

BLAGNAC , QUESTIONS D'HISTOIRE



*Si Pinot m'était conté...
Le peintre Abel Fabre
L'Armagnac, un espoir brisé
Le tam-tam de la colère*

Le Château de Pinot vers 1990
(photothèque municipale)

L'ARMAGNAC, UN ESPOIR BRISÉ

Le drame

30 juin 1950, dans la cour de l'école des filles de la rue Sarrazinière règne l'atmosphère bien particulière de cette période estivale. A un certain laisser-aller, avant-goût des vacances proches, se mêle une effervescence inhabituelle, musique, chants, danses, discussions animées c'est la fièvre des dernières répétitions avant le grand jour, la fête scolaire au Ramier, clôture d'une longue année de travail.

Une maman survient. Son visage pâle, sans expression est comme figé. Très calmement, elle demande la permission d'emmener sa petite fille de six ans « son père était dans l'Armagnac qui vient de s'écraser sur l'aérodrome. Il a été tué ».

C'est la stupeur. Devant la détresse de cette maman, nous osons à peine poser quelques timides questions. Elle emmène sa petite fille, bien étonnée de quitter si brusquement ses compagnes de jeux.

Très vite, nous connaissons avec les Blagnacais bouleversés quelques circonstances du drame.

Effectuant pour la cent quatrième fois un vol d'entraînement de routine prévu pour durer cinq heures, le prototype 2010, conçu et réalisé à l'usine voisine de la SNCA-SE (Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est) a dû faire demi-tour au bout de quelques minutes de vol, la tour de contrôle ayant signalé une anomalie. L'équipage décide d'effectuer un atterrissage en catastrophe. L'appareil, devenu très difficilement gouvernable se pose rudement sur la piste, part à travers champs, traverse un fossé, heurte une grange et termine sa course folle en percutant violemment un pylone électrique.

Miraculeusement, neuf des onze membres de l'équipage bien que blessés, ont pu être sauvés. Mais deux mécaniciens Michel Leroy et Gabriel Clerc, le père de ma petite élève, malencontreusement placés au point d'impact contre le pylone ont été tués.

Acharnement du sort ! Michel Leroy prenant ses congés le lendemain effectuait ce dernier vol pour passer le relais à Gabriel Clerc qui devait lui succéder à ce poste. Tous deux étaient Blagnacais.



De gauche à droite, Michel Leroy et Gabriel Clerc.

Dans l'affolement général, une voiture de pompiers n'a pu éviter un employé de l'aérodrome, Jean Guillotin, qui devint la troisième victime.

Quelques jours après, les obsèques solennelles étaient célébrées à la cathédrale Saint-Etienne, en présence des rescapés encore traumatisés et d'une foule nombreuse, cet accident ayant suscité une très vive émotion à Toulouse et dans la région.

L'Armagnac était le symbole du renouveau de l'industrie aéronautique, industrie

vitale pour l'avenir après les terribles années de guerre.

Reconstruire l'aéronautique

Dans les décennies précédentes, Toulouse, jusqu'alors cité de vieilles traditions culturelles à faible potentiel industriel était peu à peu devenue la capitale légendaire de l'aviation. Usines prestigieuses de constructions aéronautiques, conquête de la fameuse « Ligne Aéropostale » Toulouse-Amérique du Sud, autant de souvenirs dont la ville pouvait être fière.

Mais, la paix revenue, cette gloire est à reconquérir. La guerre, comme partout, a



laissé de lugubres traces de son passage. Au lendemain de la Libération en août 1944, le personnel des usines, les militaires de l'Armée de l'Air ont remis en marche les structures détruites. Déblayant les ruines, réaménageant les pistes d'envol, réparant les appareils endommagés encore récupérables, ils ont pu ainsi participer aux derniers combats jusqu'au mois de mai 1945 *.

Si Toulouse veut renouer avec son passé glorieux, elle doit relever un double défi : concevoir et réaliser de nouveaux appareils, inscrire la ville en bonne place dans les réseaux en cours de réalisation du transport aérien, transport qui s'annonce comme étant celui de l'avenir.

Blagnac, site privilégié

Dans cette double perspective notre commune possède des avantages considérables

Si le village lui-même est concentré près de la Garonne, la majeure partie de son territoire est constituée de terres à vocation agricole s'étendant sur une terrasse supérieure, ancien lit de la Garonne. Cette vaste étendue absolument plate, longeant les communes de Toulouse, Colomiers et Cornebarrieu est, en outre, orientée favorablement dans l'axe des vents dominants. Ces conditions exceptionnelles et rarement réunies, permettent d'envisager le développement d'un aéroport digne des temps nouveaux, déjà programmé dans les années trente pour compléter les deux terrains existants, celui de Montaudran, tête de ligne de l'Aéropostale et celui de Franczal qui sera plus tard réservé à l'aviation militaire.

A cette situation géographique favorable s'ajoute une infrastructure industrielle bien spécialisée et riche de nouvelles possibilités.

Des usines de constructions aéronautiques sont déjà installées, la plus importante étant la SNCASE (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Est). En 1941, elle avait succédé à la SNCAM (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Midi) créée en 1937. Les sigles étaient différents mais dans les ateliers toulousains de St-Eloi ou dans ceux de Blagnac, le même personnel avait continué la fabrication des avions Dewoitine, en particulier le célèbre chasseur D

* Revue n° 23 « Le Groupe Dor »

520. Les allemands ont su utiliser les infrastructures et le personnel pour réparer, puis assembler leurs Junker 88.

L'aéroport

En 1945, un vaste plan d'aménagement est soumis à la chambre de commerce car « Toulouse, porte aérienne du Sud se doit de posséder un aéroport de classe internationale muni de tous les perfectionnements de la technique moderne ». Ce projet ambitieux voulait donner au site blagnacais les moyens de rivaliser avec Paris, déjà tête de ligne vers l'Amérique du Sud depuis 1936 et qui prévoyait les liaisons avec l'Amérique du Nord, rivaliser aussi avec Bordeaux et surtout Marseille qui remplaçaient leurs lignes de transports maritimes par des équivalences aériennes vers l'Afrique et vers l'Asie.

Le plan initial ne sera pas mis en oeuvre mais des aménagements provisoires seront réalisés puis une aérogare (aujourd'hui Blagnac I) inaugurée en 1953.

Les expropriations de domaines agricoles vont se poursuivre, plus ou moins bien acceptées ou subies par les blagnacais qui voyaient disparaître peu à peu ce qui avait été la base de leur existence.

A l'usine

Une guerre bouleverse tous les domaines de la vie économique. La paix revenue, les difficultés de ravitaillement n'ont pas disparu pour autant. Dans les usines aéronautiques, malgré la pénurie des matières premières et d'énergie, on réalisait certes des avions mais aussi bien d'autres objets invraisemblables. La SNCASE produisait des vélos en alu, très appréciés... des remorques... des carcasses d'autobus... et plus tard des réfrigérateurs (Frigeavia), des téléviseurs (Téléavia) dont se souviennent encore quelques vieux toulousains.

La volonté existe de reconstruire une réelle industrie aéronautique. Mais très vite, une difficulté majeure apparaît. La main d'œuvre indispensable et qui doit être de très haut niveau professionnel est insuffisante. Ces nombres sont éloquentes : 10 000 emplois à la SNCAM avant la guerre, 4000 après la guerre à la SNCASE pourtant la plus grande usine locale.

Des installations situées dans la zone occupée comme St-Nazaire ou Le Havre avaient été repliées sur Toulouse amenant des « hommes nouveaux ». Michel Leroy, d'origine bretonne, était l'un d'entre eux. Cela avait compensé en partie l'absence des ouvriers, prisonniers de guerre ou requis du S.T.O, retenus en Allemagne et revenus seulement en 1945.

A partir de la Libération « les mauvaises habitudes » de sabotage de la production, forme particulière de « résistance » ont vite disparu. Tous ensemble, ouvriers, techniciens, ingénieurs, bureau d'étude, direction se remettent courageusement à l'ouvrage*.

Des avions sortent des usines, les études se poursuivent sur des appareils futuristes conçus et réalisés déjà en partie clandestinement (l' « Aile Volante », le « Leduc » baptisé tuyau de poêle). Mais il n'y a pas de miracle, il faut « former » de la main d'œuvre.

L'école de Saint-Eloi

Des écoles de formation pour les métiers de la métallurgie existaient déjà à Toulouse. « Centre d'apprentissage Guynemer, et St-Exupéry. D'autres écoles, lycées, grandes écoles nationales seront créées plus tard.

Mais en 1946, la décision est prise d'ouvrir dans les bâtiments de l'usine de Saint-Eloi, un centre de promotion du travail pour le personnel des usines aéronautiques, création originale qui fera la preuve de son efficacité.

Des cours théoriques et pratiques ont lieu tous les jours de 18 h à 20 h après le travail et le samedi, jour de repos de 8 h à 12 h et de 14 h à 18 h. En décembre 1946, cinquante ouvriers s'inscrivent pour des leçons pratiques, d'ajustage, de chaudronnage, de machines-outils. La formation deviendra plus théorique dans le but de perfectionner l'ensemble du personnel, du manœuvre à l'ingénieur.

Les effectifs atteindront 1200 élèves. C'est une réussite.

Toujours à Saint-Eloi, une école professionnelle de l'industrie aéronautique (E.P.I.A.) sera créée pour former des apprentis à tous les métiers de l'aéronautique. Après trois années de scolarité, ils pourront être admis à l'usine avec l'obtention d'un C.A.P.

* Revue n° 8 « Les Blagnacais et l'occupation allemande »

A Blagnac, nombreux ont été les agriculteurs qui, voyant leurs terres grignotées, se sont reconvertis dans la métallurgie, les usines aéronautiques, ou les infrastructures aéroportuaires. Des femmes aussi ont trouvé leur place dans ces activités nouvelles. Maintes blanchisseuses perdant leur raison d'être avec l'invention de la machine à laver ont trouvé des emplois dans les cantines, certaines à l'usine elle-même comme « riveteuses ».

Les conditions sont réunies peu à peu pour une relance de l'activité aéronautique rendue plus que jamais nécessaire par l'accroissement spectaculaire de la population de l'agglomération toulousaine, 100 000 habitants soit un tiers de plus, accroissement dû en partie à l'installation de nombreux réfugiés.

Les pouvoirs publics, régionaux, nationaux, la Chambre de Commerce ont conscience de la nécessité d'aider financièrement cette activité. La production d'un appareil de transport long courrier déjà suggérée en 1939 par les services officiels est envisagée plus sérieusement.



Le prototype SE 210, sur l'aérodrome de Blagnac en 1949.

L'Armagnac

A la SNCASE, les études d'un gros avion porteur, commencées pendant la guerre, sont réactivées. Dès que les conditions matérielles le permettent, l'appareil est réali-

sé dans les ateliers de Saint-Martin.

C'est un quadrimoteur, le SE 210, capable de transporter 80 passagers sur 4000 ou 5000 km selon la charge. Un beau nom à consonance bien gasconne lui est donné : « l'Armagnac ».

C'est le plus gros avion jamais construit en France, 50 m d'envergure, 40 m de long, et 13 m de hauteur, comme un immeuble de 4 étages ! Ses quatre moteurs de 3500 CV le propulsent à 500 km à l'heure. C'est en outre le premier avion possédant une cabine pressurisée et insonorisée lui permettant d'atteindre 6000 m d'altitude.

Le 2 avril 1949, il décolle pour son premier vol sur la piste de Blagnac avec, aux commandes, Pierre Nadot pilote et Léopold Galy copilote, Béteille, Preneron, Avril, Michel Leroy étant les autres membres de l'équipage. Cinquante minutes plus tard il atterrit sous les ovations du personnel de l'usine ayant, pour l'occasion, déserté les ateliers.

Quelques jours plus tard, le 21 avril, c'est une autre merveille volante qui s'élance dans le ciel de Blagnac, le « Leduc » surnommé « le tuyau de poêle volant », premier appareil thermopropulsé qui prend son essor, amené en altitude par un « Languedoc » utilisé comme rampe de lancement.

Dans les écoles, nombreux seront les dessins d'enfant qui auront pour sujet ce petit appareil aux ailes minuscules, posé sur le dos d'un gros avion.

L'heure est à l'optimisme pour l'aéronautique toulousaine, riche de tant de novations technologiques. Déjà le 25 juillet 1945, « l'Aile Volante » avion sans queue réalisé clandestinement * avait décollé pour la première fois, quatre années avant l'avion sans ailes.

Une belle carrière commerciale semble promise à l'Armagnac. Toulouse va-t-elle redevenir « capitale de l'aéronautique » ?

Réussite et déconvenue

La compagnie Air France semble conquise et commande cinquante « Armagnac » pour assurer la liaison Paris-New York. Mais très vite, l'appareil se révèle trop lourd, incapable de transporter une charge suffisante sur un aussi long parcours.

* Revue n° 23 « Le Groupe Dor »

Malgré l'intégration dans la structure d'un alliage plus léger le «zincal», Air France réduit les commandes à 25, puis à 15, puis à 8. A la place, des Super-Constellations sont commandés aux U.S.A. : c'est la consternation et la révolte car la S.N.C.A.S.E. qui emploie à ce jour 6000 salariés soit 2000 de plus qu'en 1945 a déjà réalisé huit appareils et doit interrompre brutalement la fabrication de sept autres. Quel désastre ! On crie à la trahison.

La belle carrière espérée est bien compromise c'est un profond sentiment d'injustice rendant plus cruel le drame du 30 juin 1950 qui, lui, ne mettait nullement en cause la valeur de l'appareil ou du personnel.

Fort opportunément, la Compagnie de Transports aériens intercontinentaux (T.A.I.T.) prend le relais d'Air France. Elle assurera régulièrement la liaison Paris-Casablanca en neuf heures avec l'Armagnac, qui transportera aussi des pèlerins à la Mecque.

Reconnaissance tardive

Plus tard, cet appareil dédaigné, sur qui semble s'être acharné le mauvais sort, sera enfin reconnu capable de jouer son rôle, mais dans des missions moins pacifiques.

La France qui rencontre bien des difficultés en Indochine, lors de la guerre du même nom, semble redécouvrir l'existence de ce gros avion porteur, le plus puissant et le plus sûr des appareils existants. En 1953 avec la participation d'Air France, de la T.A.I.T., de la S.N.C.A.S.E. ... une nouvelle compagnie est née la Société Auxiliaire de Gérance et d'Exploitation des Transports Aériens, la S.A.G.E.T.A. Louis Legros qui nous a apporté son précieux témoignage sur Jacques Dor * en devient le directeur technique. Et c'est ainsi qu'une liaison militaire est mise en place joignant Toulouse à Saïgon, véritable « pont aérien d'Indochine » long de 11455 km. Le 22 décembre 1953 le premier Armagnac s'envole vers la presqu'île sud-asiatique. Il arrive à Saïgon deux jours plus tard après 34 h 30 de vol. Les performances se révéleront remarquables, rapidité de vol, économie de prix de revient. Le 26 janvier 1955, la 100^e liaison se fait en 26 h 31 et 2 h 7 mn d'escale, à la vitesse de croisière de 448 km/h.

La S.A.G.E.T.A., son personnel et les équipages apportent la preuve tardive de la valeur de "l'Armagnac"!

* Revue n ° 24 « Jacques Dor »

Conclusion

C'est avec un peu d'amertume que l'on évoque la carrière de l'Armagnac, faite d'espoir et de beaucoup de déconvenues.

Après lui, l'aéronautique toulousaine continue sa route. Bientôt les pistes de Blagnac verront s'envoler la Caravelle... puis le Concorde... puis les Airbus... puis...

La conquête de l'espace continue.

Jeannette Weidknet



Michel Leroy était né dans le Finistère à Plobannelec, le 22 juillet 1905. Mécanicien dans les usines de St-Nazaire, c'est après de multiples déplacements provoqués par la guerre qu'il était, comme d'autres bretons, devenu Blagnacais et travaillait à la S.N.C.A.S.E. Il habitait rue du Docteur Guimbaud avec son épouse Marie et ses deux filles Micheline 18 ans et Monique 5 ans. Il est inhumé à Lesconil.

Gabriel Clerc, né à Blagnac le 29 novembre 1910 était le fils de Léon Jacques Clerc et de Jacquette Colmel. Son père, maraîcher, cultivait carottes, choux-fleurs, scorsonères comme la plupart des Blagnacais. Mais Gabriel avait déserté les champs, attiré par l'industrie aéronautique naissante. Embauché à la S.N.C.A.S.E. il était devenu « mécanicien régleur d'avion » puis « mécanicien volant ». Avec son épouse Juliette-Gabrielle et sa fille Marie Nicole de 7 ans, il habitait au chemin des Ramiers.



LA CITÉ DE L'AÉROGARE

En 1953, l'aérogare (Blagnac I) est inaugurée. Une cité résidentielle était construite à proximité pour loger le personnel. Les pavillons entourés d'un petit jardin étaient identifiés par un numéro. Les enfants allaient à l'école du village. Le 19 décembre 1979, le Conseil Municipal décida de donner un nom à chacune des rues de la « Résidence de l'Aéroport ».

Outre la rue Michel Leroy et la rue Gabriel Clerc, six autres rues étaient dénommées.

- Rue Yves Brunaud, rue Alain Richard, rue Rémy Raymond, tous trois décédés lors de l'accident du prototype Bréguet 1150 près de Revel en avril 1962.

- Rue Lequiem, pilote ; rue J. Chatain, ingénieur navigant tous deux décédés lors de l'accident d'un Magister Fouga, à Blagnac le 3 novembre 1952.

- Rue Ernest Roger Dupont, décédé lors d'un accident technique sur un prototype Bréguet le 10 novembre 1951.

Les pavillons de cette cité disparaissent peu à peu, envahis par des bâtiments aéroportuaires. Nous souhaitons que ces noms de rue soient attribués à d'autres dans une prochaine cité blagnacaise. Nous souhaitons aussi qu'ils restent groupés pour que la mémoire de ces huit pilotes, mécaniciens ou ingénieurs qui ont tous rencontré la mort lors de vols d'essais sur des avions fabriqués dans les usines blagnacaises, soit conservée.

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

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

MARC (Yves) « Des avions et des hommes », Ed. Loubatières 1989.

« Cent ans d'aviation ». Ed. Privat – août 2001.

Archives municipales de Blagnac.

Documents et souvenirs personnels.

Remerciements à tous les Blagnacais et Toulousains qui m'ont aidée, grâce à leurs témoignages, à rédiger cet article.



Au premier plan, l'aérogare et la tour de contrôle.
A l'arrière plan, quelques pavillons de la cité résidentielle.
(Cliché Jean Dieuzaide)