

(Madame), (Monsieur) le

Mon général

Mesdames et messieurs, en vos grades en qualités

Je vais vous présenter Elie Buge, mais avant tout je voudrais remercier Christian Levaufre, initiateur, puis, avec l'aide de l'AACEAM, organisateur de cette cérémonie. Je voudrais aussi évoquer la mémoire de deux amis disparus : Marcel Buge dont l'épouse Marie Thérèse et présente à nos côtés. Frère cadet d'Elie il était heureux de voir sortir de l'oubli le souvenir de ce frère qu'il admirait ; et puis Jacques Martinie, Titin pour ses amis, ancien otage lors des événements tragiques de Tulle en juin 1944, mémoire infallible de l'histoire corrézienne contemporaine, qui un jour nous a contacté en disant : *il y a un gars de Saint Augustin auquel il faudrait s'intéresser, il s'appelait Elie Buge, il était pilote d'essai, je le connaissais un peu...*

Elie Buge est né le 14 février 1923, le jour de la St Valentin comme il aimait le rappeler, au village de Mézingses, commune de St Augustin, en Corrèze, au pied du Massif des Monédières. 2ème des 8 enfants (4 filles et 4 garçons) d'une famille de cultivateurs.

Après des études primaires à Saint Augustin il insiste pour continuer en secondaire. Pour cela il n'hésite pas à faire quotidiennement, à vélo et par tous les temps, les 8 km qui le séparent du collège. Après avoir obtenu le Brevet des collèges il échoue au concours d'entrée à l'Ecole Normale. Tous les témoignages le décrivent comme un jeune homme solide physiquement, au caractère affirmé, bienveillant envers ses camarades et protecteur des plus faibles.

Début 1941 il est incorporé dans l'armée de l'air à Châteauroux et le 11 avril il signe un engagement volontaire de 4 ans sur la base de Meknès

. En octobre de la même année il rejoint le GC 2/5 à Casablanca en tant qu'élève pilote mais ne pratique aucune activité aérienne. En avril 1943 il est sélectionné pour rejoindre le Centre de Formation du Personnel Navigant en Amérique et débute son entraînement le 2 août 1943. Breveté pilote sur T6 le 8 février 1944 il rejoint le centre d'instruction à la chasse de Meknès au Maroc pour y poursuivre son entraînement.

En novembre il gagne l'Angleterre pour être formé aux méthodes de la RAF. A l'issue de cette ultime phase il est affecté le 2 juillet 1945 au GC 1/2, sur Spitfire MK IX, qui est transféré à Friedschaffen en Allemagne en novembre de cette même année.

Entre août 1946 et septembre 1947 le groupe est envoyé en Indochine ; durant cette période, il effectue 188 heures de vol de guerre en 152 missions ; il est promu sergent-chef et obtient la qualification de chef de patrouille. Les Spitfires utilisés ont déjà un nombre d'heures de vol important et le 19 décembre 1946, lors d'une mission d'appui feu il est victime d'une panne moteur qui l'oblige à réaliser un atterrissage d'urgence à proximité des troupes au sol ; son avion est détruit mais il sort indemne de l'accident ; Il totalise 725 hdv à la fin de son séjour . Il obtient la croix de guerre avec deux citations.

De retour en à Friedschaffen il vole sur P 47 mais ne suivra pas la 2 -ème escadre lors de son transfert à Dijon puisqu' en novembre 1948 il est affecté comme moniteur au Centre de transformation sur Avion à Réaction à Mont de Marsan, il est lâché sur Vampire le 19 janvier 1949. Il restera affecté à cette unité jusqu' à fin janvier 1953, durant cette période il réalise 730 hdv , essentiellement sur Vampire plus une cinquantaine sur Goéland, il totalise alors 1630 hdv .

En février 1953 il rejoint le Centre d'Expérience Aérienne Militaire et participe à de très nombreux vol de mise au point, ainsi qu'en témoignent ses carnets de vol ; le 8 avril il devient le premier sous-officier (il est alors adjudant) à passer le mur du son sur Mystère II, soit 4 mois après le Cdt Carpentier. Il est le leader d'une patrouille acrobatique de 4 MD 450 Ouragan qui, durant l'année 1953 participe à plusieurs meetings en France. Ses nombreux vols portant la mention « navigation » l'emmènent souvent à venir survoler son village natal et quelques témoignages d'anciens en disent long, tel « il venait faner avec son avion » ; Il excelle dans les présentations voltige en solo et cette capacité à mettre en valeur les qualités de ses avions le fait remarquer par Dassault ; Il accomplit son dernier vol militaire le 25 février 1956 sur Mystère II, dans la colonne observation est inscrite la mention « voltige ». Durant son affectation au CEAM son carnet de vol s'est enrichi de 856 h , son total s'élève alors à 2486 .

Je vais maintenant laisser la parole à monsieur qui va évoquer sa carrière civile de pilote réception puis essais chez Dassault