

#### **Buc : une commune entièrement dédiée à l'aéronautique**

**L**es noms de rues ou de places rappellent les liens entre la commune et l'aéronautique, puisque près de 20 d'entre elles portent des noms se rapportant à son histoire.

Certains n'ont pas de rapport direct avec Buc, qu'il s'agisse d'aviateurs ou d'aviatrices célèbres, Guynemer, Roland Garros, Hélène Boucher, Maryse Bastié, ou d'un constructeur bien connu, Morane-Saulnier.

D'autres concernent des précurseurs, dont les avions volaient dans le ciel de Buc alors que l'aérodrome Blériot n'existait pas encore, mais qu'il avait été précédé à Toussus-le-Noble par les terrains Esnault-Pelterie et Farman

• **Robert Esnault-Pelterie (1881-1957)**, ingénieur et visionnaire, a créé le premier aéroport de la région, au Trou Salé, en 1907, construit le premier monoplan semi-métallique à hélice tractive, équipé d'un train d'atterrissage oléopneumatique, inventé le « manche à balai », avant de tourner son intérêt vers les moteurs fusée et les voyages interplanétaires ;

• **Les frères Farman, Henri et Maurice**, pionniers de l'aviation :

**Henri (1874-1958)** a couvert le 13 janvier 1908 le premier kilomètre en circuit fermé et ouvert en 1909 son aérodrome, à Toussus, où il crée en 1928 la première école de pilotage aux instruments, permettant la navigation de nuit et par tous les temps.

**Maurice (1877-1965)** s'est attribué en décembre 1909 le premier record de distance en reliant Toussus et Chartres.

Par la suite, les frères Farman ont créé à Billancourt une usine où ont été construits de nombreux appareils multimoteurs, pendant la Grande Guerre et l'entre-deux-guerres.

• **Tabuteau**, le 30 décembre 1910, a établi un nouveau record de distance, avec 584,7 km.

• **Albert Senouque**, sur appareil Farman, a gagné au cours de l'été 1910 le prix offert par le Colonel Lévy en prenant les premières photos aériennes, à 100 mètres d'altitude, au-dessus de Toussus-le-Noble. L'année suivante, en tant que passager sur un avion piloté par Eugène Renaux, il s'est posé au sommet du Puy de Dôme, exploit qui n'a jamais été renouvelé.

• **Alexandre Fourny** a battu plusieurs records de distance et de durée, les portant à 980 km et 8 heures de vol le 11 septembre 1912 ; il habitait Buc, Rue des Marais.

Directement liés à l'histoire de l'aérodrome Blériot, outre Louis Blériot lui-même, dont la carrière a déjà été évoquée, mentionnons les noms des pilotes d'essais, des chefs pilotes et des mécaniciens, dans l'ordre chronologique :

• **Ferdinand Collin et Julien Mamet**, mécaniciens de Blériot, ont mis notamment au point le Blériot XI de la traversée de la Manche. Par la suite, Collin est devenu Directeur des écoles Blériot, responsable du programme de formation des pilotes, sans jamais être monté lui-même dans un avion. Mamet, devenu pilote, a quitté l'aviation pour fabriquer des amortisseurs de voitures.

• **Edouard Pereyon (1883-1913)**, dit "Pépé", a établi à Buc plusieurs records du monde d'altitude, avec passager à 5 100 mètres et sans passager à près de 5 900 mètres, en 1913, année à la fin de laquelle il s'est écrasé près du fort de Buc au cours des essais d'un nouvel avion d'observation destiné à l'armée.

• **Adolphe Célestin Pégoud (1889-1915)**, engagé par Blériot en 1913 et la même année premier aviateur à s'être éjecté d'un avion en parachute, inventeur du "looping" et des bases de l'acrobatie aérienne ; premier "as" de la guerre avec 6 victoires, il a été abattu le 31 août 1915 et son vainqueur, est revenu survoler l'avion détruit pour lâcher une couronne portant ces mots : "en hommage à l'aviateur Pégoud, tombé en se battant pour sa Patrie, de la part de ses adversaires".

• **Jean Casale**, Marquis de Monferrato (1896-1923), as aux 12 victoires, a établi en 1919 une série de records du monde d'altitude jusqu'à 9 520 mètres ; entré chez Blériot comme pilote d'essais, il s'est tué le 22 juin 1923 aux commandes d'un quadrimoteur Blériot 115 qu'il ramenait de Berck à Buc.

• **Les frères Robin**, aviateurs enfants de Buc, sont morts entre 1934 et 1938, avant l'âge de 40 ans, l'aîné, Hubert de maladie, le second, Roger lors d'un accident à Chateaufort en raison de la défaillance de son parachute et le troisième, Pierre à la suite de brûlures lors d'un atterrissage. Deux d'entre eux étaient entrés à l'Aéropostale.

• **Louis Clément**, pilote d'essais de Blériot, remarquable pilote d'acrobaties, a créé et animé dans les années 30 la "Patrouille de Buc". Devenu en 1935 pilote du Club Roland Garros puis de la société Lignel, à Buc, il s'est tué en 1955 en rentrant d'un meeting.

• **Louis Massotte (1906-1937)**, chef pilote et pilote d'essais de Blériot, a établi plusieurs records de vitesse et obtenu de très bons classements dans diverses compétitions aériennes. Il s'est tué le 15 juin 1937, en cherchant à se poser en catastrophe sur la digue du Trou Salé, au cours des essais d'un nouveau type d'appareil à empennage "en papillon".

• **Charles Quatremare**, pilote d'essais puis chef pilote et, à partir de 1933, Directeur de l'école et de l'aérodrome Blériot, a participé comme pilote d'acrobaties aux meetings de la patrouille de Buc. Résistant pendant la guerre, il a été nommé à la Libération Président de la "Délégation spéciale" de Buc, c'est-à-dire Maire désigné.

#### **Quelques noms restent encore à honorer et notamment ceux de :**

• **Bernard Barny de Romanet (1894-1921)**, as aux 18 victoires, entré chez Blériot/SPAD après la guerre, recordman du monde de vitesse lors du meeting de Buc en octobre 1920 avec 292,9 km/h sur SPAD XX, puis de nouveau le 4 novembre avec 309 km/h, tué lors d'une dernière tentative le 23 septembre 1921.

• **Sadi Joseph Lecoite (1891-1944)**, instructeur pendant la Grande Guerre, puis pilote d'essais de Blériot, détenteur de nombreux records du monde de vitesse et d'altitude (jusqu'à 11 145 m en 1923), entré dans la résistance dès 1940, arrêté et torturé par la Gestapo, mort à l'hôpital des suites de ces sévices.

• **Lucien Boussotrot (1890-1958)**, dit "Bobosse", qui a reçu son baptême de l'air à Buc en 1912 sur un avion piloté par Bill, as de guerre, premier pilote d'un avion, de transport public sur Paris-Londres en février 1919 et auteur d'un raid Paris-Dakar en 1920, entré comme chef pilote chez Blériot en 1926 ; il a battu en 1931 et 1932 le record du monde de distance en circuit fermé.