

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)

MARCEL DORET, VOLTIGEUR MAGNIFIQUE

« Les disparus, si l'on vénère leur mémoire, sont plus présents et plus puissants que les vivants »

Saint-Exupéry

Courant septembre 1944, encaserné à Pamiers avec un bataillon FFI, issu des FTP de l'Ariège, j'attendais en vain d'être envoyé au combat, soit à la pointe de Grave, poche allemande de l'Atlantique, où se battaient des formations FFI, soit dans les Vosges, après intégration dans les troupes régulièrement constituées. Je décidai, après avoir lu une information dans un journal de l'époque, de rejoindre la formation d'aviation FFI en voie de constitution ou de renforcement à Blagnac. On parlait des escadrilles de Marcel Doret sur Dewoitine 520 repris aux occupants et du groupe de bombardement DOR sur des Junker 88 abandonnés par la Luftwaffe, et péniblement reconstitués. Je me présentai au bureau de recrutement sis à Blagnac au rez-de-chaussée d'un appartement d'enseignant à l'Ecole du Centre qui ne portait pas encore le nom de Jean Moulin. Après quelques jours d'attente nécessaires pour grouper les recrues et trouver un cantonnement, je rejoignis en octobre les baraquements abandonnés par la Luftwaffe situés au chemin des Sœurs, à l'endroit ultérieurement occupé par une école maternelle.

Peu après nous fûmes envoyés, mes compagnons et moi-même, passer la visite médicale d'incorporation avenue du Général Compans, près du couvent des Dominicaines, dans un pavillon précédemment réquisitionné par les Allemands, qui dépendait d'une propriété s'étendant jusqu'à la Garonne, appartenant à la famille Lafont : le pavillon en question est aujourd'hui habité par Jeannette Weidknet. Le monde est petit, et Blagnac encore plus !

Rencontre avec Marcel Doret

Nous étions dans le plus simple appareil quand entra dans la pièce Marcel Doret, en uniforme de commandant de l'Armée de l'Air. Le médecin



nous le présenta, mais nous connaissions tous de réputation et d'après photographie, le célèbre aviateur spécialiste, avant la guerre, d'acrobatie et auteur de raids et performances célèbres. Je pense qu'il venait voir l'allure et les capacités physiques des nouvelles recrues. Après une conversation avec le médecin, il nous adressa quelques mots empreints de sympathie, pour nous féliciter de notre engagement et nous souhaiter une belle carrière. Plutôt trapu, il n'avait pas la stature d'un jeune premier hollywoodien, mais son sourire était communicatif et respirait la bonté. Il venait à peine de nous quitter, qu'eut lieu un incident qui l'aurait intéressé dans la mesure où il verrait par notre physique, après quatre années de restrictions alimentaires qui auraient pu le détériorer. Un collègue, fils d'un viticulteur biterrois (il devait par la suite nous gratifier au retour de ses permissions de mesures de cette eau de vie terrible dite « trois-six » dont on ne peut boire une goutte sans s'accrocher à la table) se fit vertement rabrouer par le médecin alors qu'il subissait à son tour l'examen radiologique. « Espèce d'abruti (il est vrai qu'il avait tout de l'intellectuel de broussaille) j'avais pourtant dit de se mettre face à l'écran, pas de dos !

- Mais je suis bien de face, assura le patient ! » Il fallut se rendre à l'évidence, et nous fûmes tous appelés à témoigner : chose exceptionnelle, il avait le cœur à droite, et tous les viscères inversés ! « Ton père doit être photographe, lui assura le médecin, et pour développer, il a dû inverser le négatif ! »

J'eus l'occasion de rencontrer Doret à nouveau, quelques années après, sur l'aérodrome de Casablanca-Cazes. Il posa son Dewoitine d'acrobatie, à bandes rouges et blanches convergentes sur l'aile, non pas sur la piste, mais directement sur une vingtaine de mètres de béton, devant le bureau de piste. Il entra à la météo, qui était attenante, où j'officialisais depuis fin août 1948. Je tins à évoquer brièvement avec lui la libération de Toulouse, son escadrille célèbre, et sa visite lors de mon incorporation à Blagnac. Cela eut l'air de l'amuser. Il venait au Maroc en mission pour l'Armée de l'Air, dont il était commandant de réserve, pour faire de la propagande auprès des élèves des lycées français, qu'il invitait à s'engager le plus tôt possible dans la glorieuse aviation ! Je ne devais plus le revoir.

Pour en terminer avec mon expérience militaire blagnacaise, il n'est peut-être pas inutile de relater que notre compagnie d'aviation FFI fut intégrée en novembre 1944 à la

nouvelle Armée de l'Air, et le 14 je signais un engagement comme membre du 14^e bataillon de fusillers de l'air. Cette spécialité ne correspondait pas, bien évidemment, à mes vœux, mais j'en fus libéré par ma convocation à l'école des Aspirants de réserve d'Aix-en-Provence, puis après sélection, au Centre de formation du Personnel Navigant à Vichy-Rue, bientôt déménagé à la base aérienne du Bourget-du-Lac près de Chambéry, créée par Pierre Cot, député du coin, puis ministre de l'Air du Front Populaire, dont le chef de cabinet fut Jean Moulin, père de l'Aviation Populaire.

Biographie sommaire

Pour conter la vie aventureuse de Marcel Doret, il faudrait un volume, qu'il a d'ailleurs écrit lui-même (voir bibliographie « in fine »). Nous nous contenterons de donner quelques dates, nous réservant de noter ensuite certains événements significatifs, parfois dramatiques.

Fils d'une famille d'ouvrier, Doret débuta dans l'artillerie, comme engagé volontaire en 1914. Envoyé après maintes requêtes dans une école de pilotage, il sortit de l'armée en 1923 pour entrer chez Dewoitine, société à laquelle il resta fidèle jusqu'au bout. Pilote d'essai, il se consacra à la voltige (il refusait le terme d'acrobatie qui sentait trop le cirque). Le 27 octobre 1927, il sortit vainqueur à Berlin d'un duel avec Fieseler, au cours duquel ils avaient échangé leurs appareils. Il était déjà recordman mondial de vitesse sur 1000 km, avec 221.725 km/h (décembre 1924). En 1931, avec le « Trait d'union », il parcourt 10500 km en circuit fermé. Le 12 juillet, avec Le Brix et Mesmin, sur le même appareil, c'est un premier raid sur Paris-Tokyo. Atterrissage forcé près d'Irkousk, ses coéquipiers ayant d'abord sauté en parachute. Avec le même équipage et un nouveau « Trait d'Union », en septembre, nouvelle tentative, dramatique. Tempête au-dessus de l'Oural. Cette fois, c'est Doret qui saute en parachute. Le Brix et Mesmin n'ont pas eu le temps. Doret est fortement touché par cette mort, mais le mieux est de continuer, pour faire honneur à leur mémoire : dix-huit records du monde, six mille heures de vol, acrobaties célèbres sur son Dewoitine aux bandes blanches et rouges, et mêmes démonstrations sur planeur, ceci avant la guerre. Il s'interrompt au temps de l'occupation. A la Libération, c'est l'épopée sur Dewoitine 520, depuis Blagnac.

Atteint d'un cancer, il meurt à Venerque-Le Vernet, dans la propriété où il aimait cultiver les roses. Il était commandant de réserve de l'Armée de l'Air, commandeur de la Légion d'Honneur, médaille militaire, croix de guerre 14-18 ; avec plusieurs citations.

Fait grand officier de la Légion d'Honneur à titre posthume.

Le désespoir de Doret à la mort de Le Brix et Mesmin

D'après Mikaïev Kousmitech Vassilief qui vint lui porter secours (aviateur russe rencontré par le journaliste J.G. Fleury sur l'aérodrome de Moscou), Doret était désespéré d'être sain et sauf alors que ses coéquipiers avaient trouvé la mort dans l'accident. « Sa peine fraternelle, nous la partageons, nous qui étions aussi des aviateurs et qui pouvions comprendre la détresse d'un équipage perdu ». (L'aviateur russe devait mourir dans l'accident du Maxime Gorki).



Doret et ses coéquipiers Mesmin et Le Brix qui devaient périr dans l'accident du "Trait d'Union" à la 2^e tentative du raid Paris-Tokyo

Un saut en parachute terriblement risqué

S'il dût sauter plusieurs fois en parachute pour sauver sa vie, le saut du 28 juin 1957 marque dans la mémoire de Doret. Pilote d'essai, chargé de tester les prototypes jusqu'à la casse éventuelle, il lui arriva de voir céder la voilure de son appareil après un piqué vertigineux suivi d'une ressource brutale. Suspendu à son parachute, il pensa d'abord qu'il faudrait renforcer le longeron. « Et puis soudain, raconte le journaliste J.G. Fleury, il vit la terre qui montait vers lui dans une aspiration terrible. Et ses yeux distinguèrent les câbles noirs, les fuseaux de métal d'une centrale électrique. « Je suis fichu, songea-t-il... Il n'y a rien à faire pour diriger ma chute ». Mais comme c'était un homme d'action, un homme à jouer sa chance contre le destin jusqu'à la dernière seconde, il s'arc-bouta de tous ses muscles contre les cordes, les écarta, esquissa une danse tragique. Il

tomba à quelques mètres des pilonnes mortels. Il plia son parachute et chercha une voiture pour rentrer chez lui. « Je ne risquais rien raconta Doret : car à la centrale, des témoins de mon aventure avaient coupé le courant ! »

Un témoignage de Michel Détroyat, son concurrent et néanmoins ami.

« Je suis entré comme pilote d'essai chez Morane-Saulnier pour remplacer le regretté Alfred Fronval, qui fut champion du monde d'acrobatie à Zurich. C'est ainsi que je connus Doret, qui, lui, était pilote d'essai chez Dewoitine. Nous étions donc concurrents – quoique les meilleurs amis du monde – et quand nous présentions les prototypes, notre rôle était de prouver que nous avions le meilleur appareil, et nous avions à cœur de faire triompher celui qui nous était confié. Plus tard, inspecteur de l'Institut National d'Aviation, j'ai eu l'honneur, et j'en étais très fier, de donner mon avis sur les avions mis au point par Marcel...



Doret et Détroyat, dit "le grand Michel"
après un duel d'acrobatie

(photo offerte à A-Marie Rozelet par son amie Mme Marcel Doret)

Le dimanche, nous nous retrouvions souvent sur les terrains de France ou de l'étranger. Nous étions les meilleurs amis du monde, mais avant et après les exhibitions, car au cours du meeting nous étions l'un après l'autre en train de nous regarder faire, pour nous critiquer à la sortie. Cela, naturellement terminé par un cocktail sympathique ou un dîner avec des chants, selon la tradition de l'aviation de cette époque.

Cette compétition serrée est du reste une preuve du souci de perfectionnement constant que Marcel Doret avait à un degré éminent. Ce besoin de perfectionnement était d'autant plus nécessaire que nous avions comme rivaux des pilotes étrangers. Doret est moi avons eu du reste le même concurrent, l'allemand Fieseler, je l'ai rencontré à Villacoublay,

également avec changement d'appareil...

Après un meeting à Oran, nous avions fait le projet de revenir ensemble, c'est-à-dire chacun dans notre avion. Au-dessus de Gibraltar, nous avons aperçu une magnifique escadre anglaise. Nous étions en l'air environ à mille mètres, et Doret de son avion me fit signe, parce qu'il n'y avait pas alors de radio de bord, pour me parler d'un avion à l'autre : « Faisons un peu d'acrobatie ! » Et alors, lui à droite, moi à gauche, nous nous lançons dans une série d'acrobaties, et nous voyions que cela plaisait aux marins qui agitaient leurs mouchoirs : nous faisons cela au ras des mâts. Et le soir en arrivant à Toulouse, nous bûmes joyeusement à la santé de l'escadre...



En 1954, à bord de son "Dewoitine" D27

Une autre fois, au retour d'un meeting de Vincennes, j'avais commencé à faire des tonneaux au ralenti, de plus en plus bas. Et lui aussi voulait aller encore plus bas. Et il m'a battu ce jour-là, puisqu'il a touché terre avec une roue, qu'il a arrachée. C'était « toucher la planète », comme il disait ! Il a été timidement se poser de l'autre côté du terrain, sur une seule roue, encore ravi de s'en tirer comme cela...

A noter aussi que Doret était spécialiste du passage sous les ponts... Il lui est arrivé une fois de faire de l'acrobatie sur l'eau, hélice calée ! Mais les qualités de Doret comme pilote de raids n'étaient pas moins admirables. Ce sont elles que j'admire le plus. Parce que, quand nous faisons ces exhibitions qui ne durent que dix minutes, c'est le pilote qui s'amuse, si le public ne s'amuse pas. Mais faire les essais de record de distance, de

durée, comme l'ont fait en 1931, Marcel Doret avec Le Brix et le mécanicien Mesmin, c'est un effort considérable, une épreuve de patience, et je crois qu'ils ont fait 5 ou 6 tentatives dont les durées oscillent entre 23 h 30 et 70 h, et cela avec une maîtrise, une ténacité, un courage et une volonté extraordinaires, que j'ai toujours admirées : chapeau bas devant Marcel Doret ! »

(Transcription de l'interview réalisée pour diffusion le 12 septembre 1956 par A.M. Rozelet, secrétaire de rédaction au journal parlé de Radio Rennes, à l'occasion du 25^e anniversaire de la perte du « Trait d'Union », et de l'anniversaire de la mort de Marcel Doret)

Le groupe de chasse FFI de 1944 à Blagnac. Marcel Doret raconte :

« Le 25 mai 1944, aux derniers mois de l'occupation, lorsque M. Segaut, préfet et authentique résistant, accompagné de M. Brisebois, directeur des Services Agricoles de la région toulousaine me demandèrent si j'étais disposé à créer un groupe de chasse FFI, je ne me suis senti ni une vocation de conspirateur, ni celle d'un héros de la Résistance. Pourtant, j'ai accepté spontanément ces propositions. Avec la complicité de camarades bien placés dans les usines et sur le terrain de Blagnac, toutes les dispositions furent prises pour monter, le moment venu, un groupe de chasse voulu par Londres.

Les occupants eurent la délicate attention d'abandonner les usines aéronautiques en y laissant des avions en état de marche, armés de vraies mitrailleuses et de vrais canons et prêts à recevoir des vraies munitions, à portée de mains, dans un atelier voisin. Heureux comme un gamin de retrouver des Dewoitine 520, je ne fus pas mécontent d'y faire disparaître les croix noires qu'ils arboraient pour les remplacer par de pimpantes croix de Lorraine. Disposant rapidement de trente appareils en état de marche, qu'entretenaient à merveille douze mécaniciens civils, et que dix pilotes recrutés avec soin, allaient pouvoir utiliser, je fus prêt à l'heure dite, à jouer à ma petite guerre »...

« Comptant parmi mes camarades deux pilotes d'essai, Cliquet et Galy, je leur offris le titre de chef d'escadrille qui leur attribuait le grade de capitaine. Pendant trois mois, au cours de 80 missions, nos Dewoitine allèrent jusqu'à la Loire, Bordeaux, Royan, Marseille, attaquer au canon et à la mitrailleuse les convois allemands ».

(Extrait du livre « Trait d'Union avec le ciel »)

« ... la libération de toute la France venue, je dûs passer le commandement de mon groupe au commandant Thollon, non sans une certaine amertume... »

La mort du fils adoptif de Marcel Doret

« Un matin, par un temps exécrable, je me trouvais incidemment sur le terrain de Blagnac, lorsque je vis deux de mes D 520 qui n'avaient pas encore rejoint le terrain de Francazal, où le groupe venait de s'établir. Deux pilotes s'apprêtaient à les convoyer, ... mon neveu 'Pierre Maublanc, (fils de la sœur de Doret, « fils adoptif » de Doret et de son épouse, formé comme pilote par Doret lui-même et l'Aviation Populaire) et un de ses camarades, Hagi... Sous un ciel blafard et hostile, j'aperçus les avions tour à tour sur la piste... Il me sembla que celui de Pierre Maublanc se trouvait en difficulté, quelques instants après qu'il eut quitté le sol. Son moteur me parut donner des signes de défaillance. Alors je vis l'appareil amorcer un virage pour essayer de revenir sur le terrain, mais manquant sans doute de vitesse, il bascula. Le pilote, conscient du danger, tenta certainement, dans un ultime effort, de redresser la machine, le sol était trop pro-



che. L'incendie se déclara immédiatement, et le temps que nous arrivions jusqu'au lieu du drame, le D520 n'était plus qu'un brasier survoilé toutoussiers du défilé de la Libération.

H.R. Cazalé

BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

Marcel Doret : Trait d'Union avec le ciel. Editions France-Empire, Paris 1954.

Documents communiqués par Anne-Marie Rozelet, journaliste, y compris la photographie de Doret avec Detroyat, à l'issue d'un meeting, offerte à A.M. Rozelet par Madame Marcel Doret.