

BLAGNAC, QUESTIONS D'HISTOIRE

avec
**MARCEL
DORET**



**LE PREMIER MEETING AÉRIEN À BLAGNAC
ET AUSSI...**

LE PHOTOGRAPHE GEORGES ANCELY

L'AFFAIRE GUIMBAUD

LE PONT DU TOUCH

AMÉLIE MATISSE

Revue Semestrielle d'Histoire Locale - n°42 (Novembre 2011)

Le premier meeting aérien à Blagnac

Le 11 novembre 1937, l'Aéro-Club de Toulouse et des Pyrénées organise, sous l'égide technique d'Air Propagande, un meeting aérien sur l'aérodrome civil de Toulouse-Blagnac, sans attendre la fin de sa réalisation en 1938-39. Pour la première fois Blagnac accueille une telle manifestation et entre, ainsi, dans l'aventure aéronautique. D'où l'importance de cette *Fête des Ailes* que nous nous proposons de présenter.

Préparatifs et organisation

Le 22 octobre 1937, les membres de l'Aéro-Club, délaissant Montaudran ou Francazal, informent Jacques Mignard, maire de Blagnac, de leur demande « officielle » adressée à M. le Préfet concernant l'organisation d'une « très importante manifestation aérienne le jeudi 11 novembre » sur « le champ d'aviation » en plein aménagement, situé route de Lectoure (aujourd'hui avenue Latécoère).

Ils le rencontrent peu après pour « lui soumettre de vive voix leur projet d'organisation ».

Mis devant le fait accompli, le maire blagnacais donne un avis favorable le 27 octobre suivi, le 9 novembre, de l'arrêté préfectoral « autorisant cet événement ».

Le Préfet « considérant que cette manifestation est susceptible de provoquer une grande affluence de piétons et de véhicules » régleme la circulation et le stationnement, entre 12 et 18 heures, « dans un intérêt d'ordre public ».

Le Comité organisateur doit apposer « des pancartes de signalisation » pour faire appliquer cette réglementation et acquitter, « avant le début de la manifestation », les frais de surveillance du service d'ordre assuré par les gendarmes ainsi que toutes les autres dépenses « occasionnées à l'Administration par ce spectacle public ».

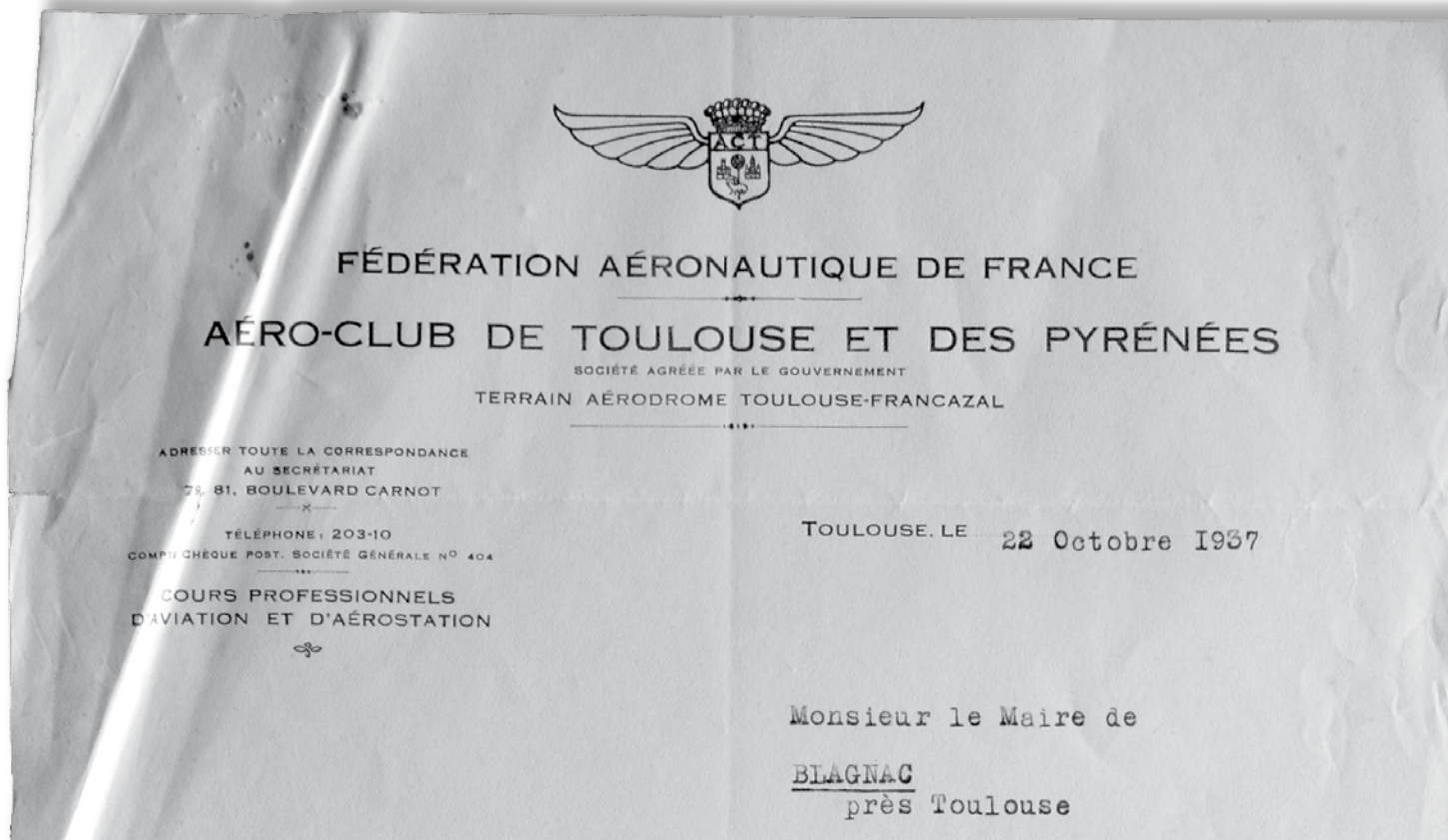
Le terrain blagnacais dont les journalistes de l'époque vantent « les vastes dimensions et l'emplacement remarquablement choisi » est encore inconnu du public.

Aussi, l'arrêté préfectoral consacre plusieurs articles aux itinéraires d'accès destinés aux piétons, aux cyclistes et surtout aux voitures qui les suivront « sans se doubler ».

Par exemple, les véhicules privés ou les taxis venant « des Ponts Jumeaux ou de l'Hôpital Suburbain » passeront par le carrefour du pont du Touch, puis, « emprunteront la route de Cornebarrieu jusqu'au premier chemin à gauche (rue Charles Faure) ». Mais, le retour vers Toulouse se fera, obligatoirement entre 12 et 18 heures, par « l'Hôpital et le Pont Neuf » et non par le pont de Blagnac et les Ponts Jumeaux.

▼
A.M. Blagnac 203

Les voitures en provenance de Montaignat « dont les occupants ne se



rendent pas à la fête aérienne » seront déviées vers le centre de Blagnac ou vers Cornebarrieu.

Près du terrain, un « *parc automobile* » est prévu pour le stationnement afin d'éviter d'encombrer les routes et les chemins avoisinants « *dans un rayon de un kilomètre* ».

Le 11 novembre à partir de midi, la Société des T.C.R.T. mettra en place, jusqu'au pont du Touch, « *des services spéciaux d'autobus partant du carrefour Jean-Jaurès et de tramways partant de la place Esquirol* ».

Et, à l'issue du meeting, autobus et tramways « *assureront le nombre de voyages nécessaires pour évacuer la totalité du public* ».

De plus, l'arrêté préfectoral rappelle les consignes de sécurité aux organisateurs du meeting, seuls responsables de tous les incidents, accidents, dommages imputables, directement ou indirectement, aux aviateurs.

Ils sont tenus d'établir et de faire respecter l'ordre « *des départs, des atterrissages, le sens des virages* » pour éviter toute collision à terre ou en vol. Ils interdiront les départs des avions en direction des deux lignes électriques de 13 500 et 60 000 volts longeant le terrain à l'Est. Les appareils légers à l'exclusion des avions de transport, tous munis d'un certificat de navigabilité, « *ne devront pas survoler le public à une altitude inférieure à 100 mètres et les agglomérations avoisinantes à une altitude inférieure à 500 mètres* ».

Les exercices acrobatiques exécutés par un seul appareil à la fois n'auront pas lieu « *au-dessus et à proximité du public ni à une altitude inférieure à 300 mètres* ».

Les organisateurs n'autoriseront les descentes en parachute que « *si les vents dominants n'entraînent pas les parachutistes vers les lignes d'énergie électrique* ». Ils devront installer « *deux barrières (bois et cordes bien visibles) placées à 100 mètres l'une de l'autre (...) pour séparer les spectateurs de l'aire d'atterrissage* ». Ils assureront « *la présence d'un poste médical de secours susceptible de pourvoir, le cas échéant, au transport et aux premiers soins à donner aux blessés* ».

Les membres de l'Aéro-Club, habitués à de telles directives, convoquent leur personnel, caissiers et contrôleurs compris,

à une réunion préparatoire le mercredi 10 novembre à 18h15, 81, boulevard Carnot.

Tout semble donc prévu pour que ce spectacle aérien se déroule « *sous les meilleurs auspices* » devant un public « *avide de sensations* » et impatient de voir « *les engins nouveaux* » et surtout « *le match* » entre Jérôme Cavalli et Marcel Doret.

Arrivée et présentation des participants

Dès le 9 novembre, Jérôme Cavalli, venant de Villacoublay, atterrit à Francazal, malgré le temps couvert et peu « *aéronautique* ».

M. Jacquot, commandant de l'aéroport ; M. Silberman, président de l'Aéro-Club de Toulouse et des Pyrénées ; M. Ganneau, d'Air-Propagande ; son adversaire, Marcel Doret ainsi que René Drouillet l'accueillent chaleureusement. Tous se retrouvent au bar de l'aérodrome pour discuter « *des prévisions météorologiques qui s'annoncent fort heureusement assez favorables* » pour le 11.

Les trois aviateurs : René Drouillet, Jérôme Cavalli et Marcel Doret se distinguent dans le domaine des acrobaties.

► René Drouillet,
Jérôme Cavalli et
Marcel Doret



René François Drouillet, né à Agen le 16 avril 1898, s'engage dans la Marine jusqu'en 1923 puis dans l'aviation militaire. Il obtient le Brevet de pilote le 19 février 1924, celui de transport public en 1929 tout en appartenant à l'Aéropostale à Toulouse. Sa vie mouvementée et aventureuse l'amène même à être conseiller technique et pilote du Négus. De caractère un peu fantasque il adore les frasques ⁽¹⁾.



▲
Meeting aérien avec deux as de l'époque : Détrouat et Doret



◀
Émile Dewoitine
et Marcel Doret



▶
Jérôme Cavalli
devant
son Gourdon-
Lesseure
(cliché L'Express
du Midi)

◀
Léopold Galy
et Marcel Doret

Les deux vedettes, Jérôme Cavalli et Marcel Doret diffèrent par leur physique, par leur âge et par leur technique.

Le plus jeune, Jérôme Cavalli, né le 25 octobre 1905 dans la Drôme, tombe amoureux des avions en les voyant passer dans le ciel lorsque, adolescent, il gardait les moutons dans le Vercors. En mai 1924, il s'empresse, à peine âgé de 19 ans, d'entrer à l'école des Pilotes de Châlons-sur-Saône où il obtient le Brevet de pilote le 14 novembre

SUCCES SANS PRECEDENT

La manifestation aérienne de Blagnac s'est déroulée en présence de 15.000 personnes



tes les paille, figurant un village. Les objectifs furent atteints. Après quelques tours au-dessus du terrain, les trois avions de bombardement; repartaient en direction de Franczal.

Doret, Cavalli et Drouilhet reprisent l'air ensuite. Doret et Cavalli réédifierent leur gerbe éimpressionnante d'acrobaties. Drouilhet, lui, creva des animaux de baudruche qu'emportait le vent.

Voici encore une démonstration de va remorqué, celle de Thomas, le populaire champion de la Montagne Noire qui largua à 600 mètres de hauteur, réussit un atterrissage impeccable devant les officiers.

Enfin, René Vincent, engoncé dans sa combinaison blanche, monta dans l'avion de Réserve qui prit l'air aussitôt. Les hauts-parleurs, répartis dans tous les coins de l'aérodrome, laissèrent répercuter le fracas du moteur. René Vincent était muni en effet d'un microphone. C'est lui même qui informa le public de l'altitude à laquelle il se trouvait, qui dit : « Je me prépare », qui dit : « Je me lance dans le vide ».

Effectivement, l'homme tombe. Le parachute s'ouvre. Vincent dit : « Attention, deuxième saut ». Une seconde d'émotion. Le parachute se déploie. Enfin, troisième saut. Lorsque le troisième parachute est ouvert, Vincent, légèrement essouffé, donne ses impressions.

Puis c'est l'atterrissage sans douceur en raison du vent.

Le meeting est fini. Renouvelons nos félicitations à M. Silbermann, président de l'Aéro-Club; à M. René Gameau, directeur d'Air-Propagande; à M. Georges Forestier, qui fut un speaker plein d'allant, plein d'à-propos; à MM. Jean Varette, vice-président de l'Aéro-Club; Sirvi, secrétaire général; Descouris, se-

DAVALLI devant son « Gourdon-Lesseure »

suivant. De 1925 à 1931, il fait partie d'une escadrille de chasse. Il quitte, alors, l'armée pour devenir pilote d'essai chez Gourdou et Lesseure. En même temps, il participe à un grand nombre de meetings où il se révèle un des meilleurs voltigeurs grâce à sa virtuosité et à ses démonstrations audacieuses. En 1934, à Rennes, il se classe second derrière Michel Détrouyat et arrive à le battre un an plus tard à Biarritz. En avril 1937, à Vincennes, il s'incline devant Marcel Doret ⁽²⁾.

Celui-ci, plus posé mais tout aussi talentueux, va donc l'affronter en ce 11 novembre à Blagnac. Louis Marcel Germain Doret, né le 13 mai 1896 à Paris, s'engage à 18 ans, dès le début de la Première Guerre mondiale, dans l'artillerie. Guéri après une blessure, il demande son transfert dans l'aviation, obtient son Brevet de pilote militaire en 1918 et continue sa formation à l'école de chasse et d'acrobatie de Pau. À la fin de la guerre, après un court passage chez Renault comme ouvrier, il devient pilote d'essai dans les usines d'Émile Dewoitine à Toulouse. Mais, très tôt, il pratique la voltige dans laquelle il excelle avec son légendaire D.27 aux ailes striées de rouge et attire des foules immenses. En 1927, après un duel épique, il triomphe de l'as allemand, Fieseler, à Berlin où il est sacré « *roi de l'air* », puis de Michel Détrouyat à Clermont-Ferrand. Il va de victoire en victoire, comme le 25 avril 1937, à Vincennes où, en votant, le public le déclare vainqueur ⁽³⁾.

Les autres participants se posent à Francazal le 10 novembre.

Le matin, arrive Jean Thomas, pionnier du Centre de vol à voile de la Montagne Noire. Il effectue son premier vol sur un planeur Sulky, le dimanche 6 juin 1932 ⁽⁴⁾. À l'époque, son planeur propulsé par des sandows préalablement tendus par un attelage de bœufs, après un vol de 6 minutes et 15 secondes, atterrit... dans le jardin voisin, à la grande surprise de la propriétaire des lieux qui, selon l'anecdote, offre à J. Thomas un verre de *gnole* pour le réconforter.



◀ Jean Thomas

▶ René Vincent



Dans l'après-midi, apparaît, en provenance de Limoges, Suzanne Picat, seule représentante de l'aviation féminine. La Vieille Tige 5, Henri Réservat, parti d'Agen, la suit de près. Son parachutiste, René Vincent, spécialiste du triple et même du quadruple saut radiodiffusé, n'arrive que le matin du 11.

▶ Suzanne Picat
extrait de
L'Express du Midi

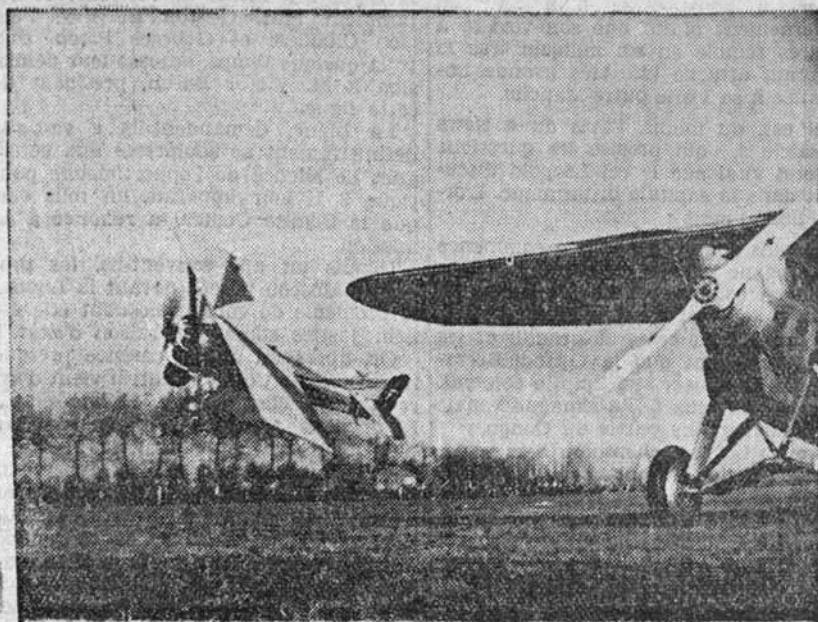


Le spectacle

Les organisateurs s'attendent, bien sûr, à un succès mais n'avaient pas osé espérer une telle réussite. Le service d'ordre avec à sa tête le capitaine Gibelin, n'arrive pas à canaliser avec efficacité et selon le plan prévu, les milliers de voitures

Après la grande manifestation de Blagnac

Le match Doret-Cavalli s'est terminé par un match nul



CAVALLI, à quelques mètres du sol, se livre à des évolutions acrobatiques
(Photo « Express du Midi », G. C.),

◀
Un vol en crabe et
rase-motte de
J. Cavalli -
Extrait
L'Express du Midi

qui affluent vers le terrain. Il s'en suit un immense embouteillage ! Au moins 15 000 personnes (à l'époque, Blagnac ne compte que 2 300 habitants !) se pressent à l'entrée et recherchent une bonne place derrière les barrières. Des Blagnacais, enfants à l'époque, font partie de cette foule avec leurs parents ou se postent aux points les plus hauts de la commune.

Il faut ajouter les officiels : Ellen Prévot, maire de Toulouse, conscient

de la répercussion d'un tel événement pour l'aviation toulousaine, pour sa ville et la région ; M. le Préfet de la Haute-Garonne ; les membres de l'Aéro-Club de Toulouse et des Pyrénées ; René Ganneau d'Air Propagande ; tous les officiers supérieurs des bases aériennes de Toulouse et les présidents aéronautiques de la Région.

Suzanne Picat, qualifiée par les journalistes de « *charmante, valeureuse, véritable espoir de l'aviation féminine* » prend l'air la première. Elle accomplit de « *jolies* » exhibitions acrobatiques qui font « *passer de fort agréables minutes* » en attendant le clou de la journée : le « *travail de Doret et de Cavalli* ».

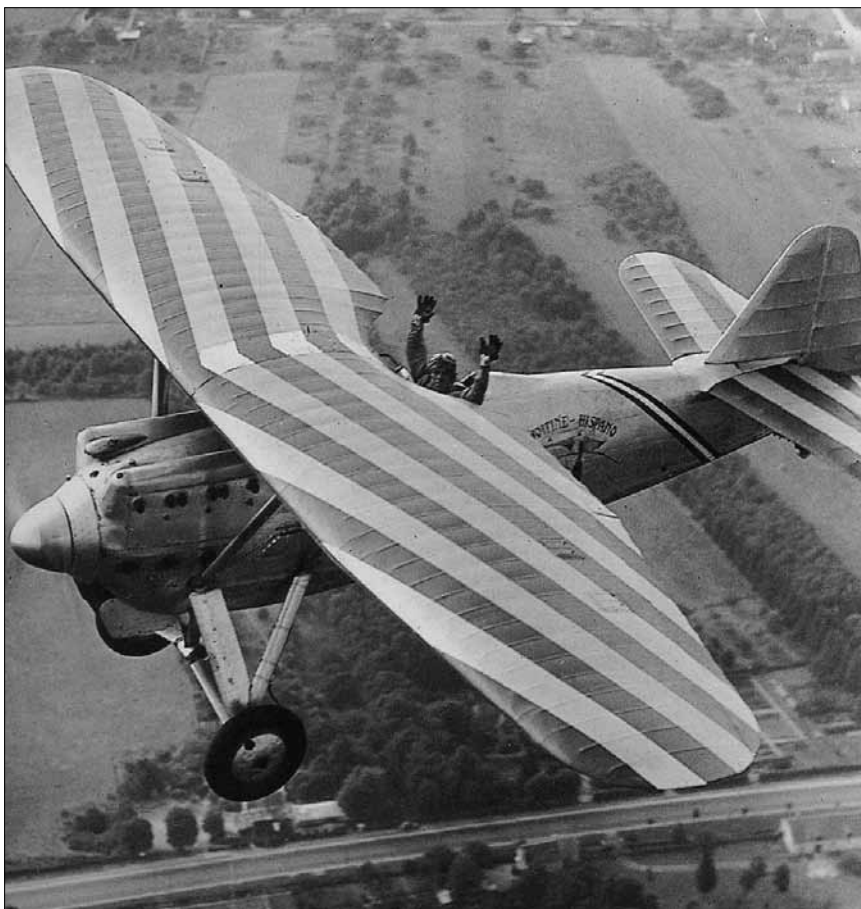
La Vieille Tige, Henri Réservat, avant d'emporter le parachutiste, René Vincent, se livre à une impressionnante démonstration de la maniabilité « *des avions modernes* ».

Le moment tant attendu arrive alors : le match entre Marcel Doret, l'as bien connu des Toulousains et Jérôme Cavalli. Ils s'envolent tour à tour pour deux manches d'un quart d'heure. Le public vit des instants d'intense émotion devant l'audace inouïe de ces deux champions. Ils enchaînent avec virtuosité vrilles, boucles, tonneaux, passages à basse altitude, acrobaties diverses... Jérôme Cavalli qui évolue avec un moteur de puissance assez faible (350 HP) « *apporte peut-être plus de finesse dans ses exécutions* » tandis que Marcel Doret avec son gros Hispano de 600 HP « *a moins de facilité pour travailler en douceur* ».

Le public qui apprécie beaucoup ce duel, manifeste son admiration par des applaudissements nourris mais semble bien indécis pour choisir entre « *la fougue, la jeunesse* » de Cavalli et « *la précision, l'exactitude mesurée* » de Doret.

En effet, les spectateurs, seuls juges, doivent voter pour les départager. Des enveloppes spéciales portant le nom des deux aviateurs sont à leur disposition. Ceux qui désirent voter introduisent leur carte d'invitation ou leur billet d'entrée dans une de ces enveloppes, rayent le nom du pilote estimé inférieur à l'autre et déposent le tout, avant la fin du meeting, dans les urnes disposées en différents endroits du terrain.

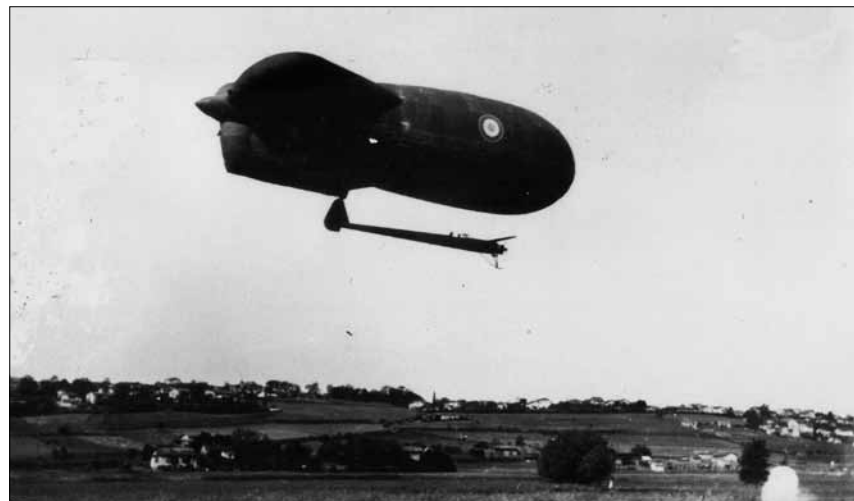
Le résultat s'annonce incertain. Le résultat sera connu le lendemain.



◀ **Marcel Doret
en démonstration
dans son Dewoitine
Hispano**

Entre des deux manches, Jean Thomas monte dans son planeur Avia remorqué par Rozes. Planeur et remorqueur s'élèvent rapidement. Le câble lâché à 600 mètres de hauteur, Rozes pose son avion tandis que le planeur continue à évoluer. Son pilote décrit des « *esses* », fait de nombreux virages et, après un vol de plusieurs minutes, réussit un atterrissage impeccable, tout en douceur devant les officiels. Le public peut également admirer un moto-ballon⁽⁶⁾ moderne de la 53^e Demi-Brigade d'Aérostiers piloté par le capitaine Revel. Celui-ci, après une lutte de plus d'une heure contre un vent assez violent, parvient à survoler l'aérodrome. Il en fait deux fois le tour

▶ **Un motoballon
Zodiac
(coll. CCMP)**



puis repart vers Toulouse et son hangar de Balma en donnant une excellente impression de stabilité.

La participation militaire ne s'arrête pas là. Trois Potez 39 de la base de Franczal, pilotés par les lieutenants Blandeau et Callisti et le sergent-chef Caujolles, bombardent des meules de paille figurant les maisons de tout un village. La défense aérienne riposte. Les objectifs atteints, les trois avions effectuent quelques tours au-dessus du terrain et repartent en direction de leur base.

Cet exercice fictif revêt un caractère « *au plus haut point spectaculaire* » et enchante le public.

Après le match de ses camarades, René Drouillet qui a donné

▶ **Un Potez 39
(coll. F. Delasalle)**





◀ René Vincent vérifie son altimètre avant d'effectuer sa triple descente en parachute - Extrait L'Express du Midi

préalablement des baptêmes de l'air acrobatiques aux amateurs de sensations, entre en piste pour un spectacle « désopilant ». Cet ancien chasseur de fauves fonce avec son avion orange et noir, sur des animaux « sauvages » en baudruche se pavanant en l'air au gré du vent, les vise et les broie avec son hélice. Mais certains l'évitent par des cabrioles, semblent se moquer de lui, l'un d'eux se niche dans les cordes à piano.

Les rires et les applaudissements fusent.

Pour finir ce splendide meeting d'aviation, René Vincent, le talentueux parachutiste, engoncé dans sa combinaison blanche, monte dans l'avion de Réservat qui prend l'air aussitôt. Les haut-parleurs répartis dans tous les coins de l'aérodrome laissent entendre le fracas du moteur. René Vincent muni d'un « microphone » commente sa prestation, précise son altitude, signale le moment où il se lance dans le vide, où il ouvre le premier parachute... le deuxième... et enfin le troisième. D'une voix légèrement essoufflée il donne ses impressions.

Les spectateurs, tout ouïe, les yeux rivés sur le point blanc, retiennent leur respiration et paraissent soulagés quand René Vincent touche terre, même si cet atterrissage se fait sans douceur à cause du vent. Durant toute la durée de ce spectacle qui se termine tard dans la soirée, M. Forestier intéresse et amuse même le public avec son radioreportage. Frédrieh assure les services de radiodiffusion bien organisés, comme d'habitude en pareil cas.

À la fin de ce meeting aérien particulièrement réussi, une grande partie des spectateurs, bousculant les barrières, envahit le terrain pour venir au plus près admirer les avions et les prestigieux pilotes. Les organisateurs ont présenté au public tous les engins volants de l'époque, même les plus modernes, des nouveautés comme la triple descente radiodiffusée de René Vincent ou la prestation de l'as du vol à voile, Jean Thomas, des attractions inédites, intéressantes, amusantes même comme le bombardement des maisons de paille ou la chasse aux fauves en baudruche sans oublier, bien sûr, Marcel Doret et Jérôme Cavalli, les deux aviateurs de renom. Pendant plusieurs jours la presse a largement couvert cette grande manifestation.

Le 13 novembre, l'Express du Midi annonce le résultat du duel Doret-Cavalli. Après dépouillement des votes du public et l'audition des deux adversaires, le jury, composé de délégués de l'Aéro-Club de France et de l'Aéro-Club des Pyrénées, conclue à un match nul.

Le 11 novembre 1937, pour son premier meeting aérien, Blagnac, sur son aérodrome inachevé, a fêté dignement les as de l'aviation et accueilli toutes les innovations des années 1930.

D'autres meetings suivront après la Seconde Guerre mondiale, toutefois celui de 1937 parce qu'il est le premier et que les appareils en démonstration sont entrés dans la légende, suscite émotion et nostalgie.

Au début du XX^e siècle, les engins volants, les exploits des pilotes font rêver les contemporains. Cet engouement perdure encore de nos jours. La foule, venue récemment au Salon aéronautique du Bourget, le prouve tout comme les nombreux visiteurs des usines blagnacaises d'Airbus ou l'impatience avec laquelle les Blagnacais, Toulousains et autres attendent la réalisation du musée de l'air Aéroscopia.

Suzanne Béret

NOTES

⁽¹⁾ René Drouillet fera partie de la France Libre en février 1943. Il passera le Brevet de parachutiste à Montauban à 76 ans, en mai 1974. En juillet de la même année, il est victime d'un accident de voiture : roulant à vive allure entre Cannes et Agen, il décolle sur un dos d'âne, quitte la route et se fracture la colonne vertébrale. Il décédera à l'hôpital d'Agen le 21 septembre.

⁽²⁾ Durant la Seconde Guerre mondiale, Jérôme Cavalli s'engagera dans une unité combattante, le célèbre Groupe Lafayette, comme pilote de chasse et s'entraînera sur le Curtis P40, le nouveau chasseur américain. Il décédera dans le Sud tunisien au cours d'un bombardement du terrain par les Alle-

mands. Ses camarades d'escadrille diront de lui : « *les Allemands l'ont tué au sol, jamais ils ne l'auraient atteint en vol* ».

⁽³⁾ Marcel Doret, durant la Seconde Guerre mondiale, prendra le commandement du premier groupe de chasse F.F.I., dit Groupe Doret, composé de deux escadrilles commandées par Léopold Galy et Cliquet, formé avec les D.520 repris aux Allemands pour les attaquer, notamment, dans la région bordelaise à « *la poche de Royan* ».

Après la guerre, il se consacrera aux meetings aériens. Avec plus de 6 000 heures de vol à son actif, il est nommé commandeur de la Légion d'honneur. Il décédera d'un cancer en août 1955 au Vernet (Ariège).

⁽⁴⁾ Une stèle a été érigée à Labécède-Lauragais (Aude) pour commémorer ce premier envol et rendre hommage à Jean Thomas (1907-1992)

⁽⁵⁾ L'association des Vieilles Tiges, fondée en 1920, regroupait les aviateurs brevetés avant le 2 août 1914. Henri Réservat, né le 10 juillet 1891 à Ville-neuve-sur-Lot, avait obtenu son Brevet de pilote le 22 juillet 1913.

Aujourd'hui, l'association des Vieilles Tiges ou « *Association Amicale de Pionniers, Pilotes et Amis de l'Aviation* » existe toujours.

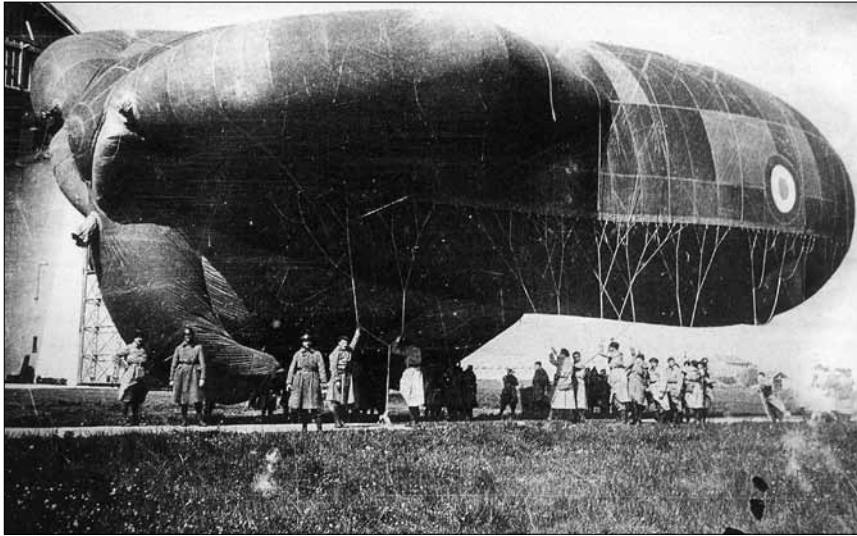
⁽⁶⁾ Moto-ballon ou « *saucisse* » à moteur. Cet aérostat a un volume de 1 000 m³, une nacelle de 8 mètres de longueur et 1 mètre de largeur, il est muni d'un moteur Salmson de 60 cv.

Les aérostatiers du 2^e Régiment viennent à Toulouse en 1920 et s'installent avec leurs ballons dans un hangar du terrain de manœuvre de Balma. En 1934, ces militaires prennent le nom de 53^e Demi-Brigade d'Aérostation.

(La forme ovoïde, effilée des ballons d'observation à l'origine du surnom « *saucisse* » est due, en France, à Albert Caquot qui, dès 1916, imite et perfectionne le Drachen allemand. Les armées françaises délaissent alors les ballons sphériques trop sensibles aux rafales de vent.)

(Voir photo page suivante)

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE



▲
Une des premières «saucisses»
devant le hangar de Balma

- Archives municipales de Blagnac
- Série O : 203 et 206
- Journaux des 10, 11, 12, 13 novembre 1937 : La Dépêche ; Le Midi Socialiste ; L'Express du Midi
- Revue « Blagnac, Questions d'Histoire » :
 - Weidknet (Jeannette) « Naissance de l'aérodrome » numéros 26 et 29
 - Léopold Galy, un pilote résistant » numéro 21
 - Cazalé (Henri-Robert) « Marcel Doret, voltigeur magnifique » numéro 25
- BACCRABERE (Georges), « Toulouse, terre d'envol » 2 vol., Ed. Signes du Monde, Toulouse 1993
- DANEL (Raymond), « Émile Dewoitine, créateur des usines de Toulouse de l'Aérospatiale » Ed. Larivière, Paris 1982
- MARC (Yves), « Des avions et des hommes » Ed. Loubatières, Toulouse 1989
« Cent ans d'Avions » Ed. Privat, Toulouse 2001

Je remercie René Toussaint et François Delasalle pour les CPA et les photos qu'ils m'ont envoyées et surtout Jeannette Weidknet pour m'avoir confié les documents en sa possession.