

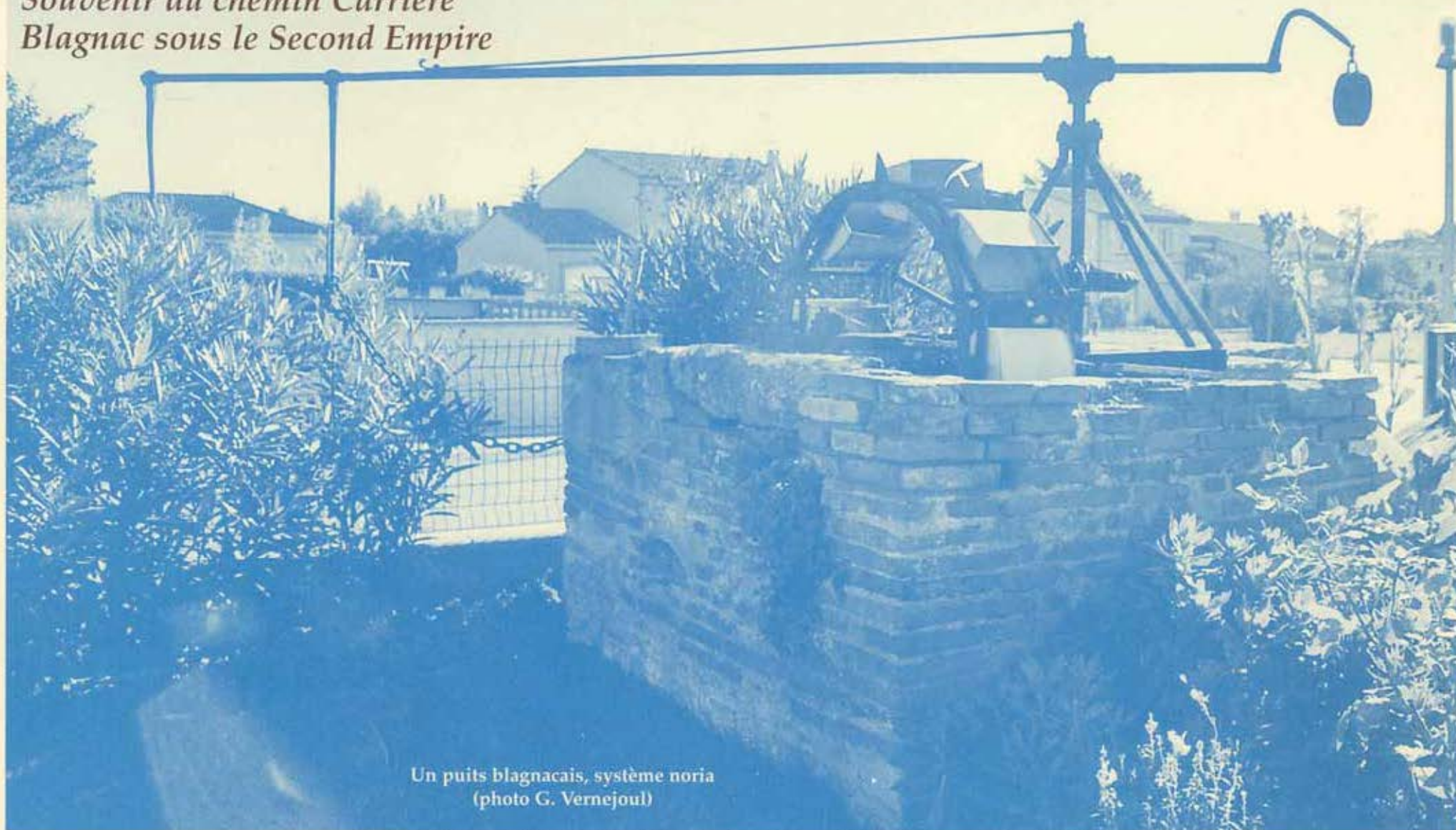
BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

L'eau potable, éternel problème

Le trésor caché dans la chapelle Saint-Exupère

Souvenir du chemin Carrière

Blagnac sous le Second Empire



Un puits blagnacais, système noria
(photo G. Vernejoul)

JACQUES DOR, L'INCONNU DE LA RUE DU «GROUPE DOR»



Dans le précédent numéro de notre revue, j'ai évoqué quelques épisodes de la vie de Blagnac durant la dernière guerre, en particulier celle de son aérodrome, de ses usines d'aviation et surtout celle du «Groupe Dor, aviateurs F.F.I.», formé au lendemain de la Libération de la région toulousaine. Il avait pour mission de participer à la lutte contre les forces allemandes, retranchées dans la poche de Royan-Pointe de Grave, avec des Junkers abandonnés sur notre aérodrome, forces qui capituleront les 18 et 20 avril 1945. Si les renseignements concernant ces quelques mois de la vie militaire du commandant Dor ont été relativement faciles à rassembler, il n'en a pas été de même pour ceux relatifs à sa personnalité. Des témoignages recueillis auprès

de compagnons du groupe Dor ont éclairé la vie du combattant, son courage dans les luttes et aussi sa joie de vivre pendant les répits. Mais sa vraie vie, sa jeunesse, sa formation, son existence avant et après ces dures années de guerre, ce sont des membres de sa famille, des personnes l'ayant connu qui m'ont permis d'essayer de les reconstituer.

Jacques Dor, fils aîné d'une famille de trois enfants - un frère, Paul, chirurgien à St-Flour et une sœur Christiane -, est né à Marseille le 6 janvier 1906. Son père Gustave Dor était armateur, comme son père, son grand-père, armateurs de père en fils depuis 1850. Leur compagnie familiale de navigation, équipée de dix « trois mâts » alimentait les raffineries marseillaises. Après sa scolarité primaire et secondaire à Marseille, Jacques « monte » à Paris pour préparer les

Grandes Ecoles Scientifiques. « Extrêmement intelligent », il entre à Polytechnique en 1927 et s'oriente à la sortie vers l'Aéronautique «son rêve d'enfant ». Admis en 1929 pour deux années à l'Ecole Militaire de Versailles, il obtient le Brevet de pilote le 7 novembre 1930, est affecté en 1931 au 35^e régiment d'infanterie de Lyon mais retourne très vite à Paris pour y suivre les cours de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique (SUP-AERO) de 1931 à 1933.

Le 27 décembre 1929, il s'est marié à Toulouse avec Marie-Thérèse Lalanne. De cette union naîtront dix enfants, trente petits-enfants et aujourd'hui on dénombre plus de soixante arrière-petits-enfants.

C'est en 1935 que le lieutenant Dor est affecté au centre d'essais en vol et d'armement de Cazaux dans les Landes où il s'installe avec sa famille. Quant la guerre éclate en 1939, les compétences professionnelles du capitaine Dor sont précieuses car le combat aérien pose de multiples problèmes.

Mais en juin 1940, l'armistice est signé par Philippe Pétain, l'armée allemande occupe une grande partie de la France, en particulier la côte atlantique jusqu'à la frontière espagnole. D'abord replié à Limoges puis à Franczal, Jacques Dor a pu installer sa famille à Moissac chez les grands-parents maternels, en zone pour l'instant «non occupée ».

On connaît peu ses activités pendant cette période. Il est affecté en 1942 au centre de réception des avions allemands endommagés à l'usine de Saint-Martin-du-Touch. En 1943, il se retrouve aux œuvres sociales de l'Armée de l'Air, puis il est mis en congé d'armistice au mois d'avril. Sa famille reçoit de temps en temps sa visite. Son fils Jean-Claude a gardé un souvenir bien précis. Son père avait une «belle traction avant ». Un jour, il est venu la chercher pour l'emmener à Toulouse, où très vite elle a été « réquisitionnée ». Pourtant quelques semaines après il l'a miraculeusement « retrouvée ». Bizarre ! Les véhicules semblables étaient alors très rares et d'autant plus convoités par les troupes d'occupation (dans ce cas ils n'étaient jamais récupérés), mais aussi par les divers mouvements de résistance. Or, quelques mois après cette aventure de «la traction avant» Jacques Dor est chargé par les autorités militaires de la Libération de constituer un groupe de bombardement F.F.I. Ce choix ne peut être dû au hasard. Dès lors, je prends la liberté d'imaginer un scénario qui me

semble plausible. Jacques Dor avait besoin de cette traction pour des activités clandestines. Il lui était donc impossible de le dire à ses enfants - sécurité oblige - mais cela pourrait expliquer le miracle de cette «récupération» inconcevable à l'époque après une «réquisition».

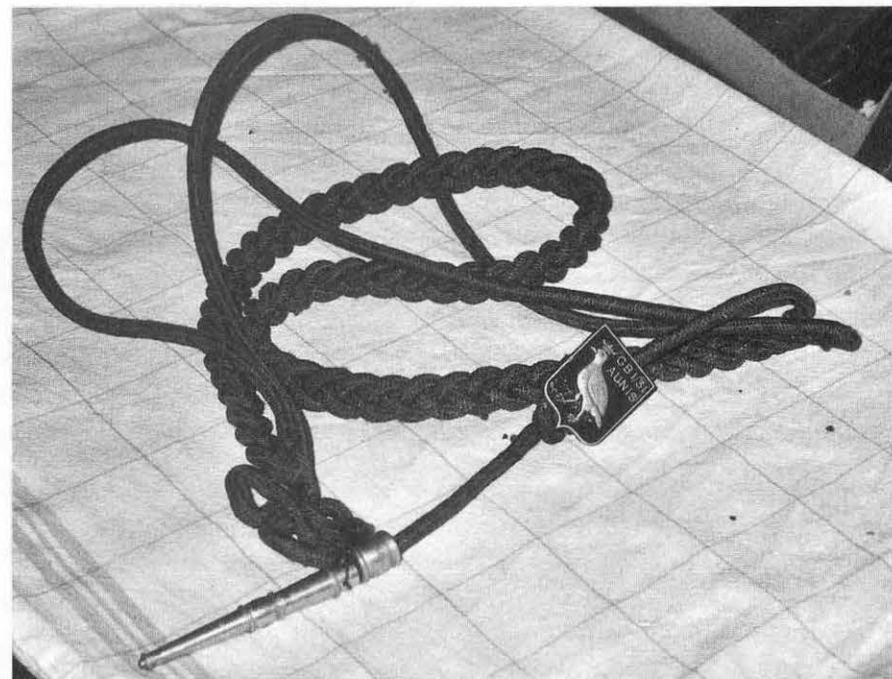
Le 19 août 1944, les troupes allemandes s'enfuient, pourchassées par les F.F.I. Dès le 20 septembre, le commandant Dor propose aux nouvelles autorités de récupérer et remettre en état les Junker 88 abandonnés par l'ennemi, appareils qu'il connaît bien, ayant participé à leur remise en état dans les usines de St-Martin-du-Touch. La proposition est prise au sérieux. C'est ainsi que le 15 septembre le commandant Pélissié, commandant les forces aériennes de la Région R4, lui confie la responsabilité d'un groupe de combat aérien, opérationnel sur la poche de l'Atlantique avec des appareils allemands. Lors de sa venue à Toulouse, le 16 septembre, le Général de Gaulle atterrissant à Franczal se fait



Le 16-9-1944 à Franczal : le général de Gaulle félicitant le cdt Dor.
Derrière le général de Gaulle : le cdt Saget et Diethelm, ministre de la guerre.

présenter les pilotes et les mécaniciens du «Groupe Doret» et ceux du «Groupe Dor».

Très vite, le commandant Dor a su rassembler autour de lui une équipe de com-



La fourragère et «la perdrix» insigne du groupe I 31 / Aunis / Saintonge.

pagnons « d'une haute valeur professionnelle et morale ». Ceux que j'ai pu rencontrer évoquent cette période avec la même modestie, minimisant les difficultés extrêmes de leur tâche et les dangers encourus. C'est Louis Legros, officier mécanicien du premier jour dont « l'exceptionnelle valeur technique a permis dans d'excellentes conditions l'emploi à peu près immédiat en opérations, d'avions ennemis récupérés » mais aussi « ayant tenu à participer personnellement aux opérations du Front de l'Atlantique » manifestant « ses brillantes qualités de courage et de sang froid ». C'est encore Lucien Franc, mécanicien radio, chargé de protéger le commandant Dor dans ses déplacements, ayant aussi participé à l'équipement des Junkers et qui conserve précieusement la fourragère du groupe I 31 Aunis/Saintonge.

A la fin des hostilités, après la parade triomphale du 18 juin 1945 dans le ciel de la capitale, le groupe Dor est dissous. Lucien Legros d'abord affecté à Cazaux retrouvera la vie civile participant à la SNCASE à la conception du célèbre « Armagnac ». Lucien Franc continuera sa carrière militaire.

Jacques Dor est affecté dès octobre 1945 au centre d'essais en vol de Marignane

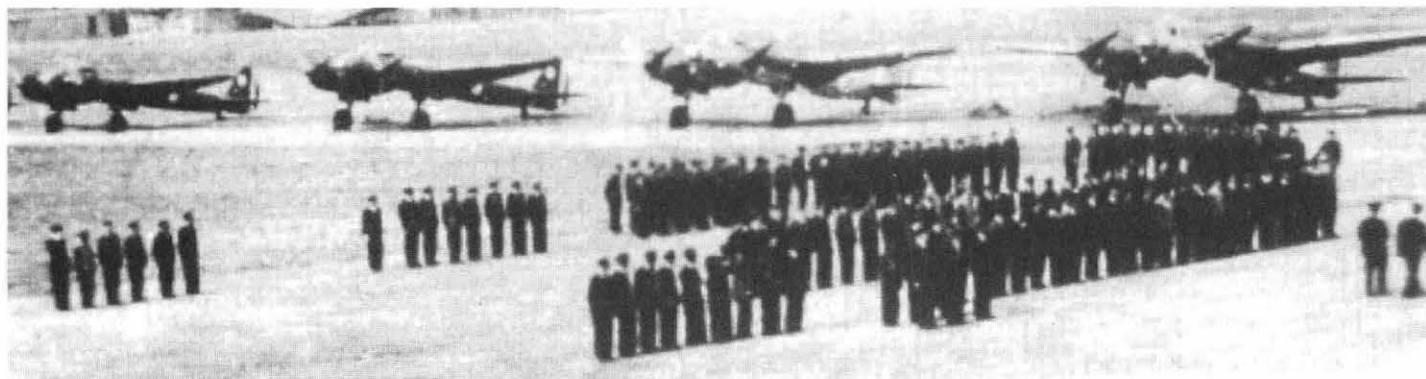
qu'il dirige jusqu'en 1948 où il demande à être dégagé des cadres.

Le Colonel Dor a réalisé son rêve d'enfant. Il compte plus de 3000 heures de vol. Mais à 42 ans, il ne renonce pas. Après les ruines laissées par la guerre, l'industrie aéronautique française est en pleine expansion, nouveaux appareils, nouvelles techniques, nouvelles ambitions avec le développement du transport aérien. Les compétences professionnelles vont être recherchées. Jacques Dor s'installe à Paris où il est nommé directeur général de la S.F.N.A. (Société Française d'équipements de navigation aérienne) effectuant en particulier des recherches sur le pilotage automatique. Il y reste environ trois années puis rejoint la SNCASE devenue Sud Aviation. Adjoint de son ami Satre, directeur technique, il travaille avec lui sur le projet de la « Caravelle » premier avion long courrier à réaction qu'il n'est pas nécessaire de présenter aux Blagnacais.

De retour à la vie civile, il avait renoué avec un petit village ariégeois, Goulhier, découvert grâce à son épouse. Elle y avait des attaches familiales. Tout d'abord, lieu de vacances, cette petite cité va permettre à notre personnage de donner une dernière facette de sa riche personnalité. Le 21 mars 1965, le conseil municipal «réuni à la mairie du lieu, sur convocation du Président, doyen d'âge» procède à l'élection du maire. C'est le conseiller municipal Jacques Dor qui est élu avec huit voix pour, une autre voix étant donnée à un concurrent.

Il occupera cette fonction jusqu'à son décès survenu prématurément le 18 avril 1969. Il n'avait que soixante trois ans.

Les habitants de Goulhier ne l'ont pas oublié. Ils rappellent volontiers que sa gestion a été bénéfique pour la commune, modernisant par exemple l'équipement en eau potable. Aujourd'hui, au bas des pistes de la station familiale dite



Intégré dans les forces aériennes de l'Atlantique, le GB 1/31 Aunis, ancien GB Dor, utilisa des Junkers Ju 88 pris à la Luftwaffe.

«Stade de Neige» le CHALET DOR perpétue sa mémoire. Abrisant restaurant et salles polyvalentes il accueille en toute saison les amoureux de la montagne. Les divers témoignages de ses proches ou de ses compagnons s'accordent pour décrire un « homme exceptionnel » alliant le sérieux, l'honnêteté intellectuelle, les qualités de chef à la joie de vivre, la gaieté, le plaisir de faire la fête. « Il exigeait beaucoup mais savait donner l'exemple ». Très courageux, simple et modeste c'était « un homme jovial... avec une très grande jeunesse d'esprit ».

J'ai essayé de donner un peu de vie à Jacques Dor, cet inconnu dont le nom est attribué à une rue de notre commune, à l'insu de la plupart de ses habitants. Rien d'étonnant d'ailleurs, tous les plans ou cartes signalant une « rue du Groupe d'Or ».

Jeannette WEIDKNET

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

BACCRABERE (Georges) – «Toulouse, terre d'envol». Ed. Privat 1966.

CHRISTIANNE (Charles), LISSARRAGUE (Pierre) – « Histoire de l'aviation militaire française ». Ed. Charles Lavauzelle, 1980.

Je remercie vivement tous ceux qui, grâce à leurs témoignages et des documents précieux, m'ont permis de rédiger cet article, Jean-Claude Dor, Patrice Dor, Stéphane Dor, Louis Legros, Lucien Franc, François Barby, Madame Ville, Monsieur le Maire de Goulhier.