

# BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

## La Retirada

Hommage aux Républicains espagnols



et aussi...

**La famille Humbert**

**Lucien Servanty**

**Le VG 10**

**Marcel Carreyn**

**Pierre Gamarra**

**Serge Ravanel**



# Le VG10 - du nom de ses deux concepteurs, MM. Vernisse et Galtier

En 1940, lors de la drôle de guerre, le Ministère de l'Air, de Paris, fuyant l'arrivée des Allemands se replie à Toulouse (il occupe les locaux à peine terminés qui devaient être « la Nouvelle Ecole Vétérinaire dans le quartier de la Juncasse).

Dispersant et soustrayant à l'ennemi le plus de matériel et d'études possibles, il est donc acheminé vers Toulouse la plus grande partie de matériel technique, d'étude et d'essai, très en avance sur l'aéronautique en service. De ce fait, plusieurs camions de matériels divers tels des laboratoires mobiles ou des maquettes, plans et documents, ainsi que des camions de radiogoniométrie, sont entreposés en toute hâte dans ces locaux neufs et inhabités.

De plus devant la pénurie d'essence et de pneumatiques, les véhicules appartenant au personnel ne pouvant circuler, le directeur donne son accord, pour que ces derniers soient garés dans les vastes locaux disponibles, ainsi à l'abri des possibles dégradations ou convoitises.

Les personnels du Service Technique de l'Aéronautique démobilisés sont rappelés et reprennent leurs places au sein du service, si l'on peut s'exprimer en ce sens ! Ces personnels désorientés et regroupés tant bien que mal sont utilisés à une réorganisation et une refonte complète des services et chargés de regrouper, de remettre en marche et d'entretenir tout ce qui avait été acheminé à Toulouse.

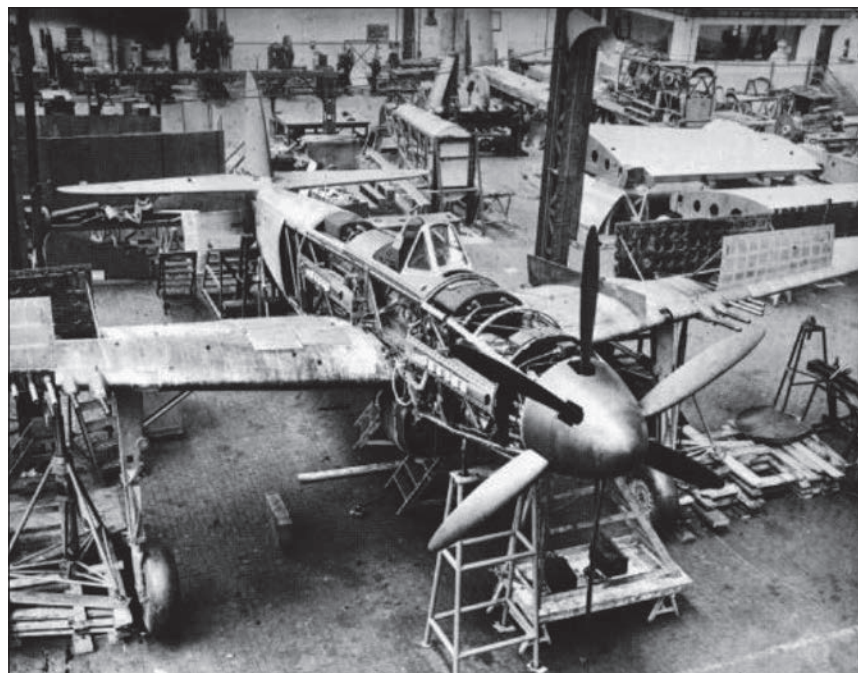
Ils sont surtout occupés à meubler leurs journées de travail par du « bricolage en tout genre », tant pour l'administration que sur le plan personnel. Il faut bien les situer dans la période vécue 1941-1942. Sans matériel, sans matière première et surtout sans entrain, les familles étant éclatées sur l'ensemble de la France.

Lors de l'arrivée des troupes d'occupation allemandes à Toulouse, ces bâtiments pourtant assez visibles et connus, n'attirent pas l'attention première de l'occupant. Fait assez curieux, ce n'est que dans l'année 1943 que les Allemands s'intéressent à l'existence de ce dépôt. Une première visite se révèle très intéressante pour eux et, de surprise en surprise, ils découvrent personnels, matériels, études, etc. La bonne aubaine ! Et de

plus des véhicules de tourisme en parfait état qui ne demandent qu'à rouler !

Le colonel allemand (très certainement ingénieur de formation) n'hésite pas un seul instant et se met en mesure de « récupérer » tout cela. Le directeur a beau protester pour les véhicules personnels, rien n'est épargné ; Même si quelques-uns sont dépourvus de roues, cela n'a pour effet que de retarder leur départ et de jeter grogne et suspicion envers les infortunés propriétaires, lesquels ont eu à ressentir une certaine crainte pendant longtemps.

►  
L'impressionnant  
bimoteur prototype  
VG 10-02 en cours  
de montage durant  
l'hiver 1944-1945.



Parallèlement à l'aubaine de trouver tout ce matériel, les Allemands ont été très heureux de rencontrer une équipe assez bien structurée avec bureau d'études techniques, et ateliers en ordre de marche qu'il ne reste plus qu'à détourner à leur profit.

Après plusieurs jours de visites, d'inspections et quelques réunions de principe, est mise en place une série de directives. Des ordres arrivent pour la réalisation de la maquette destinée aux essais en soufflerie d'un avion de conception moderne et révolutionnaire : il s'agit du « V. G. 10 », conçu par deux ingénieurs français : Messieurs VERNISSE et GALTIER, avant le repli sur Toulouse, et dont les plans viennent d'être découverts par les Allemands. Avion de conception révolutionnaire ayant la particularité d'avoir deux moteurs avec arbre central et une aérodynamique moderne pour éviter l'échauffement à la résistance de l'air (Nous sommes en 1940 ! N D L R).

Cette maquette « commandée » à Toulouse doit servir à des essais de soufflerie à Modane où les turbines ont été modifiées et améliorées considérablement pour approcher la vitesse du son !

Les plans étudiés, le travail distribué, il ne reste qu'à exécuter la maquette. L'officier, ingénieur allemand chargé de cette opération, surveille les travaux et fait des visites deux à trois fois par semaine. Un premier pas difficile à franchir, a été l'approvisionnement en matières premières. Difficultés en tous genres, entreprises fermées du fait de l'absence des propriétaires prisonniers, dépôts vides du fait de l'absence de matières premières et de main d'œuvre, usines tournant au ralenti ou abandonnées. Le tout bien orchestré par la nonchalance et le peu d'empressement du personnel, en y ajoutant les délais très longs dans les diverses démarches nécessaires à une telle entreprise. Tout concorde à souhait pour retarder au maximum le démarrage de ce travail.

Il faut bien se rendre à l'évidence et pour si difficile que ce soit, l'officier intervient auprès de sa hiérarchie afin que l'exécution de la maquette se réalise. Bon gré, mal gré, les premiers coups de scie donnés, les autorités d'occupation approuvent.

Mais tout au long de l'avancement des travaux, la grogne de ces mêmes autorités pour les divers retards accompagne la construction de la ma-

▲  
Le VB 10 -  
(coll. F. Delasalle)



**Son caractère  
entier et  
sa rigueur  
s'accommodent  
mal des inévitables  
difficultés dues  
au partage  
des tâches**

quette du V. G. 10. Il manque toujours, à tort ou à raison, un petit quelque chose, ce qui n'est jamais du goût de l'officier surveillant cette réalisation. A tel point qu'un jour il décide que la maquette doit partir. Départ qui n'enchant nulle part les personnels français. Un deuxième écueil attendait les responsables, c'est le transport ! Les techniciens français trouvent une nouvelle occasion d'en retarder encore le départ ! Après maintes réunions et palabres, il est décidé de la fabrication d'une caisse d'environ trois mètres de large pour une longueur de quatre. Cette caisse, munie à l'intérieur de supports en bois recouverts de feutre, doit assurer le transport de la maquette, en toute sécurité, afin de ne pas réduire à néant le travail qui a duré assez longtemps.

La fabrication du coffre, étudiée de façon parfaite se fait dans les conditions les plus méticuleuses par le personnel de l'établissement : le bois choisi et sélectionné, les ferrures, pointes et autres de premier choix ; toutes raisons possibles pour retarder une fois de plus le départ, toujours sous la grogne de l'officier, qui parfois se transformait en colère. La caisse terminée, la maquette emballée, ne restait à attendre que son départ pour Modane.

Le matin suivant, de bonne heure, un camion avec quatre soldats allemands arrive pour prendre livraison de l'engin. Tout est en place



◀ Un VB10 en essai

administrativement pour son chargement, lorsqu'on s'aperçoit que le camion est trop petit pour véhiculer une telle masse. Un retard bien venu, à la joie du personnel, retard incombant cette fois à l'occupant ! Les Allemands se rendent à l'évidence et décident de revenir avec un véhicule plus important.

Dans la matinée, arrive l'officier surveillant les travaux. Apprenant la chose, il entre dans une profonde colère, passe du rouge au violet pour revenir au blanc citron ; mesurant avec tous ces aléas son travail perdu et les ennuis avec sa hiérarchie et réalisant la tricherie des Français. L'opération a échoué. Le pot au roses découvert, l'officier donne des ordres à ses hommes, la maquette est enlevée pour son transport par train.

Les techniciens français voient partir leur travail, leurs efforts...

« Tout s'est bien passé » pour le Service Technique de l'Aéronautique, qui dorénavant ne peut plus rien faire et qui heureusement n'a pas été sanctionné.

La maquette chargée sur un wagon prend la direction de la soufflerie de Modane, voyage long, difficile et à risques.

Quelques jours plus tard, on apprend que, dans les environs de Lyon, le wagon a sauté dans une gare de triage...

**Propos recueillis auprès de Gabriel Barnet  
Inspecteur Principal à la Circonscription Régionale N° 1 - Paris**

Cette anecdote de l'Occupation trouve sa place dans notre revue pour la simple raison qu'elle aurait pu concerner l'aérodrome de Blagnac. Des contacts avaient été pris avec les usines Dewoitine pour une éventuelle possibilité d'hébergement et l'utilisation de la piste d'envol, si... si... Quelques années ont passé. Années noires, années difficiles. L'économie a du mal à repartir, les routes, les bâtiments, les villes, la population, tout a souffert des situations terribles qui viennent d'être vécues ; mais les études n'ont pas pour autant été oubliées.

C'est grâce à la documentation aéronautique d'un ami que nous pouvons écrire ce deuxième épisode.

La vie a repris : les ingénieurs sont revenus dans leurs régions d'origine. Les concepteurs se sont séparés ou regroupés. Les sociétés d'aviation se reforment. Nous sommes en 1946.

Le V. G. 10 reparait sous l'appellation de V. B. 10 du nom de ses deux concepteurs, MM. VERNISSE et BADIE. Nous pouvons décrire quelques modestes caractéristiques, révolutionnaires pour l'époque, puisées dans cette documentation :

Le V. B. 10 à deux moteurs Hispano-Suiza 12 Z de 1500 CV, un poids de 6500 kg, vitesse : 700 km/h, plafond : 10 800 m. Chasseur lourd français, construit en 1946. Étudié et réalisé par les ingénieurs VERNISSE et BADIE, l'appareil présente la particularité de disposer le poste de pilotage entre les deux moteurs. Un groupe est monté normalement à l'avant du fuselage et entraîne une hélice tripale de faible diamètre ; le second est fixé derrière le pilote et entraîne une hélice co-axialement à la première par l'intermédiaire d'un long arbre passant sous le pilote et au-dessus du premier moteur. De construction entièrement métallique le V. B. 10 a une voilure trapézoïdale. Les V G 33, V G 36 et V G 39 sont réalisés par l' Arsenal de Châtillon-sous-Bagneux, sous la direction des ingénieurs VERNISSE et GALTIER. Deux prototypes ont été construits.

Quinze appareils avaient été commandés, mais leur construction n'a pas été poursuivie.

Aucun des deux prototypes n'est jamais venu évoluer dans le ciel blagnacais.

**Jean-Louis Rocolle**