paris » IA, équipés de réacteurs Turboméca « Marboré » II, et les MS.760B « Paris » II, équipés de « Marboré » VI.

Une version à cabine allongée pour six passagers, le MS.760C1 « Paris » III, immatriculé F-WLKL, a volé le 28 février 1964 avec deux « Marboré » VI, mais n'a pas eu de suite.

CARACTERISTIQUES :

Type : Quadriplace de liaison.

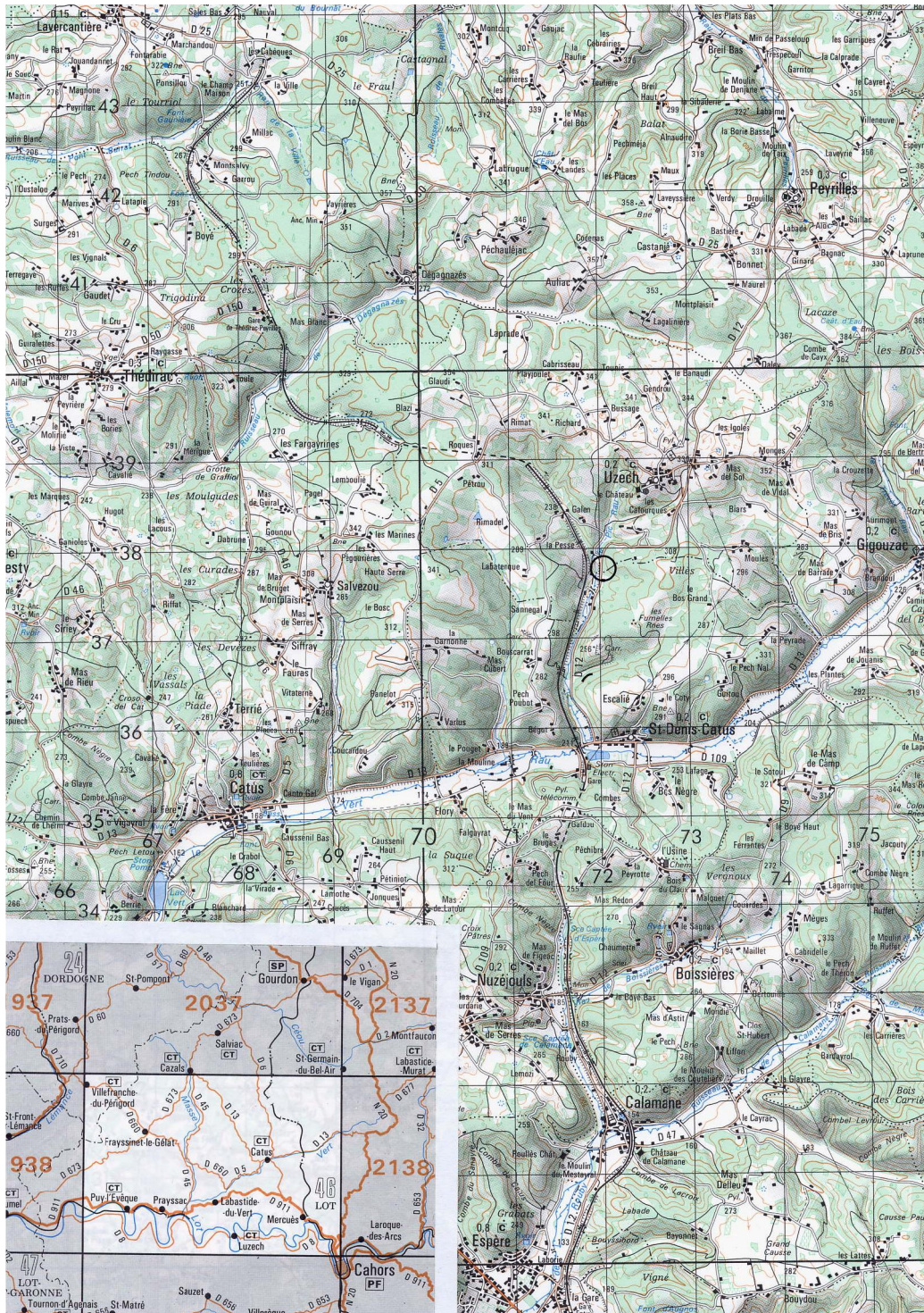
Moteur : MS.760A, 2 réacteurs « Marboré » II de 400 kg de poussée
MS.760B et C1, 2 réacteurs « Marboré » VI de 480 kg de poussée

		MS.760A	MS.760B	MS.760C1
Perfos.	: V continue (km/h)	570	633	620
		(à 5 000 m)	(à 7 000 m)	(à 5000 m)
	plafond, (m)	10 000	12 000	12 000
	autonomie, (km)	1 500	1 740	2 000
Poids	: à vide, (kg)	1 945	2 067	2 250
	maxi en charge (kg)	3 470	3 870	4 000
Dimensions	: envergure, (m)	10,15	10,15	11,49
	longueur, (m)	10,24	10,24	10,84
	hauteur, (m)	2,60	2,60	2,60
	surface alaire,(m ²)	18	18	20,62

Premier vol : 29 juillet 1954

Plan d'accès à la stèle

Sur la D12, entre St. Denis-Catus et Uzech, la stèle est située sur le coté gauche de la route, au lieu dit « La Brousse ».

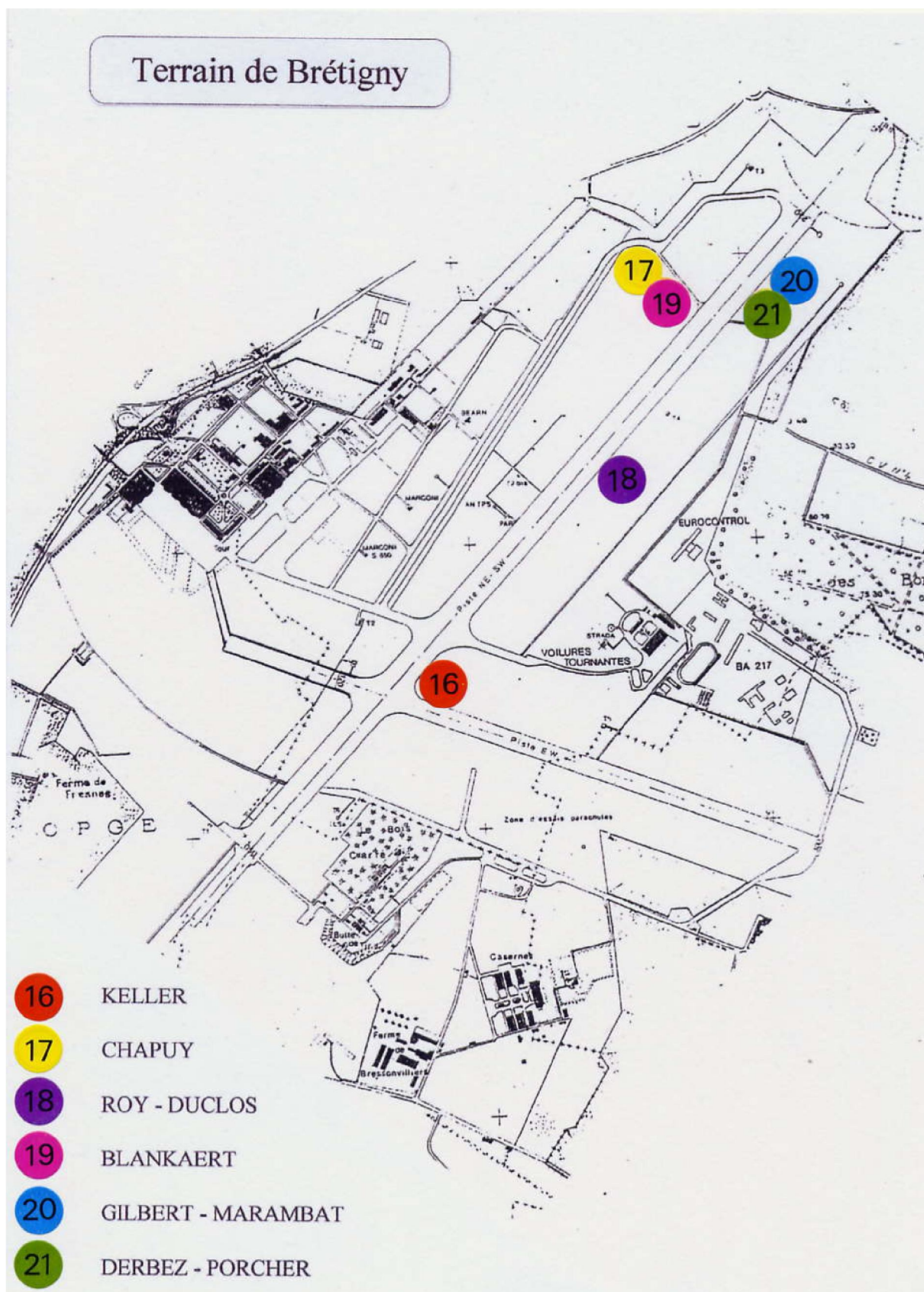


Photos de la stèle



Stèles érigées
à proximité de la piste
de la Base d'Essais de Brétigny.

Plan d'accès aux stèles



30 octobre 1947

Maurice KELLER

Parachutiste

saut du « Goéland » n° 1057.



Maurice KELLER, né en 1918. Promotion X 1938 (Génie maritime). Promotion Sup'aéro 1946. Il était ingénieur de 1^{ère} classe, l'un des piliers de la section Essais avions.

S'est tué lors d'un vol périodiquement organisé au bénéfice de personnels navigants d'essais désireux d'acquérir un minimum de connaissances dans l'utilisation des équipements de sauvetage.

CAUDRON C.449 « Goéland »



La Société Caudron-Renault a été chargée, durant l'occupation, de poursuivre la fabrication des bimoteurs de transport C.445 et C.449 « Goéland », deux versions successives du prototype C.440 apparu le 5 mai 1935. Nationalisée à la Libération sous le nom d'Ateliers aéronautiques d'Issy les Moulineaux, puis placée sous la responsabilité de la SNCAN,

l'entreprise a poursuivi la production du C.449 sous la désignation AAI. 325 exemplaires en ont été produits, et livrés à l'Armée de l'Air, à la Marine et à diverses compagnies civiles. Au total, 1 702 appareils ont été construits.

CARACTERISTIQUES :

Type : bimoteur de transport, d'entraînement et de bombardement.

Moteur : 2 moteurs Renault 6Q-20 ou 21 de 220 ch.

Performances : vitesse maximale, 300 km/h
vitesse continue, 260 km/h
plafond, 7 000 m
autonomie, 1 000 km

Poids : à vide : 2 290 kg
maximal au décollage : 3 500 kg

Dimensions : envergure : 17,29 m
longueur : 13,68 m
hauteur : 3,40 m
surface alaire : 42 m²

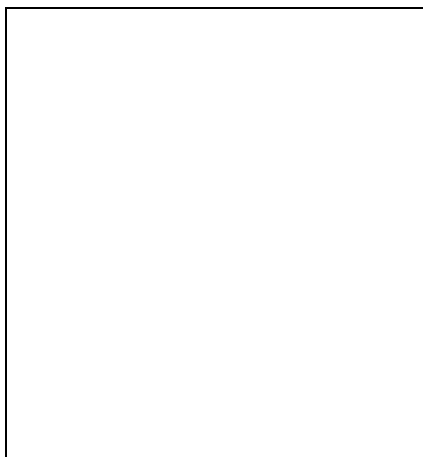
Photo de la stèle



15 mars 1949

Edmond CHAPUY

Morane-Saulnier 472 n° 1.



LE capitaine Edmond CHAPUY, était âgé de 36 ans et totalisait 2650 heures de vol. Pour ce vol d'essais aux ordres de la section Moteurs, il était accompagné de l'ingénieur militaire **FAGOT**, expérimentateur navigant. Ce dernier ne sera que légèrement blessé lors de l'accident qui coûta la vie au pilote.

Morane-Saulnier 472



Conçu pendant la seconde guerre mondiale, sous l'occupation, par Gauthier, ingénieur en chef de Morane-Saulnier, le prototype du M.S. 470.01 Vanneau, un biplace d'entraînement avancé, effectua son vol initial le 22 décembre 1944. Le succès des essais amena l'Armée de l'Air à

commander le Vanneau en vue de former ses pilotes. Trois prototypes d'une version modifiée, le M.S. 472, furent réalisés.

Le M.S. 470 se présentait comme un monoplane à aile basse cantilever de construction entièrement métallique, sur lequel l'élève et l'instructeur prenaient place sous une longue verrière. Les jambes de l'atterrisseur principal s'escamotaient vers l'intérieur, mais faisaient légèrement saillie sous le fuselage, une disposition destinée à réduire les dégâts en cas d'atterrissage sur le ventre.

Sur le M.S. 472, dont le prototype prit l'air le 12 décembre 1945, le moteur Hispano-Suiza 12X de 690 ch du M.S. 470, avait été remplacé par un Gnome-Rhône 14M en étoile de 700 ch.

Les M.S. 472 de série commencèrent à être livrés à partir de décembre 1946. La production du Vanneau II s'éleva à 230 exemplaires. Cette machine se révéla d'une grande fiabilité.

L'Aéronavale réceptionnât ses premiers M.S. 474, modifiés en vue de leur emploi à bord de porte-avions, à partir de décembre 1947. La production du Vanneau IV s'éleva à 70 exemplaires.

Le prototype d'une autre version, le M.S. 475 Vanneau V, quitta le sol le 8 août 1947, les premières des 200 machines acquises par l'Armée de l'Air étant livrée en mars 1950.

D'autres versions du Vanneau virent le jour, elles ne se différenciaient des précédentes que par des détails mineurs qui étaient surtout en rapport avec le propulseur. Une transformation plus radicale, consistant en une augmentation de la surface alaire, fut apportée à une machine de série rebaptisée M.S. 476.01.

Les Vanneaux II, IV et V restèrent en service dans les écoles de pilotage de l'Armée de l'Air et de l'Aéronavale jusqu'à la fin des années soixante.

CARACTERISTIQUES :

Type : biplace d'entraînement de base
Moteur : 1 Hispano-Suiza 12Y-45 de 12 cylindres en V développant 860 ch
Perfos. : vitesse maximale : 445 km/h
 plafond pratique 8 500 m, distance franchissable 1 500 km
Poids : à vide 2 350 kg, maximal au décollage 3 125 kg
Dimensions : envergure 10,65 m, longueur 9,05 m, hauteur 3,62 m
Premier vol : MS.470 N°01 le 22 décembre 1944.

Photo de la stèle :



25 août 1955

Jean ROY
Joseph DUCLOS

CM 170 « Fouga Magister » n° 9.



Citation à l'Ordre de l'Aviation Française :

Commandant ROY

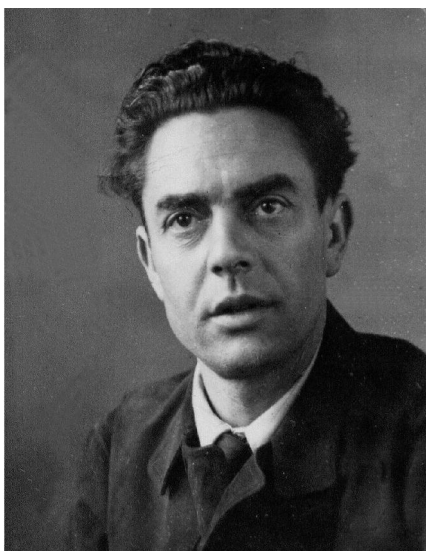
« Officier pilote hors de pair, plein d'allant, au caractère droit et ferme, Chef de l'École du Personnel navigant d'essais du Centre d'Essais en Vol, la dirigeait avec compétence, cherchant constamment à en améliorer le niveau tant au sol qu'en vol. Se dépensant sans compter pour instruire les stagiaires, n'en continuait pas moins

à participer aux essais des prototypes les plus moderne et avait pris, en particulier, une part importante dans l'expérimentation des « Vautour » et « Mystère IV ».

Était un des meilleurs éléments du Centre d'Essais en Vol.

A trouvé la mort en service aérien commandé, le 25 août 1955, au cours d'un vol d'essais.

Chevalier de la Légion d'Honneur, était titulaire de la médaille de l'Aéronautique et de la Croix de Guerre des T.O.E. avec deux citations ».



Citation à l'Ordre de la Nation :

Monsieur DUCLOS

« Contremaître mécanicien navigant d'essais, en fonction à la piste prototype de Brétigny, s'est imposé comme l'un des meilleurs agents de maîtrise du Centre d'Essais en Vol.

Fonctionnaire de tout premier ordre, actif, énergique, méthodique et réfléchi, aimait passionnément son métier de navigant et possédait l'entière confiance de ses chefs.

Totalisait 837 heures de vol sur tous types d'appareils.

A trouvé la mort en service aérien commandé, le 25 août 1955, au cours d'un vol d'essais. »

Joseph DUCLOS, est né le 8 avril 1907. Après avoir effectué son service militaire au 33^{ème} d'aviation de Mayence, où il est breveté mécanicien avion, il est embauché dans cette spécialité en novembre 1928 par le parc d'aviation n° 104 au Bourget.

Mobilisé en août 1939, démobilisé en septembre 1940, ce n'est qu'en janvier 1942 qu'il renoue avec l'aviation à l'AIA de Casablanca.

Muté au C.E.V. le 15 novembre 1945, il devient mécanicien navigant. Nommé chef d'équipe navigant, en janvier 1946, il est responsable de la section multi-moteurs de l'École PN.

Il est récompensé par le Ministre, en août 1946, « pour une étude de fonctionnement du moteur JUMO 211... ». En mai 1948, une lettre de félicitations du Directeur du C.E.V., à la suite d'un essai d'hélice MD.304 sur l'avion NC 701 n° 87, confirme qu'il est un élément de tout premier ordre.

Faisant fonctions de contremaître en 1950, il est nommé contremaître le 1^{er} avril 1951.

Ces mérites font que la Médaille de l'Aéronautique lui a été attribuée par décret du 15 juillet 1955.

A été fait Chevalier de la Légion d'Honneur, à titre posthume.

CM 170 « Fouga Magister ».



Cœuvre du tandem Castello- Mauboussin, le CM.170 R a été le premier appareil d'entraînement à réaction dans le monde.

Le n° 01, accidenté le 3 novembre 1952, a été suivi du n° 03 en février 1953, puis du n° 02 (avec un empennage cruciforme temporaire) en juillet 1953, avant qu'apparaissent 10 appareils de

présérie.

La série est apparue le 20 mars 1956 avec la réception du n° 1, par l'Armée de l'Air qui en avait commandés 400.

Le « Magister », reconnaissable à son empennage en V dit Papillon, a été produit sous licence dans trois pays : l'Allemagne avec 118 appareils fabriqués par Flugzeug-Union-Süd, la Finlande avec 57 appareils fabriqués par Valmet Oy, et Israël avec 36 appareils fabriqués par Israël Aircraft Industries.

Les fabrications de série françaises ont totalisées 576 CM.170 (dernier livré le 19 janvier 1970, auxquels se sont ajoutés deux prototypes de CM.170 M, version navalisée qui fit son 1^{er} vol le 31 juillet 1956, et 30 exemplaires de série CM.175 « Zéphir », 1^{er} vol le 30 mai 1959.

Le Fouga Magister a équipé la Patrouille de France durant de nombreuses années, jusqu'à son remplacement par l'« Alpha Jet ».

A noter que la fabrication, à l'origine sous la raison sociale Étis Fouga et Cie, s'est poursuivie sous les raisons sociales successives de Air-Fouga, Potez Air-Fouga et Sud-Aviation.

CARACTERISTIQUES :

- Type** : avion d'entraînement biplace à réaction.
- Moteurs** : 2 réacteurs Turboméca « Marboré II » de 400 kg de poussée puis à compter du n° 436 « Super Magister », des « Marboré VI » de 480 kg de poussée.
- Performances** : vitesse maximale à 9 000 m, 725 km/h
plafond, 12 000 m
autonomie, 1 400 km ou 2 h 50 mn.
- Poids** : à vide, 2 310 kg, maximal au décollage, 3 260 kg
- Dimensions** : envergure, 12,15 m - longueur, 10,06 m - hauteur, 2,80 m
surface alaire, 17,3 m²
- Premier vol** : 23 juillet 1952

Photo de la stèle



12 octobre 1960

Jacques BLANCKAERT

Mirage III A - n° 05.



Citation à l'Ordre de l'Armée de l'Air

Commandant BLANCKAERT

« Officier d'élite, pilote de chasse fanatique du vol, lors d'un tour d'opération effectué en Indochine, a réuni de magnifiques titres de guerre : 384 heures de vol en opérations et trois citations à l'Ordre de l'Armée aérienne.

A commandé l'escadron 2/2 «Côte d'Or» avec une haute compétence, une parfaite connaissance de son métier et une conscience profonde de son rôle de chef.

Toutes ces qualités avaient amenées le Commandement à le désigner comme chef du « Personnel navigant du Centre d'Essais en

Vol de Brétigny ».

Pilote d'essais de très grande classe qui avait réussi parfaitement grâce à sa forte personnalité, sa maturité d'esprit et sa compétence.

Chevalier de la Légion d'honneur pour services exceptionnels de guerre en Extrême-Orient, était titulaire de la Croix de guerre des Théâtres d'Opérations Extérieures.

Totalisait 3 545 heures de vol ».

DASSAULT « Mirage » III



Le biréacteur léger « Mirage » I a donné naissance au monoréacteur « Mirage » III conçu autour du SNECMA Atar 9. Ce moteur n'étant pas prêt le « Mirage » III n° 001 a été équipé d'un Atar G de 4 500 kg de poussée et d'une fusée d'appoint SEPR.66. Cet appareil (baptisé « Balzac » en raison d'une célèbre agence de

publicité) a dépassé Mach 1,5 en palier dès le 30 janvier 1957.

Dans le but de procéder aux différents essais dans les meilleurs délais, dix appareils de présérie Mirage » IIIA (légèrement plus grands) ont été commandés, tous équipés d'un Atar 9B de 6 000 kg de poussée et d'une fusée SEPR.841 de 1 680 kg de poussée :

- n° 01 - 1^{er} vol le 12 mai 1958, a atteint Mach 2,2 à 15 250 mètres d'altitude
- n° 02 - 1^{er} vol le 17 février 1959, a servi aux essais de fusée
- n° 03 - a battu, le 18 juin 1959, le record international de vitesse sur circuit fermé de 100 km à la vitesse moyenne de 1 781 km/h
- n° 04 - 1^{er} vol le 7 mai 1959, a été utilisé pour des essais de circuits
- n° 05 - a servi à tester la pointe avant couvrant le radar
- n° 06 - 1^{er} vol le 11 juillet 1959, a permis d'expérimenter le radar « Cyrano » 1 bis
- n° 07 - a été utilisé pour essayer le parachute frein
- n° 08 - a été utilisé comme banc d'essais pour l'armement
- n° 09 - a procédé aux essais d'atterrissage
- n° 10 - 1^{er} vol le 15 décembre 1959, a été utilisé par la SNECMA pour tester en vol les réacteurs 9K et 9K-50.

A partir de août 1958, des commandes ont été passées pour des biplaces « Mirage » IIIB et des monoplaces « Mirage » III C.

CARACTERISTIQUES « Mirage » III A:

- Type** : avion de chasse
- Moteur** : 1 réacteur SNECMA Atar 9B de 6 000 kg de poussée
1 fusée SEPR.841 de 1 680 kg de poussée
- Performances** : plafond, 17 000 m
autonomie, 1 000 km
- Poids** : à vide : 3 500 kg
maximal au décollage : 5 000 kg
- Dimensions** : envergure, 7,58 m
longueur, 12,65 m
hauteur, 4,68 m
- Premier vol** : 18 novembre 1956.

Photo de la stèle



20 novembre 1970

Yves GILBERT
Pierre MARAMBAT

Vautour N - n° 351.



Capitaine Yves GILBERT, titulaire du brevet de pilote d'essais avions n° 304 obtenu en 1969.



Pierre MARAMBAT, titulaire du brevet d'expérimentateur navigant n° 285., obtenu en 1960. Il était affecté au Service des Télécommunications et s'occupait tout particulièrement de la mise au point des radars aéroportés.

SNCASO SO.4050 « Vautour »



Après l'échec du bombardier biréacteur SO.4000, l'ingénieur Jean Charles Parot a développé cet appareil de combat dont les caractéristiques étaient le train monotrace (roues principales dans l'axe, balancines latérales) et son adaptation à diverses missions définies par l'Armée de l'Air : monoplace d'appui

tactique (version A), biplace de bombardement (version B), biplace de chasse tout-temps (version N).

Le premier prototype, le « Vautour » 01, est un appareil version N équipé de deux réacteurs Atar 101 B de 2 400 kg de poussée, il effectue son 1^{er} vol le 16 octobre 1952 avec aux commandes le chef pilote Jacques Guignard assisté de Michel Réatif. Un changement de marquage transforme l'appellation 01 en 001 et les prototypes 002 et 003 sont commandés. En juin 1953, le 001 équipé de réacteurs Atar 101 C de 2 800 kg de poussée, franchit Mach 1 en piqué. En 1954, il subit plusieurs chantiers afin de commencer les essais d'armement et du radar DRAC 23 de CSF.

Commandé à 360 exemplaires, la fabrication sera limitée à 140 appareils. Le premier a été remis à l'Armée de l'Air le 25 mai 1955, puis suivront : 30 « Vautour » II A (dont 25 pour Israël), 70 « Vautour » II N en service à la 6^{ème} escadre de chasse de nuit, et 40 « Vautour » II B en service à la 92^{ème} escadre de bombardement. Dès 1958, plusieurs appareils de pré-série et de série, pris en compte par le STAé, sont affectés au C.E.V., et sont utilisés comme appareils de servitude au profit de divers essais. Certains II B ont été modifiés en II BR de reconnaissance, puis équipés d'un système de ravitaillement en vol pour la mise au point des Dassault « Mirage » IV.

CARACTERISTIQUES :

- Type** : monoplace d'appui tactique et biplace de bombardement et de chasse tout-temps
- Moteur** : 2 réacteurs SNECMA Atar 101 E de 3 500 kg de poussée
- Performances** : vitesse maximale, 1 100 km/h
plafond pratique, 15 000 m
- Poids** : à vide, 10 000 kg
maximal au décollage, 15 à 20 000 kg selon la mission
- Dimensions** : envergure, 15,10 m - longueur, 15,57 m - hauteur, 4,50 m
surface alaire, 45 m²
- Premier vol** : le 16 octobre 1952 à Melun -Villaroche.

Photo de la stèle



15 juillet 1971

Philippe DERBEZ
Yannick PORCHER

Pilote
Expérimentateur

« Meteor » - NF 14-796.



Philippe DERBEZ était âgé de 31 ans. Ingénieur Principal de l'Armement (origine Génie Maritime). Arrivé au CEV en septembre 1969, il est affecté à la section SE / EQ en tant que responsable de la sous-section Navigation.



Yannick PORCHER était âgé de 27 ans. Arrivé au CEV en 1966, il est affecté au service Méthodes, il est chargé du développement et de la mise au point du système d'enregistrement magnétique numérique « Emmanuel ». Observateur des Corps Techniques, il devait prochainement suivre le stage de pilotage.

« Meteor » NF - 14



Premier chasseur à réaction réalisé par l'industrie britannique, le Gloster Meteor fut construit, de 1942 à 1954, à 3545 exemplaires. Onze versions de base quittèrent les chaînes de montage de la Gloster et de la Armstrong-Witworth. Ces avions, dont la majeure partie alla à la Royale Air Force, équipèrent également les aviations

militaires d'une douzaine de pays.

Les premiers modèles de production furent le Mk.I en 1944 (20 exemplaires construits), à verrière basculante, puis le Mk.III de 1945 à 1947 (210 machines fabriquées), à verrière coulissante. La Gloster développa de manière intensive le programme de l'avion, non seulement à travers des améliorations de la structure de base mais aussi et surtout par l'adoption de propulseurs toujours plus puissants et plus sûrs. Ainsi l'évolution du *Meteor* fut étroitement liée à celle du Rolls-Royce Derwent, le turboréacteur qui le propulsa à partir de la version Mk.III.

Après les versions F Mk 4, T Mk 7 et F Mk 8 il y eut le *Meteor* FR Mk 9, spécialisé en reconnaissance tactique basse altitude et équipé d'une batterie de caméras dans le nez, puis le PR Mk 10 adapté à la reconnaissance haute altitude.

Pour la mise au point d'une version de chasse de nuit, on adapta la partie avant du T Mk 7, rallongée afin de recevoir le radar SCR-720 AI Mk 10, combinée avec le fuselage arrière du F Mk 8 et une voilure dérivée de celle du F Mk I, destinée à être pourvue de 4 canons de 20 mm. Le prototype de la version *Meteor* NF Mk 11, vola le 31 mai 1950. Suivirent le *Meteor* N.F.12 doté d'un radar plus moderne, puis le N.F.13 destiné aux pays tropicaux, et enfin le N.F.14, caractérisé par un fuselage plus long d'une trentaine de centimètres et par une verrière panoramique.

CARACTERISTIQUES « Meteor » N.F.11 :

Type	: Chasse nocturne.
Moteurs	: 2 turboréacteurs Rolls-Royce » Derwent 8 de 1 633 kg de poussée.
Performances	: vitesse maximale à 3 000 m, 960 km/h altitude opérationnelle maximale, 12 192 m autonomie, 1 480km
Poids	: au décollage, 9 088 kg
Dimensions	: envergure, 13,10 m - longueur, 14,78 m - hauteur, 4,24 m
Premier vol	: 31 mai 1950

Photo de la stèle



Stèles aux Équipages
érigées sur les Bases d'Essais
du Centre d'Essais en Vol,
et à Biscarrosse
pour le Centre d'Essais des Landes.

Base d'Essais de Brétigny

La stèle est située, coté Nord, entre les deux ailes du bâtiment Cambois.



Base d'Essais de Cazaux

La stèle est située dans le hall d'entrée du bâtiment B15.



Base d'Essais de Istres

La stèle est située sur l'esplanade à l'entrée de la Base d'Essais.



Centre d'Essais des Landes à Biscarosse

La stèle est située face à l'aire de mise à l'eau des hydravions.

