

### 3 - L'Hôtel Moderne

En 1920, Louis Ramondou, chef de la « Spéciale » chez Breguet – nous disons aujourd'hui l'« Atelier Prototype » – acheta cet hôtel à l'enseigne *Hôtel Moderne*, rue de Jouy, à Viroflay, que géra son épouse et qu'égayèrent leurs deux filles, Marceau (16 ans) et surtout Simone (10 ans) dite Chipette, et pour cause.

Ramondou, baptisé : « Olive » de par son accent caractérisé, draina aussitôt les navigants et cadres des Ateliers d'Aviation Louis Breguet ; puis, les relations avec les militaires aidant, ceux-ci suivirent.

Tous les jours donc, tous les soirs aussi pour les pensionnaires, tout ce monde se retrouvait à la même table et, bien vite, l'esprit de l'Escadrille, né au cours de la guerre 1914-1918, renaquit : esprit de franche camaraderie, de solidarité et de gaîté que Mérotte (ainsi était surnommée madame Ramondou) et ses filles cultivèrent à merveille, le tout agrémenté d'un art culinaire qui eut tôt fait d'engendrer une brillante renommée.

Des navigants et cadres d'alors, bien des noms me reviennent en mémoire. Je ne les citerai pas par crainte d'en oublier quelques-uns. Mais qu'importe ? L'essentiel est de savoir qu'ils ont tous été les pionniers des Essais en Vol, à une époque où le premier décollage d'un prototype était un moment solennel et angoissant, où la recherche des qualités de vol et les défauts d'une machine était particulièrement dangereuse. Il fallait découvrir en l'air ce que, de nos jours, on perçoit au sol avec les simulateurs, les essais de vibrations et tous autres moyens modernes qui font qu'un équipage peut prévoir pour une grande part ce que donnera le vol.

Presque tous étaient de grands pilotes qui s'étaient illustrés au cours de la guerre ; plusieurs d'entre eux devaient devenir pilotes de raids et de records mondiaux, devant témoigner, outre la compétence, d'un courage hors pair, d'une endurance souvent surhumaine. Costes et Bellonte ne devaient-ils pas, un jour, devenir les vainqueurs de l'Atlantique Nord dans le sens Paris-New York.

Tous ces garçons avaient choisi de tirer d'une machine son maximum afin d'en assurer dans toute la mesure du possible la sécurité à ceux qui, après eux, prendraient en main, en utilisation normale, les avions de série.

Malgré les risques encourus (c'était le lot quotidien), trop souvent aussi les pertes si cruelles, régnait une ambiance de joie pure et, tout naturellement, de grande fraternité.

Tout alla bien ainsi jusqu'en 1925, date à laquelle les Ramondou cédèrent le fonds à un restaurateur, boulanger de son métier, qui fit de mauvaises affaires, provoquant la dispersion des habitués.

Avant de clore ce chapitre, quelques lignes s'imposent quant à la personnalité de Ramondou :

Né en 1883, à Toulouse, on le trouve, dès 1909, comme metteur au point à la Société Gnôme et, comme tel, il soigne le moteur rotatif monté sur les aéroplanes de diverses marques. A ce titre, il participe à toutes les grandes manifestations aéronautiques de l'époque (grandes manœuvres et Circuit de l'Est en 1910, concours d'avions militaires en 1911, meetings aériens, etc.). Mobilisé en 1914, il est affecté au Camp retranché de Paris, puis à l'escadrille MF-22 avant sa mutation à Clermont-Ferrand où s'organise la fabrication de la série d'avions Breguet-Michelin.

La guerre terminée, il entre aux Ateliers d'Aviation Louis Breguet, à Villacoublay, comme chef d'atelier à la « Spéciale » dont nous avons parlé antérieurement. C'est là qu'il donnera toute sa mesure dans la préparation et la mise au point des prototypes et des avions destinés aux grands raids, dont dépendront les succès les plus retentissants de cette grande époque : Paris-Dakar, Paris-Tokio, Paris-Varsovie, Paris-Pékin, Paris-Omsk, etc., pour finir par le *Point d'interrogation* de Costes et Bellonte.

En 1930, il part chez Dewatine, à Toulouse, sur les instances de Marcel Doret, pour diriger la mise au point du Trait d'Union, qui devait s'abîmer dans l'Oural, entraînant la mort de LeBrix et Mesmin.

En 1933, il remonte à Paris, chez Caudron-Renault (rattaché en 1937 à la S.N.C.A.N. lors de la nationalisation), où il assure la réalisation de la famille des avions racers conçus par un ingénieur de talent, aérodynamicien distingué universellement connu, Marcel Riffard, qui devait apporter à nos Ailes de prestigieux records et dont les inventions portent encore la marque sur les avions modernes.

Il était officier de la Légion d'Honneur en 1949 et mourut en 1951..