

Notre rubrique des "glorieux anciens" continue avec Élie BUGE qui restera dans les mémoires comme le premier sous-officier de l'Armée de l'Air à avoir franchi le mur du son.

ÉLIE BUGÉ 1923-1967

Élie Buge est né le 14 février 1923 à Saint-Augustin, petit village du massif des Monédières en Corrèze. Il est le deuxième des huit enfants d'une famille de cultivateurs, et même si la propriété est relativement prospère, elle ne peut nourrir tout le monde.

Élie, doué pour les études et bien noté dans les écoles qu'il a fréquentées passe le concours d'admission à l'École Normale d'Instituteurs. Son classement sur liste d'attente ne lui permet pas d'intégrer cette formation, alors le 11 avril 1941, sur la base aérienne de Châteauroux, il signe un engagement volontaire dans l'Armée de l'Air comme soldat de 2ème classe.

En octobre 1941, il est d'abord affecté comme élève pilote au Groupe de chasse 2/5 basé à Casablanca. C'est là qu'en avril 1943 il intègre comme stagiaire le Centre de Formation du Personnel Navigant en Amérique (CFPNA), avant de rejoindre l'été suivant les États-Unis pour y suivre une formation de pilote.



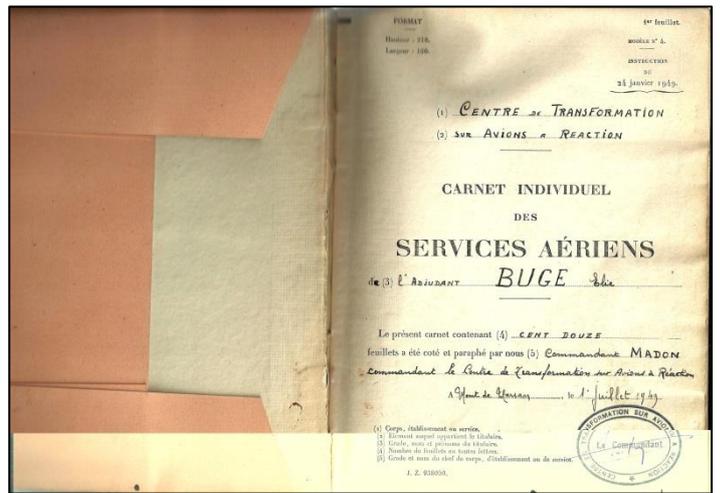
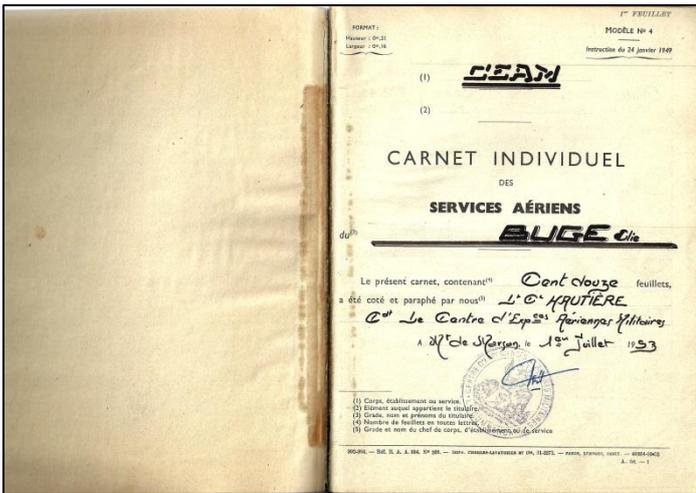
En février 1944, il est nommé sergent et le même jour, il décroche son brevet de pilote n°30210. (Brevet US n° 73)
Il retourne au Maroc où il débute sa formation de pilote de chasse à Meknès, formation qu'il poursuit à l'école de Kasba-Tadla.

La guerre n'est pas encore terminée et en novembre 1944, il rallie les Forces Aériennes Françaises Libres en Grande-Bretagne. Là encore il faut retourner à l'école et suivre les cours de transformation de la Royal Air Force avant de pouvoir être lâché sur Spitfire en mai 1945.

Cette fois-ci, la guerre en Europe est terminée. À l'été 1945 Élie est affecté au Groupe de Chasse 1/2 « Cigognes » à Friedrichshafen. Aux côtés de ses alliés, la France fait partie des troupes présentes sur l'ex territoire ennemi où elle occupe une partie du sud de l'Allemagne.

Mais une autre guerre vient de commencer en Indochine. D'août 1946 à septembre 48, Élie va enchaîner les missions aux commandes de son Spitfire Mark IX dans le ciel du Cambodge et du Viet Nam. Il va y gagner sa qualification de chef de patrouille, ses galons de sergent-chef et deux croix de guerre avec palmes.

Il rentre en métropole où le 27/09/48 il rejoint le Centre d'Expériences Aériennes Militaires récemment créé à Mont de Marsan.



La technologie des propulseurs étant en pleine évolution, il est affecté comme moniteur (indicatif "Lubet 8») au sein du tout nouveau Centre de Transformation sur Avion à Réaction.



Retour de mission.
Elie Buge est au centre.

Il sera un des premiers pilotes français à voler sur Vampire et dans la foulée de Carpentier, pilote du CEV, le premier sous-officier à passer le mur du son.

Article de France-Dimanche



Jusqu'à son départ de l'Armée de l'Air en 1956, ses qualités de pilote seront utilisées, remarquées et mises en valeur.

En septembre 1952, il passe adjudant-chef.

Passé maître dans l'art de la voltige sur jets, en 1953, il est leader de la patrouille acrobatique sur Ouragan.



Les 24 et 25 juin 1955, il fait une présentation remarquée du Mystère IV lors du meeting international de Genève. Cette prestation qui met en valeur les qualités de l'aviation française lui vaudra l'attribution le mois suivant d'une lettre de félicitations de la part du ministre de la défense nationale et des forces armées.



Elie Buge (en combinaison) devant le Mystère IV.

Il quitte l'Armée de l'Air le 1^{er} mai 1956 et entre chez Dassault comme pilote d'essai stagiaire.

Il est d'abord breveté pilote de réception puis pilote d'essai le 30 novembre 1959 après deux stages consécutifs à l'EPNER. Il participe alors aux vols d'essais des Mystère II, IV, SMB2, Étendard IV, Mirage III A, B, C, E ainsi que du Mirage IV.



*Elie Buge pilote d'essais
chez Dassault*

Mais l'année 1967 lui sera fatale.

D'abord un premier accident en juin lors d'une présentation d'un Mirage V équipé de 14 bombes au salon du Bourget.

Trompé par le décalage en hauteur du seuil de piste, il se présente trop bas. L'appareil heurte l'entrée de piste, le train avant se replie et l'avion finit sa course sur le ventre tandis que certaines bombes, heureusement inertes, se détachent et roulent en direction des personnes présentes en bord de piste.

Si cet accident ne fait aucune victime, Élie en sort profondément choqué moralement et semble perdre confiance en lui, d'autant plus qu'il est parfaitement conscient que la prochaine visite médicale PN risque de ne pas lui être favorable.

Il va trouver la mort le 8 novembre 1967 sur le terrain de Biarritz-Parme. La piste est un peu courte pour les Mirage III et ne comporte pas de barrière d'arrêt, alors on ne les confie qu'à des pilotes chevronnés pour les emmener en maintenance chez Breguet, le sous-traitant de Dassault.

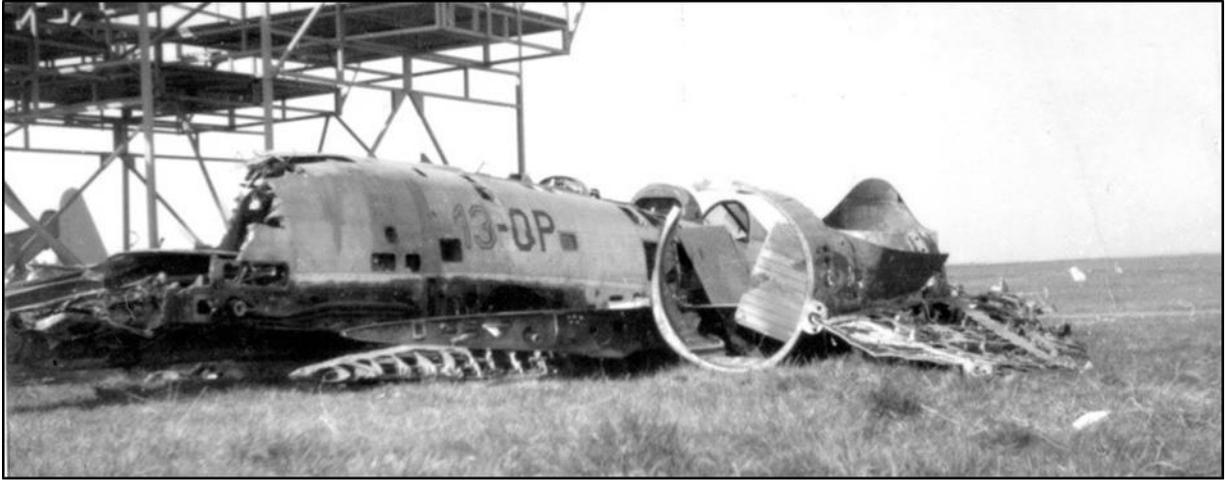
Ce jour-là deux avions sont à convoyer vers le terrain, un Mirage III C et un III E (457-QP).

Élie Buge dit à son copain Max Rastel : "Prends le III C, tu seras plus à l'aise pour ton premier atterrissage sur ce terrain".

Arrivant en second, Élie se trouve un peu lourd pour se poser et enchaîne quelques tours de pistes pour "bouffer" du pétrole. A la dernière remise de gaz, le réacteur s'étouffe et s'éteint.

Impossible de rejoindre la piste, il s'éjecte trop près du sol après avoir dirigé son avion vers une zone non habitée. Malheureusement son parachute n'a pas eu le temps de s'ouvrir complètement. Transporté à l'hôpital, Élie va y mourir de ses blessures.

Il totalisait 4349 heures de vol dont 2400 au sein de l'Armée de l'Air.



L'épave du Mirage III E n° 457 d'Elie Buge – Collection particulière.

22/11/2018 - Gérard Laumond / Christian Levaufre

Sources : Gérard Laumond, Patrice Laverdet, Jacques Noetinger, Patrick Vinot-Fontaine

CITATIONS

À l'ordre de l'armée aérienne – Décision du 06.08.1947

À l'ordre de l'armée aérienne – Décision n°65 du 14.03.1948

DÉCORATIONS

Chevalier de la Légion d'honneur le 30.06.1959 – décret du 24.11.1959

Médaille militaire le 31.12.1947 – décret du 24.05.1948

Médaille Coloniale agrafe argent « Extrême-Orient » le 02.11.1946 - décret du 05.08.1946

Médaille Commémorative 1939 agrafes « Afrique – Grande Bretagne Atlantique » le 27.05.1946 – décret du 21.05.1946

Croix de guerre avec deux Palmes

Médaille de l'aéronautique - 1955

DÉCORATION ÉTRANGÈRE

Médaille d'or de l'Ordre royal du Cambodge n°1619.

RÉCOMPENSE

Lettre de félicitations adressée par le Ministre de la Défense nationale et des Forces armées le 11.07.1955.

STÈLE : Une stèle a été érigée à proximité de la piste à Anglet.



Coordonnées de la stèle : 43°27'59.10"N - 1°31'29.71"O



Crédit photos : Gilles Fournié