

La chronique du CESA

3 avril 1954 : disparition de « Kostia », le « Cyrano des essais »

Acteur de l'essor des avions à réaction français

À la fois baroudeur et téméraire, Constantin Rozanoff aime expérimenter les capacités techniques des avions. Devenu pilote d'essai dans l'armée de l'air puis chez Dassault, il a contribué à l'essor de l'aviation à réaction en France.

Précurseur dans le pilotage des avions à réaction : une expérience mise au profit de l'armée de l'air et consolidée pendant la seconde guerre mondiale

Constantin Rozanoff obtient son brevet de pilote militaire en 1930. Il commence à tester ses premiers prototypes 5 ans plus tard, quand il est affecté au Centre d'essai du matériel aéronautique (CEMA) à Villacoublay. En 1940, il part au front et abat deux avions au sein du Groupe de Combat (GC) II/4. Après un bref passage dans l'armée de l'air de Vichy, il rejoint la France libre et prend le commandement du GC II/5 « La Fayette », puis du GC II/3. À partir de 1943, il retrouve son métier d'ingénieur. Il part se perfectionner en Grande-Bretagne où il devient l'un des premiers pilotes français à recevoir une formation sur *jet* de combat, le *Gloster Meteor*, une formation qu'il complète ensuite aux États-Unis. Après la guerre, le colonel Rozanoff prend le commandement du Centre d'expériences aériennes militaires (CEAM) à Mont-de Marsan. Grâce à son expertise dans le domaine de l'aviation à réaction, il est recruté l'année suivante par le secteur civil pour le compte de l'État, afin de contribuer à la mise au point des avions de combat de nouvelle génération.

Acteur majeur de l'essor de l'industrie aérospatiale : une expertise mise au profit de la société Dassault pour le compte de l'armée de l'air

La France, à l'instar des États-Unis, s'inspire des Allemands et de leur jet opérationnel, le *Messerschmitt Me 262*, pour s'affranchir de la contrainte de l'hélice et mettre au point ses propres avions à réaction. Constantin Rozanoff, qui est alors à la tête du Service d'essais en vol chez Dassault, participe à la mise au point des premiers chasseurs à réaction français en effectuant des vols d'essai à bord du *MD 450 Ouragan* et du *Mystère*. La société entre alors dans l'ère de l'aviation à réaction et connaît un succès fulgurant grâce aux contrats de grande série passés par l'État. Elle devient le constructeur de l'aéronautique française.

Le premier pilote « supersonique » français



DR
Kostia Rozanoff

Le mur du son est franchi par l'Américain Charles Yeager en 1947. Chez Dassault, les pilotes voient leurs tentatives échouer à cause des problèmes d'aérodynamisme et du manque de puissance des appareils. Le machmètre aurait aussi fait défaut. Le 24 février 1954, Kostia fait entendre le fameux « bang » dans les cieux. À bord de son *Mystère IV B*, il devient le premier pilote français à franchir le mur du son en vol horizontal sur un avion de conception française.

Le 3 avril 1954, en tentant à nouveau de franchir le mur sonique, son avion connaît une défaillance électrique et percute le sol en piqué. Aujourd'hui parrain de la base aérienne de Mont-de-Marsan, qui abrite depuis 71 ans le CEAM – Centre d'expertise aérienne militaire – ayant « *vocation à entraîner toute l'armée de l'air dans une dynamique d'innovation* », Constantin Rozanoff demeure un précurseur dans le domaine de l'expertise en vol, autant qu'un exemple de courage et de ténacité pour les aviateurs.

Adjudant Fanny Boyer, rédactrice au CESA