

Lieutenant de Vaisseau Henri BEAUSSANT



Le 10 mars 1941, au cours du lâcher d'un pilote nouvellement affecté¹, un bimoteur Martin 167-A3 (n° 203) de l'escadrille 4BR se met en perte de vitesse à l'atterrissage et s'abat au sol à l'entrée de la piste du terrain de Blida (Algérie). Le chef de bord, le LV pilote Henri, Louis, René BEAUSSANT, qui occupe le poste avant, est tué sur le coup.

Extrait du Mémorial de l'Aéronautique navale publié par l'ARDHAN² en 2010

Réponse de [Lucien Morareau](#) (20/09/2012 15:05:37) à Gilles Collaveri (20/09/2012 13:51:48) au sujet de [Henri Beausant dit "Riquet"](#)

¹ Il ne s'agit pas de Henri Beaussant qui était, lui, chef de bord.

² Association pour la Recherche de Documentation Historique sur l'Aéronavale.

forum "Histoire de l'aviation"

L'Armée de l'Air française commanda en 1938 plus de 200 Martin 167F. Suite à un embargo américain, les livraisons furent retardées et n'intervinrent qu'au début 1940. L'avion, un bombardier léger, fut renommé en France Glenn Martin 167 A. Il équipa quatre groupes de bombardement durant la Campagne de France, où il fut apprécié pour ses performances et sa manoeuvrabilité. Environ 215 Martin 167 furent livrés à la France.

Juste avant l'Armistice de juin 1940, les unités équipées de cet appareil³ furent évacuées vers l'Afrique du Nord.

De son côté, la Marine commanda l'appareil à 60 exemplaires, qui furent tous livrés par voie maritime à Casablanca.

L'escadrille 4B/4BR n'a utilisé le Martin 167 que d'août 1940 à septembre 1941 soit 13 mois. Stationnée à Blida, sur un terrain de l'Armée de l'Air, elle ne disposait pas en propre des supports administratifs, techniques, etc., que l'on trouve sur une BAN (Base Aéronavale). De fait, la 4B/4BR était rattachée administrativement à la BAN d'Arzew, distante de près de 290 km ! Ces différents facteurs expliquent peut-être la rareté des clichés d'appareils de cette unité. La photo jointe représente, début 1941, un 4B.4 du même modèle que celui à bord duquel le LV Beaussant trouva la mort. On distingue le 4 du code d'unité sur le côté gauche.



Ces appareils, fabriqués au Etats-Unis étaient très fiables, bien supérieurs sur tous les points, aux avions français de la même époque. Livrés en caisse à Casablanca, ils ont tous été assemblés et essayés en vol au Maroc.

³ De la seule Armée de l'Air

L'hypothèse de l'incident technique semble à éliminer. De l'avis de L. Morareau, il ne s'est pas agi d'un vol d'essai mais plus simplement d'une erreur de pilotage du SM pilote (Second maître) qui effectuait son lâcher sur ce type d'appareil. Il faut dire à sa décharge que les pilotes de la Marine de cette époque avaient été formés sur des appareils anciens et qu'ils étaient tous à la base, pilotes d'hydravions. **L'accident n'a d'ailleurs fait qu'une seule victime, le LV Beaussant**, qui occupait le poste vitré avant. Ce poste était celui du chef de bord qui cumulait les fonctions de navigateur et de bombardier. A cette époque, à quelques rares exceptions près, le pilote était toujours un officier marinier (sous-officier).

Grâce à Lucien Morareau qui depuis trente ans poursuit des recherches sur l'Aéronautique navale, nous avons pu obtenir plus d'informations sur le LV Beaussant, entre autres son résumé de carrière, qui révèle un fait méconnu : sa "vocation" aéronautique est arrivée tard puisqu'il a tout d'abord été sous-marinier.

18/02/1910 Naissance à Toulon, fils d'Auguste Beaussant, officier de Marine
30/09/1929 Ecole navale, promotion 1929
01/10/1930 Nommé aspirant de Marine
01/10/1931 Croiseur école *Jeanne d'Arc*
01/10/1931 Promu EV2 (enseigne de vaisseau de seconde classe = sous-lieutenant)
05/09/1932 Torpilleur *Intrépide*
01/10/1933 Promu EV1 (enseigne de vaisseau de première classe = lieutenant)
01/10/1933 Torpilleur *Simoun*
01/10/1934 Flottille de sous-marins de la 3ème RM (Région maritime)
01/02/1935 **Certificat d'aptitude à la navigation sous-marine**
12/03/1935 Torpilleur *Foudroyant*
26/09/1935 Centre de formation sous-marine de Toulon (*SM Doris*)
13/04/1937 Sous-marin *Caiman*
24/09/1937 EGAN (Etablissement Général de l'Aéronautique Navale) d'Orly (affectation administrative, car détaché dans l'Armée de l'Air pour suivre le cours d'aéronautique à Versailles, à la caserne des Petites Ecuries, puis cours de pilote terrestre à l'école de pilotage d'Avord - Cher)
05/05/1938 **Breveté pilote Armée de l'Air (n° 26234)**
07/05/1938 CEAM d'Hourtin
01/09/1938 **Breveté pilote Marine (n° 2516)**
01/10/1938 BAN de Saint-Mandrier (escadrille ?)
08/12/1939 Mariage à Toulon avec Louise, Odile BLAVIER
13/12/1939 **Breveté d'aéronautique (spécialité dans la Marine nationale)**
23/12/1939 Promu LV (lieutenant de vaisseau = capitaine)
05/04/1940 BAN de Fréjus - Saint-Raphaël (affectation administrative, car détaché dans l'Armée de l'Air pour suivre le cours de pilote de chasse au CIC (Centre d'instruction à la chasse) de Montpellier-Fréjorgues)
01/06/1940 BAN d'Hourtin (hydravions et aussi un terrain terrestre)

01/08/1940 BAN de Fréjus - Saint-Raphaël (escadrille ?)

14/08/1940 BAN de Karouba - Tunisie (escadrille ?), hydravions mais il y avait aussi un terrain terrestre à Sidi Ahmed...)

01/01/1941 BAN d'Arzew - Algérie (escadrille 4B à Blida)

10/03/1941 Mort en service aérien commandé à Blida. Etait officier en second de l'escadrille 4B dont il aurait, selon toute probabilité, pris le commandement à la suite du LV Couralet.

Par ordre du 15-3-1941, le LV Beussant a reçu la **citation** suivante :

"Officier d'une haute valeur morale et d'une exceptionnelle conscience professionnelle, a trouvé la mort en service aérien commandé le 10-3-1941. Totalisait à cette date 500 heures de vol dont une centaine en monoplace de chasse". Cette citation porte attribution la **Croix de Guerre** avec étoile de vermeil.

Par décret du 24-7-1944 (JO du 1-8-1944), il a été nommé **Chevalier de la Légion d'honneur**.

Une conversation téléphonique avec L.Morareau a éclairé quelques autres aspects de la carrière du LV Beussant :

- son attirance pour l'aviation serait peut-être due à la lassitude des sous-marins...
- sa formation de pilote a été faite par l'Armée de l'Air car la Marine nationale ne possédait plus d'école de formation. La photo qui suit le montre d'ailleurs devant un avion de chasse Morane-Saulnier 406 du CIC de Montpellier, appareil sur lequel il n'a du voler qu'un peu plus de vingt heures (Rodellec, du même cours, en a fait 23h15...)



« Riquet » à Montpellier au Centre d'Instruction de Chasse de l'Armée de l'Air

- dans ses affectations ultérieures, il n'a volé que sur des hydravions, souvent à bout de souffle
- il a du rejoindre la Tunisie en bateau, aucun avion n'était disponible à cette époque.
- Henri Beaussant ne devait pas avoir plus de 600 heures de vol au moment de sa mort. Seul son carnet de vol, en principe en possession de la famille (remis à sa veuve ?), pourrait préciser ce point.
- Le rapport d'accident conclut à une erreur de pilotage du Second Maître qui était aux commandes et dont c'était le « lâcher » (premier vol sur cet appareil). En approche sur la piste l'avion a décroché à moins de trente mètres d'altitude, situation irrattrapable, malgré les doubles commandes dont disposait le chef de bord.

La descendance du LV Beaussant, sa fille, ses petites-filles et son petit-fils ont enfin à leur disposition une histoire claire et documentée.