

***Extraits de « Rigueur et Audace » consacrés à Charles Goujon  
de Jacques Noetinger  
Nouvelles éditions latines - 1991***

# CHARLES GOUJON

1912 / 1957

Il n'est pas peu fier, le jeune Charles Goujon, d'être, à dix ans et demi, le plus jeune conducteur de France ; car, à l'époque, il n'y a pas de limite d'âge pour le permis. Assez content de lui, à juste titre, de remporter le « championnat de France des gringalets », réservé aux jeunes constructeurs amateurs ayant fabriqué eux-mêmes leur voiture. Triomphant enfin quand, à onze ans, il remporte la course de côte de Gomez-le-Château, sur une motocyclette baptisée « Cyclette », produite par la firme de son père et ceci, dans une compétition ouverte aux sportifs de tous âges...

Né le 12 mars 1912, d'une famille confortablement installée dans une villa de Saint-Cloud, il tient de son père, industriel et pilote en 1910, sa passion pour la mécanique et de son grand-père terre-neuvas, son caractère entreprenant et courageux et son physique d'athlète.

Dans ses études, à Janson de Sailly, puis en Normandie et enfin au lycée Pasteur, sa réputation de chahuteur et de cabochard indiscipliné ne se démentira jamais. Ces travers ne devaient pas compromettre son succès au baccalauréat ni bien sûr son entrée à l'École Technique d'Aéronautique et de Construction Automobile (E.T.A.C.A.) dont il sort avec le titre d'ingénieur en 1931.

A son goût pour la mécanique et pour le sport, s'ajoute un grand point d'interrogation. S'orientera-t-il vers une carrière dans l'automobile ou dans l'aviation ?

Son baptême de l'air, pris au Bourget en 1932, ne lui fait pas grande impression car il compare la décevante vitesse du biplan à celle de sa moto... mais il se souvient aussi des projets d'avions bolides sur lesquels il avait travaillé à l'E.T.A.C.A. et sa décision est prise : ce sera le pilotage. Son père acquiesce.

Encore faut-il savoir quelle est la meilleure filière à suivre. Monsieur Goujon a eu l'occasion, dans sa profession, d'être le

collaborateur et ami de quelques industriels réputés dans l'industrie aéronautique, dont Gabriel Voisin, Raymond Saulnier, Robert Morane... Sollicité, ce dernier reçoit le jeune Charles et ne tergiverse pas :

« Avoir le désir de voler, c'est une chose. Réussir dans l'aviation, c'en est une autre. Pour vous, jeune homme, une seule solution valable : devenir pilote d'essais. Pour cela, il faut commencer par le commencement, faire vos preuves. Et le commencement c'est l'Armée, la seule école digne de ce nom. Engagez-vous donc.

Inutile de préparer l'école d'officier puisque votre but n'est pas de rester dans l'Armée. Partez pour Istres comme simple soldat. Quand vous reviendrez, dans cinq ans, nous en reparlerons. »

Charles Goujon ayant réussi l'examen d'entrée, il entame sa carrière sous l'uniforme comme élève pilote, à Istres, en 1933.

Cinq ans plus tard, au terme de son contrat, il fait le bilan. C'est positif.

Bien sûr, il n'a pas toujours apprécié la discipline militaire, lui, le frondeur, habitué d'un besoin de « s'éclater », spécialiste de la fausse permission et des bals du samedi soir. Abusant volontiers de l'alcool (ce dont il se corrigera très rapidement du reste), il admettait difficilement les contraintes. Mais pour voler il était toujours disponible, appliqué, et perméable aux conseils et recommandations.

Après Istres, il était passé par Cazaux, en école de chasse, puis par Etampes pour se perfectionner en « acrobatie » avec des super-spécialistes.

Un jour, lors d'une répétition du programme de fin de stage, il mène son « Nieuport » avec une énergie farouche, l'entraînant dans des tonneaux déclenchés féroces. Tout à coup, d'un côté, le palonnier ne répond plus, un câble a cédé, l'avion se met en vrille. Non sans mal, Goujon parvient à maîtriser ce carrousel mais se rend compte de l'extrême risque couru en tentant un atterrissage, il prend la décision de sauter. L'avion est en piqué, il lui faut toute son énergie et tous ses muscles pour s'extraire du fuselage. Il réussit, tire non sans mal la poignée du parachute à moins de 300 mètres et se retrouve au sol indemne, non loin de son appareil, éclaté à l'impact.

C'est le premier coup dur de Goujon.

D'autres le guettent.

En effet, la menace de guerre ne lui ayant pas permis de quitter l'Armée, il se retrouve en escadre de chasse. Dès le début des hostilités, aux commandes d'un Morane-Saulnier 406, il a l'occasion d'attaquer un Heinkel et sera crédité de sa première victoire.



*Charles Goujon*

Mais toute médaille a son revers... Un chasseur ennemi arrive par l'arrière, le touche, et provoque le feu à bord. Pour la seconde fois de sa carrière, il a recours au parachute et se balance pendant une douzaine de minutes sous La coupole blanche, jusqu'à son arrivée au sol où un « comité d'accueil », obsédé par l'image du parachutiste espion allemand, Lui fait passer un sale quart d'heure. Par un langage suffisamment rabelaisien pour affirmer son sang français, il échappe à une fin de carrière humiliante...

Bien entendu, il reprend sa place en escadrille, et dès le lendemain, s'octroie une seconde victoire,... Pour La seconde fois également, son avion en paye le prix : atteint par les poursuivants, il réussit un atterrissage en campagne, moteur bloqué, dont l'avion se sort à bon compte.

Avec son inséparable ami Pierre Le Gloan, qui a totalisé 5 victoires en une seule sortie... entre autres, les missions se poursuivent. Une fois de plus, après une ruée en rase-mottes, à la cime des arbres, pour échapper à un poursuivant, sa mission se termine par un atterrissage en campagne,

Pour Charles Goujon, la guerre n'aura pas été une simple anecdote, il se sera donné à fond, même en Afrique du nord où après une affectation provisoire au groupe de liaison qui dépend

d'Air France, il rejoint le « groupe La Fayette », commandé par un certain Rozanoff. Ensuite au 3/6 « Roussillon », il aura eu la chance de voler sur M.S.406, Dewoitine 520, Bell P-39 « Aircobra », Curtiss P-40 et Republic P-47...

Il finit la guerre comme capitaine, avec quatre victoires officielles, obtenues en 283 heures de guerre, effectuées lors de 193 missions. La médaille militaire et la croix de guerre avec cinq citations lui sont attribuées. Plus tard, il sera promu officier de la Légion d'honneur et recevra la médaille de l'Aéronautique.

Au bout du compte les événements ont certes fait de sa carrière militaire un brillant pilote de chasse mais ils lui ont permis également d'obtenir une licence de pilote de transport public en octobre 1940.

Il avait de sérieux atouts pour aborder la carrière professionnelle à laquelle il aspirait.

En juin 1946 un premier poste s'offre à lui. Il est nommé chez Morane-Saulnier, à Villacoublay-Vélizy, sous les ordres de Victor Guerreau, homme rude et exigeant, strict et sévère, grâce auquel l'école devait sa réputation, car il savait s'entourer d'hommes de qualité.

Il fallut à « Charlie » Goujon de la patience pour se contenter, pendant plusieurs mois, de réceptionner des Fieseler « Storch », produits par la firme sous l'appellation de MS.500.

La besogne est un peu humiliante pour un pilote de chasse, riche d'une brillante expérience de guerre. Mais le bouillant Goujon s'y soumet.

Guerreau, quant à lui n'y voyait qu'une « mise à l'épreuve ».

Devenu moniteur, le « jeune pilote maison » a pour élèves, sur MS.315, des ingénieurs des corps techniques parmi lesquels la plupart occuperont des postes importants ultérieurement.

Ensuite on lui confie des prototypes de tourisme dont il fait les présentations. C'est, en particulier, le quadriplace MS.571 avec lequel il part en tournée vers l'Afrique du Nord, Combien il savoure ce privilège quand il songe à son aventure du 22 octobre 1946...

Ce jour là, Victor Guerreau lui avait demandé de monter le plus haut possible avec un monoplace économique, conçu pour être construit en « kit », par des amateurs ou des clubs. Ce MS.660, dont Jean Cliquet, chef pilote d'essais, avait fait le premier vol le 17 février précédent, était loin d'être au point. Le moteur Train de 50ch développait une puissance insuffisante ; l'hélice, mal adaptée, avait un rendement déplorable. Guerreau

était persuadé de l'impossibilité d'atteindre 200 mètres avec ce « bâtard ». Il voulait en convaincre le bureau d'études. Goujon décolle, monte péniblement à 100 mètres et là, le moteur s'arrête net, bloqué ! La vitesse étant déjà bien proche du décrochage, le pilote se trouve en mauvaise posture car il a dépassé les limites du terrain et il ne peut faire demi-tour.

Or, en face de lui, se dressent les hangars de la S.N.C.A.S.O. bordant le terrain militaire de Vélizy, Il a une chance sur cent de sauter les bâtiments. Mais son ange gardien veille. Il passa l'obstacle à quelques centimètres et posa l'avion sans le casser.

Cet incident aurait pu compromettre définitivement sa carrière, il en sort grandi aux yeux de Victor Guerreau.

Le voilà nommé chef moniteur en 1947, à la tête d'une équipe qu'il a constituée avec une vieille connaissance, Raymond Guillaume et un autre fin pilote, Jacques Petit, récemment décoré de la Légion d'honneur à titre militaire.

Parallèlement à ses fonctions à l'école de pilotage, il participe aux essais des dérivés du biplace d'entraînement militaire MS. 471, 472.

Ce dernier appareil est à l'origine d'un différent avec la société car ses demandes de modifications sont mal reçues par le bureau d'études... Le hasard veut alors que la S.N.C.A.S.O. (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest) recherche un pilote d'essais. Compte tenu de sa carrière et d'un bref passage à Brétigny, Charles Goujon avait obtenu la licence de pilote d'essais n°117 en 1947. Le commandant Charles Cabaret, patron de l'E.P.N.E.R. (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception) avait mesuré la valeur de Goujon, il le recommanda Son contrat fut rapidement signé par Jean Girard, directeur des essais de la société nationale.

Goujon est très frappé par la personnalité de Girard dont il aura l'occasion d'apprécier la compétence technique, la puissance de travail, les qualités de fin psychologue et l'ascendant sur ses équipes : des pilotes, des ingénieurs, des mécaniciens d'essais, aux caractères tous très marqué.

Ayant écourté ses vacances, « Charlie » se présente à Villacoublay le 16 août 1947. Dès le lendemain, il est aux commandes du bimoteur SO.30 N, second prototype ayant volé après la guerre, en 1945, Cet avion de transport avait été conçu, sous l'occupation, par l'ingénieur Jean-Charles Parot. Son fuselage fut le premier en France à être pressurisé.

Ce seront ensuite des essais sur le petit bimoteur SO.90, dont

la célèbre histoire n'a pas été oubliée : l'ingénieur-pilote Maurice Hurel, responsable de ce prototype, construit sous l'occupation, avait réussi le 18 août 1943, grâce à des ruses de sioux, à décoller de Cannes avec 8 passagers clandestins, direction Philippeville, en Algérie.

Mais le grand tournant de la carrière de Charles Goujon, c'est son premier vol sur avion à réaction, à Brétigny La S.N.C.A.S.O., en prévision des tâches à lui réserver, avait confié à Roger Receveau, l'un des pilotes les plus expérimentés du C.E.V., le soin de le faire voler sur un Messerschmitt 262 de récupération allemande.

Ce vol lui fait forte impression et comme il connaît le programme de la S.N.C.A.S.O. en matière d'appareils à réaction, il devine ce à quoi il doit s'attendre.

Mais ça n'est pas pour l'immédiat Les nouveaux appareils sont encore au stade de la préparation. Il faudra patienter.

En attendant, une belle mission lui est confiée. Elle consiste en une présentation en Inde du SO.95 « Corse », version de série du SO.90.

Parti le 14 juillet 1949 de Toussus-le-Noble, il arrive à Bombay le 17 et, après les démonstrations d'usage, rentre rapidement à Paris.

Goujon a du pain sur la planche. Il est chargé de nombreux vols d'essais du SO.30 et de ses dérivés.

Pour tenter de décrocher un contrat de l'Armée de l'Air, la S.N.C.A.S.O. a mis au point une version cargo de ce bimoteur, le SO.30 C.

L'Etat-major avait demandé des démonstrations avec deux « jeeps » à bord. On réussit à en transporter trois. Ça n'était pas suffisant ! Il fallait aussi le parachutage d'une ou deux de ces voitures militaires. Devant une commission réunie sur le petit aérodrome de Buc, Goujon, assisté d'Armand Raimbeau et de l'ingénieur navigant Edouard Vidal, en larguera deux.

Aucune commande ne fut passée. L'Armée de l'Air, sans l'afficher, misait sur le Nord 2501 « Noratlas » dont les essais étaient en cours.

Goujon pouvait avoir conscience d'avoir servi au mieux ce bimoteur. N'avait-il pas fait une démonstration spectaculaire le 13 mai 1949, à la veille de la première présentation en vol clôturant le Salon de l'Aviation., à Orly ? Il avait réussi un vol, Paris-Bordeaux et retour, sans escale à pleine charge, sur un seul moteur, soit 1 000 km.

Si l'Armée de l'Air avait renoncé au « Bretagne », le Président de la République Vincent Auriol au contraire avait décidé de l'utiliser pour ses déplacements. Un SO.30 P., baptisé « France », spécialement et luxueusement aménagé, fut donc réservé à la Présidence de la République. Goujon avait eu l'honneur d'être aux commandes pour les premiers voyages du Président Auriol, avant de « céder les manettes » au capitaine Canteraine.

Autre grande première pour le SO.30, il fut choisi comme premier avion expérimental de transport à réaction français.

Les deux moteurs Pratt & Whitney de 2 030 ch furent remplacés par deux Rolls-Royce « Nene » de 2 260 kgp. « Charlie » Goujon faisant équipage avec André Pérard et Armand Raimbeau, fit voler cet appareil pour la première fois le 15 mars 1951 et les essais permirent d'atteindre 700 km/h. Ce même banc volant devait être transformé avec des S.N.E.C.M.A. « Atar » en janvier 1953, Goujon était à nouveau aux commandes.

Mais depuis son entrée à la S.N.C.A.S.O., bien des événements avaient eu lieu. Daniel Rastel avait démissionné de la firme et Jacques Guignard l'avait remplacé comme chef pilote.

Ce dernier fut arrêté pendant près de six mois pour raison de santé et Goujon assura l'intérim, Claude Dellys avait également apporté épisodiquement son concours à la S.N.C.A.S.O., volant tour à tour sur les SO.30 et sur la famille des hélicoptères « Ariel », Enfin Max Fischl, après avoir quitté Hurel-Dubois, avait rejoint à son tour.

Les responsabilités de Goujon devenaient lourdes et les activités très variées. On le retrouve un beau jour à bord du SO.6000 « Triton » en compagnie de l'irremplaçable Receveau, au C.E.V. ; il effectue plusieurs vols, en version composite à bord de la maquette expérimentale SO.M.1, confiée ensuite à Guignard pour les vols libres ; il participe aux essais du « Vautour » et bientôt de l'« Espadon ».

Cette fois, il relaie Guignard. Le premier SO.6020 « Espadon » avait décollé, aux mains de Daniel Rastel, le 12 novembre 1948, mais à Guignard était revenu la responsabilité de faire voler le 6025 au réacteur plus puissant, puis la version 6021 et pour finir le 6026, premier avion français dont la puissance du réacteur était optimisée par un moteur-fusée S.E.P.R.



Cet avion expérimental dû, comme le SO 6000 « Triton » à l'ingénieur Lucien Servanty, fut sans doute le programme lui ayant imposé le plus de travail en raison des multiples modifications suggérées par les essais, en particulier pour rentrée d'air du réacteur et pour l'adaptation et la mise au point du moteur-fusée, grande nouveauté de l'époque.

Donc en janvier 1953, il effectua son premier vol sur SO.6021 « Espadon », version dotée d'un réacteur Hispano-Suiza « Nene » mais ne comportant pas encore de moteur-fusée.

Girard, en lui confiant cet avion, compte bien le voir devenir un spécialiste des avions de pointe, au côté du chef pilote Guignard.

De fait, Goujon s'adapte rapidement aux missions complexes de mises au point de tels appareils expérimentaux. Sa personnalité, sa minutie, ses qualités de pilote et son sens de la technique sont là, mis en lumière.

Il s'est acquis depuis longtemps la confiance de toute l'équipe des essais, groupée autour de Jean Girard et comprenant, notamment, les ingénieurs Pierre Garang, Yves Crouzet, Léonide Minor et des mécaniciens hors pair comme Armand Raimbeau, Michel Rétif, André Mouillé.

N'est-ce pas du reste, avec Rétif qu'il a exécuté, aux commandes, son premier piqué supersonique ? Il entend bien ne pas en rester là.

Le 19 juin 1953, un an après Jacques Guignard et avec le 6025 doté d'un moteur-fusée S.E.P.R., il inaugure la phase de sa carrière de « pilote-fusées », Elle ne fut pas sans émotion.

Un jour, lors, de l'essai d'un « Espadon » dans la région parisienne, étant monté à 5 000 m, il est en liaison avec Pierre Garang et commence à égrener la « check list » précédant l'allumage fusées. A ce moment précis, le réacteur s'éteint. Il essaye à plusieurs reprises de rallumer son propulseur, sans succès. Pour comble de malchance, une solide couche nuageuse est installée entre lui et le sol et il est évidemment en descente. Les images s'imposent à lui comme dans un film accéléré. Il lui faut s'éjecter et laisser l'avion à l'abandon. Où ira-t-il s'écraser dans cette région à forte population ? Un supermarché, un haut building, une école... ? Il vit un drame atroce, conscient d'avoir entre les mains une véritable bombe, bourrée de kérosène, d'acide et d'alcool. Redoutable ensemble explosif. Ces images arrêtent sa décision, il restera à bord pour limiter la catastrophe, en allant plonger dans la Seine s'il n'y a pas d'autre solution.

Mais, toujours en liaison radio, et dirigé au radar vers Brétigny, il essaye avec obstination de remettre en route ce « Nene » récalcitrant. Il connaît à fond les consignes si, à une certaine altitude, il est toujours privé de son propulseur, il faut vidanger... manœuvre à haut risque, car le mélange des carburants, libérés dans la nature, peut provoquer une boule de feu.

Une fois encore c'est la chance qui sourit à Goujon. En débouchant des nuages, il voit la Seine et estime pouvoir l'atteindre. Or ayant procédé à un ultime essai de rallumage, le moteur se réveille brusquement. « Charlie » n'en croit pas ses yeux. Il se voyait déjà mort. Il est vivant. Son avion est sauvé...

Il continue à partager avec Guignard les essais de ces « Espadon », Les 305 allumages de moteur-fusée sur 6025 et 181 sur 6026, comme le premier vol à mach 1 en vol horizontal exécuté en France par Goujon le 15 décembre 1953, donnent une idée du rythme de travail sur le terrain de Melun-Villaroche, tout personnels confondus !

Pour Guignard, le « Trident » devient une réalité lorsqu'il effectue le premier vol du SO.9000-01, le 2 mars 1953.

Malheureusement, le 1er septembre marque son terrible accident... et Goujon se retrouve chef pilote par intérim.

C'est à son tour de poursuivre les essais du SO. 9000, Fin « cigare » aux moignons d'aile prolongés par deux réacteurs.

Son premier vol sur le « Trident » a lieu le 16 janvier 1954 après une méthodique préparation et un rituel analogue à celui du vol initial d'un prototype, c'est-à-dire avec roulages au sol de plus en plus rapides et « sauts de puce » pour analyser les réactions des commandes, en quittant le sol sur quelques centaines de mètres.

Charles Goujon est conquis. Il devine les promesses de ce racer de Lucien Servanty, appelé à bénéficier de l'expérience fournie par les vols-fusées de l'« Espadon », Il faudra cependant plusieurs mois avant d'entamer la phase des vols avec fusées S,E,P,R.

L'adaptation d'un tel ensemble sur l'avion n'est pas une petite affaire. Rien de comparable avec le remplacement d'un moteur à piston sur un avion, par exemple. L'ingénieur Pierre Gilles, de la S.E.P. et toute son équipe se livrent à un travail délicat, long et minutieux car, dans un tel système, la moindre imperfection peut entraîner une explosion en raison du type de carburant utilisé.

Cette fois encore. Le premier vol doit être précédé d'essais classiques comprenant, en particulier, l'épreuve de « l'accélération-arrêt ». Elle consiste à lancer l'avion sur la piste pour un décollage fictif et à stopper les moteurs au moment où la vitesse de décollage est atteinte. On détermine ainsi la course normale nécessaire pour un décollage standard,

Enfin, le 4 septembre 1954, en milieu d'après-midi sur la piste de Melun-Villaroche, Goujon allume pour la première fois le moteur-fusée pour un premier vol. Il atteint presque la vitesse de décollage, lorsqu'une lampe rouge s'allume ; une anomalie du circuit d'acide. Il n'y a pas à réfléchir, Goujon coupe la fusée, réduit à fond les réacteurs et rentre au bercail, déçu mais la conscience en paix.

André Mouillé a suivi l'affaire à la radio, il vérifie tout de suite s'il y a une fuite d'acide. Rien d'apparent et une expertise plus approfondie révèle l'origine de l'alerte. Un détecteur hyper sensible, a déclenché l'alarme.

Les pleins sont complétés. C'est de nouveau la longue et scrupuleuse vérification générale avant tout vol. A 18 h Goujon, cette fois, part sans arrière-pensée. La fusée capable de fonctionner 90 secondes libère une accélération foudroyante et, dès le décollage il faut rentrer le train car la vitesse peut compromettre la manœuvre. La montée est vertigineuse jusqu'à l'extinction et l'altitude atteinte est plus qu'inhabituelle.

Engageant prudemment un virage pour ne pas désamorcer les réacteurs, le pilote prend son cap de retour et vient se poser délicatement sur la piste.

Après ces premiers essais avec un seul élément de fusée, plusieurs vols permettent la mise à feu de deux fusées sur les trois prévues,

Pourtant « Charlie » Goujon, homme prudent et conscient de la puissance limitée des réacteurs « Marboré II » pour un décollage à pleine charge, n'a cessé de penser aux risques d'une panne de fusées au décollage. Il est sur ses gardes et il a raison.

Le 26 octobre, la panne se produit au moment le plus critique, c'est-à-dire lorsque les roues quittent le sol. Le vol sur les seuls réacteurs est impossible au poids où est l'avion. Il faut immédiatement l'alléger en vidangeant l'acide des fusées. Cette opération se passe bien mais l'appareil a perdu de son élan et se trouve au « second régime », refusant de prendre la moindre altitude. Or, dans l'axe de la piste se trouve un bouquet d'arbres à éviter à tout prix. Le moindre virage est très risqué, il faut tout

de même l'essayer pour éviter du même coup le village de Réau, son clocher... et son cimetière ! Le « Trident » est à 15 mètres du sol. C'est alors que le pilote exécute une manœuvre n'ayant encore jamais été tentée, mais considérée comme possible en cas d'extrême urgence. Il pousse les manettes de surpuissance. Hélas cela ne suffit pas, en dépit du train bien rentré. Goujon sort quelques degrés de volets. L'avion ne monte toujours pas. Que faire d'autre ? « Charlie » rend un peu la main et l'avion, en très légère descente, malgré une marge d'altitude qui se compte en mètres, reprend un peu de vitesse. L'aiguille du « badin » est bien paresseuse pour grignoter les repères du cadran, La course folle se poursuit au ras du sol, à moins de 380 km/h. Mais il en faut 396 pour parvenir à sauter les arbres en bordure de la route.

Goujon va-t-il connaître le drame de Guignard, l'année précédente ?

Dieu merci, non, la chance est avec lui. Sa finesse de pilotage réussit l'impossible. Il frôle la cime des arbres et reprend péniblement de la hauteur. Rentrant les volets, il atteint la vitesse de 240 noeuds (432 km/h) et se retrouve pour rejoindre le terrain dans des conditions de vol plus confortables,

Paul Boudier, pilote d'essais chez Dassault, avait suivi du début à la fin ce poignant suspense. Il revenait d'un vol d'essais sur « Mystère » et allait se poser. Il prolongea son vol pour « assister » Goujon et éventuellement orienter les secours en cas de « crash ».

Non, décidément, le métier de pilote d'essais n'est pas de tout repos. En compensation de grands moments, des instants grisants. Pour Goujon la date du 6 juillet 1955 restera sa plus grande joie.

Tout est prêt pour l'ultime étape des essais du « Trident »,

L'avion a subi contrôles sur contrôles, Le pilote s'est astreint à un entraînement spécial pendant une semaine avec son vieux et brillant complice Raymond Guillaume. Huit jours de voltige pour être en mesure de se récupérer quelles que soient les fantaisies éventuelles de son appareil, lancé à des vitesses hautement supersoniques pour la première fois.

Il s'agit, en effet, d'allumer les trois chambres du moteur S.E.P.R.

C'est un grand jour pour toute l'équipe. Ingénieurs et mécaniciens sont tous présents... Il y a aussi Lucien Servanty, tandis que l'ingénieur général Bonté, patron du C.E.V., suivra tout l'essai par radio, de son bureau.

Goujon s'installe à bord. Il a encore à l'esprit le spectacle dantesque auquel il a assisté auparavant quand, au sol, l'avion solidement enchaîné, les trois fusées ont été testées. L'énorme chalumeau rageur, dans un bruit insoutenable, avait libéré sa puissance équivalente à 50 000 ch ! Il allait donc répéter l'exercice, mais cette fois en vol.

Pierre Garang, à son poste dans la voiture radio, chronomètre en main, programme détaillé du vol sous les yeux, va être l'unique correspondant de Goujon sur les ondes,

Le décollage, une seule fusée allumée, est exécuté comme prévu à la seconde près, les repères sur la piste ont été franchis au top et à la vitesse requise. C'est ensuite la rentrée du train, puis celle des volets en deux phases tandis que la vitesse croît.

Top pour arrêt de la fusée en palier et c'est le début de la montée à une vitesse supérieure à 500 km/h. Il passe au-dessus de sa maison tapie sous les peupliers, cette maison fruit de son travail, nid de sa femme et de ses trois filles, havre de bonheur d'une famille unie et heureuse. Il ne se sent pas le droit de s'appesantir sur ce spectacle familial, Atteignant 3 000 mètres, il met sa cabine sous pression, règle le réchauffage pour éviter la buée sur les glaces.



Arrivé à 26 000 pieds (7 922 m) il en informe Garang car la première chambre va entrer en action. Top. C'est parti. L'avion est soumis à une franche accélération, il pointe le nez en l'air sous un angle voisin de 20° et le mach-mètre grimpe lui aussi pour atteindre 0,90.

C'est le moment de l'allumage de la deuxième fusée, l'angle de montée est plus accentué et Mach 1 est largement dépassé. A

l'allumage de la troisième fusée le coup de buttoir est beaucoup plus sensible car en altitude l'air est moins dense et donc l'accélération plus violente.

L'altimètre et le badin sont entraînés irrésistiblement vers des chiffres jamais atteints en France,

Goujon voudrait les hurler au micro mais ce serait divulguer, pour d'éventuelles oreilles indiscretes, des secrets de Défense Nationale,

Du reste, il reporte toute son attention à respecter la consigne impérative selon laquelle il ne doit, sous aucun prétexte, dépasser l'altitude de 52 000 pieds (15 600 m) et ça n'est pas chose facile quand des moteurs poussent comme des démons. Il faut de façon ferme mais dosée, aplanir la courbe de montée jusqu'à l'extinction des fusées. Pendant ce temps la vitesse augmente toujours !

Les fusées vides s'éteignent et Goujon est soumis à un brutal coup de frein. Les réacteurs « Viper », dont le « Trident » est équipé à présent, se comportent merveilleusement.

Après une descente sans histoire, le « Trident » revient vers son terrain et Goujon ne peut s'empêcher d'exécuter un tonneau avant l'atterrissage, le tonneau du succès, comme cela se faisait, en escadre, pour marquer une victoire...

Goujon va mener tambour battant le vaste programme d'essais du « Trident » avec le concours de nouveaux pilotes : Fernand Richard et Max Fischl.

L'ambiance était au beau fixe d'autant que le 21 juillet 1955 La dernière version du « Trident », répondant à la définition de série comme intercepteur avait fait son premier vol à Melun.

Le SO.9050 « Trident » bénéficiait de divers perfectionnements. Il était équipé de deux réacteurs Armstrong-Siddeley « Viper » de 760 kgp et de la nouvelle version du moteur-fusée S.E.P.R. à deux chambres de 1 500 kgp unitaires, donc plus puissant,

Goujon était aux commandes une fois de plus ce jour-là.

Les promesses de Lucien Servanty étant largement tenues, la S.N.C.A.S.O. entendait faire du « Trident II », l'avion vedette du Salon de l'aviation 1957.

Goujon, et Guignard « remis en selle » depuis bien des mois, préparèrent donc avec soin un programme de présentation de nature à mettre en lumière les étonnantes possibilités de leur avion-vedette. La tâche n'était pas facile car du décollage à l'atterrissage, le créneau de présentation était limité à cinq

minutes !

De savants calculs pour enchaîner le maximum de figures qui souligneraient les possibilités évolutions et les écarts de vitesse de l'appareil, permirent de fixer ce programme. Les deux pilotes s'entraînèrent. L'un observant l'autre du sol, à tour de rôle, pour figurer encore d'infinis détails.

Goujon, le 21 mai 1957, décolle avec une chambre allumée pour une répétition. Comme prévu il effectue un premier virage en allumant la seconde chambre à 100 mètres. Il attaque la montée à 70° et part comme une flèche à l'assaut du ciel à plus de 800 km/h. En quelques secondes il est à 6 000 mètres. Il rétablit par un tonneau et pique pour un passage rapide après extinction des fusées.

Mais le piqué se prolonge anormalement. Pourtant le pilote n'a rien dit à la radio.

Soudain, en plein vol, l'avion se disloque. Des éléments voltigent dans le ciel, l'oiseau amputé s'écrase et explose.

Une fois de plus, un vol sortant du domaine classique d'essais, en vue de présentation à basse altitude et dans le cadre d'une manifestation aérienne, s'est terminé en catastrophe.

Charles Goujon, retrouvé attaché sur son siège, n'a pas eu le temps de s'éjecter.

Dans un coin du hangar, ce grand corps d'un mètre quatre-vingt est étendu sur une table, recouverte d'une couverture. Il est veillé par ses camarades, pleuré par les siens et par ses nombreux amis.

Il aura fait le maximum pour que le « Trident II » soit adopté comme chasseur par l'Armée de l'Air.

Celle-ci préfère le « Mirage III » : les experts militaires estiment la mise en oeuvre opérationnelle trop aléatoire, compte tenu des divers carburants utilisés et trop complexe pour les pilotes puisque nécessitant le contrôle de deux réacteurs et de deux chambres de moteur-fusée,

Pourtant, comme pour rendre un ultime hommage à Goujon, en quelque sorte, mais aussi à l'équipe de la S.N.C.A.S.O., plusieurs pilotes, pour le panache, devaient faire encore parler du « Trident II ».

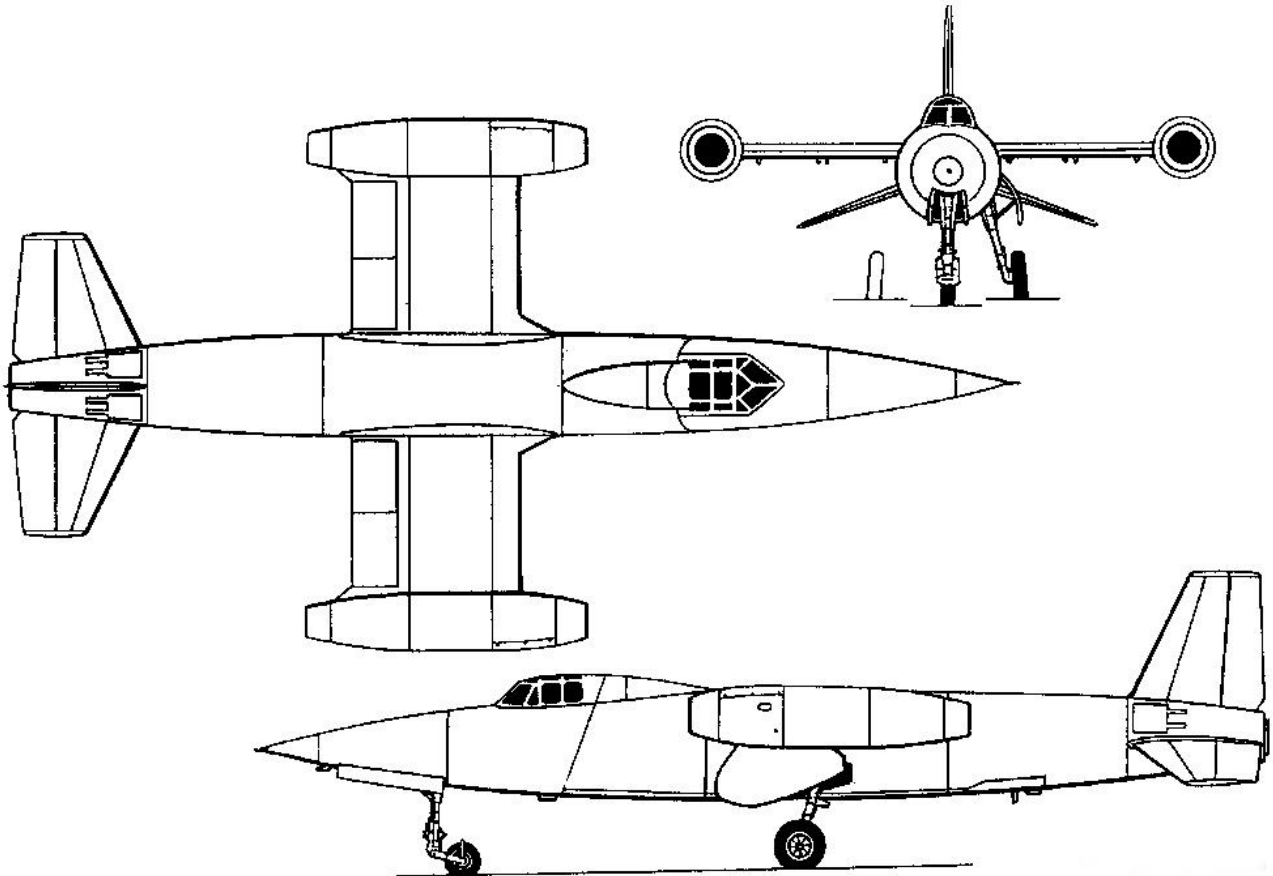
Jacques Guignard successivement le 31 mars puis les 4 et 19 avril 1958 multiplie les records de vitesse ascensionnelle... quant à Roger Carpentier, entré à la S.N.C.À.S.O. le 30 novembre 1955, il battait le record du monde d'altitude avec 24 300 m, alors que le mach-mètre indiquait 1,85 !



*Charles Goujon et son Trident en mai 1956*



Le commandant Michel Marias ayant été officier de marque du « Trident » s'était déjà montré élogieux pour l'avion de Servanty.



Mais alors que l'arrêt du programme avait été ratifié deux pilotes du C.E.V. exécutèrent encore quelques vols sur SO.9050; 05 et 06. Il s'agissait de Jacques Pinier et de Jean-Pierre Rozier.

Ce dernier, le 8 juillet 1958 battait le record du monde de vitesse ascensionnelle détenu par Guignard en atteignant 16 500 m, en 21 secondes de moins que Guignard.

# Charles GOUJON



**D**ANS la soirée du mardi 21 mai, à 13 h. 35, Charles Goujon décollait de Réau-Villaroche, pour un vol d'essai avec le « Trident ». II. Après être monté à la verticale jusqu'à environ 8.000 mètres, il coupa son moteur-fusée, rétablit sa machine, alluma ses turbo-réacteurs, effectua quelques épreuves de maniabilité, puis plongea vers le sol à la verticale, à très grande vitesse. Au-dessous de 3.000 mètres, le drame se passa. Y eut-il explosion ou rupture en vol ? Personne ne le sait et ne le saura probablement jamais, les éléments de l'avion s'étant dispersés sur un trop grand périmètre et certains d'entre eux n'ayant pu être retrouvés.

Quand au malheureux Charles Goujon, on le retrouva dans un champ, encore installé dans son siège, demeuré presque intact d'apparence. Il venait de donner sa vie au service du progrès aéronautique.

Cette mort a été ressentie avec une intense émotion dans tout le monde de l'Aviation, où celui que l'on appelait familièrement « Charlie » ne comptait que des amis. Et le souvenir demeurera, en chacun de nous, de ce grand garçon athlétique aux cheveux blancs, aux yeux clairs, au rire éclatant.

Charles Goujon était un homme merveilleusement équilibré et tranquille. Les disciplines sportives de sa jeunesse, comme celles, très strictes, du métier de pilote d'essais qu'il avait choisi, se lisaient chez lui dans une merveilleuse assurance physique.

Il était le pilote le plus rapide d'Europe puisque, aux commandes du « Trident », il avait dépassé la vitesse de 2.300 kilomètres-heure. Il aimait passionnément cet avion, qui représentait l'aboutissement de tous ses rêves professionnels et il avait donné son nom à un récent livre autobiographique. Il en parlait avec la pudeur des grands amoureux et c'était de grand cœur qu'il consentait les plus grands sacrifices à la satisfaction de sa passion.

Il avait pourtant la plus exacte notion des droits des pilotes et des navigants, dont il s'était fait le défenseur acharné au sein de l'A.P.N.A. Là, comme partout ailleurs, il faisait la preuve de sa nature généreuse.

Charles Goujon était le type même du pilote d'essais moderne et démentait la légende du « casse-cou ». Il était scientifique et raisonnable, ne prenant aucun risque inutile. Si les essais qu'il menait étaient incontestablement dangereux, la marge de sécurité diminuant sensiblement avec la terrifiante augmentation des performances, il pesait exactement les responsabilités qu'il prenait. Sa satisfaction, c'était de vivre en avance sur les autres hommes, de défricher des domaines entièrement nouveaux, au profit, non seulement de sa société et de ses ingénieurs, mais aussi de tous les pilotes qui suivraient la voie qu'il avait tracée.

Si la vie d'aviateur qu'il menait dans le ciel était dangereuse, Charles Goujon, revenu sur la terre, était l'homme le plus tranquille qui fût. Ancien champion cycliste, motocycliste et automobiliste, il conduisait avec calme et assurance sa « Frégate » qui le ramenait chaque soir vers son foyer, où il savait trouver les joies les plus précieuses du cœur, entouré de sa femme et de ses trois filles : Catherine, Françoise et Corinne.

Ce foyer modèle, ce havre du bonheur est aujourd'hui brisé. Que Mme Goujon et ses enfants, devant qui nous nous inclinons avec le plus grand respect, trouvent cependant quelque consolation à leur immense douleur dans le fait que Charles Goujon restera, pour tous ceux qui ont eu l'opportunité de le connaître ou de le rencontrer, comme pour ceux qui ont simplement suivi sa carrière, un modèle et un exemple. Pour nous tous, son souvenir demeurera impérissable.

**Guy MICHELET.**



*Charles GOUJON et Constantin « Katia » ROZANOFF  
Les deux plus célèbres pilotes d'essais français de l'après guerre*

## SOUVENIRS de GUERRE de CHARLES GOUJON

### Groupe de Chasse GC III /6

1939-1940

#### « Je déraille.... »

À minuit, rassemblés autour du ~~commandant~~ *capitaine* de Place (*commandant du GC III/6, Patrice Marie Joseph Géry De PLACE - 1903/1968*), nous écoutions les ordres. Quelques heures plus tard, nous étions à Villacoublay.

Nous y apprenions que la guerre était imminente et que nous devions nous envoler sur l'heure pour Bouillancy, près de Meaux, où le terrain était si parfaitement camouflé au milieu des champs de betteraves qu'il fallait de sérieux repères pour le trouver.

La vie errante commençait, émaillée des classiques histoires de cantonnements. Des histoires de cantonnements qui datent pour le moins de l'époque napoléonienne.

Celui qui nous avait été « réservé » à Bouillancy, à nous pilotes de chasse qui nous prenions volontiers pour le nombril du monde, était une grange garnie d'une mince couche de paille. Quel affront !

D'autorité, Pierre Le Gloan et moi allâmes trouver le maire, M. Profit, pour lui exprimer notre étonnement.

- « J'ai ce qu'il faut pour vous, dit-il. Vous serez mes invités. C'est un grand honneur pour moi d'accueillir deux héros. »

Héros, certes, nous ne l'étions pas. Mais nous étions de sérieux resquilleurs.

Notre mission était la défense de Paris. Nous étions furieusement décidés à en découdre. Mais en découdre avec qui ? Pas l'ombre d'un avion allemand dans le ciel. J'étais prêt à « rendre ma combinaison ». Seuls, ceux de nos camarades qui patrouillaient près de la frontière avaient, parfois, l'occasion d'engager le combat avec ces fameux Messerschmitt que nous avions tant envie d'affronter.

Quelques vols au-dessus de la Belgique me déçurent : les avions à l'assaut desquels je m'étais lancé en partant de très haut pour les surprendre, portaient des cocardes. Le combat commencé s'arrêtait sans que me soit donnée l'occasion de faire fonctionner mes mitrailleuses.

À la mi-novembre, nous partions pour un terrain des environs de Reims après une dernière alerte qui nous avait lancés, en vain, à la poursuite d'avions allemands de reconnaissance. Nous n'avions aperçu d'eux, une fois de plus, qu'un très lointain sillage de condensation.

Dans la région de Reims, Pierre Le Gloan et son équipier, le Lieutenant Robert Martin, rencontrèrent, à deux reprises, un Dornier de reconnaissance. Après une poursuite suivie d'un combat féroce au ras du sol, les deux avions allemands furent abattus. Pilotes et mitrailleurs ennemis étaient de grande classe et nos deux chasseurs eurent bien de la peine à en venir à bout. Nos ennemis avaient été victimes des étonnantes qualités de tireur de Pierre Le Gloan.

Le hasard fit que, un peu plus tard, Pierre, se rendant en Syrie, retrouva à Athènes l'un des Allemands qu'il avait descendus. La fraternité d'armes entre pilotes de chasse n'est pas un vain mot. Aucune rancœur de la part de l'Allemand, bien au contraire. Pas de rancœur non plus de la part de Pierre qui, s'il avait gagné un combat d'homme à homme avait ensuite, avec la France, perdu la guerre. Les deux hommes eurent une longue conversation au cours de laquelle le pilote allemand montra beaucoup de pessimisme. Alors qu'à l'époque, ses compatriotes se croyaient imbattables, il laissa entendre que cela ne pouvait pas durer.

Ce qui prouve qu'à l'échelon des simples pilotes, il est des gens qui ne manquent pas de bon sens.

En janvier, je fus envoyé pour deux mois à Toulouse. Il me fallait suivre un obligatoire stage de vol sans visibilité. Je partis la rage au cœur. L'ambiance de l'école de Toulouse m'apaisa. Elle était dirigée par un officier d'élite, le commandant Henri Sassard, qui avait su s'entourer de moniteurs connaissant leur spécialité sur le bout du doigt.

Je dois à ce stage de m'avoir évité par la suite de sérieux coups durs : en un mot, je lui dois la vie. Je lui dois aussi d'avoir fait la connaissance de garçons épatants. Je suis resté très lié avec l'un d'eux, Alix Lançon, moniteur à l'école qui, maintenant, est commandant de bord transatlantique à Air-France.

C'est grâce aux connaissances acquises à Toulouse que je pus en 1940, ayant obtenu un congé d'armistice, entrer dans la phalange très restreinte des pilotes militaires que nos chefs "glissèrent" dans l'aviation civile.

Être à l'arrière, élève d'une école de PSV, ne changeait rien, bien entendu, à notre tempérament de chasseurs. Et quand le commandant nous autorisait, pour concrétiser certains exercices de navigation, à voler à bord de nos avions d'armes, nous engagions des combats mémorables. Et comme nos avions étaient de marques différentes - des Morane, des Curtiss, des Dewoitine, des Bloch - tout était prétexte à nous mesurer.

Le stage, tout juste terminé, nous reprenions la route de Reims, pressés d'engager des combats qui, cette fois, seraient de vrais combats. Mais c'était toujours la drôle de guerre. Pas beaucoup d'avions ennemis dans le ciel. Nous nous morfondions, mais le commandant Pierre Castanier, qui commandait le groupe, savait, aux heures où le cafard nous gagnait, trouver le bon mot.

Comme il me manifestait une certaine sympathie, j'en profitais pour lui proposer un plan de travail qui m'aurait permis de beaucoup voler et, par conséquent, de beaucoup m'entraîner. Je sentais qu'un entraînement intensif allait être indispensable pour prendre le meilleur sur nos adversaires.

Mais mon plan ne vit jamais le jour. Des ordres étaient arrivés entre-temps. Il fallait ralentir la cadence des vols, n'autoriser que ceux vraiment indispensables. Nous manquions de matériel alors que la guerre commençait à peine. Et nous manquions d'entraînement pour mener à bien le combat si nous devions nous heurter à des formations massives de pilotes allemands.

Par ailleurs les jeunes pilotes, qui nous étaient envoyés, étaient sans grande valeur. Leurs notes, pourtant, étaient excellentes. Mais je savais bien comment on accordait les notes. L'instruction militaire en constituait la base.

Et sans doute les pilotes nouveaux venus étaient-ils maîtres dans l'art du maniement des armes, ou brillants élèves de l'école du soldat sans armes...

À la fin de l'hiver, les États-majors alliés organisèrent une présentation générale du matériel. Je sautais de joie, vous vous en doutez, quand j'appris que j'étais désigné pour présenter en vol le Morane 406. Quel honneur pour un sergent-chef alors que tous les autres avions étaient présentés par des officiers !

Cet honneur qu'on me faisait je voulais en être digne. J'ai mis, vraiment, tout ce que j'avais dans le ventre pour faire valoir ce matériel français. Peut-être un peu trop même. Mon commandant d'escadrille, en effet, semblait beaucoup plus disposé à me mettre aux arrêts qu'à me féliciter. Mais chez mes camarades pilotes et mécaniciens, la réception fut toute différente. Pour eux, le Curtiss avait été surclassé. Cette agréable compétition n'était en fait rien de plus qu'une distraction sportive dans le cadre de la guerre qui, elle, a ses lois dures et implacables.

Or, une guerre se gagne avec un matériel supérieur en qualité et en quantité à celui de l'ennemi. Et aussi avec un personnel nombreux et méthodiquement entraîné. Or, ce n'était pas le cas ni pour les avions ni pour les hommes.

Un voyage à Lyon pour « toucher » des pilotes polonais nouvellement affectés à notre groupe nous changea les idées. Nous allions quitter, pour quelques jours, notre paysage de boue et nos mauvaises casemates. Nous allions trouver de vraies maisons, des avenues, des bars et, pour ceux qui aiment danser, de jolies cavalières. [...]

C'est sur cet à-côté joyeux que la drôle de guerre allait se terminer. Quelques jours plus tard, en effet, notre groupe reçut l'ordre de rejoindre le Jura. Mais à peine étions-nous installés près des bords du Doubs que le soleil se levait sur une date que personne n'oubliera : le 10 mai 1940.

Si nous n'avions pas vu beaucoup d'ennemis dans le ciel jusqu'à ce jour, tous ceux qui s'étaient tenus loin de nos regards semblaient, cette fois, s'être donné rendez-vous. Ce furent d'abord, à l'aube, des avions de reconnaissance. Nous décollâmes, les uns après les autres, pour leur donner la chasse. Mais sans succès. Lorsque nous arrivions à une altitude convenable, les Allemands étaient repartis après avoir fait ample provision de photographies.

Puis ce furent les bombardiers. On en signalait du côté de Dijon. Je décollai une fois encore en même temps que deux autres chasseurs. Impatient de me battre, je faisais donner tous ses chevaux à mon Morane. C'est qu'il fallait faire vite. Après quelques minutes de vol, j'avais distancé mes équipiers. J'étais seul en l'air. Petite erreur de tactique. J'étais trop impétueux, trop pressé d'arriver. Enfin je les vis. Ils étaient 10, magnifiquement bien groupés. La sagesse eût voulu que j'attendisse mes amis. Mais allez donc parler de sagesse à un jeune fou qu'enflammé, avant la lettre, l'odeur de la poudre.

Je commençai une première attaque, une première passe. Vingt mitrailleuses crépitaient dans ma direction. Je fis une deuxième passe. Puis une troisième.

Alors je jouai le tout pour le tout. Il m'en fallait un. A tout prix. J'attaquai le dernier du peloton, juste dans l'axe, par l'arrière. Les balles traçantes qu'il

m'envoyait dessinait devant moi comme une toile d'araignée. Elles commençaient à tambouriner sur mon Morane quand le Heinkel se trouva à bout portant dans mon collimateur. Enfin !

Je déchargeai toutes mes armes. L'avion ennemi, aussitôt, décolla du peloton, laissant derrière lui les fumées caractéristiques de sa mort prochaine.

Au même moment, alors que je dégageais pour porter une dernière attaque dans les mêmes conditions, le feu se déclara à bord. Déjà la fumée me montait jusqu'au visage. J'étais touché, moi aussi. Sans doute par l'une des balles qui tambourinaient tout à l'heure. Je n'avais plus qu'une ressource : sauter. J'étais à 5.000 m.

Je coupai le moteur, mis l'avion en chandelle et basculai sur le côté pour faciliter l'évacuation.

Et hop. Dehors !

Bien entendu, j'ouvris aussitôt mon parachute. Je devais rester ainsi, lamentablement pendu entre ciel et terre, durant une douzaine de minutes. La rage au cœur, je vis les Allemands lâcher leurs bombes sur la base de Dijon. La lueur que j'aperçus dans le ciel, un peu à l'est, ne me consola pas. C'était pourtant le bombardier, touché quelques instants auparavant par mes mitrailleuses, qui explosait. Plus loin, une traînée noire : mon Morane plongeait vers la terre pour aller s'écraser dans un bois.

À cette époque, la hantise des parachutistes allemands tenait en haleine tous les hommes au sol. L'un de mes équipiers qui s'était attaqué après moi aux mêmes bombardiers, et avait été descendu lui aussi, en lit la dangereuse expérience. À peine arrivé au sol, le long d'une voie ferrée, il fut appréhendé par une bande d'énergumènes qui, malgré ses protestations, le rouèrent de coups, lui brisant les dents, lui fracturant la mâchoire.

Mon arrivée au sol fut heureusement moins dramatique. Je tombai dans des broussailles juste à l'orée d'un petit bois, et me débarrassai aussitôt de ma combinaison de vol. C'est donc en uniforme d'adjudant (tout récent) de l'Armée française que je me dirigeai vers les soldats que je venais de voir, au bout du champ, sauter d'une voiture pour se coucher à plat ventre.

Je devinai que les canons de leurs fusils étaient braqués sur moi. Alors, les mains en porte-voix et de toute la force de mes poumons, je me mis à hurler :

- « Ohé ! les gars, je suis Français !

Leur attitude prouvait qu'ils ne me croyaient qu'à moitié. Cette proie qui leur échappait, c'était bien dommage. Tout de même, ils ne tirèrent pas et me firent signe d'avancer. Quand ils reconnurent leur erreur, ils m'entourèrent avec sympathie.

Un groupe de plus en plus compact se formait autour de moi - ces pauvres fantassins n'avaient pas tous les jours une attraction de ce genre, quand un gros officier, court sur pattes et rouge de trogne, fendit la foule en hurlant :

- « Où est-il ? Qu'on me le donne ! »

Quel ne fut pas son désappointement quand il vit que j'étais Français. Il était venu, en triomphateur, chercher "sa" victime.

Le soir même, j'avais rejoint mon escadrille. Le lendemain, je me battais de

nouveau. Cette fois, nous étions 3 contre 5. Nous qui nous étions plaints de manquer de gibier, nous en avons trop maintenant.

Dès le début du premier engagement, je me trouvais dans les mêmes conditions que la veille : j'avais abattu un avion allemand, mais j'étais abattu à mon tour, mon moteur ayant rendu l'âme. Mais sans trop de casse cette fois. J'ai réussi à poser l'avion dans la campagne.

Bien entendu, Le Gloan ne chôma pas. Je l'ai vu un jour, alors que j'étais en patrouille avec lui, abattre un avion ennemi en le tirant de si près, qu'il fut inondé par l'huile de sa victime.

On nous fit alors remonter vers le nord. Nous devions gagner le terrain de Coulommiers, si parfaitement maquillé, qu'il avait obtenu le premier prix de camouflage. Or, c'est ce terrain qui reçut, je crois, le plus grand nombre de bombes : plus de 300 au cours d'un seul raid ennemi. À croire qu'il avait été camouflé par les Allemands eux-mêmes. Bien entendu, une grande partie de nos avions furent détruits.

Le hasard du cantonnement nous avait conduits à une fort belle maison. Elle était habitée, avant leur exode, par les parents d'un officier que nous connaissions bien. Chargé de distribuer les chambres, je m'étais octroyé celle, très vaste et confortable, des maîtres, pour la partager avec mon ami Pierre. Mais Pierre préféra la chambre des enfants. À cause des images qui ornaient les murs.

Cette belle demeure m'avait rendu joyeux. Et parce que j'étais joyeux, j'imaginai quelques blagues à faire. C'est pour blaguer que j'ai affecté une chambre de bonne à l'un de nos gentils camarades que nous taquinions pour son titre de marquis. Je ne me suis jamais pardonné cette plaisanterie, car notre camarade n'est pas rentré, le lendemain, d'une mission dans le nord de la France.

C'est au cours de l'une de ces difficiles missions dans le nord que nous avons perdu le commandant Castanier, dont j'ai déjà parlé. Il était le chef d'un dispositif de 27 avions et, par conséquent, en patrouille basse. Pour ma part, j'étais en patrouille haute avec un capitaine polonais. Mon second équipier, un lieutenant, Polonais lui aussi, s'était mis en pylône au décollage.

Au moment où la mission touchait à sa fin et que la DCA allemande semblait vouloir nous laisser quelque répit, de magnifiques poissons bleus - ils ressemblaient vraiment à des poissons bleus - tombèrent du ciel tout autour de nous. C'étaient des Messerschmitt qui, invisibles auparavant parce qu'ils se tenaient entre nous et le soleil, piquaient de toute la puissance de leurs moteurs.

Le gros de la troupe nous négligea, pour foncer sur le groupe du commandant, qui fut descendu ainsi que deux de ses équipiers.

Mais deux Messer, qui avaient reçu par radio l'ordre de s'occuper de nous, tirèrent d'un peu trop loin. Sans cette erreur, nous étions pratiquement assassinés. Par un virage brutal, je dégageai, et je vis le capitaine polonais continuer droit devant lui, poursuivi par les deux avions allemands qui crachaient le feu. Plongeant sur eux, je tirai, sans grande conviction, car j'étais en mauvaise position, mais pour essayer de les attirer vers moi et



donner le temps à mon équipier de prendre le large. L'astuce réussit : ils dégagèrent pour s'en prendre à moi.

Comment suis-je parvenu à éviter leurs coups ? Puis, en fin de compte, à me dérober ?

Je piquai alors, rigoureusement à la verticale, pour tomber... sur un parc de blindés allemands qui, bien entendu, m'accueillirent à coups de canon. Criblé d'éclats, mon avion sembla un moment désarmé. L'obus explosif qui fit sortir mon train d'atterrissage me redonna un peu de stabilité. Je ne dus mon salut qu'à un vol en rase-mottes.

Epuisé physiquement et nerveusement, uniquement préoccupé de tenir mon cap sud-ouest, je filai, frôlant la cime des arbres. Cela se termina par un atterrissage dans la nature.

Pour nous, qui étions submergés, c'était maintenant l'énergie du désespoir qui nous poussait en avant. Nos camarades tombaient les uns après les autres. Certes, nous obtenions quelques succès, mais à quel prix.

Parmi ces succès, il faut citer ceux de Le Gloan sur le front d'Italie où nous fûmes ensuite dirigés avant de gagner l'Afrique du Nord. Le lendemain du jour où, nous portant au-devant de quatre bombardiers italiens, nous en avions descendu 2, Pierre abattait en quelques minutes 4 avions ennemis. Au commandant qui le pressait d'atterrir, il répondit qu'il voyait un bimoteur ennemi poursuivi par des chasseurs français et qu'il désirait en profiter pendant que ses mitrailleuses étaient encore chaudes. Dépassant les chasseurs, Pierre attaqua le bimoteur et l'expédia au sol.

Cinq victoires dans le même vol ! Fait unique à cette époque.

Pierre devait remporter encore 9 victoires en Syrie avant de trouver la mort à Alger.

Avoir été l'ami intime de ce héros, avoir été jugé par lui bon pilote et bon tireur, ce sont mes lettres de noblesse de pilote de chasse.

*Charles GOUJON*

*Extrait de « Trident » - France Empire - 1956*



*Liens :*

[Les Hommes du GC III/6](#)

[Historique officiel du GC III/6](#)

[Livre de marche de la 5](#)

[Livre de marche de la 6](#)

[Page d'accueil du site de François-Xavier BIBERT](#)