

Louis NOTTEGHEM (1918-2001)



Revue de Presse en date du 4 août 2011



F-BBNE

Saint-Yan, plus de cinquante ans déjà**Louis Notteghem** aux commandes d'un Stampe

Après des débuts dans l'aviation militaire, il a participé au perfectionnement d'une méthode de pilotage encore artisanale. Après la guerre, il devient champion du monde de voltige en planeur. Il entre au Service de l'aviation légère et sportive (SALS) à Challes-les-eaux. Puis après un séjour à Carcassonne, il arrive à St Yan le 2 janvier 1948, tout naturellement comme chef pilote. Il organise alors un travail analytique sur la méthode française de pilotage qui deviendra l'évangile selon St Yan ...

Sa notoriété sert le développement du centre et son aura personnelle lui permet de convaincre l'administration de ses vues. Les passages de la « tornade » **Notteghem** dans les bureaux à Paris permettent des miracles. Il obtient des crédits, des moyens : 74 Stampe, puis les hangars, 30 MS 733, la tour de contrôle, les bimoteurs Beechcraft C18S, la piste en dur.

1948 : Cette année marque l'ouverture officielle du centre national du vol à moteur sur l'aérodrome de Saint-Yan par décret du 2 janvier 1948. Le chef de centre est Pierre Deschamps et le chef pilote est **Louis Notteghem**.

1950 : **Louis Notteghem** devient chef de centre et Max Fischl le remplace comme chef pilote.

PAR JEAN-LOUIS LAROCHE**REVUE « ICARE »**

N°190-191 page 25 (décembre 2004)

Sous la direction de Pierre Deschamps /.../ une équipe, constituée de du chef pilote **Notteghem** et des instructeurs Tesson, Pruneau, Grangette, Passadori, Leclerc et Veyssière entraînaient les stagiaires civils qui aspiraient à devenir pilotes. Parallèlement, ils avaient mis sur pied la formation de pilotes de voltige et constitué la patrouille de Saint-Yan, faisant pendant à la patrouille militaire d'Étampes. /.../

J'ai été de nouveau affecté au centre de Saint-Yan /.../ **Notteghem** avait pris la direction du centre qui, entre temps, était devenu important autant au niveau de l'accueil des élèves qu'au niveau de l'équipement en salles de cours et en types et nombre d'avions.

Bien que brefs, mes passages à Saint-Yan m'ont laissé d'agréables souvenirs : tout d'abord ma propre formation à la voltige aérienne par **Notteghem** qui était un excellent instructeur et un pilote de voltige hors du commun.

PAR MICHEL BRULANT**REVUE « ICARE »**

N°190-191 page 31 (décembre 2004)

... Et il n'y avait pas que la patrouille ... D'autres s'entraînaient à un numéro de duettistes avec un Stampe et un Morane 230. Je revois parcourant le plus grand axe du terrain, le passage dos d'un Sipa 200 Minijet avec l'antenne radio à 3 m. du sol. Nous évoquions souvent, avec respect et admiration, les exploits renouvelés de **Louis Notteghem**, le chef de centre.

En vol, aux commandes du Stampe

Certains souriront à la lecture du titre de cet article et je me demande si ce sourire est justifié. Je ne le crois pas, car enfin, s'il est depuis la libération un appareil qui ait ouvert les ailes d'une quantité plus qu'honorable de jeunes pilotes français, c'est bien le Stampe, avion école que l'on rencontrait, hier encore, sur tous les terrains et qui est loin d'être disparu de l'écurie des clubs. Sa silhouette familière de biplan fin, avec son nez élancé enfermant le moteur Renault 4 cylindres de 140 CV., restera une figure bien sympathique de l'aviation française, malgré sa conception fraternelle belge.

Appareil école classique, ou, plus exactement, conforme aux normes préconisées avant guerre par les moniteurs français et anglais, il est, de plus, une excellente machine pour celui qui veut s'initier ou se perfectionner en voltige. De grands as français en ont fait et continuent à en faire la preuve et je songe, ici, à **Louis Notteghem**, chef de centre de l'École nationale des Moniteurs de Saint-Yan qui, lors des meetings nationaux 1951, fit d'éblouissantes démonstrations au cours desquelles il semblait faire exécuter à sa machine tout ce qui était imaginable et même inimaginable. Je songe aussi à Fred Nicole qui, dans un style très différent et bien personnel, frôlait, sur le dos l'herbe verte des terrains après une série d'arabesques rapides et précises. Je songe, enfin et surtout, à la célèbre patrouille d'Étampes, unique au monde et qui donna si souvent au public le spectacle exceptionnel d'un ballet aérien réglé avec une précision telle que l'on avait peine à imaginer que les Stampes n'étaient pas soudés les uns aux autres au cours de leurs manœuvres.



Louis Notteghem démarrant le BÜ133 (F-BBRI) de son ami Fred Nicole

<http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article173>

Le 9 septembre 1951, dans le port de **Cannes**, devant l'hôtel Carlton et un nombreux public, Fred Nicole, ce pilote phénomène, époustoufle le monde en traçant un sillage d'écume dans la mer avec son Bücker-133 F-BBRI ! Il en parle avec calme et modestie. « *A Cannes, dans la mer, c'était plus difficile que sur le lac de Genève. Sur un lac, la surface de l'eau est lisse, tandis que la mer, ça bouge tout le temps.* » Les autres célèbres pilotes d'acrobatie sont en réelle admiration. Michel Detroyat (1905-1956) : « *Fred Nicole, à qui sans me tromper je peux décerner le titre de «roi des casse-cou». Il ne fait pas partie de cette catégorie des "fous" comme on en rencontre en Amérique et qui jouent par plaisir leur vie à pile ou face. Nicole est avant tout un maître de la voltige aérienne, et c'est à cette maîtrise jointe à son immense audace qu'il doit d'être encore en vie à plus de 40 ans ... Parce qu'il reste, à l'époque où l'aviation s'industrialise, de la race des «passionnés», des «purs» comme ceux de Saint-Yan notamment et leur patron **Notteghem** en tête ... et des gens comme ça, il en faudra toujours.* »

SITE OFFICIEL DE LA VILLE DE LAUSANNE

Meeting, 1954 © AVL

<http://www.lausanne.ch/view.asp?DocId=27726>

Dans la foulée du meeting de 1949, la section vaudoise de l'Aéro-Club de Suisse, prépara un Grand meeting d'aviation pour le 2 septembre 1951. Le programme présentait une certaine similitude avec celui de la manifestation précédente. On y vit également une démonstration d'une double patrouille (4 avions) de P-51 « Mustang » et d'une double patrouille de chasseurs à réaction de Havilland « Vampire ». Le public put aussi assister à un match d'acrobatie entre les trois pilotes **Louis Notteghem**, chef du Centre d'acrobatie aérienne de St-Yan (France), Fred Nicole, pilote d'essai de la maison Bréguet à Villacoublay (France) et Francis Liardon, champion suisse d'acrobatie. Plusieurs sauts en parachute en solitaire et en groupe furent effectués, ainsi qu'une séance d'acrobatie sur planeur « Meise » par Gontran Gourdou, chef du Groupement de vol à voile de Lausanne. Plus de 10.000 spectateurs se rendirent à la manifestation.

HISTORIQUE DE L'AÉRONAUTIQUE DU NIVERNAIS

par Louis CHARPENET)

<http://pagesperso-orange.fr/aero.nivernais/Historique/Historique.htm>

Pourtant en ces temps-là on rêvait déjà. A l'instar des chauffeurs de maître qui 20 ans en arrière avaient peur de « loper le coche », on ne voulait pas réitérer pour l'avion l'erreur de ces villes : Orléans, Tours, Auxerre, etc. qui jadis refusèrent le chemin de fer. Nevers était bien situé sur la future et quotidienne mais hélas hypothétique ligne Paris-Montpellier. Les 30 tonnes allaient fréquenter notre plate-forme. Pour cela on allait construire une piste de 1 400 mètres. Ah déjà ! Avec son usine souterraine, Nevers allait devenir un centre de construction aéronautique important. Le 1er juillet 1950, on fit venir le champion du monde d'acrobatie aérienne, **Notteghem** de Saint-Yan. Il allait envoyer ses gars, tous les jours, et ils étaient 300. Pourtant en ces temps-là on rêvait déjà.

Les 20 glorieuses.

Il convient ici de saluer également l'arrivée au club début 1954 du moniteur Georges COUSTEAU, qui, on le verra, saura lui donner une vive impulsion. Georges COUSTEAU est moniteur à Saint-Yan. C'est un des hommes de Notteghem. C'est dire sa compétence. Au début par amour pour son art et aussi peut être un peu pour améliorer son ordinaire, il fréquentera notre plate-forme les Week-End seulement. Très vite, notre sympathique méridional - car c'en est un - à la voix chaude, au verbe haut et facile, gagne l'amitié de tous.



Les maîtres de St Yan, autrefois, comme **Louis Notteghem**, Jean Passadori et parlaient aussi bien de tonneau barriqué que de barrique, ce dernier terme simplifiait les amphis ou la conversation...J'ai remarqué que les cochers AdlA utilisaient presque uniquement le terme de barrique et ce depuis l'arrivée des Vampire à Dijon. [...] **Louis Notteghem**, l'homme qui touchait la piste, faisait un tonneau déclenché, touchait, déclenchait et ça aussi longtemps qu'il y avait du ruban, Jean Passadori, Veysières qui faisait de la voltige en miroir en Morane 230, ils formaient aussi la Patrouille de Saint-Yan sur Stampe. Eh ben ces messieurs, ces cochons de pilote peuvent penser les prudes, et d'autres « monits » peut-être, pour montrer ce qu'était la rigueur nécessaire à toute voltige allaient tremper leurs queues dans la Loire proche !!!

Je m'explique : décollage en Stampe, alignement sur la Loire, mise dos, approche, palier avec l'incidence caractéristique au vol dos et, tout doucement, on allait caresser l'eau puis tremper ce qu'il fallait le bout de la dérive dans la flotte et on maintenait ainsi ...

... Tu avais des gars comme Passadori, Notteghem, Malinvaud, Liardon Veysière, Doret, Louis Clément, Elisabeth Boselli sur Stampe, Jacqueline Auriol sur Minijet, et j'en oublie car ils passent dans ma tête comme



des boulets, qui étaient des pros sachant exactement ce qu'ils allaient présenter et ça se passait bien sauf accident de structure comme celà arriva à Clément sur son Lignel Taupin. Michel Berlin sacrément doué mais qui forçait trop sur ses traversées de terrains en touché, déclenché, touché, déclenché... jusqu'à ce que... Mais il ne travaillait pas en inconscient : c'était un maître en déclenchés et un des monits de St Yan capables de se mettre en vol dos et d'aller tremper une dérive de Stampe dans la Loire sur plus long qu'un cent mètre dos papillon !!!

... Notteghem, Passa, etc. étaient toujours très discrets sur leurs exploits et ceux qui se voyaient étaient expliqués, décortiqués et donnés à travailler sans cesse mais sûrement

pas celui-là, la dérive dans la Loire ... il eût fallu engager une escadre flottante de repêchage. Fred Nicole l'a peut-être fait, loin des yeux indiscrets ... car c'était « La Classe »

... J'ai été beaucoup plus impressionné ce jour là par un tout petit avion qui ne vola pas. Construit par Louis Notteghem pour la voltige et rien que la voltige, à une demie bille dehors il déclenchait ... Était équipé d'un Walter Mikron tchèque de 65 CV à 4 cylindres inversé, un moteur sympa que j'ai beaucoup fait tourner sur une autre trapanelle tchèque et qui, à 650 tours au ralenti faisait un glouglou de bouteille hypersympa.

... Gustave Vayssière... J'ai son autographe sur un menu de soir de Meeting à Montbéliard où il était venu avec son 230 et aussi Passadori et la Patrouille de Saint-Yan aux Stampe peint en crème-jaune avec filets et motifs rouge sang de bœuf violacé, mais pas son prénom. Mais s'il a fini à Étampes, haut lieu de la célèbre patrouille du même nom avec dernière monture « Le Stampe », ça ne pouvait pas être autrement qu'en apprenant aux autres à se retourner les pinceaux ! [...] C'est ce jour-là que j'ai été en adoration devant le minuscule Louis Notteghem taillé par le maître pour une voltige ne tolérant pas une demi bille en dérapage... et puis il y avait aussi un ou plusieurs bimoteurs Caudron Goëland de conception 1935, j'en ai jamais vu d'autres de ma vie, sur lesquels on formait nos pilotes de ligne. La fameuse Pompon passée par là s'était distinguée en emplumant une statue de Paray-le-Monial.

<http://richard.ferriere.free.fr/archives/essai/morane230.pdf>

En vol, aux commandes du Morane Saulnier MS 230

Et, un jour, ce fut ma première séance d'acrobatie sur 230. Mon Dieu, quel sport ... Pendant une demi-heure, j'ai valsé dans tous les sens, écrasé tantôt sur mon siège, quelques secondes plus tard pendant dans les bretelles, obsédé par l'idée qu'elles allaient peut-être casser... Lorsqu'il s'agissait de loopings, j'arrivais à suivre la manœuvre, mais, dans les tonneaux déclenchés, je subissais, sans rien comprendre. A la descente, mes genoux « claquaient des dents » mais j'étais très fier de cette initiation à l'acro que je n'oublierai jamais. Cette année, à Saint-Yan, **Louis Notteghem** m'offrit à son tour une bonne séance, de celles dont il a le secret, mais, cette fois, j'étais en mesure d'en saisir les moindres finesses, les moindres détails.

FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AÉROMODÉLISME

http://coupedeparis.free.fr/programmes/Reglement_VGM_Janvier_2009.pdf

En 1955, le pilote français Huc Dressler malheureusement disparu en 1957 avait mis au point et édité un système de notation qui sera utilisé lors des premiers championnats de 1960 à 1964. En 1961 la commission internationale d'acrobaties aériennes de la FAI (CIVA) se réunit pour faire des recommandations pour le prochain championnat du monde de voltige, les représentants des différents pays dont **Louis Notteghem** qui représentait la France, recommandèrent l'utilisation d'une méthode mise au point en 1944 par un Espagnol, José Luis de Aresti Aguirre.

HTTP://WWW.SUPER-MYSTERE.NET/

<http://www.super-mystere.net/hs002/planche/pages/19.htm>

On arriva sains et saufs en un temps record à La Mecque de la méthode de pilotage en vogue à l'époque où je fus impressionné, outre les merveilles de Stampe, Morane «Deux Cent Trente» et autres Goéland, de voir le minuscule monoplace monomoteur de voltige construit par **Louis Notteghem** derrière un petit 4 cylindres inversé Walter Mikron de 65 CV et qui partait en vrille avec juste une demie bille en virage dérapé... L'aviation et bien des choses gravitant autour, étaient dangereuses en diable, je pourrais narrer des tas d'autres gravissimes pépins, mais ça ne se discutait même pas à l'époque quand on voulait vivre pleinement sa passion à un titre ou à un autre, qu'on soit gamin ou adulte.

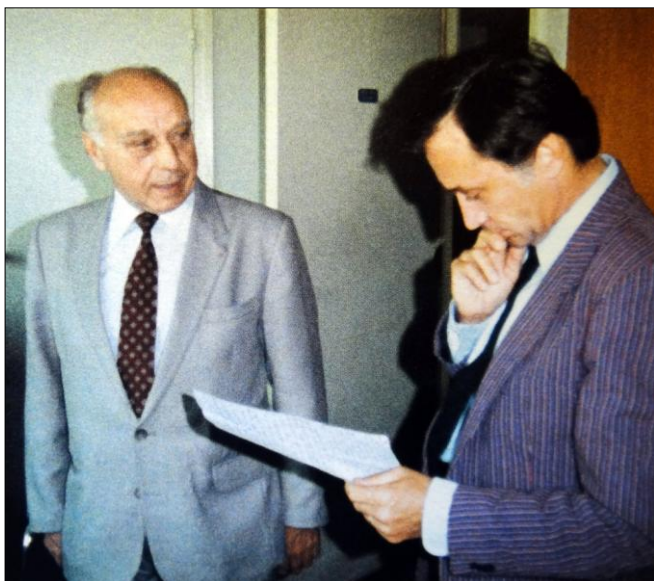
JOURNAL L'ALSACE
29 JUILLET 1953

... Puis on procéda à la distribution des prix. Après que M. Le Maire, au nom de la ville eut remis au commandant du groupe « Alsace » le « cdt. Perceval », prix de la ville de Mulhouse, le chef de cabinet [...] pria M. Raoul Hillmeyer, directeur commercial de « l'Alsace » de remettre le Grand Prix offert par notre journal, au vainqueur du « Tournoi de l'Audace ». Les officiers de l'armée de l'Air, qui avaient arbitrés le match, avaient désignés Louis Notteghem comme gagnant. La démonstration qu'il avait exécutée avec un art ou l'élégance et la technique s'étaient harmonieusement alliées, valaient largement cet hommage. Tandis que les applaudissements déferlaient dans la salle, le vainqueur reçut le magnifique buste en bronze du héros de l'air, Mermoz, des mains de M. Hillmeyer, après que le directeur commercial de « l'Alsace » l'eut vivement félicité et eut exprimé que ce « Grand Prix » puisse occuper une place d'honneur parmi les trophées du prestigieux pilote.



PAR HENRI CIBERT
REVUE « ICARE »

N°190-191 page 55 (décembre 2004)



... Bien sûr, je ne pourrais passer sous silence la présence bienveillante de Louis Notteghem : figure emblématique de l'histoire de Saint-Yan, qu'il a largement contribué à écrire.

D'une disponibilité sans faille, il m'a aussi soutenu sans réserve au quotidien : c'est avec beaucoup d'émotion, encore, que je me suis retrouvé, plus tard, à lire dans l'église du village son éloge funèbre, rédigée avec les grands Anciens, revenus pour des retrouvailles de la patrouille.

Ci contre : Henri Cibert salue le départ à la retraite de Louis Notteghem

PAR LOUIS NOTTEGHEM

REVUE « ICARE »

N°51 pages 158-159 (1969)

Une certaine mélancolie

Les meetings attirent moins les foules que par le passé. L'époque héroïque fait place à celle de l'aviation sérieuse, celle du transport, celle du grand tourisme. L'aviation entre dans nos mœurs. Il y a encore quelques années, les organisateurs de meetings aériens réussissaient à rassembler des foules énormes venues voir voler toutes sortes d'avions civils et militaires avec l'indispensable exhibition « d'acrobatie ».

Mon propos n'est pas de juger de l'intérêt de ces présentations, notamment de celles de voltige. Est-ce que ce fut une bonne propagande ? Je ne le crois pas. Cela attirait du monde et permettait quelques bénéfices destinés à des caisses d'œuvres sociales ou à la caisse du club organisateur et de ce fait, indirectement, participer à une propagande de meilleur aloi.

Entre 1946 et 1961, j'ai eu l'occasion de prendre part à un certain nombre de manifestations aériennes à titre de pilote de voltige (très exactement 250) sur divers types d'avion : Morane 315, Morane 230, Stampe, Sipa 200. Bien sûr, je me rappelle des faits amusants ou drôles mais aussi d'autres, plus tristes et même tragiques, puisque malheureusement je fus témoin de quelques accidents. Je préférerais ne pas rappeler les premiers parce que les épisodes drolatiques comportent toujours une victime souvent sympathique et qu'il n'est pas courtois ni bien charitable d'écorcher sa susceptibilité ; les faits plus graves, les accidents ayant coûté la vie à certaines de nos camarades valeureux, en respectant leur mémoire, il n'est pas dans mon propos d'en parler ici.

UNE PRÉPARATION TECHNIQUE ET HUMAINE PARFAITE

J'ai toujours considéré les présentations en vol comme quelque chose de très sérieux méritant une préparation technique, psychique et humaine parfaite. Je me suis toujours attendu à l'accident mécanique et, malgré les conditions de vol parfois difficiles, j'avais toujours l'attention en éveil, prêt à manœuvrer pour au moins limiter les dégâts.

Certes, au cours de ces quinze années, au cours desquelles les présentations de voltige ont constitué mon violon d'Ingres, je reconnais que certaines phases de vol pouvaient paraître audacieuses. Vous avouerez-je que, personnellement, je ne suis pas très à l'aise quand je vois évoluer des camarades de la façon dont j'ai pu moi-même

voler ? Et pourtant, vu du poste de pilotage, ma situation ne m'a jamais paru dangereuse. Je n'ai jamais confié mon existence au pur hasard et puis certaines situations pouvaient paraître plus osées qu'elles ne l'étaient en réalité.

Chacun de mes programmes était constitué de groupes de figures tendant à constituer un ensemble harmonieux, une chorégraphie aérienne cadrée soigneusement par rapport au public, en essayant d'éviter les redites et la monotonie, avec une gradation des effets. Tout cela était étudié de façon très mathématique, avec de nombreuses répétitions à l'entraînement, dans des conditions beaucoup plus proches des limites que lors des présentations en public.

D'ABORD JE RENTRE À DESTINATION

Cela dit, il m'est arrivé, bien sûr, de petites aventures. Je vous en citerai quelques-unes.

D'abord, il fallait se rendre à destination et ce n'était pas toujours le plus facile. Même si cela paraît étonnant, je dirai que c'est là que se situèrent souvent les difficultés majeures. Les avions de l'époque n'étaient absolument pas équipés pour le vol aux instruments. Il fallait arriver, sauf le cas extrême de conditions impossibles et rarement admises comme telles, et j'ai quelques souvenirs de voyages désagréables, à basse altitude, dans le mauvais temps, qui ne font que rehausser mon estime pour ceux qui journellement assuraient dans des conditions analogues, le courrier et la ligne, dans leurs débuts héroïques. J'ai dû me poser en rase campagne plusieurs fois. Un certain samedi de 1953, je m'étais traîné avec mon Stampe de Saint-Yan, par Guéret-Limoges-la-Garonne en direction de Pau ; ça n'avait pas été brillant jusque là, mais pas du tout quand je me suis retrouvé au dessus de la forêt landaise, espérant l'amélioration qui ne venait jamais, l'horizon restant une ligne jaunâtre au ras des pins, immuablement située à quelques centaines de mètres devant moi et avançant à la vitesse de mon avion. Finalement, ce fut le bouchon et je fus contraint à l'atterrissage en rase campagne. Dans ma dernière évolution, j'eus l'agrément de constater que je me trouvais à quelques centaines de mètres de la belle église de Morlaas et que j'étais pile sur ma route.

Quand le plafond daigna s'élever de quelques mètres et le clocher de cette église avoir la bonne idée de s'extraire de la glue humide qui l'entourait, je repris le vol et amorçai la descente de la célèbre côte de la route de Morlaas à Pau en suivant les méandres un peu à la manière des voitures qui l'empruntaient à quelques mètres au dessous de mes roues et arrivai à Pau sous une pluie battante. Mon souci après l'atterrissage fut de passer sous silence les difficultés que j'avais rencontrées, pour ne pas tenter d'être imité par des pilotes moins entraînés à ce genre de sport, et je les persuadais que le voyage avait été facile, qu'il ne faisait vraiment mauvais qu'à l'approche des Pyrénées.

EN ROUTE VERS L'ITALIE

J'eus des difficultés analogues, en Italie notamment, qui reste dans ma mémoire, à ces occasions, comme le pays du grand beau temps, bien sûr, mais aussi parfois comme celui des vols les plus exécrables. C'est ainsi, qu'un jour de 1956, avec mon camarade Passadori, nous devions, à deux avions, rejoindre Modène. Après bien des vicissitudes nous avons échoué à Albenga, où déjà, pour entrer dans la vallée au fond de laquelle se loge ce terrain, nous n'avions eu d'autres secours que de détecter à grand peine la « Gallinaria », petit rocher situé en mer en face de ce goulet, repère miraculeux qui en balise l'entrée, nous évitant de continuer en vain à longer une côte à peine perceptible.

Le lendemain matin, une météo pas très fameuse, mais peut-être quand même trop optimiste, nous avait valu de nous trouver en l'air en direction de Gênes, que nous survolâmes dans un crachin mélangé aux fumées d'usines, pour aborder le col donnant accès à la « Passa Poretta ». Le passage se réduisait à un petit croissant de ciel grisaille limité au-dessous par des rochers et, quelques dizaines de mètres au-dessus, par un plafond chargé.

Sitôt ce joli coin survolé, ce fut la descente, dans la passe d'abord très étroite puis s'élargissant avec, au fond un torrent creusant son lit dans les cailloux ; mais le plafond, lui aussi était descendu au fur et à mesure et nous survolions à basse altitude, en patrouille, les méandres de cette vallée. A Tortona, j'avais le projet de suivre fort peu glorieusement et servilement le chemin de fer menant à Plaisance pour rejoindre la vallée du Pô. Après quelques encablures dans cette voie, je vis à ma gauche la base d'une cheminée d'usine dont le sommet culminait dans la crasse. Il fallait bien abandonner ce cap et continuer à descendre le torrent jusqu'au Pô et suivre celui-ci jusqu'à Plaisance.

Ce fut l'occasion d'une belle partie de rase flotte, un œil sur la carte, l'autre scrutant les ponts et les non moins inquiétantes lignes à haute tension. De Plaisance à Modène, survol de l'autoroute et enfin « l'Aero-autodromo » de Modène, cher au Commandatore Ferrari. On ne nous attendait pas ; des pilotes de Milan avaient renoncé à suivre l'autoroute Milan-Modène. C'était exaltant... surtout une fois les pieds par terre. Et chaque fois que je rencontre Passadori, nous ne pouvons éviter de nous rappeler nos petites émotions d'alors.

UNE CAMARADERIE TELLEMENT SYMPATHIQUE ENTRE PILOTES

Mais ceci à propos des meetings proprement dits, deux souvenirs si vous voulez bien, ou plutôt trois.

Tout d'abord celui d'une camaraderie tellement sympathique entre pilotes qui pratiquions le même métier. Le grand Doret en premier lieu avec son instinctive psychologie de la foule, bien servi par son Dewoitine horriblement bruyant, qui restait si jeune bien que notre aîné. Fred Nicole, l'artiste amoureux de son Bucker Jungmeister, qui savait si bien le

présenter. Biancotto, notre poulain Berlin, mon adjoint à Saint-Yan à l'époque, pilote « gonflé » et précis. D'Orgeix, aussi doué pour la scène et le cheval que pour le pilotage – et ce n'est pas peu dire. Ils sont tant que je ne puis les nommer tous en quelques lignes et je le regrette. Mais je ne passerai pas sous silence les femmes-pilotes dont Élisabeth Boselli et puis ce petit morceau de bonne femme surnommée « Pompon », qui a appris le métier en participant avec nous à tant de manifestations où, élève studieuse, jamais troublée par le succès, elle s'appliquait à suivre les conseils de ses maîtres.

EN 1949, À VILLACOUBLAY, UN PRÉSENTATION « CARABINÉE »

Deux autres souvenirs – le premier de 1949. J'avais été convié à participer à un grand meeting à Villacoublay. On y compta 350 000 entrées. La tradition voulait que, parvenu à destination, le pilote acrobate signalât son arrivée par une petite sélection de son numéro. Pour sacrifier à l'usage, j'effectuai quelques figures de mon répertoire, s'achevant par une prise de terrain « carabinée » que j'avais mise au point tout récemment. A l'atterrissage, je fus entouré par des amis participants, eux-mêmes pilotes de présentation – et je vois encore le visage navré de mon vieil ami Clément me faisant part de l'émotion qu'on avait eu au sol en me voyant « manquer un renversement à gauche » et ensuite me poser en catastrophe comme j'avais été furieux de cet échec. Ce n'était pas l'effet que je recherchais et j'expliquai ce que j'avais voulu présenter< ; Devant son incrédulité, je fis mettre un panneau repère au sol et, reprenant le vol, j'exécutai, trois fois de suite, l'ensemble des figures constituant cette finale de ma présentation. L'incrédulité fit place à un enthousiasme flatteur et l'on voulut, à l'occasion de ce meeting, donner mon nom à cette figure. J'ai, je crois, réussi, en ne me permettant jamais de la baptiser ainsi, à éviter cette impudeur.

Je vais vous la décrire ; et tout d'abord en donner l'origine : j'avais constaté que sue Stampe, à l'occasion de mes leçons de double commande, que lorsqu'un élève ratait un renversement à gauche, le moyen d'éviter la suite malencontreuse – c'est-à-dire une magnifique et désagréable retombée en « cloche » - consistait à réduire brutalement le moteur. L'avion amorçait alors une lente rotation autour de son axe de lacets, vers la gauche ; cela se transformait en un renversement assez vaseux certes, mais l'avion tournait et c'était l'essentiel. J'imaginai d'en tirer parti en procédant de la manière suivante : j'enchaînais quelques figures, renversement, retournement, de façon à passer en sens inverse de celui de l'atterrissage, au-dessus de l'endroit où je désirais me poser, très bas certes, mais à forte vitesse, puis je remontais en exécutant un trois-quarts de tonneaux à la verticale et je laissais l'appareil s'arrêter le nez vers le ciel, les ailes parallèles à l'axe d'atterrissage, l'extrados côté public. A ce moment, non je réduisais la puissance, mais je coupais le contact. L'avion donnait l'impression de rester sur place quelques secondes, puis amorçait sa lente rotation sur la gauche en perdant rapidement de l'altitude ; lorsqu'il avait basculé de 40° à 45°, le pied précédemment poussé à gauche passait progressivement à droite, puis à fond à droite ; je gauchissais à fond à gauche et tirais à fond la profondeur. Les commandes étaient effroyablement molles puis, progressivement, la vitesse leur rendait vie et l'avion poursuivait sa course en une magistrale glissade de plus en plus contrôlable qui s'achevait par un atterrissage style hélicoptère, sur le point que j'avais effleuré quelques secondes auparavant. L'avion roulait peu et je freinais pour diminuer encore la distance d'arrêt. Certes cette figure ne tolérait aucune fausse manœuvre. J'en avais exécuté auparavant peut-être une centaine, en diminuant progressivement mon altitude pour faire coïncider sa finale avec le contact avec le sol.

C'était idiot... C'était exaltant... Je ne l'ai jamais raté... sinon je ne pourrais plus en parler. J'étais inquiet pour le mauvais exemple que j'aurais pu donner à des pilotes moins entraînés. En définitive, le risque était faible mais, comme diront les jeunes de nos jours « il fallait le faire ». Il faut surtout dire que nous avions pu, quelques camarades et moi, à Saint-Yan, étudier la voltige dans ses moindres détails et nous avions un entraînement ne laissant rien à l'improvisation

La seconde anecdote que j'ai retenue, mon excellent ami Noetinger se la rappelle peut-être mieux que moi, car il était aux premières loges.

C'était à Bordeaux, en 1955, le matin d'un grand meeting. Chaque participant faisait son petit numéro à titre de répartition de ce qui allait se passer l'après-midi. Noetinger tenait le micro, juché sur un podium. Le vent soufflait assez fort, parallèlement à l'axe de présentation. J'exécutais une série de tonneaux déclanchés, pas très haut je l'avoue. Je vois encore les drapeaux flottant en haut des mâts, à ma hauteur, sur ma droite. Je dirais que c'était grisant si le mot n'était impropre, car j'avais la tête froide. Un tonneau à hauteur d'un drapeau, 50 mètres plus loin, un second, juste à hauteur du suivant et finalement je me trouvai en face du podium. Je laissai glisser quelques mètres d'altitude et ... hop ! J'amorçai ce que je voulais être une sacrée galipette – mon pied glissa sur le palonnier.

Il faut le dire (mais ce n'est pas une excuse) qu'avant, j'avais marché sur une herbe sèche et rase et que le cuir de mes semelles était devenu parfaitement lisse. Bref, je me trouvais à basse vitesse, l'avion en position dos dans un tonneau mal engagé qui, au lieu d'être rapide tournait de façon désespérément lente, le haut de la dérive à quelques décimètres du sol. Mes réactions furent extrêmement rapides. Finalement, l'aile basse put passer quand même sans accrocher le sol, je ne sais à combien de centimètres des pâquerettes, et je me retrouvais enfin en vol normal très cabré, ma roulette que queue tambourinant sur le sol tandis que les roues principale étaient encore en l'air. En regardant la surface du podium, très exactement à hauteur de mes yeux, je voyais Noetinger le poing devant la bouche,

le visage révélant la plus grande frayeur, le support du micro glissant à ses pieds. Je m'en veux de lui avoir valu cette émotion, mais j'étais très calme et très égoïstement satisfait de constater que j'étais resté décontracté et que j'avais été à même, en un éclair, de percevoir tous ces petits détails du micro jeté au sol, de la frayeur peinte sur le visage de mon ami. Immédiatement, j'ajustai mes paramètres de régime, de vitesse et d'altitude, et tournai une nouvelle galipette, cette fois-ci les pieds bien d'aplomb sur les pédales, et je me trouvai pratiquement arrêté au droit du mât suivant, à hauteur de sa flamme tricolore rigide dans le vent.

Pour moi, tout cela fait partie d'un passé récent, contemporain de ma jeunesse. Je ne puis qu'en conserver une certaine mélancolie. C'est ce sentiment qui m'étreignait lorsque je rentrai d'Italie en 1961, après mon deux cent cinquantième et dernier meeting, mes obligations professionnelles m'ayant conduit à décider de ranger le violon dans sa boîte, à enfouir au fond du cœur ces souvenirs exaltants.

Louis NOTTEGHEM

NOM DE L'APPAREIL : NOTTEGHEM		Année de construction : 1951
<i>Type : Tourisme</i>		Lieu : France - St-Yan (71)
Monoplace de tourisme de construction amateur. Premier vol le 30 novembre 1951. 1 seul exemplaire construit.		Monoplan aile basse. Construction mixte
Envergure :	7.00	m
Longueur :	6.22	m
Surface portante :	7.00	m ²
Equipage :	1	
Masse à vide :	250	kg
Masse totale :	385	kg
Motorisation :	1 Walter 'Mikron'	de 60 ch
Vitesse maximale :	215	km/h
Vitesse de croisière :	190	km/h
Autonomie :	1100	km

