

Bertrand Lavigne, le républicain
Les maires de nominations en élections
Pendant la Grande Guerre...
Le Château de Pinot



BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

Revue d'Histoire Locale - Semestriel - n° 21 (Mai 2001)

Edité par l'Association pour l'Etude et la Présentation de l'Histoire de la Résistance et de Blagnac - CERRAVHIS

Siège Social - 7, rue Bacquié-Fonade - 31700 BLAGNAC

LÉOPOLD GALY, UN PILOTE RÉSISTANT

« *Piloter des avions avec des croix noires, c'était impensable* ».

Léopold Galy, ancien pilote d'essai de nos usines aéronautiques, est décédé à 92 ans, le 17 février dernier. Le but de ces quelques pages n'est pas de retracer toute sa carrière prestigieuse, ce qu'a déjà fait Yves Marc dans la presse locale et dans l'ouvrage qu'il a publié en 1990 « Des avions et des hommes », mais seulement d'évoquer quelques années de sa vie pendant la dernière guerre. Son témoignage et celui d'ouvriers et de cadres de Sud-Aviation ont permis à Dominique Tripier de réaliser un document vidéo de 49 minutes « Des ateliers aux pistes ». (La Résistance au quotidien dans une usine aéronautique toulousaine pendant l'occupation).

Cet ariégeois, né en 1908 avec le siècle et les balbutiements de l'aviation, a consacré sa vie à réaliser le rêve de sa jeunesse, voler dans les plus lourds que l'air. Il le fera dans des appareils aussi divers que celui piloté par Guynemer ou le Vautour supersonique, aussi prestigieux que le Languedoc, l'Armagnac ou la Caravelle.

Yves Marc raconte comment, étant pilote militaire, il accomplit aux commandes d'un petit avion une dangereuse mission confiée par le Ministre de l'Air, Pierre Cot. C'était en 1937, pendant la guerre civile espagnole. Il était chargé d'aller récupérer le trésor de la banque de Bilbao, dans la ville encerclée par les troupes franquistes, pour le mettre en sécurité à Paris. Ce qu'il fit. A cette même époque, effectuant des liaisons entre Biarritz et Bilbao, il put ramener en France des photos du bombardement de Guernica par les avions allemands. La presse étrangère n'était représentée que par un journaliste anglais et le correspondant français de « Ce Soir ». Ces témoignages « allaient bouleverser le monde », ajoute Yves Marc.

Ces missions bien périlleuses accomplies la France étant encore en paix laissent bien augurer de celles qu'il va raconter à Dominique Tripier.

Étant pilote militaire, il participait avec la Patrouille de France aux fêtes d'aviation données dans diverses villes, réalisant les acrobaties habituelles très appréciées du public. C'est là qu'il fit la connaissance de Marcel Doret, pilote civil, très connu des Toulousains émerveillés par les voltiges, vrilles et autres virtuosités qu'il effectuait couramment au-dessus de leur tête. Il lui confia son désir de devenir pilote civil et de se rapprocher de sa région natale. Marcel Doret promit de l'aider et le présenta quelque temps après à l'avionneur Dewoitine. Après quelques mois à l'essai, il fut

embauché pour collaborer à la mise au point des avions Dewoitine : D 500, D 510 et enfin D 520. Ce dernier prototype, le plus célèbre, était un monoplace de chasse destiné à l'armée. Ses performances et son armement, un canon et quatre mitrailleuses, en faisait le digne rival de son homologue allemand, le célèbre Messerschmit.

En 1939, la guerre éclate. Seuls 19 avions ont été commandés et livrés. Brusquement, les commandes deviennent illimitées. L'usine qui tournait au ralenti doit faire face, alors que des ouvriers hautement qualifiés sont déjà mobilisés. En attendant leur retour progressif, on embauche des femmes et des espagnols réfugiés de la guerre d'Espagne que l'on va chercher dans les camps de Rivesaltes ou du Barcarès. Au prix de gros efforts, l'usine réussit à produire 12 avions par jour... alors, ce sont les mitrailleuses et les canons à monter qui manquent. Pendant ce temps, les soldats français scrutent le ciel espérant apercevoir des cocardes tricolores, mais ils n'aperçoivent que des avions avec des croix noires! Léopold Galy fait son travail, effectue tous les essais nécessaires : vrilles, voltiges, pointes de vitesse. En juin 1940, l'Armistice est signé après l'offensive de l'armée allemande et la débâcle. L'usine tourne au ralenti, quelques avions sont destinés à « l'armée de l'armistice » autorisée par le vainqueur. Les essais continuent.

En novembre 1942, les troupes allemandes envahissent la zone Sud, donc Toulouse et l'aérodrome de Blagnac, après le débarquement allié en Afrique du Nord.

La réaction de Léopold Galy est immédiate ; il ne veut plus « rester là ! C'était complètement impensable. Il fallait travailler pour les Allemands, les avions allaient avoir des croix noires. » Il cherche de l'aide pour rejoindre Londres, sans risquer d'être retenu en Espagne. La réponse de l'officier des renseignements contacté est catégorique : « Tu vas rester là. Tu peux rendre des services que personne ne peut rendre. Je te garantis qu'à la Libération tu n'auras aucun embêtement - Parole tenue, ajoute Galy, puisque j'ai la légion d'honneur, la médaille de la Résistance, la croix de guerre avec deux palmes. »

Jusqu'en septembre 1944, Léopold Galy va donc continuer à voler dans les D 520

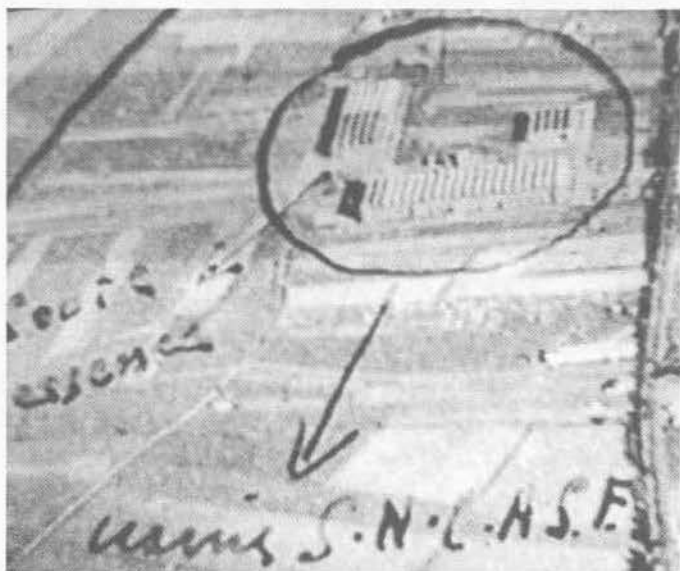


sortant des mêmes usines, mais portant des croix noires sous les ailes. Il effectue scrupuleusement son métier de pilote d'essai, escorté d'aviateurs allemands, rivalisant parfois avec eux dans les acrobaties. Mais il exerce maintenant une autre profession, clandestine celle-là, il est aussi photographe.

De temps en temps il était contacté par un agent des services de renseignements, faisant des allers et retours France Angleterre, qui chaque fois lui faisait des commandes bien précises : photos de la Poudrerie, de la Cartoucherie, de la Gare de Bordeaux, de l'aérodrome de Blagnac...

Dès que possible, Léopold Galy glissait son appareil de photo dans la poche de sa combinaison de vol sur la cuisse droite et partait toujours escorté de ses collègues allemands. Ces jours-là, Harold, un ouvrier chef d'atelier à l'usine, était la seule personne informée : « En cas de pépin à l'atterrissage, sa mission était de venir récupérer l'appareil et les photos avant les Allemands. Cela n'a jamais été nécessaire. »

Une fois dans le ciel au-dessus de la cible : « Je devais vérifier que personne ne pouvait me voir, je prenais l'appareil dans ma combinaison ; je regardais à droite, à gauche ; je faisais un tour complet ; je baissais la verrière ; je réduisais la vitesse, je jetais un dernier coup d'œil, je prenais 5 ou 6 photos... Rentré chez moi, rue Bonrepos, je développais la pellicule, puis je donnais les photos mais pas les négatifs où j'avais pris soin de découper la trace de l'aile du D 520, pour qu'en cas de



Vue partielle de l'aéroport de Blagnac prise et annotée par Léopold Galy.

découverte on ne puisse identifier l'avion qui avait permis l'opération... J'ajoutais aussi des recommandations : ne pas bombarder la Cartoucherie, trop de maisons à proximité... cela n'a pas été fait... j'espère que mon travail a été utile ! »

Il est permis de le croire, même si d'autres renseigne-

ments que ceux fournis par Léopold Galy parvenaient à Londres, si l'on s'en réfère à la précision des bombardements de mai 1944 par l'aviation anglaise dans notre région, malgré des bavures très regrettables.

19 septembre 1944 : Les Allemands s'enfuient de Toulouse et de la région, craignant d'être encerclés après le débarquement allié en Provence. Mais Léopold Galy, Marcel Doret et leurs camarades ne chôment pas, ils enlèvent les croix noires sur les ailes des D 520, les remplacent par des croix de Lorraine et arment leurs avions : « Les canons et les mitrailleuses ne manquaient pas sur place ». Deux jours après, avec un autre pilote, ils s'envolent vers Bordeaux : « S'il y avait des drapeaux tricolores dans le village, les Allemands n'étaient plus là ! ». Alors les 520 descendaient, survolaient à basse altitude, acclamés par la population en liesse. « S'il n'y avait pas de drapeaux, les Allemands étaient encore là » et tiraient en l'air, comme à Bordeaux où les imprudents purent s'échapper « en volant bas sur la Gironde, tranquille ».

Quand de Gaulle vient à Toulouse, il est accueilli à l'aérodrome de Franczal par la musique de l'Armée de l'Air, les autorités civiles et militaires, mais aussi Marcel Doret, Léopold Galy et leurs camarades de l'escadrille nouvellement constituée.

La guerre continuant dans le Médoc jusqu'en avril 1945, Léopold Galy participe aux opérations et, à ce titre, effectue quelques bombardements, en particulier l'un d'eux à Soulac, ville choisie comme siège de l'état-major allemand.

La paix enfin revenue, il va reprendre son métier de pilote d'essai. Il est aux commandes de l'Armagnac, le 30 juin 1950, quand un tragique accident au décollage coûte la vie à deux Blagnacais, Gabriel Clerc et Michel Leroy, tous deux mécaniciens volants. Il est aux commandes de la Caravelle en panne de train d'atterrissage se posant sur la piste de Blagnac dans l'angoisse générale et sans dommages majeurs. Bien d'autres souvenirs pourraient être évoqués.

Tous ceux qui ont connu Léopold Galy reconnaissent ses qualités professionnelles et, tout aussitôt, évoquent avec émotion son abord familial et sa gentillesse « J'ai eu beaucoup de chance, j'en ai bien profité et je ne regrette rien ».

Existe-t-il une plus belle devise ?

Jeannette Weidknet.

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

- MARC (Yves) : « Des avions et des hommes ». Loubatières, 1989.
- La Dépêche - 3 novembre 87 - 18 et 19 février 2001.
- TRIPIER (Dominique) : « Des ateliers aux pistes ». Cerravhis, 1990. (Maison de l'Histoire)



8 décembre 2000 : la revue «Blagnac, Questions d'Histoire» à l'honneur pour son 10^e anniversaire.