

Un Homme, une vie



Paul BOUDIER 1919 – 2003

Paul Boudier est décédé à Antibes (06) le 24 octobre 2003. Il n'était pas de ces professionnels qui se mettent en avant et font l'actualité. Il a fait l'actualité, bien contre son gré d'ailleurs en 1955. Mais en 1952 il aurait apprécié d'être en couverture des hebdomadaires comme on le verra plus loin.

Paul Boudier est né à LYON, à l'Hôtel Dieu le 4 février 1919. Son enfance et sa jeunesse, passées à Bron et à Villeurbanne, l'ont bien souvent amené au bord des aérodromes de la région lyonnaise et à Bron en particulier. C'est ainsi que, bénéficiant du grand élan de l'Aviation Populaire, il fait un stage de pilotage de début à Bron. Entraîné par les moniteurs Renouard et Olive il y obtient son brevet de pilote 1^{er} degré sous le N° 8966 le 16 octobre 1937. Définitivement piqué par la mouche, il entre à l'école de l'Air de Salon en 1937.

A peine formé, le voilà lancé dans les opérations de guerre entre 1940 et 1943 au groupe II/5 « La Fayette » des Cigognes. Pendant la campagne de France il obtient trois victoires homologuées et une probable contre des Dornier DO-17 et des Messerschmitt 109. Son groupe traverse la Méditerranée avec des Curtis H-75 aux moteurs peu fiables, sans Mae-West, sans dinghy et avec comme carte une page découpée d'un Atlas géographique. Basé à Oran il raccompagne le 3 juillet 1940 des avions Anglais sur leur porte-avions et les voit redécoller pour attaquer Mers-el Kebir dans le but d'empêcher la flotte de combat française de tomber dans le giron Allemand. Par la manœuvre et sans tirer un obus il force un Blackburn « Skua » Anglais à plonger en Méditerranée. Cette « victoire » ne sera jamais revendiquée. Selon lui l'épisode de Mers-el-Kébir aura un effet catastrophique sur le moral d'une cinquantaine de pilotes de chasse, Officier et Sous-Officiers, qui souhaitaient alors rejoindre l'Angleterre et renoncèrent aussitôt à leur projet. Le 2 septembre il oblige avec sa patrouille in Wellington un peu trop curieux à se poser sur une plage près de Safi.

15 jours après le débarquement des Américains en AFN, le La Fayette est rééquipé avec des P-40 par la volonté d'un général qui combattit au groupe pendant la Grande Guerre. C'est dans ces circonstances que Boudier rencontre Le Cdt Constantin (Kostia) Rozanoff qui commande le groupe et aura une influence certaine sur sa carrière. Puis il part en Palestine comme commandant du groupe 3/3 Ardennes revient en AFN et participe à la campagne d'Italie du nord avant de rentrer en France en 1945 avec le Groupe Auvergne sur P-47. Il est alors commandant en second du groupe 2/9 Auvergne.

Les hostilités ayant pris fin, il entre à l'école de guerre et passe ainsi 6 mois à Paris dans les dures conditions de vie qui sont celles de l'après-guerre. Au hasard d'une rencontre lors d'un voyage en train, il apprend que 4 places sont offertes à la France pour des stages de pilotes d'essais à Boscombe Down en Angleterre. Notre homme postule, mais finalement une seule place est attribuée et c'est Jacques Guignard (Espadon, Trident, Vautour et bien d'autres puis Concorde pour finir) qui en bénéficie.

Sur la recommandation du Médecin Colonel Olivier il entre au CEV de Brétigny dirigé alors par l'IG Cambois et participe à la session de 1948 de l'EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et Réceptions). Il a comme condisciple un certain Roger Carpentier.

Au CEV commence donc sa seconde carrière. Il est affecté aux essais du Dassault MD 450 Ouragan. Avec cet avion il connaît le 2 mai 1950 un crash dû à un blocage des trappes du train avant. Crash sans gravité par ailleurs.

Il vole sur quantité d'avions dont certains « exotiques » tels le Me-262 sur lequel il ne fait qu'un demi tour de piste avant de se poser d'urgence vent arrière, son cockpit envahi de fumée. Expliquant l'incident à Roger Receveau « LE » spécialiste du Me 262 et par ailleurs grand casseur d'avions, il s'entend répondre : « *Ah m...e, j'avais oublié de te dire : c'est toujours comme ça quand on rentre le train mais ça passe au bout de trois minutes* ». Il ne fit pas d'autre vol sur cet avion.

Au cours de son passage au CEV il pilote entre autres : Espadon, Triton, Ouragan, Vampire, Météor, Martinet, Ju-88 So-95, So-30, Ju-52, Bl-161, Léo-45, P-63, P-47, B-26 et MS-730 avec lequel il se pose d'urgence en campagne après rupture d'une pale d'hélice. Il se rappelle avoir eu la frayeur rétroactive d'avoir oublié de sortir le train pour se souvenir, une fois au sol, que le MS-730 ne possède qu'un train fixe !

Il essaye également toute une ribambelle de « *Trapanelles* » issues du concours lancé par l'Etat pour équiper les Aéro-Clubs. Ce sera une autre source de fortes émotions.

Au cours d'un bref détachement à l'Arsenal de l'Aéronautique pour remplacer Modeste Vonner blessé et Decroo mal remis de son accident sur le VB-10, il fait 8 ou 9 vols sur le VG-90. Mais il met fin de lui-même à l'expérience estimant que les équipes au sol sont pour le moins peu soucieuses des observations et suggestions faites par le pilote.

Toujours au CEV il rencontre Charles Monier (EPNER 1947), dit Popoff depuis son passage au Normandie – Niemen, qui quitte bientôt le CEV pour entrer chez [Dassault](#).

En 1950 il rencontre Marcel Dassault, le Père Dassault comme il l'appelle avec beaucoup de respect et d'affection, qui lui dit avec sa célèbre voix nasillarde qu'il imitait à la perfection : « *Alors Boudier vous venez chez moi. J vous embauche* ». On ne refuse pas une offre comme celle-ci et voici Paul Boudier chez Dassault où il devient l'adjoint de ...Rozanoff ; lequel, comme on le sait, possède une personnalité affirmée et un caractère bien trempé. Capable « *de vous payer un gueuleton ou de vous foutre son poing dans la gueule* ». Désormais l'équipe Rozanoff – Monier – Boudier est constituée. Georges Brian, pour sa part restant en résidence à l'usine à Bordeaux Mérignac.



De gauche à droite : Kostia Rozanoff, Charles Monier, Paul Boudier

Chez Dassault Paul Boudier participe activement aux essais des Ouragan de présérie et en particulier ceux du N° 7 équipé d'un TAY. Réceptionnant les Ouragan de série il se voit forcé de poser le N°160 sur le ventre à son 1^{er} vol pour cause de train récalcitrant.



MD-450 Ouragan N° 7 de présérie

Par ailleurs, il s'intéresse de très près à une version tous terrains de l'Ouragan et baptisée « Barougan ». Cet épisode lui donnera le goût des essais sur herbe puisqu'il deviendra le spécialiste maison de cet exercice avec l'Etendard IV puis les Communauté et Spirale.

Puis viennent les Mystère : Interviewé en 1992, Boudier reste très discret sur cette période, se souvenant seulement que « *les Mystère, c'était l'affaire de Rozanoff. Monier et moi, pendant ce temps on dépotait la présérie des Ouragan* ».

Paul Boudier vole cependant sur Mystère II et garde « *en travers de la gorge* » le fait qu'on n'ait pas voulu reconnaître que c'est un pilote Dassault qui a franchi pour la première fois le mur du son en France sur un avion français. L'honneur du premier Mach 1 tricolore fut attribué à ...Carpentier, du CEV,

quelques jours après que les Américains ont montré aux Français comment faire pour orienter le « Bang ». Boudier se console comme il peut en devenant le premier Français à savoir diriger un Bang, mais à bord d'un ...F-86 F de l'US Air Force. De son côté, Carpentier fera de son mieux pour partager les fleurs avec l'équipe des essais en vol de Dassault.

Toujours à propos du Mystère II, on relève qu'il a également fait les premiers vols de quelques avions de présérie et en particulier des 019 et 020 équipés de réacteurs ATAR avec PC.

Le 3 mars 1953 Charles Monier se tue à Istres avec le prototype Mystère 1 en essai de largage de bidons marginaux.

Arrive le Mystère IV A. Rozanoff, qui avait fait le premier vol le 28 septembre 1952, se tue le 3 avril 1954 à Villaroche en présentant à des officiels le Mystère IV B 01. Boudier fait les premiers vols de tous les avions de pré-série du IV A et prend la responsabilité de la mise au point de l'avion. De son côté, Gérard Muselli s'occupe de celle du Mystère IV B



Mystère IV A N° 05

Enfin le 2 mars 1955, Boudier a la satisfaction de réaliser le premier vol d'un avion vraiment nouveau. Il s'agit du Super Mystère IV B 1 qui deviendra vite Super Mystère B 1 et connaîtra la série comme SMB2. Le B1 est un excellent avion, très performant en vitesse horizontale et en montée grâce à son réacteur Rolls Royce Avon à post combustion. Hélas, la consigne est : « voler français ». Et c'est le SMB2 qui est construit en série avec un ATAR 101 G2 ou G3 moins puissant et plus lourd. L'avion est sous motorisé et ses performances s'en ressentent. Le 3 mars, à son quatrième vol sur le B1, Boudier passe le mur du son à l'horizontale. Aussitôt Marcel Dassault somme son pilote de revêtir sa tenue Armée de l'Air N°1 avec « décorations pendantes » et Boudier se retrouve en couverture de « Jours de France », l'hebdomadaire du Patron.



Super Mystère IV B 1



Dassault Etendard II

En 1957, avec l'Etendard IV, il participe comme pilote maison au concours OTAN de chasseur léger que "remporte" le FIAT G-91. On le retrouve ensuite aux essais des avions MD-410 Spirale et MD-415 Communauté qui ne sont en fait que deux fuselages pour une même aile



Dassault MD-410 Spirale

Une anecdote montre le professionnalisme du pilote d'essais qu'il était. Rentrant d'un vol de mesure de taux de roulis de l'Etendard IV il se retrouve manche bloqué "à piquer" au moment d'arrondir. Deux solutions: s'éjecter et perdre l'avion ou le ramener complet au sol. Le remède: simple! Il suffit de mettre un grand coup de gaz, ce qui a pour effet de faire remonter le nez. Atterrissage dur, gros effort des freins et tout est fini. Fini ? non. Car Boudier reste sur son siège, manche collé sur sa butée arrière intempéte

tant que "la mécanique" n'a pas trouvé la cause. Elle se révèle être un écrou baladeur venu bloquer la timonerie de profondeur après la séance de voltige infligée à l'avion.

En 1962 nouveau virage. Boudier quitte Dassault et entre à Air Inter d'abord comme instructeur puis comme chef pilote chargé de l'étude des nouveaux matériels. Il participe à la *mise en ligne* des premiers avions de la compagnie. Il s'agit de 5 Vickers Viscount récupérés en fin de carrière à Air France. Puis il participe activement à la certification du système d'atterrissage tous temps sur Caravelle. Enfin, il a de nouveau l'occasion de travailler avec les équipes de Dassault, en particulier avec Jean Coureau, sur le programme Mercure. Le Mercure qui fait son premier vol en 1971 est mis en ligne à Air Inter en 1974 soit à peine 3 ans plus tard ce qui constitue pour l'époque une jolie performance dont Boudier est très fier.



Dassault Mercure

En 1975 Paul Boudier met fin à sa carrière. Il prend une retraite bien méritée à Antibes où j'ai eu le plaisir de passer un après midi en sa compagnie en 1992. Il avait alors cessé toute activité aéronautique disant que "*quand on a tout fait en aviation, il vaut mieux faire du bateau que des tours de pistes en aéro-club*". Il peut enfin se consacrer à sa seconde passion : l'astronomie.

En 1955, Paul Boudier avait publié "*Ils ont reconquis notre ciel*" aux éditions Amiot - Dumont dans lequel il raconte quelques faits dans le domaine des essais en vol.

En 1957 il publie "*Essais en Vol*" aux éditions du Livre Contemporain en collaboration avec ces deux autres ténors des essais en vol que sont Léonard Bridgeman (Douglas Skyrocket et X-3) et Neville Duke (Hawker Hunter). Un ouvrage qui reprend les pages principales des ouvrages précédemment écrits par les trois auteurs.

35 ans plus tard, le 20 mars 1992, il a eu la gentillesse de me dédicacer ce livre et me remerciait d'œuvrer pour "*que les efforts de certains ne tombent pas dans l'oubli*". En rédigeant ce texte et en le publiant, je pense servir leur mémoire, à ces "*certains*".

Avec Paul Boudier disparaît, encore, un de ces hommes qui contribuèrent au redressement de l'Aviation Française après la guerre. Nous lui devons beaucoup.