

BLAGNAC : QUESTIONS D'HISTOIRE

Louis Pueyo, pionnier de l'aviation

Querelle de clocher

Il y a 20 ans... un exploit du spéléo-club de Blagnac

1901 : une grande loi républicaine



Tour de contrôle de l'aéroport de Blagnac vers 1954

ARGRA

LOUIS PUEYO , PIONNIER DE L'AVIATION

« Les braves cachent leurs actes comme les honnêtes gens leurs aumônes ».

Cité dans la préface à «Vol de nuit » d'Antoine de Saint-Exupéry

De nos jours, beaucoup de Blagnacais se souviennent de Louis Pueyo, sympathique retraité décédé en 1971. Certains se rappellent de son goût pour la mécanique et le bricolage qu'il exerçait dans l'atelier aménagé dans sa maison , au numéro 24 de la route de Grenade à Blagnac ¹.

Tous ignorent par contre qu'il avait fait partie des pionniers de l'aviation française. Héros anonyme, il s'était mesuré à de nombreux dangers sous divers cieux, de l'Europe de l'Est à l'Afrique du Nord en passant par la France et l'Espagne. Il avait surtout participé à l'aventure de l'Aéropostale, l'une des plus belles épopées de notre histoire régionale.

LES ANNEES DE FORMATION

Louis Pueyo voit le jour à Colomiers, en Haute-Garonne, le 28 décembre 1900. Son père, responsable du fonctionnement des machines dans une usine de fabrication de valises lui transmet très tôt son intérêt pour la mécanique. Dès la fin de ses études primaires, le jeune Louis fait son apprentissage dans l'atelier de Monsieur Taillefer à Toulouse et devient en quelques années un ouvrier mécanicien très qualifié dont le parcours professionnel semble tout tracé. Pourtant, c'est lors d'un meeting aérien qu'il découvre sa véritable vocation : l'aviation.

Pour comprendre l'enthousiasme des spectateurs, il faut se souvenir que l'avion est alors une invention très récente. La première expérience concluante date de 1890. Le 9 octobre, l'appareil piloté par

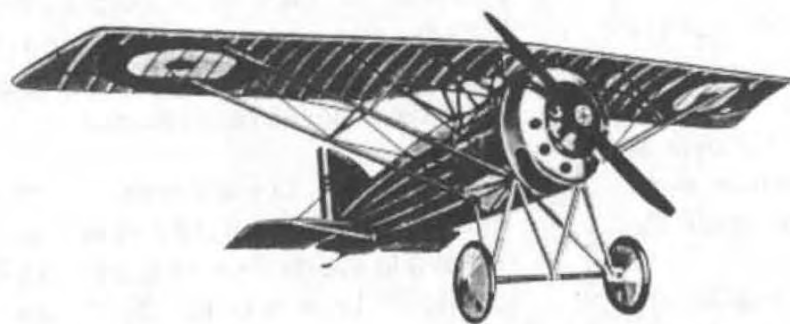
Clément Ader, s'élève du sol quelques secondes et atterrit 50 mètres plus loin. En 1909, Louis Blériot effectue la première traversée de la Manche en avion en 37 minutes. L'aviation progresse surtout pendant la guerre 1914-1918 et les premières lignes de transport aérien sont créées dès la paix revenue.

Agé de 20 ans, Louis Pueyo obtient son brevet de pilote militaire le 1^{er} février 1921 pendant son service à la base aérienne de Pau. De retour à la vie civile, il se marie en 1923 avec une jeune bretonne originaire de Lorient et leur fils Louis voit le jour un an plus tard. La douceur de la vie familiale ne suffit pourtant pas à le détourner de son but. Le 14 août 1926, il passe avec succès les épreuves du brevet de pilote de transport public. Engagé par une société spécialisée dans la photographie aérienne, il rejoint ensuite la « compagnie internationale de navigation » pour laquelle il assure pendant un an les liaisons par avion entre Vienne, Budapest, Prague et Belgrade. Son carnet de vol totalise alors 1819 heures de vol effectuées notamment sur des avions Bréguet 14.

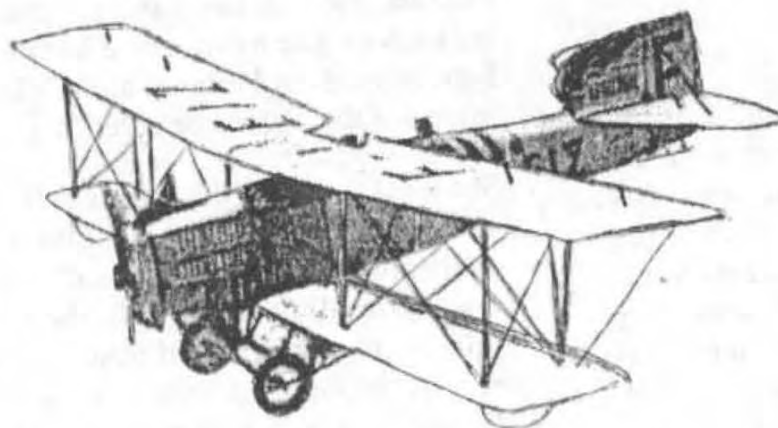
Son expérience est désormais suffisante pour lui permettre de poser sa candidature au poste de pilote à la célèbre «Compagnie Générale Aéropostale» dont le centre d'activité principal se situe au terrain d'aviation Montaudran à Toulouse. La réponse est encourageante : un entretien et un vol d'essai lui sont proposés. De retour dans sa région natale, c'est avec confiance qu'il se présente au directeur Didier Daurat. Ce dernier a la réputation d'être sans indulgence lorsqu'il s'agit de sélectionner ses aviateurs. Leurs responsabilités sont trop importantes et leurs tâches trop dangereuses pour qu'il puisse se permettre la moindre erreur de jugement. La personnalité et la compétence de Pueyo emportent toutefois la décision. Il est engagé après une exemplaire démonstration de vol effectuée sur un



Pueyo en uniforme
de pilote : 1921



Morane-Saulnier A 1 piloté par Pueyo en 1921



Bréguet 14 piloté par Pueyo en 1929
longueur : 8,91 mètres



Licence de pilote d'avion
de transport public en 1926

avion Laté 25. Deux jours plus tard, il décolle sur la piste de Montaudran et remplit sa première mission. Il a 29 ans.

L'AÉROPOSTALE

En 1919, l'industriel Pierre Latécoère décide de mettre son importante entreprise toulousaine de construction aéronautique au service d'un ambitieux projet : la création d'une ligne aérienne France-Espagne-Afrique-Amérique du Sud principalement destinée au transport de courrier.

Dès 1927, une grande partie des étapes sont franchies et des liaisons avec l'Espagne et l'Afrique sont assurées jusqu'à Saint-Louis du Sénégal. Malheureusement, l'aide espérée de l'Etat fait défaut et Latécoère est contraint de passer le relais au financier Bouilloux-Laffont qui poursuit son œuvre avec la même passion. Les 11 et 12 mai 1930, Jean Mermoz effectue la première traversée postale de l'Atlantique Sud en avion et dépose à Rio de Janeiro 130 kilos de courrier affranchi à Toulouse. La ligne d'Amérique du Sud est à son tour ouverte. Elle sera prolongée vers la côte ouest jusqu'à Santiago du Chili. Le projet visionnaire de Pierre Latécoère est complètement réalisé.

En 1933, la Compagnie Aéropostale affaiblie par des problèmes financiers est absorbée par « Air France ».

La belle aventure collective s'achève et entre dans la légende avec ses héros : Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry, mais aussi ses martyres : 44 pilotes et 30 mécaniciens ou radios ont perdu la vie lors des 44 accidents survenus sur la ligne entre 1919 et 1933. Du plus anonyme au plus célèbre, tous ont dominé leur peur pour affronter les pires obstacles avec la même idée fixe en tête : le courrier doit passer !

1^{er} juillet 1930 : Louis Pueyo s'intègre à l'équipe des pilotes de l'Aéropostale². Il n'oubliera jamais leur esprit de solidarité si bien

décrit par Saint-Exupéry dans son livre « Terre des hommes ».
« Etre homme, c'est précisément être responsable. C'est connaître la honte en face d'une misère qui ne semblait pas dépendre de soi. C'est être fier d'une victoire que les camarades ont remportée. C'est sentir, en posant sa pierre, que l'on contribue à bâtir le monde ».

« Oubliez-moi dans votre article pour ne songer qu'à la communauté des pilotes » écrit aussi Mermoz à un journaliste.

Affecté à la ligne Toulouse-Casablanca via les escales de Barcelone, Alicante et Rabat, Pueyo en découvre vite les dangers. Pannes de moteur en vol, bourrasques de vent, tempêtes, pluie, grêle et surtout brouillard sont les principales difficultés à surmonter. Les nouveaux avions Latécoère qui lui sont confiés sont toutefois plus solides que les appareils rudimentaires des débuts de la Ligne. Il s'agit de modèles Laté 25 et Laté 28 équipés de radio et adaptés au transport de quelques passagers³. A leur bord, il effectue 744 heures de vol en dix mois et demi par tous les temps, des frimas français aux canicules africaines. Il exécute notamment 51 vols de nuit devenus indispensables pour lutter contre la concurrence du rail.

« C'est pour nous une question de vie ou de mort, déclare Didier Daurat, puisque nous perdons, chaque nuit, l'avance gagnée pendant le jour sur les chemins de fer ».

Les nombreuses escales permettent aux divers équipages de se retrouver. Loin des inquiétudes, la joie de vivre reprend alors le dessus et, tels des potaches, pilotes, radios et mécaniciens s'amuse des plaisanteries les plus simples, souvent autour d'un bon repas. Chacun décolle ensuite vers sa destination.

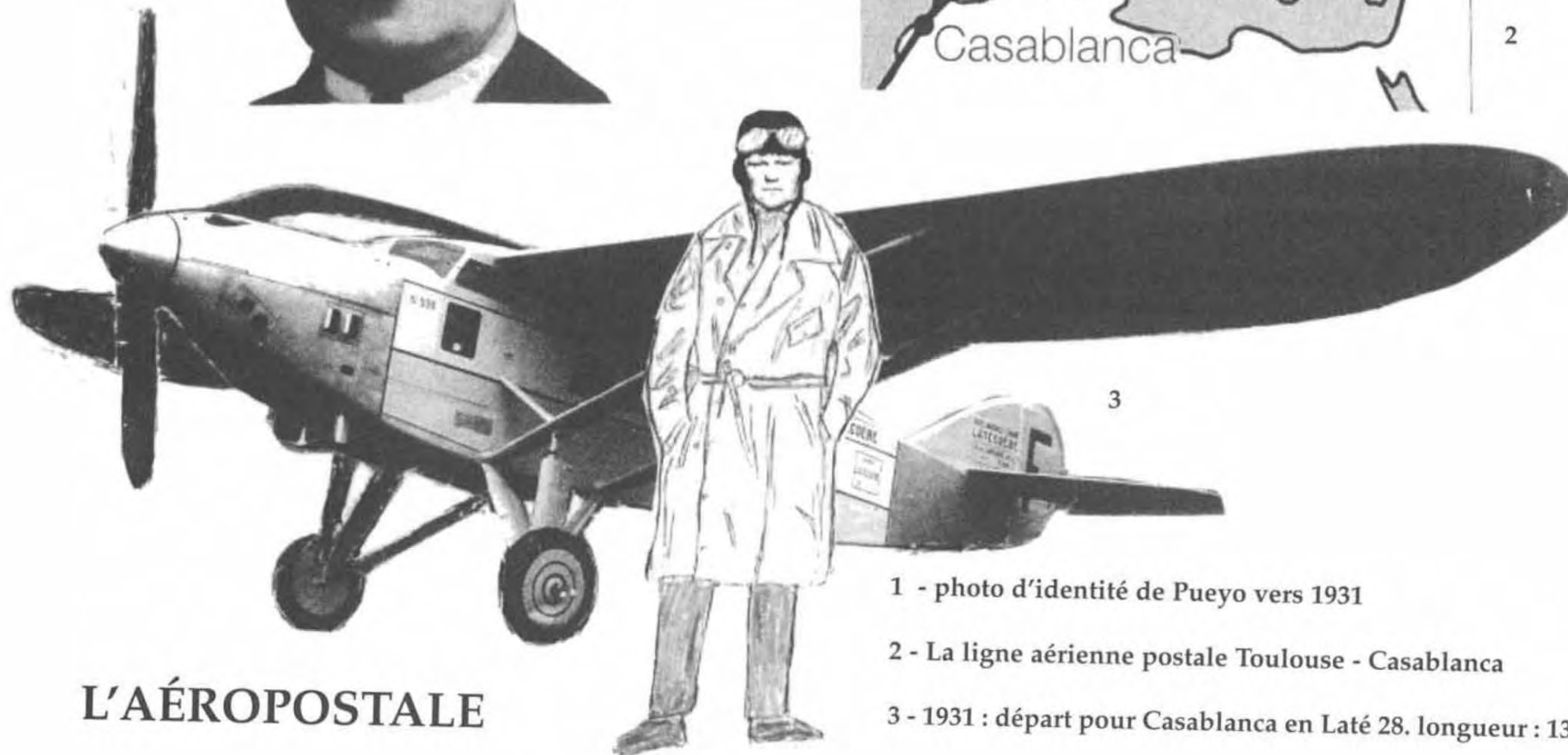
Deux compagnons de Pueyo ne l'atteindront jamais : le 12 octobre 1930, un Laté 28 piloté par Villetard de Laguérie s'écrase dans le brouillard à Larache, au Maroc, avec trois passagers à bord.



1



2



3

1 - photo d'identité de Pueyo vers 1931

2 - La ligne aérienne postale Toulouse - Casablanca

3 - 1931 : départ pour Casablanca en Laté 28. longueur : 13,65 m

L'AÉROPOSTALE

11 février 1931 : par un temps épouvantable, un hydravion Laté 32 en panne amerrit au large du Cap Creus situé en Catalogne espagnole. Pendant les manœuvres de remorquage par bateau, le radio Bossard, emporté par une énorme vague, coule à pic et disparaît.

Lourdement déficitaire en raison de l'indifférence des pouvoirs publics, l'Aéropostale est placée en liquidation judiciaire le 31 mars 1931. Cela explique probablement le départ de Pueyo de la Compagnie deux mois plus tard.

Comme tous les acteurs de cette épopée, il restera profondément marqué par sa participation à la Ligne postale aérienne, véritable école de courage et de dépassement de soi.

LE TEMPS DES RESPONSABILITES

A partir de 1932, Louis Pueyo utilise ses compétences à former les apprentis aviateurs et à organiser les baptêmes de l'air dans divers aéro-clubs. L'engouement pour cette activité atteint son apogée en 1936. Sous l'impulsion de Jean Moulin, directeur du cabinet du Ministre de l'Air, le gouvernement crée « l'Aviation Populaire » afin de démocratiser ce sport aérien en assurant sa gratuité ⁴. Pueyo, séduit par ce projet, prend la responsabilité de juger les épreuves du brevet de pilotage à l'aéro-club des Goëlands situé à Lognes, en Seine-et-Marne.

1939 : la deuxième guerre mondiale éclate. Mobilisé avec le grade de lieutenant, il assure la formation d'aviateurs militaires français et polonais sur l'aérodrome de Toulouse-Francazal ⁵.

Au début de l'année 1940, une mission importante lui est confiée : ramener à Toulouse un bombardier léger Amiot 350 neuf, stationné sur l'aérodrome du Bourget, en Seine-Saint-Denis. Assisté d'un radio et d'un mécanicien, il prend les commandes de l'appareil et lui

fait effectuer un décollage parfait mais, peu de temps après, une brusque panne de moteurs l'oblige à tenter un atterrissage en pleine campagne dans un champ. Le contact avec le sol est si brutal que l'avion est destabilisé. Quelques secondes plus tard, son aile droite percute un obstacle et l'appareil s'immobilise une cinquantaine de mètres plus loin. L'incendie est évité et les trois navigants sortent choqués mais indemnes de l'accident. L'avion est par contre très gravement endommagé. Pueyo n'obtiendra jamais de réponse des autorités militaires au sujet des mystérieuses raisons de cette mésaventure.

Juin 1940 : l'invasion allemande atteint la frontière espagnole. Libéré de ses obligations militaires, il s'installe en famille à Noisy-le-sec en Seine-Saint-Denis où il devient contremaître dans une fonderie pendant toute la durée de la guerre.

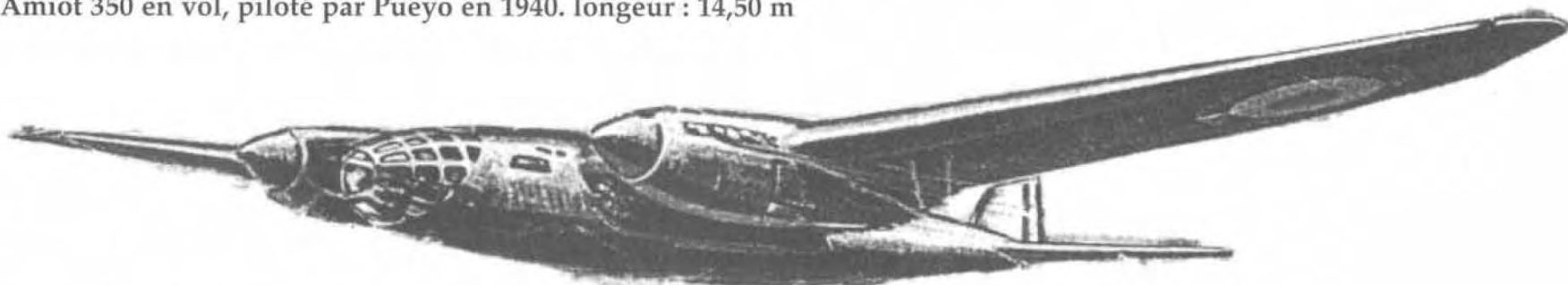
1945 : la France est libérée. Il obtient le poste de commandant auxiliaire de l'aérodrome civil de Brest puis, en 1948, de celui de Fort-Lamy (aujourd'hui N'Djamena au Tchad).

Le temps est venu pour Louis Pueyo et son épouse de mener une vie plus paisible. De retour au pays en 1949, c'est à Blagnac qu'il décide de s'installer et de construire sa maison. Employé à l'aéroport situé sur notre commune, il remplit la fonction de contrôleur de la navigation aérienne jusqu'en 1965, date de sa retraite (voir couverture).

2 mars 1969 : Concorde, le splendide avion supersonique décolle pour la première fois et s'envole dans le ciel de Blagnac sous le regard émerveillé de Louis Pueyo. Que de progrès accomplis depuis les rudimentaires machines volantes qui avaient fait naître sa vocation de pilote 50 ans auparavant ! Cet événement sera l'un des derniers grands moments de sa vie.

Le 29 mai 1971, un choc d'une extrême violence entre deux véhicules se produit au carrefour des Cèdres à la sortie du village de

Amiot 350 en vol, piloté par Pueyo en 1940. longueur : 14,50 m



Vers 1962, poignée de mains entre Didier Daurat (assis) et Louis Pueyo.
A droite de la photo : Madame Pueyo



Louis Pueyo en 1940



Potez 540 - longueur : 16,20 m
piloté par Pueyo en 1940

Cornebarrieu. L'accident fait un mort : Louis Pueyo, tué sur le coup au volant de sa 404 Peugeot à l'âge de 71 ans.

Il repose au cimetière Saint-Exupère de Blagnac, la ville où se sont écoulées les 22 dernières années de son existence. Tous les témoins de cette période confirment la parfaite discrétion dont il faisait preuve à propos de son passé d'aviateur. Peut-être appliquait-il la devise chère à Jean Mermoz : « Il n'est de grandeur véritable que dans la simplicité ».

Jacques SICART

Nous remercions vivement Monsieur Louis Pueyo fils et son épouse pour leur aide précieuse.

SOURCES

- Archives familiales et carnets de vol de Louis Pueyo.
- Entretien avec M. Louis Pueyo fils à Blagnac en juillet 2001.
- FOURNIOLS (R.) et BEDER (P.) Les défricheurs du ciel : A.T.H.H.M.
- MARC (Yves) Des avions et des hommes : Loubatières 1989.
- BACCRABERE (Georges) Toulouse, terre d'envol – Privat 1966.
- DANIEL (Raymond) – L'Aéropostale – Privat 1989.

¹ Elle existe toujours.

² 79 pilotes fin 1930.

³ 4 passagers pour le Laté 25, 8 pour le Laté 28.

⁴ Voir à ce sujet notre revue n° 18 p. 2.

⁵ Au 30 juin 1940, il totale 4983 heures de vol effectuées sur 41 types d'avion différents.

L'HIVER LE PRINTEMPS AU MAROC PAR L'AÉROPOSTALE



Affiche publicitaire pour l'Aéropostale