Maurice Tabuteau

Né à Paris le 24 avril 1884 Décédé à Massy le 14 juin 1976

Pionnier de l'Aviation, propriétaire d'un Wassmer

Maurice Tabuteau est né à Paris dans une famille aisée puisque son père, décédé dès 1887 était ingénieur.

Après des études classiques il entre à l'Ecole Supérieure d'Electricité, mais d'un caractère indépendant et bien trempé, passionné de sports et de compétition il quitte rapidement l'Ecole pour entrer dans la société Griffon comme metteur au point et essayeur de motocyclettes.

Très familier du milieu de la construction automobile en pleine expansion on le retrouve Directeur Technique des taxis de Dion Bouton, puis concessionnaire des carburateurs J.R.A., qui deviendront les carburateurs Solex.

Mais sa passion des sports mécaniques va l'amener tout naturellement vers l'Aviation.

Pour apprendre à piloter il fallait à l'époque posséder l'appareil, et comme cela était très coûteux Maurice Tabuteau s'associa en avril 1909 avec Frank Barra pour faire l'acquisition d'un aéroplane « Maurice FARMAN » à moteur Renault.

Après un vol d'essai comme passager fin 1909 la commande est confirmée le 9 février 1910 par le versement d'un acompte de 6000 francs à valoir sur le prix total de 20000 francs. Le solde du prix devant être versé après un vol de réception d'un quart d'heure!

L'appareil livré Maurice Tabuteau prend sa première leçon avec Maurice Farman. Elle sera suivie de quelques autres au cours desquelles l'élève passe de la place arrière, d'où il atteint le volant en passant les bras autour du corps de l'instructeur mais n'atteint pas les pédales qui commandent la direction, à la place avant. Chaque vole dure dix à quinze minutes à une altitude de quelques mètres. Bientôt lâché Maurice Tabuteau emmène ses premiers passagers, et ce n'est qu'après qu'il envisage de passer son brevet de pilote...

Maurice Tabuteau est officiellement breveté Pilote-Aviateur par l'Aéro-club de France le 1er juillet 1910 (brevet N°128).



Engagé dès août 1910 pour la semaine d'aviation de Biarritz - Bayonne Maurice Tabuteau y gagne de nombreux prix et beaucoup d'argent même s'il casse son moteur. Le moteur changé il s'inscrit fin septembre au meeting de San Sebastian et, contrairement aux autres participants qui y emmènent leur machine par voie terrestre, lui rallie en vol le 28 septembre 1910 Biarritz à San Sebastian où il se pose devant le roi et la reine d'Espagne réalisant la première liaison aérienne France-Espagne.

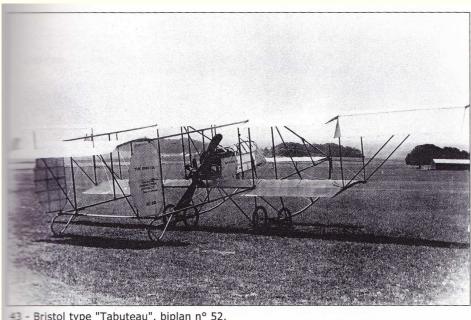


De retour à Buc (par voie terrestre) Maurice Tabuteau décide de s'attaquer à la coupe Michelin, prix de 20000 francs offert au pilote qui parcourra la plus grande distance en circuit fermé. Son appareil est modifié pour accroitre l'autonomie et le 28 octobre Maurice Tabuteau dépasse le record établi de 392 km... Mais quelques jours après l'aviateur Legagneux réalise à Pau 515 km...Enfin Maurice Tabuteau sur son appareil rééquipé d'un nouveau moteur Renault reprend l'air à plusieurs reprises pour tenter d'améliorer cette performance, sans succès jusqu'à ce 30 décembre 1910 où dans des conditions météo très difficiles il réalise 583 km en 7h et 48mn, nouveau record du monde de distance en circuit fermé, et nouveau record du monde de durée ; ses concurrents ne feront pas mieux le 31 décembre, Maurice Tabuteau remporte la coupe Michelin en 1910 après Wilbur Wright en 1908 et Henri Farman en 1909.



La relation entre Maurice Tabuteau et Maurice Farman s'est dégradée ; Maurice Tabuteau revend son Farman début 1911 et se voit dès le mois de février proposer un poste de pilote d'essais par la firme britannique Bristol qui débute dans le secteur aéronautique.

Le bureau d'études de Bristol vient de terminer les plans d'un nouvel appareil auquel sera donné le nom de « modèle Tabuteau ». Cet appareil est malheureusement équipé d'un moteur Gnome dont les performances et la fiabilité ne sont pas à la hauteur des moteurs Renault.



- Bristol type "Tabuteau", biplan n° 52.

En attendant la mise au point de ce nouveau modèle Maurice Tabuteau participe sur Bristol en mai 1911 au meeting de Florence où il remporte l'épreuve de durée.

De retour à Bristol les premiers vols du nouveau modèle confirment les craintes : appareil trop lourd et puissance trop faible du moteur Gnome qui doit être remplacé par un tout nouveau modèle de Gnome rotatif censé développer 70 cv.

Bristol décide d'engager deux appareils Bristol T dans le Grand Circuit Européen de 1911 qui devait relier Paris-Reims-Liège-Spa-Liège-Venlo-Utrecht-Breda-Bruxelles-Roubaix-Calais-Douvres-Brighton-Londres-Brighton-Douvres-Calais-Amiens-Paris. Les prix distribués, considérables, attirèrent 65 engagés. Seuls 49 se présentèrent au départ le 16 juin, dont 33 monoplans et 16 biplans.



Le second Bristol engagé, piloté par Tétard abandonnait peu après le départ, et plusieurs accidents mortels devaient endeuiller la course dès les premiers jours. Maurice Tabuteau est handicapé par l'absence de fiabilité de son moteur, ses piètres qualités de navigateur (c'est lui qui le confesse) et par le fait que son biplan est bien moins rapide que les monoplans ; il termine néanmoins l'épreuve, neuvième et bon dernier. Maurice Tabuteau prend alors la décision de quitter Bristol, et Bristol prend la décision de fabriquer ses propres moteurs...

Maurice Tabuteau ne reviendra à Bristol que 50 ans plus tard, dans son avion personnel, à l'invitation de Sir Stanley White, président de British Aircraft Corporation qui a succédé à Bristol.

Maurice Tabuteau passe alors chez Morane, puis participe aux grandes manœuvres militaires de 1911, au retour desquelles il devient pilote d'essai dans la société Morane-Saulnier nouvellement créée. La nouvelle société a besoin de se faire connaître par la réalisation d'un exploit : Le 11 mars 1912 Maurice Tabuteau décolle de Pau, et après une escale à Potiers pour ravitailler et une autre à Etampes pour changer une bougie, se pose à Villacoublay le même jour devant les journalistes convoqués par Léon Morane. Le retentissement est considérable.



La coupe Deutsch de la Meurthe, un prix de 10000 francs, sera le dernier trophée remporté par Maurice Tabuteau : Coupe de vitesse cette fois parcourue sur un tour de Paris (Saint Germain – Melun – Meaux – Senlis – Saint Germain) et qu'il remporte à la moyenne de 112 km/h.



A la fin de cette année 1912 Maurice Tabuteau qui, après de nombreux accidents heureusement uniquement matériels considère avoir eu beaucoup de chance, décide d'abandonner la carrière de pilote professionnel et de revenir à ses premières amours, l'automobile, comme directeur commercial des automobiles ALDA.

Cependant la première guerre mondiale le ramènera un temps à l'aviation, d'abord comme moniteur de perfectionnement ; puis en mission aux Etats Unis où il participe au développement du moteur Liberty.

Démobilisé Maurice Tabuteau travaille chez le carrossier Charles Weyman puis chez SEV, société dans laquelle il effectuera le reste de sa carrière.

Mais Maurice Tabuteau resta toute sa vie aviateur dans l'âme.

En 1953 il achète le Gardan GY20 « Minicab » N°1 immatriculé F-BFLA revendu en 1958

En 1960 il achète le Piel CP301 « Emeraude » immatriculé F-BJFG revendu en 1962

En 1962 il achète, neuf, le Morane MS885 « Rallye » immatriculé F-BKEV revendu en 1964

Enfin, en 1964, il a alors 80 ans, il achète, neuf, le Wassmer WA40A immatriculé F-BMEV, sur lequel il volera jusqu'en 1971, à 87 ans !

Mais il s'était aussi essayé au vol à voile puisqu'il avait acheté en 1963 le planeur « Austria » F-CCPR, qu'il ne revendra qu'en 1974...



