

**Paul Marcel Teste naît le 2 octobre 1892 à Lorient, dans une famille liée à la marine : son père est adjudant au 1<sup>er</sup> régiment d’artillerie de marine, sa mère est originaire de la ville. Élève brillant, il intègre l’École navale en 1909, à l’âge de 17 ans. Il devient aspirant en 1911, puis est promu enseigne de vaisseau de 2<sup>e</sup> classe en 1912.**

Après sa formation initiale, il embarque sur le croiseur-école Duguay-Trouin, puis participe à une campagne hydrographique au large de Madagascar à bord du vieux cuirassé Vauban, entre 1912 et 1913. Lorsque la France entre en guerre le 3 août 1914, il a déjà atteint le grade d’enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe.

Au début du conflit, Teste sert sur des bâtiments légers dans le secteur des bancs de Flandre, puis assure en 1916 le commandement en second du patrouilleur Dragon, engagé en Méditerranée et en Adriatique.

L’intensification de la guerre sous-marine à partir de 1917 transforme l’aviation maritime en outil stratégique : les hydravions deviennent l’un des adversaires les plus redoutés des U-Boote allemands, qui évitent les zones placées sous surveillance aérienne. Attiré par cette discipline en plein essor, Teste obtient sa mutation comme observateur au sein des escadrilles basées à Dunkerque, sous le commandement du capitaine de frégate Laborde, équipées d’hydravions FBA armés d’un moteur Hispano de 150 chevaux.

Ces appareils, lourds, lents et faiblement armés, sont rapidement dépassés par la chasse allemande, en particulier par les hydravions triplaces Brandenburg. Le 26 mai 1917, la section de quatre FBA à laquelle appartient Teste affronte sept Brandenburg. Malgré une résistance acharnée, tous les appareils français sont abattus ou contraints d’amerrir. Recueilli par un torpilleur allemand, Teste est fait prisonnier. Lors de son interrogatoire à Zeebrugge, l’as allemand Friedrich Christiansen, après avoir relevé l’armement insuffisant des FBA français, lui aurait lancé une remarque résumant le déséquilibre matériel entre les deux camps.

Transféré au camp de Karlsruhe, Teste tente une première évasion sans succès, avant de réussir à franchir la frontière néerlandaise le 14 janvier 1918. Quelques semaines plus tard, il regagne la France et est promu lieutenant de vaisseau. Jusqu’à la fin de la guerre, il sert à Corfou puis à la base d’aéronautique navale de Saint-Raphaël, où il commande l’aviation d’escadre, de nouveau sous l’autorité de Laborde. Il consacre dès lors l’essentiel de son énergie au développement de l’aviation embarquée.

De son passage à Dunkerque, Teste tire une conclusion qui orientera toute la suite de sa carrière : l’hydravion, trop lourd et trop lent, ne peut constituer un véritable instrument d’attaque, et reste inférieur à l’avion classique, plus léger, plus rapide et plus maniable. Il lui reconnaît néanmoins un intérêt pour les missions de reconnaissance, grâce à sa capacité à se poser sur des plans d’eau naturels.

S’inspirant des expérimentations britanniques menées avec les porte-avions Argus et Furious, Teste veut démontrer que des avions à roues classiques peuvent opérer depuis des plateformes installées sur des navires. Une première tentative a lieu le 9 novembre 1918 au large de Corfou, sur une plateforme de 15 mètres aménagée sur le cuirassé Paris : l’appareil tombe à l’eau, mais Teste en sort indemne.

Il reprend ses essais avec une plateforme de longueur identique installée sur l’avisos Bapaume. Plusieurs de ses camarades suivent son exemple et de nombreux décollages réussissent, mais la piste reste trop courte pour permettre un appontage.

Convaincu de la nécessité d’un véritable porte-avions, Teste obtient l’autorisation d’utiliser, à titre expérimental, la coque inachevée du cuirassé Béarn, abandonnée dans le port de Toulon. Le navire est équipé d’un pont d’envol rudimentaire : des câbles transversaux reliés à des sacs de sable doivent freiner les appareils, et une mire guide le pilote lors de l’approche finale. Faute de crédits suffisants, le Béarn ne reçoit aucun système de propulsion et les essais se déroulent uniquement en rade.

Le 20 octobre 1920, aux commandes d’un Hanriot monoplace, Teste décolle de Palyvestre et rejoint le port de Toulon. Repérant le pont du Béarn balisé d’une bande blanche, il descend au ras des mâts, effectue une première approche, s’aligne dans l’axe du navire, coupe les gaz à environ 50 centimètres d’altitude et réalise un appontage parfait sur moins de trente mètres. Il s’agit du premier appontage français d’un avion sur un porte-avions.

Au cours des semaines suivantes, Teste renouvelle l’expérience avec succès, utilisant successivement un Sopwith puis un Hanriot triplace. Plusieurs pilotes suivent son exemple : sur une dizaine d’appontages, un seul accident est enregistré, lié à la rupture d’un des câbles de freinage, sans conséquence pour le pilote concerné. Au total, seize aviateurs réalisent quarante-cinq appontages sur le Béarn.

Ces réussites valent à Teste d’être décoré de la Légion d’honneur. Deux ans plus tard, en 1922, il est promu capitaine de corvette à l’âge de trente ans, une promotion exceptionnellement précoce pour l’époque.

Parallèlement à ces expérimentations, Teste assure l’entraînement des neuf appareils de sa flottille basée à Saint-Raphaël. Comme d’autres pionniers de l’aviation militaire à la même époque, notamment le général américain Billy Mitchell, il défend l’idée que l’aviation embarquée peut frapper efficacement des cibles navales depuis de grandes unités.

Lors des manœuvres d’escadre de 1921, il met cette conviction à l’épreuve en simulant une attaque en piqué sur le cuirassé Bretagne, parvenant à placer une bombe factice à une vingtaine de mètres de l’étrave du bâtiment. Lors de la ressource, son appareil s’écrase en mer, sans que le pilote ne soit blessé.

En avril 1924, Teste effectue à bord d’un petit hydravion amphibie un vol reliant Paris à Saint-Raphaël via Bordeaux et Toulouse. L’objectif de ce périple est de reconnaître la route susceptible d’être suivie par de grands hydravions militaires entre l’Atlantique et la Méditerranée, ainsi que les capacités d’accueil offertes par les bassins de la Garonne et de l’Aude. Sur près de 2 000 km et 20 heures de vol, il réalise 13 atterrissages et 21 amerrissages, sans le moindre incident.

En 1925, le nouveau ministre de la Marine, Jacques-Louis Dumesnil, convaincu de l’avenir de l’aéronautique navale, fait entrer Teste dans son cabinet militaire. Un projet de loi portant organisation de l’aéronautique maritime est alors déposé ; Teste estime à cinquante le nombre

d’escadrilles nécessaires pour doter la Marine d’une force aérienne crédible.

Malgré ses nouvelles responsabilités administratives, Teste continue de s’investir dans le lancement par catapulte, les vols de nuit de longue durée et, surtout, les projets de grands raids intercontinentaux.

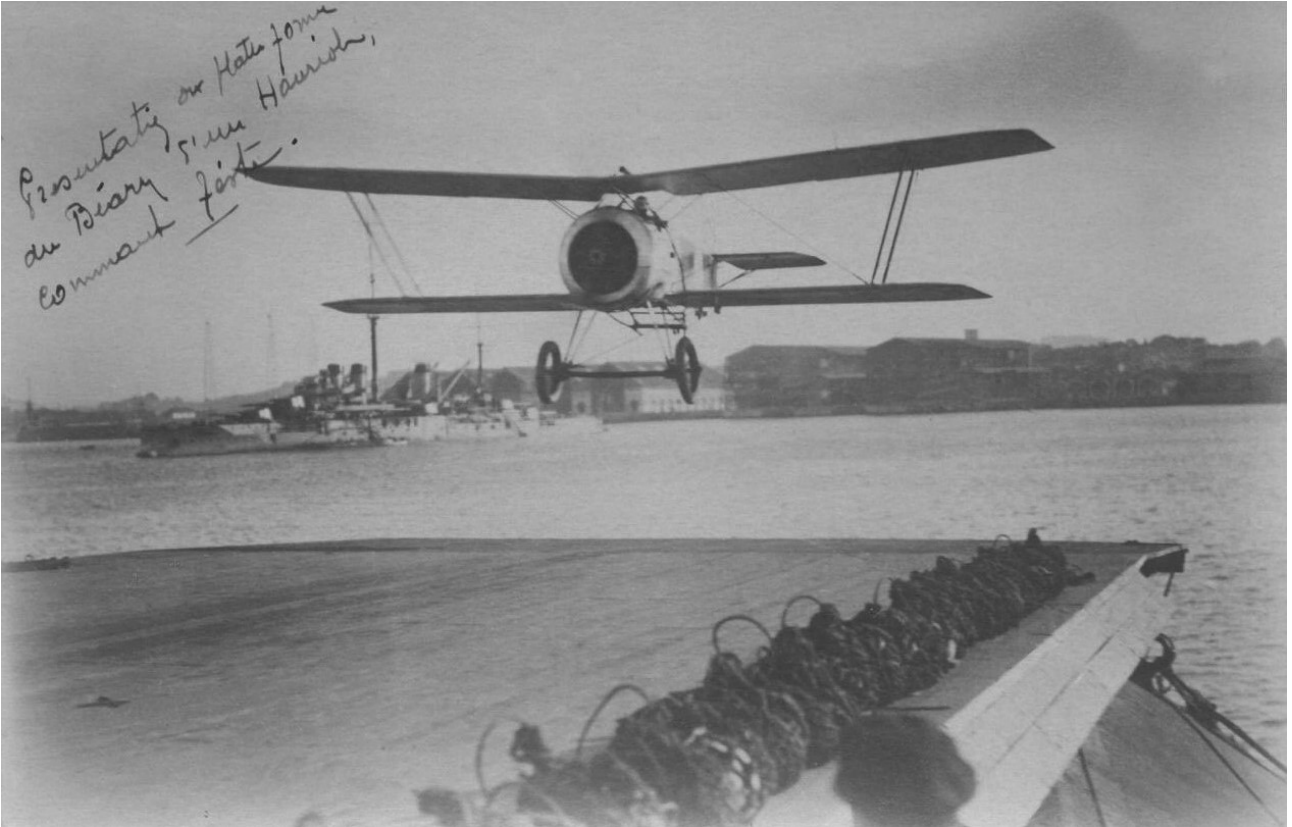
Teste nourrit alors un projet ambitieux : relier Paris à Karachi, soit près de 5 000 km, sans escale, à bord d’un avion terrestre triplace équipé d’un moteur de 600 chevaux, capable de fournir 740 chevaux au décollage grâce à l’injection de benzol. Ce raid devait constituer le prélude à une tentative de traversée Paris-New York sans escale. Le lieutenant de vaisseau Amanrich, pilote expérimenté, et Félix Amiot, constructeur de l’appareil (un prototype Amiot 120) devaient l’accompagner dans cette entreprise.

Les motivations de Teste dépassent le cadre strictement aéronautique. Dans des écrits de l’époque, il exprime une forme d’inquiétude morale face à ce qu’il perçoit comme un affaiblissement de l’esprit national français au sortir de la guerre, et voit dans ces grands raids un moyen de raviver un esprit de dépassement collectif.

Les essais de mise au point du raid Paris-Karachi se déroulent sur le terrain de Villacoublay. Le 13 juin 1925, Teste et Amanrich entreprennent un nouvel exercice de décollage destiné à les familiariser avec l’appareil. Le temps est clair, mais une brise souffle depuis les hauteurs de Meudon. Teste décide néanmoins de décoller en n’utilisant que la largeur du terrain.

Le décollage se déroule d’abord normalement : l’avion quitte le sol et prend de l’altitude. Alors qu’il s’apprête à passer à droite du bâtiment technique, un brusque remous d’air lui fait perdre de la hauteur. L’Amiot 120 heurte la cime d’un arbre et s’écrase au sol, avant de prendre feu quelques secondes plus tard. Amanrich s’en sort indemne, mais Teste, grièvement brûlé, est transporté à l’hôpital de Versailles, où il meurt quelques heures plus tard, le même jour.

Le porte-hydravions *Commandant Teste* est baptisé en son nom pour lui rendre hommage en 1929.





[View Fullscreen](#)  
[Aller au contenu PDF](#)

