

Blagnac, questions d'histoire **56**

Revue Semestrielle d'histoire locale - novembre 2018



Les Blagnacais
dans la Grande Armée

p.1



La saga
des Bettini

p.5



Igina et Tomaso Bettini s'installent à la ferme Ferrié

Les enfants *p.14*
et la Première guerre
mondiale

Henri *p.26*
Guillaumet
le rescapé des Andes

Le collège *p.33*
Henri
Guillaumet

Les Ailes *p.42*
Anciennes
Toulouse

Blagnac, questions d'histoire

Responsable de publication :

Christiane Combelles

Comité de rédaction :

*Lucien Alemanni - Suzanne Béret -
Didier Chapuy - Christiane Combelles -
Anne-Marie Ducos de Lahitte - Roger Gau -
Monique Lanaspèze - Alain Lauret -
Jean-Louis Rocolle - Jacques Sicart - Annie Thomas*

Maquette :

Philippe Garcia

Impression :

Multi-Copies Blagnac

N° ISSN 1169-4408

*Revue éditée par l'association
Blagnac Histoire et Mémoire*

Siège social :

*BHM - 36, rue Carrière
31700 Blagnac*

blagnachistoire.e-monsite.com



Les Blagnacais dans la Grande Armée

par Jacques Sicart

Depuis peu mis en ligne sur internet par le « Service historique de la défense », les registres régimentaires napoléoniens révèlent le parcours de plus de 100 000 soldats de la Grande Armée parmi lesquels plusieurs Blagnacais. Il est temps de les sortir des oubliettes de l'Histoire.

Héritier du conflit entre la jeune république française et les monarchies européennes, Napoléon Bonaparte conduit les Français dans un affrontement long de quinze ans. De 1800 à 1814, il repousse six coalitions successives avant d'abdiquer, vaincu par le nombre, le 6 avril 1814. Aidé non par la force mais par l'impopularité du roi Louis XVIII et par le rejet du retour aux archaïsmes du passé, il reprend le pouvoir en 1815. Le 18 juin 1815, écrasé à Waterloo par la supériorité numérique de l'armée anglo-prussienne lors de la campagne de Belgique, il abdique une deuxième fois et part vers un exil définitif sur l'île de Sainte-Hélène. Nous ignorons le nombre de soldats blagnacais morts sous les drapeaux pendant cette période mais les registres municipaux du village conservent les souvenirs de deux d'entre eux :

François BACALÉRIE, fantassin au 119^e régiment, décédé le 28 décembre 1811 à Oviedo (Espagne) à l'âge de 24 ans et le soldat Jean HERISSON, mort à Mayence (Allemagne) le 4 mars 1814.

Signalons que les rédacteurs d'avis de décès abusent du mot « fièvre » à la rubrique « cause » pour éviter l'expression « mort des suites de ses blessures ». Ces documents sont destinés aux parents des défunts et aux maires de leurs communes. Quatre décennies après l'effondrement du Premier Empire, dix-neuf anciens soldats blagnacais, âgés mais toujours vivants, sont décorés de la médaille dite « de Sainte-Hélène » destinée à honorer les vétérans de la Grande Armée. (B.Q.H. n°17)

LES CAVALIERS

BESSIERES Jean, fils de Pierre et de Jeanne Marcillac, né à Blagnac le 16 décembre 1794. Taille 1,69m, cheveux et sourcils noirs. Vélite placé à la suite du 2^e régiment de cheval-légers de la Garde Impériale. Il arrive au corps le 17 mars 1813 et participe à l'âge de 21 ans aux campagnes de Saxe en 1813 et de France en 1814. Moins chanceux, son camarade Jean Baptiste BERTRAND, né le 20 mars 1793 à Mondonville, cavalier comme lui au même régiment est fait prisonnier par les Prussiens en février 1814 à la bataille de La Rhotière (France). (S.H.D. GR20YC 163)

LES FANTASSINS

LEAUX (ou LAUX) Georges, fils de Jean et de Pétronille Delmas, né à Blagnac le 19 février 1787. Taille 1,56m, cheveux roux. Incorporé au 11^e régiment d'infanterie de ligne le 7 juin 1810. Nommé caporal la même année puis sergent en 1811. Grièvement blessé à la bataille de Waterloo le 18 juin 1815. Rayé du registre

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

SECRETARIAT
GÉNÉRAL.

BUREAU
DES LOIS ET ARCHIVES.

Déposé gratis.



SECTION
DE L'ÉTAT CIVIL
ET MILITAIRE.

EXTRAIT

Des Registres-matricules déposés au bureau.

1^{er} RÉGIMENT de Cavalerie F. 168 N. 2806.

NOM ET SIGNALEMENT du militaire.	DÉTAIL DES SERVICES.
<i>Delboy</i> <i>(François Charbon)</i> <i>Fils de François et de</i> <i>Mariane Vallet</i> <i>né le 28 Octobre 1792</i> <i>à Fenouillet (B^{se} gironne)</i>	<i>Arrivé au Corps le 14 août 1812</i> <i>Reste en arrière dans la Campagne</i> <i>de 1812 en Russie.</i> <i>Rajé des Controles le 1^{er} août 1814</i>

Observations. Le présent extrait ne peut servir que de renseignement; en cas de poursuites judiciaires ou de demandes en déclaration d'absence, on doit se conformer à l'article 1.^{er} de la loi du 13 janvier 1817, qui prescrit aux héritiers présomptifs ou à l'épouse du militaire absent de se pourvoir par-devant le tribunal du dernier domicile de ce militaire.



Pour extrait conforme:

Emble

Paris, le 20 8^{bre} 1821.

A M Drefollet avoué

En réponse à sa lettre du 28 du mois d'oct.
enregistrée sous le n. 19354.

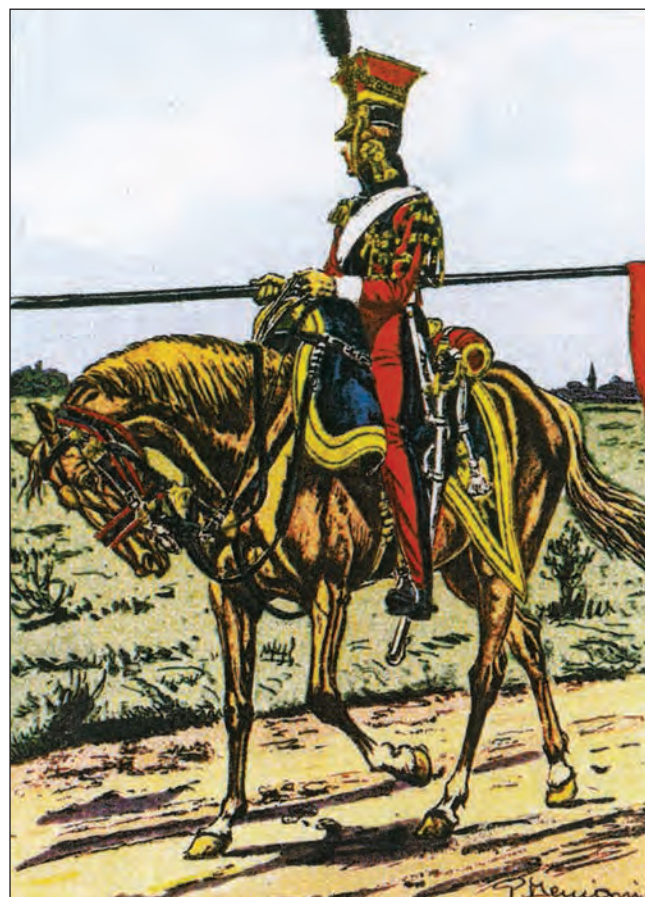
Vu:

Le Sous-chef du bureau,

[Signature]



Uniforme de Bernard Desclaux. Espagne 1813



Uniforme de Jean Bessieres. Saxe 1813

régimentaire le 31 août 1815. « Resté en arrière » (traduisez « supposé mort »). (S.H.D. GR/20YC100)

CLAVET Jean, fils de Raymond et de Jeanne né à Blagnac en 1782. Incorporé à la 40^e demi-brigade d'infanterie. Taille 1,65m, cheveux châtain. Combat à Austerlitz (1805). Mort à l'hôpital de Braunsberg (Prusse) à 24 ans le 27 janvier 1806. (S.H.D./GR21YC35)

CASSAGNE Bernard, fusilier dans la jeune Garde Impériale.

RIVET Jacques et DUMAUX François, tous deux fantassins au 40^e régiment d'infanterie de ligne.

CASSE Jean Guillaume, fils de Jean et de Jeanine Marie Favet, né à Blagnac le 13 mars 1786. Taille 1,63m, cheveux bruns. Conscrit de 1806, recruté comme tous ses compagnons d'armes blagnacais par tirage au sort le 10 septembre 1806. (S.H.D./GR21YC43)

COMMUNES VOISINES DE BLAGNAC

PADER Antoine, fils de Jean et de Jeanne Dauvez, né à Seilh en 1782. Véritable héros, il traverse l'Europe avec la Grande Armée d'Austerlitz à la Pologne en passant par la Prusse avant de participer à la campagne d'Espagne en 1808 et 1809.

DELBOY François Charbon né le 28 octobre 1792 à Fenouillet. Intégré au 1^{er} régiment de lanciers, il participe à l'un des pires cauchemars de notre histoire : la campagne de Russie. A peine âgé de vingt ans, il disparaît comme la plupart de ses compagnons



Uniforme de François Delboy. Russie 1812



Fantassins du Premier Empire par RIGO

d'armes dans les neiges russes lors de la dramatique retraite de 1812, bien loin de sa jeune femme et de son fils en bas âge.

Nous remercions le « Service Historique de la Défense » et les concepteurs du site internet « Matricules napoléoniens »

ANNEXES

Nous avons déjà évoqué deux cavaliers blagnacais dans le n° 17 de notre revue :

Bernard DESCLAUX, chasseur à cheval en Italie, en Espagne en Allemagne et en France de 1803 à 1814

L'officier de Dragon CAUS, retraité et décédé à Blagnac en 1819

VÉLITE (comme BESSIERES) : jeune engagé volontaire issu de la bourgeoisie, entretenu aux frais de ses parents pendant sa formation militaire. Son intégration dans la prestigieuse cavalerie de la Garde Impériale lui est ensuite proposée.

SOURCES

Archives départementales de la Haute-Garonne. Série 2R315

Tulard (Jean) : dictionnaire napoléonien

S.H.D. et site internet : Matricules napoléoniens.

La saga des Bettini

par Lucien Alemanni

La saga des BETTINI, immigrés italiens arrivés en France en 1926.

LES PRÉMICES

A la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, le tout nouveau royaume d'Italie (1) est dans une situation économique difficile. La grande industrie est quasi inexistante, l'agriculture fonctionne selon des structures et des modes d'exploitation archaïques. Les terres sont, dans leur grande majorité, entre les mains de gros propriétaires ou du clergé. La démographie galopante multiplie au sein des familles le nombre de bouches à nourrir. Il n'est pas rare d'avoir des familles avec dix, douze enfants, et même plus ! La misère sévit aussi bien dans les villes que dans les campagnes. Et si elle est plus grande au sud qu'au nord, les habitants de la Ligurie, du Piémont, de la Vénétie, de la vallée du Pô ou de l'Emilie Romagne sont loin de vivre dans l'abondance. Face à cet état de fait, les Italiens n'hésitent pas à s'expatrier. Cela fait partie d'ailleurs d'une longue tradition : les journaliers, les manoeuvriers, les colporteurs, les marchands d'orviétan et autres élixirs miracle, les musiciens ambulants, les saltimbanques, (2) quittent la péninsule et se répandent aux quatre coins du monde.

Mais jusqu'aux premières années du XX^e siècle l'expatriation a très souvent un caractère provisoire. Le retour au pays se fait à périodes régulières

- annuellement au moment des « mortes saisons » pour ceux qui sont allés dans des pays proches : Suisse, France, Autriche, Allemagne;
- selon des rythmes plus longs, de plusieurs années parfois, pour les voyageurs au long cours (États-Unis, Brésil, Argentine, Australie, Nouvelle-Zélande par exemple) et ce n'est surtout qu'à partir du début du XX^e siècle que la majorité des expatriés cherchent à s'installer définitivement dans les pays d'accueil.

Le cas de la famille Bettini illustre parfaitement ce type d'évolution pour un groupe d'immigrés italiens ayant vécu la période charnière XIX^e/XX^e siècle et qui s'est totalement intégré, totalement enraciné dans le sud-ouest toulousain.



Giuseppe
Bettini
l'« ancêtre »

LES ÉMIGRATIONS AVANT 1926

Les Bettini sont originaires du village de Mondadizzo, écart du village de Sondalo, province de Sondrio, dans la haute vallée de l'Adda, puissant affluent du Pô. Le site longe la frontière avec la Suisse et est entouré de sommets parmi les plus hauts des Alpes bergamasques (3).

Les habitants pratiquent une maigre agriculture et un élevage de subsistance. Il n'y a guère de moyens d'amasser le moindre pécule. A cette époque, le tourisme, encore moins le ski, n'existent pas ici. Le thermalisme est embryonnaire. Il y a bien la contrebande avec la Suisse. Mais elle exige une grosse dépense physique pour peu de rapport et présente de gros risques.

Giuseppe BETTINI naît en 1845 (4). La vallée est alors sous domination autrichienne. Lorsque le Royaume d'Italie est créé, quelques années plus tard, la vie des habitants



n'a guère changé. Elle est toujours aussi rude. Les plus intrépides n'hésitent pas à partir à l'étranger. Et pour les émigrants potentiels, le Nouveau Monde fait rêver. Giuseppe embarque pour l'Amérique du Sud en espérant faire fortune en Uruguay. Le rafioteur sur lequel il a embarqué, un vieux voilier craquant de toutes parts, met plus de quarante jours pour arriver au port avec ses passagers affamés par le manque de nourriture. Le séjour là-bas est un échec. Un haciendero sans scrupule l'exploite de manière éhontée. Il est simplement logé et nourri bien chichement. Lorsqu'il ose demander une modeste rémunération pour son travail, il est brutalement mis à la porte et même menacé de mort ! Pour survivre et payer son billet de retour, il se consacre à divers travaux de force : manœuvre ou docker sur le port de Montevideo. L'expérience a été rude et on peut supposer que la désillusion a été grande. De retour au pays, il se marie. Se serait-

il contenté de la vie monotone de la vallée, entouré de son épouse et de ses enfants ? Serait-il allé, du printemps à l'automne, comme à peu près tous les hommes valides de la montagne, louer ses bras comme saisonnier dans les exploitations agricoles des plaines du Pô ou parcourir les routes pour proposer des articles de binteloterie ? C'est sans compter sur l'esprit aventureux de son fils Tomaso, né en 1886, troisième enfant dans la descendance. Alors que ce dernier vient d'avoir vingt ans, se produit le terrible tremblement de terre de San Francisco qui, avec l'incendie qui a suivi, détruit la quasi totalité de la ville. Le besoin de main d'œuvre pour la reconstruction est immense. De plus cette catastrophe s'est produite en Amérique ! Aux États-Unis ! Sur la côte ouest ! Dans la région de la Ruée vers l'or !

Un recruteur venu des États-Unis passe de village en village pour inciter les volontaires à venir travailler à la reconstruction de Los Angeles. Il n'est pas impossible que Tomaso ait eu aussi des contacts avec au moins l'un des cent cinquante ou deux cents Bettini issus de la province de Sondrio vivant au début du XX^e siècle aux États-Unis.

Toujours est-il qu'il embarque avec son frère Giuseppe à Gènes pour New York.



Et de là direction San Francisco !

Ils y resteront sept ans, employés à diverses tâches dans le bâtiment. Tomaso, lui, se lance aussi dans l'apprentissage du métier de forgeron avec, accessoirement, un complément de bonnes connaissances en mécanique. Il gagne alors suffisamment bien sa vie pour pouvoir amasser une somme convenable. Il envisage de retourner en Italie fortune faite, afin de concrétiser un projet qu'il nourrissait depuis longtemps : construire une forge, un moulin et une scierie. L'entrée de l'Italie dans la « Grande Guerre » au côté des Alliés, en 1915, le surprend alors qu'il est revenu au pays depuis peu. Il a vingt-neuf ans, il est donc mobilisé, envoyé au front et capturé par les Autrichiens qui l'expédient dans un camp de prisonniers à Cracovie. Libéré à la fin de la guerre, il retourne au pays et se marie, en 1919 avec Igina, la fille de Giovanni Togni, l'un de ses voisins relativement aisé du hameau de Mondadizza.

Cependant son esprit de pionnier, aiguisé par son séjour dans le « Nouveau Monde » le ramène à ses rêves : sortir de la médiocrité, de la misère qui est, hélas, le lot de trop de gens de la vallée. L'argent gagné par son travail en Californie, ajouté à la dot, devrait lui permettre de concrétiser les quatre piliers de son ambition : la forge, le moulin, la scierie, un statut de notable. Mais le pays ne se prête guère à la matérialisation de ces objectifs. Les montagnards de cette vallée sont parcimonieux, plus par nécessité que par nature. On ne ferre pas la mule tous les dimanches; les outils utilisés pour cultiver ou bricoler sont usés jusqu'à l'âme; on apporte bien quelques boisseaux de céréales, orge, seigle ou sarrasin, mais à peine de quoi permettre au moulin de tourner plus de quelques dizaines d'heures dans l'année. Quant au bois, il brille par son absence, les flancs des montagnes ayant été progressivement déboisés depuis le XVIII^e siècle ! Ce n'est donc pas ici que Tomaso fera fortune. Qu'à cela ne tienne ! Et si on essayait ailleurs ? Et si on essayait en France ? Au sortir de l'affreuse tuerie de 1914-1918, la France a besoin de bras, pour reconstruire, pour faire tourner l'industrie, pour exploiter les mines, pour cultiver la terre. Un accord franco-italien a été signé en 1919 (5) en vue de faciliter la venue en France de travailleurs immigrés. Par ailleurs de nombreuses propriétés agricoles sont en vente faute d'exploitants valides. Les cas sont nombreux dans tout le Sud-Ouest, dans le Tarn-et-Garonne, le Gers, la Haute-Garonne...

On en parle dans la vallée. Tomaso a entendu dire par un compatriote vivant en France et venu passer quelques jours au pays, que dans les campagnes, du côté de Toulouse, on pouvait faire des affaires intéressantes. Curieux, il se déplace à Toulouse. Et il trouve ce qu'il voulait : la ferme de Ferrié avec plusieurs métairies et des dizaines d'hectares de terres (6).

1926 : C'est le Grand Chambardement ! C'est l'Exode ! Une grande partie de la population de Mondadizza quitte ce hameau pour suivre Tomaso vers « la Terre promise » de Ferrié à Blagnac. C'est une véritable horde : les frères, leurs épouses, les enfants, les beaux-parents... et l'Ancêtre Giuseppe (quatre-vingt-un ans), tout heureux d'être associé à l'aventure ! En tout vingt-cinq personnes.

Le voyage avec ses nombreux changements et sa durée dût être éprouvant. Et l'arrivée à Blagnac sensationnelle. Ils descendent

Plan XVIII^e -
A.M. Blagnac



du tramway au terminus en plein centre du village le jour de la fête de Blagnac. Les femmes portent les plus jeunes enfants dans les bras et traînent les plus grands accrochés à leurs jupes; les hommes portent les valises ou d'énormes ballots. La troupe se met en marche telle une procession et se dirige, à pied, jusqu'à la ferme, à trois ou quatre kilomètres de là. Tout le long du trajet, les personnes rencontrées se demandent : « Qui sont ces gens ? Où vont-ils ? Pour quoi faire ? On pense à une cérémonie particulière comme en aurait une secte, ou une fête familiale, ou peut-être une noce... ou tout simplement, si l'événement se produit aux alentours de la Saint-Michel, à un renouvellement de bail de métayage. Donc les hypothèses vont bon train (7).

Igina

L'IMPLANTATION

et Tomaso

vers 1925

Arrivé sur place il faut s'organiser, découvrir l'environnement proche : pièces



habitables, locaux annexes (8); les espaces plus lointains : cultures, champs, pâturages, etc... Il faut se répartir les lieux par noyaux familiaux, se répartir les tâches... Il faut aménager ou réaménager les locaux qui sont dans un piètre état. Il n'y a aucun confort : pas d'électricité. On s'éclaire à la bougie ou à la lampe à pétrole. Pas d'eau courante. On tire celle-ci du puits. Pas de toilettes. En attendant la construction d'un petit cabanon, puis l'aménagement d'un wc à la turque dans un petit réduit au rez-de-chaussée, on utilise, la nuit, un seau hygiénique, le jour on se glisse

dans les buissons. Pas de salle de bains, pas de douche : une comports remplie d'eau chauffée au soleil en été, placée auprès de la cheminée en hiver, fait office de baignoire. L'électricité n'est amenée que près de trente ans après l'installation à la ferme. La vie de la communauté commence en vase clos. Le groupe vit, au début, replié sur lui-même. C'est l'autarcie la plus totale. On se méfie des voisins, des Français. Mais la réciproque est vraie.

Chaque groupe familial dispose d'au moins une pièce soit dans le bâtiment principal, soit dans des locaux annexes. Les repas sont généralement pris en commun. A cette occasion, les traditions et les rituels importés du pays perdurent. Ainsi, comme la table de la cuisine qui sert aussi de salle à manger, ne peut accueillir qu'une quinzaine de personnes, ce sont les hommes qui s'installent. Autour de celle-ci, du moins dans les premiers temps, les femmes servent les plats, mangent debout ou pour les plus âgées, prennent leur repas à part. C'est, au début, une cuisine essentiellement italienne : pâtes (9), polenta (10), rizottos agrémentés, quand c'est possible, de sauces à la tomate, de bouilli de porc ou de morceaux de bœuf, de minestrone, bien sûr, substantiel potage de légumes divers, de « ricotta » (11)... Et des sortes de crêpes ou beignets réalisés à partir de farine, d'eau et frits dans de la graisse de porc : « les cornats ». Mais tout Italien qu'on soit, on ne résiste pas longtemps aux spécialités de la cuisine locale : le cassoulet, la saucisse, l'oie ou le canard confits, le chou farci et autres spécialités du lieu.

Tomaso est le chef incontesté de cette tribu. Il s'occupe, dirige, et supervise tout ce qui concerne la terre, l'élevage, les gros travaux d'entretien. Avec son frère Giuseppe,

1927: il arrive à Ferruè



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Département d. 46 94

Commission de recensement n° 5

RÉCÉPISSÉ DE LA
DÉCLARATION DE LOYALISME N° 444

souscrite par M.(1) Bettini
Thomas

né le 11.3.1886, à Soudals

de nationalité Italieno

résidant à (2) Blagnac
Propriétaire agricole

profession : —

A Blagnac, le 15/6/1940

Signature de l'intéressé : lu et approuvé Bettini

Signature du Président de la Commission de Recensement : Bettini

(1) Nom et prénoms.
(2) Adresse complète.

A CONSERVER PAR L'INTÉRESSÉ

ils réparent les machines qui sont restées sur place, réaffûtent les outils, remettent en état les parties du bâtiment principal qui ont souffert du manque d'entretien durant ces dernières années. Ils vont jusqu'à construire un appareil de levage (une sorte de grue) pour monter les lourdes charges utilisées pour la toiture.

Tôt levés, tard couchés, on les voit dans les champs, le verger, la vigne, qui préparent les sols, qui traitent, taillent, coupent. L'organisation des tâches, les décisions à prendre sont débattues en famille, mais c'est Tomaso qui, « in fine », tranche et distribue le travail.

Igina, la jeune épouse de Tomaso, assure l'intendance et gère le budget domestique. On la dit particulièrement regardante pour tout ce qui concerne l'argent de la communauté. Elle supervise les achats du nécessaire et restreint drastiquement les dépenses liées au superflu.

L'INTÉGRATION

Les hommes du groupe ont été les pionniers de l'appropriation du domaine et de la reconnaissance par les habitants de la valeur de

leur travail. Ils discutent avec les agriculteurs du voisinage de techniques agricoles. Ils participent à l'entraide qui s'établit au moment des gros travaux. Au fil du temps la méfiance s'estompe : « *Ce sont des gens sociables qui vont vers les autres. Ils se soucient de l'intérêt commun. On peut leur faire confiance, leur parler, les fréquenter.* »

Les femmes, elles, ont œuvré à l'ouverture vers la population du village : avec les commerçants pour les besoins quotidiens de tous et avec les enseignants, le médecin, le prêtre, les catéchistes pour la famille ou plus particulièrement pour les enfants... Par ce biais on échange quelques mots, on essaie de comprendre ce que dit l'autre, et on rit des quiproquos. Ainsi, peu à peu, les « Italiens » sont tolérés, puis acceptés. Et Igina n'est pas la dernière à tenter (et à réussir) des ouvertures envers les autres. Ainsi elle se lie d'amitié avec la famille Raynier, des métayers de Bages, la ferme voisine, qui l'aident dans ses démarches. A travers tous ces contacts, Igina a ainsi rapidement maîtrisé le français qu'elle parle et écrit avec une relative aisance. Bien sûr il y a parfois quelques moqueries, quelques lazzis. L'agression verbale est rare mais pas totalement absente. Par exemple, Eugenio et Louis rapportent qu'un des habitants de Blagnac ne manquait pas de leur marquer son mépris, de dénigrer leur origine et souvent de leur asséner « *qu'ils n'avaient rien à faire ici, qu'ils devaient retourner dans leur pays* ». Mais ce comportement qui ne se retrouve que chez quelques rares Blagnacais, est exceptionnel. On est loin des tragiques événements d'Aigues-Mortes qui ont eu lieu une trentaine d'années auparavant (12).

Toujours est-il que les jeunes, sous l'œil vigilant d'Igina, vont à l'école, que deux des quatre garçons et une des deux filles de Tomaso obtiennent le certificat d'études. Ils vont au catéchisme et font la communion. Par ces biais les plus jeunes se mêlent forcément aux enfants de leur âge et s'y font sinon des amis du moins des camarades. Avec ceux-ci ont-ils exploré tous les recoins du territoire communal, du nord au sud, de l'est à l'ouest, des rives de la Garonne, jusqu'aux coteaux proches de Cornebarrieu ? Peut-être. Mais ce qui est sûr, c'est qu'ils sont sollicités, tout jeunes, dès que leurs forces le permettent, pour exécuter toutes sortes de menus travaux : s'occuper des volailles, souffrir les vignes menacées par la rosée du matin (donc pas de mildiou), arroser les plantations au verger ou au potager... ce qui ne laisse guère de place aux loisirs superflus et permet d'exercer plus facilement une surveillance sur leurs occupations ! Cette participation active de tous les membres de la communauté, jeunes ou vieux, à la bonne marche de l'entreprise agricole familiale a forcément porté ses fruits. En 1939, à la veille du déclenchement de la Deuxième guerre mondiale, les Bettini sont à l'aise. Par des achats successifs la propriété s'étend désormais sur plusieurs dizaines d'hectares de blé, de maïs, de cultures maraîchères. Un troupeau d'une douzaine de vaches permet la vente de lait « en grand », d'abord au détail puis à un ramasseur. On s'équipe en matériel lourd : tracteurs, batteuse, charrues multisocs. Tomaso et Giuseppe montent une entreprise de travaux agricoles. On achète un premier véhicule automobile utilitaire : une « Juvaquatre » Renault... L'intégration devient de plus en plus solide, de plus en plus évidente. Avec les premiers décès de membres âgés de la famille : en 1934 Elisabetta Togni, la belle-sœur de Tomaso, en 1935 Giuseppe Bettini, le père de Tomaso, c'est plus qu'une intégration, c'est un enracinement par le symbole de la sépulture sur laquelle la famille va se recueillir. Et dans les années qui suivront les « Bettini parents et alliés » seront tous enterrés à Blagnac.

1939-1945 LES ANNÉES DE GUERRE

La cohabitation entre la communauté italienne et la population de Blagnac évolue, peu à peu vers une sorte de « *modus vivendi* ». Chacun s'accommode de l'autre. Mais la situation se dégrade à partir de 1936 avec la participation de l'Italie et de l'Allemagne à la guerre d'Espagne aux côtés de Franco.



*Une nouvelle
génération
(aux environ
des années
1943-1944)*

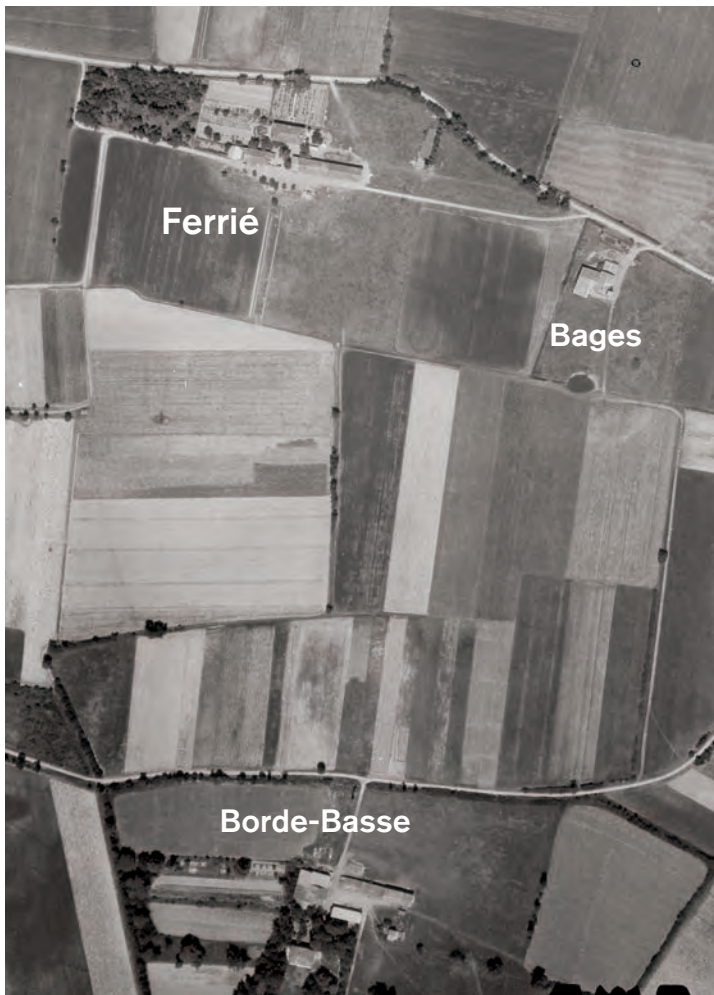
Le 3 septembre 1939, la France et l'Angleterre déclarent la guerre à l'Allemagne qui a envahi la Pologne. Mussolini soutient de plus en plus ouvertement la politique expansionniste de Hitler. Et le 10 juin 1940, lors de la rupture du front français et de la percée des blindés allemands vers Paris et le sud de la France, en pleine débâcle, Mussolini déclare la guerre à la France !

On peut aisément imaginer le ressentiment des Français envers les immigrés italiens et l'effet qu'a produit dans la population ce « coup de poignard dans le dos » (13). Mais très rapidement d'autres soucis se font jour. Parmi ceux-ci le ravitaillement n'est pas le moindre. C'est le « Rationnement ». L'État établit un contrôle sur les productions agricoles : les légumes, les fruits, les céréales, les animaux, le lait sont sous surveillance. Ainsi, par exemple à la ferme Ferrié, le concasseur à grains est plombé et ne doit plus, en principe, être utilisé. Mais il y a des arrangements possibles. Le contrôleur est peu regardant... Tout comme la population locale qui est bien contente de pouvoir ajouter quelques surplus à la portion congrue que distribue le Régime de Vichy. Un prêtre d'une délégation italienne de la Croix rouge, Don Masiello joue d'ailleurs, un rôle d'intermédiaire et apaise les conflits entre les communautés notamment en apportant une aide matérielle en produits courants issus de la ferme, aux familles de Blagnac les plus démunies.

Les autorités demandent aux membres de la famille qui n'ont pas encore acquis la nationalité française de remplir une « déclaration de loyalisme ». Louis, né en France peu après l'installation de la famille à Blagnac, a donc, lui, la nationalité française. Il est dispensé de la déclaration de loyalisme mais, en 1942, il est requis pour le S.T.O (Service du Travail Obligatoire) et est envoyé dans le nord de la France pour construire des blockhaus (14).

Le 11 novembre 1942, les Allemands envahissent la « Zone libre ». La Luftwaffe (armée de l'air allemande) prend possession de l'aérodrome de Blagnac et des militaires s'installent dans des bâtiments annexes de la ferme. Comme un certain nombre de Français, à l'époque, on fait le dos rond. Il est vrai qu'il devait être difficile de se dresser ouvertement contre l'envahisseur. Toujours est-il que la proximité des deux groupes « est courtoise » et se passe sans friction, l'occupant trouvant de temps en temps semble-t-il, sur place l'occasion — qu'il vaut mieux ne pas lui contester — d'améliorer son « rata » (15).

La présence des chasseurs et des bombardiers de l'aviation allemande fait peser sur le lieu de lourdes menaces. Et, par quatre fois, le danger se concrétise : durant



les nuits du 5 avril et du 2 mai les bombes qui visent l'aéroport se concentrent sur les ateliers de Saint-Martin-du-Touch; mais ceux des journées du 25 juin et du 2 août visent le terrain sur toute sa surface. Quand une alerte est donnée, les frères Bettini courent aux étables pour faire sortir le bétail, vont à la métairie voisine de Borde-basse pour donner un coup de main, puis vont rejoindre la famille qui se blottit dans un abri creusé dans le jardin. Ce regroupement ne se fait pas sans mal car Maria Ricetti, l'épouse de Togni Bettini gravement malade, ne peut pas se déplacer seule. Après la Libération, les rancœurs qui auraient pu naître s'estompent et la vie reprend un cours normal.

ET MAINTENANT ?

Louis, Français par sa naissance à Blagnac en 1927, fait son service militaire en 1947. Les membres de la famille qui n'avaient pas encore la nationalité française l'obtiennent en

1967. Les trois fils de Tomaso Bettini : Pio, Emilio et Louis, construisent trois maisons, une pour chacun d'eux, en bordure de la route de Cornebarrieu. Les deux filles de la famille, Margherita et Adrienne, reçoivent également une parcelle de terrain qu'elles revendent... Quelques années après (...), le domaine se morcelle. Une grande partie des terres au nord-ouest de la ferme est soumise à une procédure d'expropriation. Un immense ensemble commercial s'installe à la place des champs de blé et de maïs. La ferme est vendue à son tour. Elle est transformée en hôtel-restaurant.

Les descendants des premiers arrivants, ceux de la troisième génération, nés à Blagnac dans les années 1950/1960, ceux de la quatrième, qui ont vu le jour dans les décennies de la fin du XX^e siècle sont Blagnacais authentiques, purs « Caouecs avec l'accent ». Ils essaient et se retrouvent au « village » (16), dans les communes environnantes ou plus loin... Ils sont élèves ou étudiants, commerçants, artisans, fonctionnaires, enseignants, employés dans des services publics, à Airbus, ou dans des entreprises privées... Bref, les descendants des Lombards se fondent et se confondent avec les descendants des Gascons de la rive gauche de la Garonne ou des Languedociens de la rive droite.

BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

- Ciao Italia : un siècle d'immigration et de culture italienne en France. Sous la direction de Stéphane Mourlane et Dominique Pâini. Editions La Martinière
- Immigrés d'Italie et paysans de France. Laure Teulière TEMPUS. Presses Universitaires du Mirail
- L'émigration italienne de 1830 à 1914. Claude Linarès; Danielle Lima-Boutin. La Grande famille de Procida et Ischia : « Rencontres 2008 »

- L'intégration des Italiens dans le Sud-Ouest. Dominique Saint-Jean. Ed. Persée. Confit ou coppa ? C. Bricou
- A.S.E.I. Archivio Storico dell'Emigrazione Italiana l'émigratione della Lombardia ASEI c/o Eitioni Sette Città Via Mazzini 87 01100 Viterbo
- Revues BHM n^{os}16 et 47

REMERCIEMENTS

A Régine Bettini et aux membres de sa famille pour les précieux renseignements apportés; A Jacques Sicart pour les renseignements concernant un « officier, Grognard de l'Empire », devenu un temps régisseur du domaine de Ferrié.

NOTES ET SOURCES

- (1) Le Royaume d'Italie a été créé officiellement le 17 mars 1861
- (2) Les comédiens
- (3) L'Ortles : 3905 m. ; la Bernina : 4049 m.
- (4) La Valtelline, profondément catholique, a été successivement sous la dépendance du canton Suisse des grisons, essentiellement Protestant, (1512 / 1797) (ce qui entraînait des brimades et des vexations pour les habitants), puis rattachée au Royaume d'Italie durant la période de la Révolution et de l'Empire (1797 / 1814), ensuite annexée par l'Autriche après le Congrès de Vienne (1814) enfin devenue Italienne en 1861
- (5) Traité de Rome du 30 septembre 1919 « entre S. M. le Roi d'Italie et le Président de la République Française afin de régler l'émigration des travailleurs entre les deux pays »
- (6) Il s'agit peut-être de la propriété proposée à la vente dans une annonce parue dans La Dépêche du Midi du 12 janvier 1925 : Agence Laurent : Propriété près de Toulouse. Arrêt tram, train. Parc arbres séculaires, 7 arpents arbres fruitiers. Maison maîtres 8 pièces. Nombreuses dépendances, 80 00
- (7) D'après une personne, Madame F. qui fut témoin de cette spectaculaire arrivée
- (8) La ferme de Ferrié est une construction ancienne. On retrouve sa trace sur un plan datant du XVII^e siècle
Pour l'anecdote : Un militaire, Bernard DESCLAUX, Chasseur à cheval, ayant fait toutes les campagnes de l'Empire sous les ordres de Napoléon, est exclu de l'armée par Louis XVIII. Devenu « Demi solde » après 1814, il est engagé comme régisseur d'abord au château du général Compans, puis au domaine de Ferrié, appartenant alors à un certain Darles, notable toulousain (voir le n°17 de « Blagnac, questions d'Histoire »)
- (9) Toute la variété des pâtes italiennes traditionnelles « fabrication maison »
- (10) Farine de maïs
- (11) Ricotta : fromage blanc obtenu à partir de lait caillé
- (12) Les 16 et 17 août 1893, aux salins d'Aigues mortes des travailleurs italiens ont été massacrés par des ouvriers des Salins du Midi qui les accusaient de leur prendre le travail (entre 8 et plus de 100 victimes selon les sources)
- (13) Déclaration attribuée au Président des États-Unis Franklin Delano Roosevelt
- (14) Il s'évadera avec d'autres requis, lors d'une permission et se cachera jusqu'à la fin de l'occupation allemande
- (15) Un des militaires ayant occupé la ferme entretiendra, quelques années après la guerre, une correspondance avec les Bettini
- (16) « Le village » : c'est ainsi que le centre ancien est traditionnellement dénommé.

Les enfants et la Première Guerre mondiale

par *Suzanne Béret*

Dans notre numéro spécial « *Les Blagnacais pendant la Grande Guerre* », nous avons longuement évoqué le sort des soldats et valorisé le rôle des femmes restées seules.

Par contre, nous avons très peu parlé des enfants.

Des couvertures de cahiers de l'époque appartenant à une famille blagnacaise et aimablement prêtées par un de ses membres, offrent l'opportunité de combler en grande partie cette lacune.

Nous en présenterons quelques-unes après la description succincte de « l'univers » des enfants.

LES ENFANTS DE 1914 À 1918

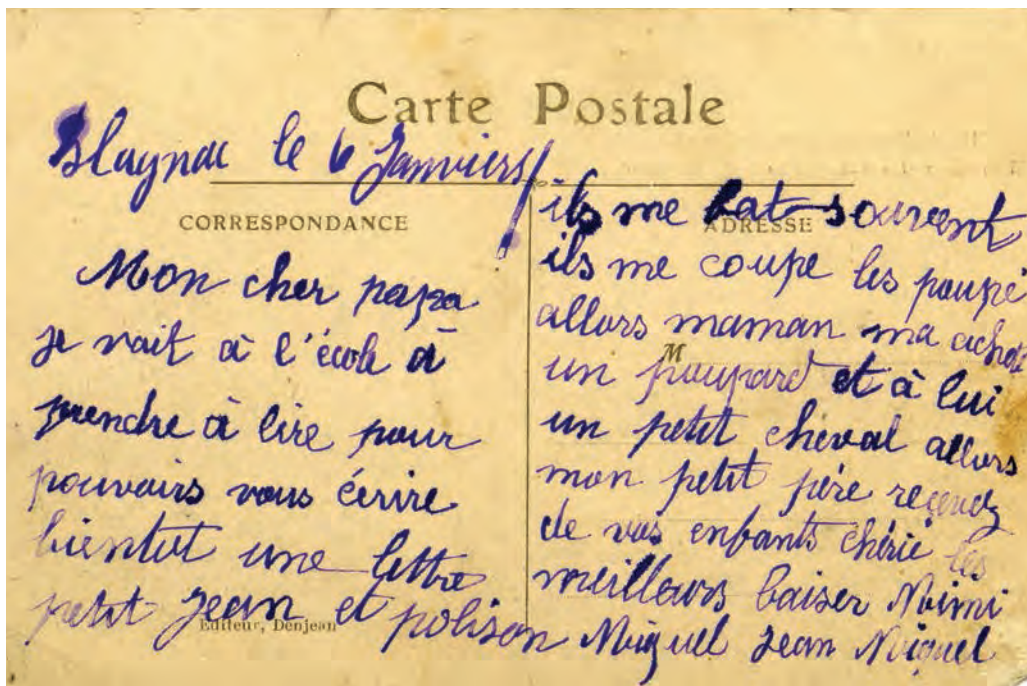
Pour la première fois la guerre concerne directement les enfants : le départ puis l'absence du père bouleversent leur quotidien. Tous doivent aider leur mère. Dans les campagnes et donc à Blagnac, les plus grands travaillent dans les champs, les plus jeunes s'occupent par exemple de nourrir les petits animaux de la ferme, poules ou lapins. Les filles tricotent comme leur mère des vêtements chauds, écharpes, chaussettes, gants... pour leurs soldats. Ils seront envoyés dans les colis avec des aliments non périssables (saucisson, jambon...), du tabac. Les enfants acceptent volontiers cette contribution : fiers de se sentir utiles en soulageant leur mère et heureux de lui montrer ainsi leur affection. Ils aident également par patriotisme. Les adultes, élèves de l'école de la République instituée par Jules Ferry, traumatisés par la défaite de 1870, transmettent à leur progéniture les valeurs essentielles ancrées en eux : l'amour et la défense de la Patrie.

À Blagnac comme dans tous les villages de notre région éloignée du front, les enfants assistent aux réquisitions, mais ne souffrent pas de malnutrition.

Dès le début du conflit, ils éprouvent des émotions et des sentiments nouveaux. Ils partagent avec leur mère l'angoisse de l'attente des lettres du mobilisé ou du prisonnier, se réjouissent avec elle quand les nouvelles arrivent. Selon leur âge, ils ajoutent quelques mots à la réponse ou la rédigent en entier pour montrer qu'ils n'oublient pas « l'absent ».

Plus douloureusement, ils sont confrontés à la mort parfois de leur père (ces « orphelins de guerre » deviendront « Pupilles de la Nation * ») et souvent d'un ou plusieurs membres masculins de la famille. Petits et grands s'associent à la peine et aux pleurs d'une grand-mère, d'une tante et surtout de leur mère même si celle-ci essaie de se cacher et de paraître forte. Ils sont incités à contribuer à l'effort de guerre en donnant quelques sous pour l'emprunt national.

Autour d'eux, tout concourt à l'exaltation du sentiment patriotique et même guerrier. Les jeux, les jouets, les journaux pour enfants, les « Livres Roses pour la jeunesse » s'inspirent de la guerre.



Carte écrite par un enfant



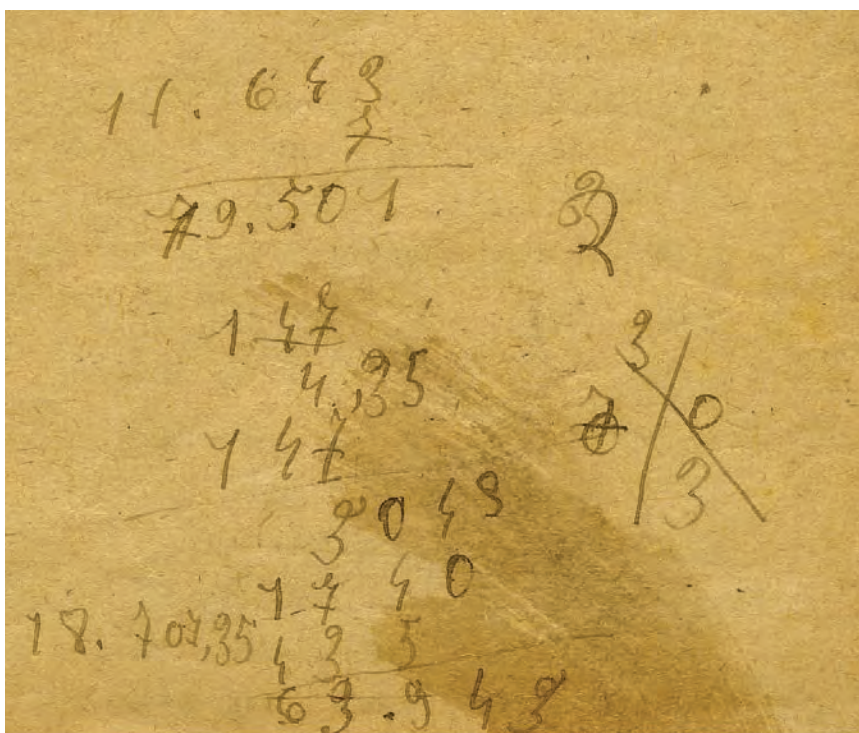
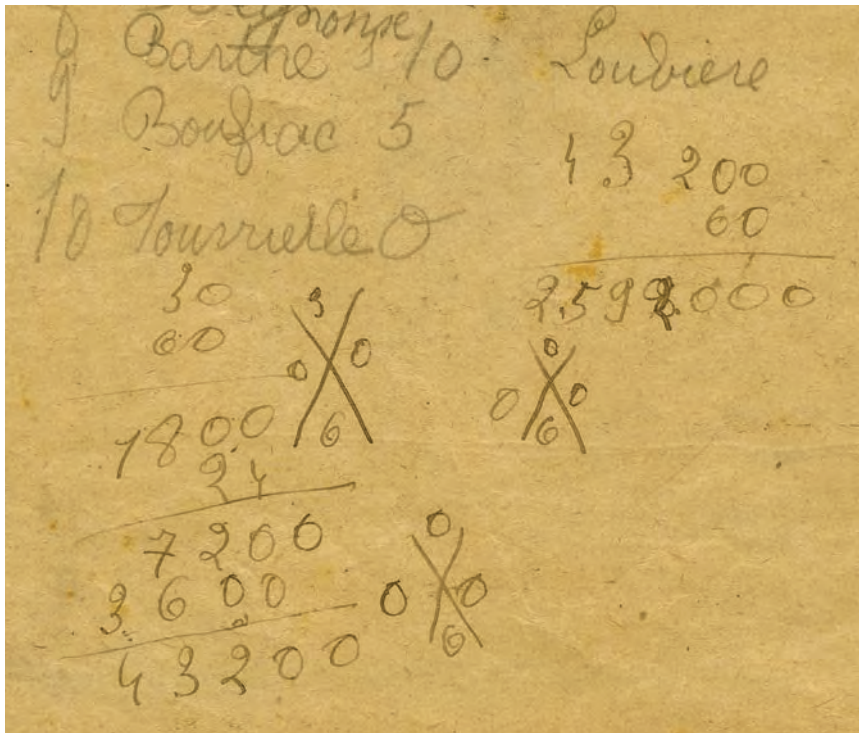
Dans les écoles, à Blagnac, les garçons au rez-de-chaussée de la mairie, les filles sur l'actuelle place Jeanne Hérisson, tous sont d'emblée impliqués dans la guerre. Dès le 30 septembre 1914, à la veille de la rentrée scolaire, le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux Arts, Albert Sarraut, écrit aux recteurs d'académie : « Je désire que le jour de la rentrée, la première parole du maître aux élèves hausse le cœur vers la patrie, et que sa première leçon honore la lutte sacrée où nos armées sont engagées ». Toutes les matières enseignées par les instituteurs (non mobilisés) et les institutrices doivent avoir un but patriotique : l'histoire, bien sûr, en choisissant les épisodes les plus glorieux ; la géographie avec les lieux des batailles ; les dictées ou les compositions françaises avec des thèmes centrés sur la guerre (départ du soldat, d'un régiment, séjour d'un permissionnaire...), le chant avec la Marseillaise, en particulier, et même les énoncés des problèmes avec le nombre d'obus fabriqués dans l'usine la plus proche, la vitesse et la distance de tir des canons... Les leçons de gymnastique préparent les garçons militairement.

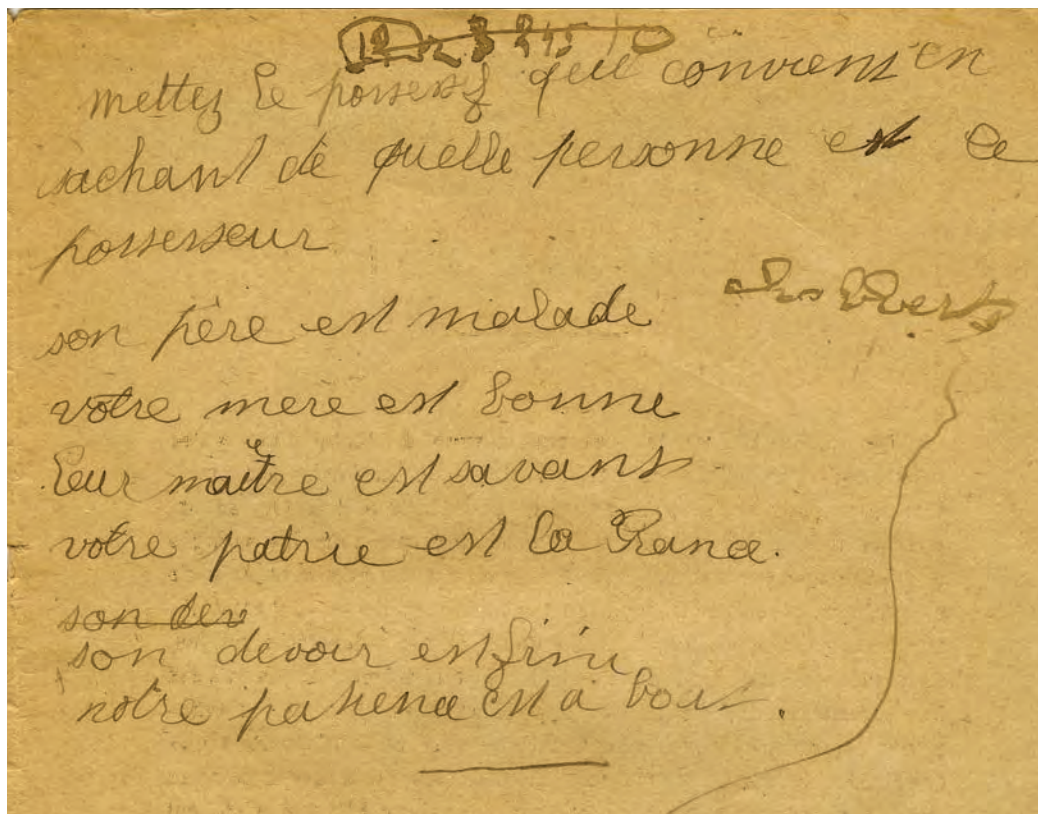


LES COUVERTURES DE CAHIERS

Pour aller dans le même sens et poursuivre le même objectif, tout comme les bons points distribués en récompense, ces couvertures font l'apologie de la patrie et de ses héros.

Certaines se trouvent au Musée national de l'Éducation à Rouen : par exemple, « *Un gosse à la guerre* », déposée par la ville du Havre. En plus de celle-ci, la famille blagnacaise a la chance d'en posséder une vingtaine sur la Grande Guerre et d'autres, sur le même modèle, concernant différents sujets (métiers manuels, guerre de 1870-71, plantes, animaux, géographie, etc.) Tachées d'encre, griffonnées, exercices de grammaire ou de calcul écrits au verso, elles ont bien été entre les mains de jeunes écoliers !





D'une incontestable importance, elles répondent parfaitement aux directives d'Albert Sarraut qui appelle les maîtres à « faire connaître aux enfants les événements actuels et exalter dans leur cœur leur foi patriotique ».

Les éditeurs de ces couvertures collent au plus près de l'actualité, les impriment par série au fur et à mesure des événements parus dans la presse privilégiant les récits de combats, les faits héroïques de nos soldats et, par opposition, les actions violentes ou inhumaines de l'ennemi allemand.

En papier à peine plus épais que le reste du cahier, elles présentent sur la première page une gravure illustrant ces thèmes entourée d'un cadre à décor floral en couleurs et sur la troisième, un texte explicatif anonyme. Ce commentaire s'adresse directement aux enfants dans un style compréhensible pour eux comme le font avec bienveillance les enseignants en classe : « Vous avez certainement entendu parler... » ; « Vous le voyez, enfants... » ; « Vous ne l'ignorez pas... » ; « Examinez bien la scène... » : « Qui traitez-vous de lâche dans votre langage d'écoliers ?... » ; « Qu'en pensez-vous, enfants ? »...

1914



LES DIABLES BLEUS

Librairie

Les mots choisis : « *prouesses* », « *efforts* », « *vaillance* » sont tous à l'honneur de ces chasseurs alpins qui « *inspirent une sainte terreur* » à « *l'ennemi abhorré* ». La dernière phrase rappelle qu'en 1870, les Allemands ont « *arraché* » à la France l'Alsace et la Lorraine. Cette guerre juste a pour objectif de reprendre ce « *lambeau de patrie* ». La carte de France accrochée au mur de la classe devant les yeux des élèves montre ces deux territoires d'une couleur différente du reste du pays.

LES DIABLES BLEUS

Vous avez certainement entendu parler des « Diables Bleus ». Ce sont nos Chasseurs Alpins auxquels les Boches ont donné ce surnom. Et ce surnom vous fait comprendre qu'ils inspirent une sainte terreur, et, en effet, ce sont des montagnards aux jarrets solides. Dès le temps de paix, on les a vus, à la frontière italienne, se livrer à leurs merveilleuses prouesses dans les neiges des Alpes. Aujourd'hui, ce n'est pas contre l'Italie, notre sœur latine, qu'ils dirigent leurs efforts, c'est contre l'ennemi abhorré, contre les Allemands, qu'ils s'élancent avec toute leur vaillance ; ce sont eux qui ont en grande partie conquis de haute lutte, pendant l'hiver, les pentes des Vosges. Voyez-les, sur leurs skis rapides, dévaler, baïonnette au canon, le flanc de la colline ; ils vont sans doute enlever par surprise un poste ennemi. Peu à peu, ils reconquerront le lambeau de patrie que nos malheurs de 70 nous avaient arraché.

Toute la première partie fait l'éloge de nos combattants, de leur courage dans l'accomplissement de ce « *haut fait* ». Le côté cruel de la guerre ne se cache pas ni dans l'image avec les soldats morts ni dans les mots « *un de ses camarades perce le porte-drapeau (allemand) d'un coup de baïonnette* ». Les maîtres n'oublient pas d'enseigner aux enfants la conduite à tenir au passage du drapeau de ce régiment et de tous ceux qui représentent la France : « *Vous le saluerez avec le plus grand respect* ».

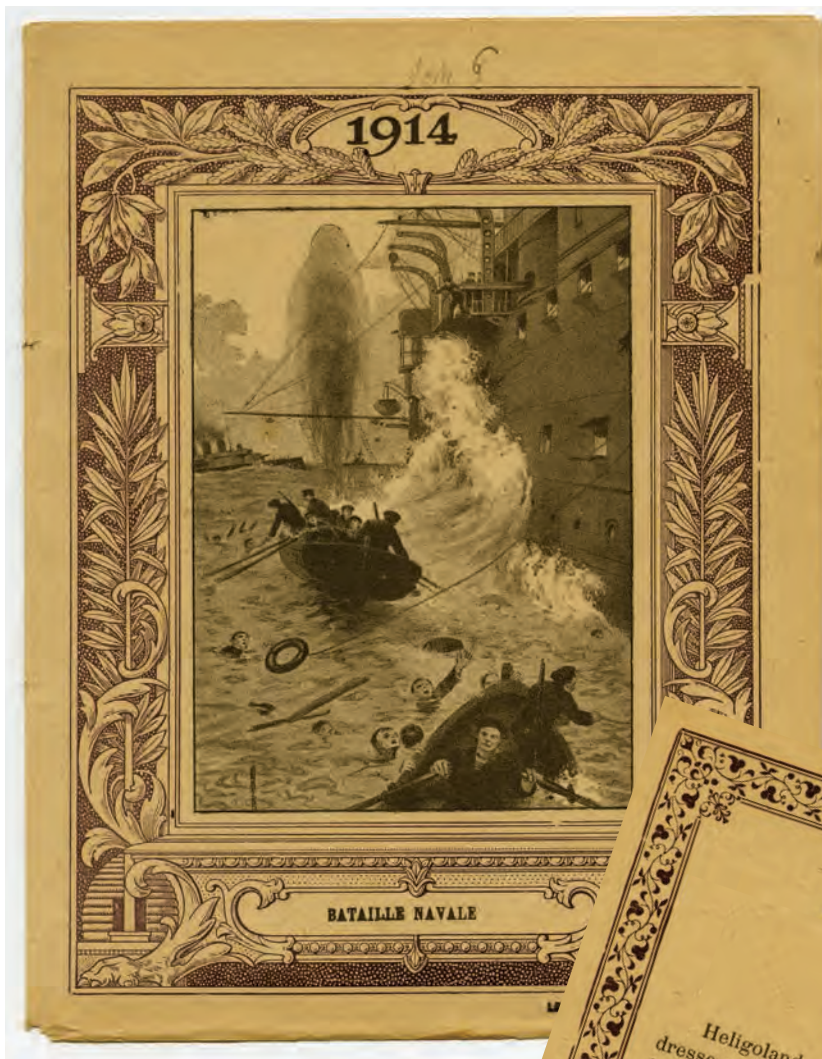


LA PRISE D'UN DRAPEAU ENNEMI

Chaque régiment, vous ne l'ignorez pas, enfants, a son drapeau. Le drapeau, c'est l'emblème de la patrie. Sous ses plis glorieux, les soldats du régiment volent au combat ; ils se serrent autour de lui pour le défendre, car, vous le pensez bien, l'adversaire vise à s'emparer de ce trophée glorieux ; et, quelle que soit la nation à laquelle appartient le drapeau, il est défendu avec la même énergie, avec le même courage. Ici, vous voyez un drapeau allemand que nos soldats vont emporter de haute lutte. Ce drapeau est tenu par un sous-officier allemand, car c'est un sous-officier chez nous, confié à un lieutenant, aux côtés duquel se tiennent deux sous-officiers.

Les adversaires sont face à face. Les Allemands et les Français se fusillent presque à bout portant. Le groupe serré des premiers a dû reculer, car nous voyons un soldat français saisir l'étoffe du drapeau ennemi, tandis qu'un de ses camarades perce le porte-drapeau d'un côté, et de l'autre, quels cris de haute lutte. Ce drapeau tissent d'un côté, et de l'autre, quels cris de fureur ! vous pouvez vous en douter.

C'est un nouveau drapeau ennemi conquis, et le drapeau du régiment français dont les soldats ont accompli ce haut fait sera décoré de la Légion d'honneur ; il couvrira de gloire les générations à venir qui, plus tard, se grouperont autour de lui. Quand vous le verrez passer, vous le saluerez avec un plus grand respect et avec une plus mâle fierté, car il sera l'emblème du courage témoigné par vos aînés.



Cette couverture et la suivante ont le mérite de rappeler aux enfants l'aide apportée par les alliés anglais et russes.



BATAILLE NAVALE

Heligoland est une petite île de forme triangulaire qui se dresse au milieu de la mer du Nord, à quelques milles de l'embouchure de l'Elbe et de celle du Weser. Les Allemands en ont fait un point d'appui naval de premier ordre.

La marine anglaise brûlait, depuis le commencement de la guerre, du désir de se mesurer avec la marine allemande. Mais la plupart des unités navales allemandes avaient cherché un refuge dans le canal de Kiel. Le contre-amiral anglais Beatty résolut donc d'aller provoquer à Heligoland une escadre de quelques croiseurs et contre-torpilleurs ennemis. Le 28 août 1914, l'escadre anglaise arriva devant l'île. Les combats sur mer se déroulèrent pendant plusieurs semaines successives. Aussi le combat naval fut-il duré en deux ou trois heures. Les croiseurs allemands, dont l'armement était plus puissant que celui des croiseurs anglais, eurent bientôt fait de couler cinq bâtiments ennemis : trois croiseurs cuirassés, le *Mainz*, le *Köln*, l'*Ariadne* et deux contre-torpilleurs.

C'est une phase de ce combat que vous représente cette gravure. Un boulet anglais a frappé dans ses œuvres vives un de ces croiseurs allemands ; l'incendie se déclare à bord. On a lancé à la mer les canots de sauvetage ; de nombreux matelots allemands qui s'étaient jetés à l'eau vont être sauvés par les barques vers lesquelles ils nagent vigoureusement. Disons d'ailleurs à l'honneur des deux marines, qu'une fois le combat terminé, il n'y a plus d'ennemis, mais seulement des hommes, qu'on s'efforce d'arracher à la mort et qui sont recueillis par le vainqueur.

1914



HEROÏSME D'UNE BATTERIE RUSSE

Cette fois, vous le voyez, enfants vous avez affaire à nos amis les Russes. Dès le début de la guerre et pour forcer les Allemands à détourner une partie des masses énormes qu'ils avaient lancées contre nous, nos alliés, bien qu'ils n'eussent pas terminé leur mobilisation, ont envahi la Prusse Orientale. Cependant, à cause de leur trop grande infériorité numérique, ils durent finir par céder du terrain. Examinez bien la scène que représente notre gravure, et vous sentirez passer en vous comme un frisson devant l'héroïsme de cette batterie. Elle est sur le point d'être cernée par les forces ennemies; elle pourrait se rendre sans déshonneur après la lutte glorieuse qu'elle a soutenue. Mais non : ces braves ne veulent pas que leurs canons deviennent des trophées aux mains de leurs ennemis. Ils ne les auront pas! Regardez le chef russe à cheval au bord d'un rocher qui surplombe un précipice, au fond duquel s'étend un lac profond. Voyez son geste énergique. Voyez le conducteur d'une pièce qui, de son fouet, excite les chevaux. Tous, chefs et soldats, savent qu'ils vont périr noyés. Mais les Allemands n'auront pas les canons! Cette mort n'est-elle pas d'une beauté antique et qui touche au sublime?

HEROÏSME D'UNE BATTERIE RUSSE

1914



LES LACHES !

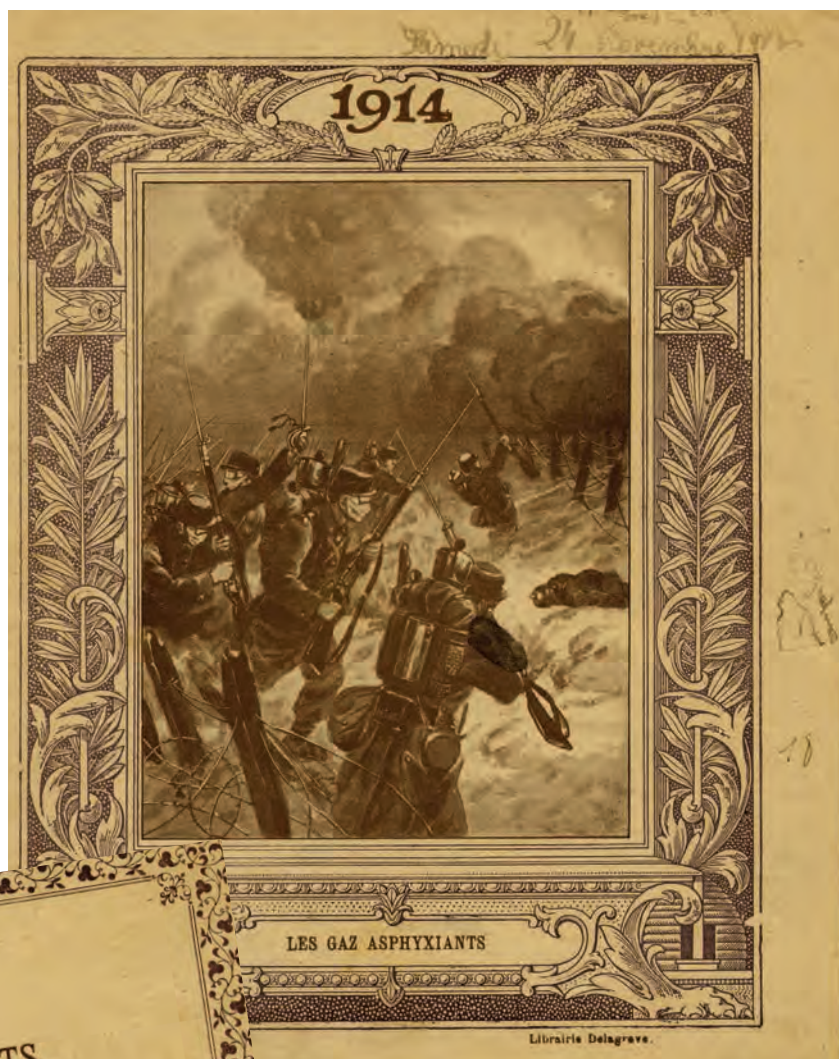
LES LACHES !

Les lâches ! Enfants, qui traitez-vous de lâche dans votre langage d'écoliers ? Le grand, qui abuse de sa force pour maltraiter un camarade, plus petit, plus faible que lui. Or, savez-vous ce qu'ont fait nos ennemis, dans presque tous les villages que leurs troupes ont traversés ? Ils ne se sont pas contentés de se livrer au pillage et d'incendier les maisons ; ils se sont attaqués aux femmes, aux vieillards, aux enfants, donc à des êtres faibles, désarmés et incapables de résister. Ils ont même été jusqu'à les forcer à marcher devant leurs rangs, au moment où ils s'avançaient contre nos lignes, comptant bien que nous n'oserions pas tirer contre ces malheureux sans défense et, qu'à la faveur de cette lâcheté, ils pourraient mieux réussir dans leur attaque. Cela est déjà bien lâche. Mais voyez sur la gravure jusqu'à quel degré ils ont, un jour, poussé cette lâcheté. Nous sommes à Magny, un petit village de la frontière. Un régiment allemand traverse la rue. Un enfant de sept ans, armé d'un fusil de bois, son jouet, met en joue les soldats qui défilent. Qu'auraient fait les nôtres, en pareil cas ? Vous n'en doutez pas, ils auraient ri du mioche ; tout au plus, pour lui faire peur, lui auraient-ils tiré les oreilles. Mais ce n'est point ainsi que procèdent nos adversaires, qui méritent parfois le nom de sauvages. L'officier qui les commande fait arrêter le régiment ; sur son ordre, sept soldats s'avancent, mettent en joue le pauvre enfant, et le fusillent !

La belle prouesse, et combien digne d'un peuple qui se dit civilisé ! Qu'en pensez-vous, enfants ?

La description de la lâcheté des Allemands et la représentation du jeune enfant baignant dans son sang ne peuvent qu'émouvoir, que peiner les enfants et déclencher en eux la haine de l'ennemi « boche ».

Ce nouvel exemple montre bien la trahison, la cruauté des ennemis. Les Français n'emploient de telles méthodes que « *pour se défendre* » et après que les Allemands se soient servi de ces gaz les premiers.



LES GAZ ASPHYXIANTS

Encore un exemple de la manière déloyale dont les Allemands comprennent la lutte contre leurs adversaires; ils ont vraiment le génie de la trahison, ces Boches. La première fois que nos troupes virent arriver contre elles ce nuage de fumée épaisse et jaune que le vent chassait dans leur direction, il y eut un instant de surprise et de souffrance qui eut nécessairement pour suite un recul momentané sur nos lignes. Mais, aujourd'hui, nos soldats sont parés. Voyez-les avec ce masque protecteur des yeux et de la bouche; ils attendent maintenant de pied ferme l'attaque de ces traîtres qui marchent derrière le mur de ces nuages, et, s'ils peuvent les attaquer à la baïonnette, ils leur feront payer cher leur déloyauté. Mais celle-ci n'est pas la seule dont ils se soient rendus coupables, et ils sont allés jusqu'à lancer contre les nôtres des liquides enflammés; aussi ce nous sera une obligation de retourner contre eux leurs propres armes, et ils n'auront pas à récriminer lorsque, pour nous défendre, nous emploierons des moyens auxquels nous ne les avons pas habitués.

1914



UN GOSSE A LA GUERRE

Libral

UN GOSSE A LA GUERRE

Ce gosse que représente la gravure est drôlement accoutré avec sa veste trop large et sa culotte courte; mais voyez-le avec son air martial, le bonnet de police crânement planté sur l'oreille gauche; il n'a pas plus de onze ans, l'âge où l'on joue encore à saute-mouton. Oui, il est sérieux comme un homme, il fait campagne avec de vrais soldats! C'est un petit Lorrain dont le père a été mobilisé dès le début de la guerre. Sa mère a fui devant l'invasion et un oncle a recueilli l'enfant. Mais l'oncle a son tour a dû rejoindre le régiment, et Fritz, c'est le nom de l'enfant, n'a pas voulu le quitter; il est parvenu à rester à la caserne où, par sa gentillesse et les menus services qu'il rendait aux uns et aux autres, il a fini par acquérir l'affection des chefs et des soldats qui l'ont finalement gardé. Un sac assez lourd au dos, il a suivi avec la compagnie la campagne de Lorraine; il a fait le coup de feu avec le fusil que lui a prêté un soldat. Mais ce fusil ne lui appartenait pas, il en voulait un qui fût à lui et alors qu'a-t-il imaginé? Il avait aperçu de loin, en suivant une patrouille, des fusils rangés au bord d'une tranchée ennemie, et le lendemain tout au matin, profitant du brouillard, il s'approcha à pas de loup de cette tranchée sans être aperçu; les Boches ronflaient et notre petit héros eut tôt fait de s'emparer d'un de ces fusils qu'il rapporta triomphant. Félicité par l'adjutant et fier de sa prouesse, il la renouvela quelques jours après, confisquant d'un seul coup quatre ou cinq Mauser, avec leurs chargeurs, et il descendit quelques ennemis avec toute une section d'Allemands fut faite prisonnière. C'est justement la scène que vous représente la gravure. Le long d'une voie ferrée, d'un écreuil, il s'était approché d'elle. Avec l'agilité et la légèreté (Qui vive?) Pas de réponse. La sentinelle va tirer, mais le gamin l'a prévenue; et avec la crosse du fusil qu'il tient par le canon il abat son homme. Bientôt les Français avertis par lui viennent et font prisonniers les Allemands qui, se croyant bien gardés par leur sentinelle, dormaient encore comme des bienheureux.

Les enfants doivent faire preuve du même courage que leurs aînés. Pour le démontrer, le choix se porte sur un petit Lorrain de 11 ans. Recueilli par un oncle qu'il ne veut pas « quitter » quand celui-ci « rejoint son régiment », il est adopté par les soldats français de la caserne où « il est parvenu à rester ». Il vole des armes aux Allemands et les rapporte « triomphant ». Mais « il fait mieux », il abat une « sentinelle allemande » et permet ainsi aux soldats français de faire prisonniers les Allemands qui « dormaient ».

En conclusion, les enfants de 1914-1918 vivent dans un environnement patriotique, persuadés, à cause de tout ce qu'ils entendent, lisent, voient, de la légitimité de la guerre que mènent les courageux soldats français face à l'agression sans excuse des Allemands. En effet, cette guerre est toujours « *présentée et vécue* » comme une « *défense de la civilisation* » contre la « *barbarie* » et la « *lâcheté* » de l'ennemi. Les couvertures de cahiers de la famille blagnacaise concrétisent les objectifs de l'enseignement de l'époque. Comme bien d'autres supports et malgré leur côté partisan, elles facilitent et illustrent les leçons des maîtres sur les raisons de la guerre et sur l'héroïsme de nos combattants pour, selon les termes d'Albert Sarraut, « *en graver la trace dans la mémoire des enfants* ».

*Revue Blagnac, Questions d'Histoire n° 50

SOURCES

Sites Internet :

Musée national de l'Éducation : <http://www.reseau-canope.fr/musee>

Les petites mains, histoire de mode enfantine/il-y-a-cent-ans-la-rentree-scolaire-1914

<http://gallica.bnf.fr/> de l'école à la nation

<http://www.le-temps-des-instituteurs.fr/hist-3eme-republique-14-18>

Je remercie infiniment Mme Claudie Laborie de nous avoir prêté ces couvertures qui lui viennent de son père et de son oncle, écoliers à Albi durant la guerre de 1914-1918.

Henri Guillaumet

le rescapé des Andes

par Alain Lauret

Henri Guillaumet (1902-1940) est considéré aujourd'hui, avec Antoine de Saint-Exupéry et Jean Mermoz, comme un des plus grands pionniers de l'aviation commerciale. Enthousiasmé très jeune par la naissance de l'avion, il reçoit son baptême de l'air à 14 ans, en 1916.

Formé à l'école de pilotage d'Orly par le prestigieux Charles Nungesser, il passe son brevet de pilote civil en 1921. L'année suivante, devançant l'appel, Guillaumet fait son service militaire à Istres puis à Thionville où il devient pilote de chasse. Au cours de son service, il remporte deux titres exceptionnels. En 1923, il gagne le



concours de tir aérien de Cazaux. En 1925, il pulvérise le record du « Military Zenith », une course de 2810 kilomètres en circuit fermé qu'il réalise à près de 190 km/h de moyenne. Libéré de ses obligations militaires, il entre, en 1926, sur les conseils de Jean Mermoz qu'il a rencontré quelques mois plus tôt, à la Société Latécoère.

DE LATECOÈRE À AIR FRANCE

Pour comprendre dans quelles conditions s'est développée la brillante carrière d'Henri Guillaumet, il faut rappeler rapidement dans quel cadre celui-ci va évoluer désormais. En 1917, Pierre Latécoère fondait à Toulouse, dans le quartier de la Roseraie, une société de construction aéronautique qui participe largement à l'effort de guerre. Dès 1918, la Société Latécoère s'oriente vers la fabrication d'appareils civils. En même temps, Pierre Latécoère s'intéresse au rôle de l'avion dans l'acheminement du courrier postal, relayant dans ce domaine l'Armée qui utilise déjà l'avion pour ses propres liaisons. La première ligne aéro postale civile est établie dès le mois de décembre 1918 et plusieurs suivront bientôt en France. Puis la Société conclut un accord avec les autorités marocaines ce qui permet l'établissement d'une ligne Toulouse-Rabat qui sera bientôt prolongée jusqu'à Dakar. En difficulté, la



Société, tout en conservant ses activités dans le domaine de la construction aéronautique en particulier les hydravions, vend son secteur postal à un industriel, Marcel Bouilloux-Laffont, qui contrôlait déjà une partie du trafic postal en Amérique du Sud. Ainsi naît, en 1927, la Compagnie Générale Aéropostale, qui va multiplier les lignes aériennes au Brésil, en Argentine et au Chili. En 1929, est créée la plus célèbre d'entre elles, la ligne qui relie Buenos Aires à Santiago du Chili, franchissant la Cordillère des Andes à plus de 6500 mètres d'altitude, performance étonnante pour l'époque. Dès sa fondation, cette ligne est confiée à Henri Guillaumet. Mais les difficultés, liées à la crise économique mondiale, s'accumulent. En 1933, l'Aéropostale dépose son bilan. L'intervention de l'État permet la fusion, autour de la vieille Compagnie Générale Transaérienne, créée en 1909, de plusieurs sociétés plus ou moins importantes. Le 7 octobre 1933, naît officiellement la S.A. Air France qui, pratiquement, reprend à son compte l'ensemble de l'activité aéronautique civile française.

DE MONTAUDRAN À LA CORDILLÈRE DES ANDES

Le 13 février 1926, Henri Guillaumet arrive à Montaudran où il est pris en charge par Didier Daurat, qui dira plus tard de lui : « *Je n'en ai pas connu de plus grand !* » Après un stage obligatoire dans les ateliers pour se perfectionner en mécanique, il peut enfin voler sur les appareils de la Société. D'abord affecté sur la ligne Toulouse-Barcelone-Alicante, il y accueille Saint-Exupéry qui va devenir le plus intime de ses amis. À la fin de 1926, il rejoint la ligne Casablanca-Dakar où les pilotes travaillent dans des conditions de sécurité souvent très difficiles. C'est ainsi qu'il participe, en 1927, au sauvetage de trois pilotes uruguayens pris en otages par les dissidents maures, ce qui lui vaudra une réelle notoriété internationale et la Légion d'Honneur qui lui est remise en janvier 1928. En Afrique, Guillaumet participe à des raids de reconnaissance afin de jalonner d'éventuelles lignes aériennes. En mai 1928, Saint-Louis-Douala. En juillet 1928, Saint-Louis-Brazzaville, ce qui représente un périple de plus de 6 000 kilomètres au-dessus de la forêt équatoriale. En juin 1929, sur la demande de Mermoz, il s'embarque pour l'Amérique du Sud. Quelques semaines après son installation à Rio, il épouse Noëlle, une Suissesse qu'il avait rencontrée quelque temps auparavant. Saint-Ex. et Mermoz leur servent de témoins. Le 14 juillet 1929, Henri Guillaumet inaugure la ligne de Buenos Aires à Santiago du Chili.

L'ÉPOPÉE DES ANDES

Le vol du 13 juin 1930

Depuis le début du mois de juin 1930, période de l'hiver dans l'hémisphère austral, un temps exécrable régnait sur une grande partie de la Cordillère des Andes. Des bourrasques d'un vent glacial accompagnées de violentes chutes de neige rabattaient les bancs de nuages sur les flancs de la montagne réduisant à néant la visibilité. Malgré ces conditions très difficiles, Guillaumet décolle, le 12 juin 1930, de Santiago sur son Potez 25 pour sa 92^e traversée des Andes. Après plus d'une heure d'un vol infructueux, incapable de s'élever à une hauteur suffisante pour franchir la montagne, Guillaumet revient se poser à Santiago. Le lendemain – un vendredi 13 ! – la tempête sévit toujours sur le versant chilien. Cependant, Guillaumet prend l'air espérant cette fois réussir. Après un premier échec par la voie habituelle, il décide d'emprunter un passage plus au sud qui lui est moins familier mais où il pense trouver des conditions plus favorables. Il réussit à franchir la crête de la montagne et débouche sur le versant argentin. Mais, rabattu par des vents très violents, Guillaumet doit se poser à court d'essence aux abords de la Laguna del Diamante (le Lac du Diamant)

à 3250 mètres d'altitude. Au moment de l'atterrissage, l'avion se cabre se dressant à la verticale, puis il retombe sur le dos. Guillaumet, légèrement blessé à un genou, parvient à se dégager de l'habitacle.

La survie

Pour se prémunir du froid et du vent, Guillaumet décide, dans un premier temps, d'installer un abri sous une des ailes de l'appareil. Pendant deux jours, emmitouflé dans sa tenue de vol et dans son parachute, protégé par l'amoncellement des sacs de courrier, il attend le passage d'un avion de secours qui ne peut pas ne pas venir. Cet avion apparaît ! La fusée de détresse s'épanouit dans le ciel. Mais l'avion passe sans la voir et s'éloigne sans modifier sa trajectoire.

La longue marche à travers la montagne

Le temps s'étant relativement amélioré, Guillaumet décide de partir à pied espérant en marchant jour et nuit franchir les 60 kilomètres – mais il est en montagne en plein hiver – le séparant de la plaine argentine. Au moment de partir, il rassemble dans une petite valise qui ne le quittait jamais, quelques objets : sa boussole, une torche, un réchaud, quelques vivres (viande en conserve, lait condensé) et une petite gourde de rhum. Puis il écrit sur la carlingue de son avion qu'il abandonne un message d'adieu : « *N'ayant pas été repéré, je pars vers l'est. Adieu à tous. Ma dernière pensée sera pour ma femme.* » En partant vers l'est, il commettait une erreur dramatique. À environ une journée de marche vers l'ouest, se trouvait un village qu'il aurait sans doute rencontré. Mais il ne pouvait le savoir ignorant tout de la région dans laquelle il se trouvait.

Guillaumet va marcher pendant cinq jours et quatre nuits, pratiquement sans s'arrêter malgré son genou de plus en plus douloureux, car il redoute de s'endormir pour ne plus se réveiller. Le moindre incident peut prendre des proportions catastrophiques comme lorsqu'il perd un de ses gants qu'il va chercher, revenu sur ses pas, pendant des heures avant de le retrouver. Mais il est soutenu par une confiance farouche, inébranlable. Une pensée le taraude. Que l'on retrouve au moins son corps pour que sa femme puisse toucher immédiatement la prime d'assurance qui, dans le cas contraire, serait bloquée pendant quatre ans. Il se parle à lui-même, se rudoyant pour se forcer à avancer : « *Ma femme, si elle croit que je vis, croit que je marche. Mes camarades croient que je marche. Ils ont tous confiance en moi. Et je suis un salaud si je ne marche pas.* » Il marche. Il marche presque inconsciemment. Enfin, le miracle se produit. Le cinquième jour, il rencontre des êtres humains, un jeune garçon de 14 ans, Juan Gualberto Garcia, et sa mère, qui l'accueillent dans leur maison. Les habitants du hameau s'étonnent : « *Es imposible !* » Car, selon l'expression locale reprise par Saint-Exupéry, « *les Andes en hiver ne rendent pas les hommes* ». À cheval puis en automobile, il est conduit au village assez proche de San Carlos dans la province de Mendoza, où, pris en charge par les autorités, il sera récupéré par son ami Saint-Exupéry, qui depuis cinq jours sillonnait le ciel à sa recherche. À Saint-Ex., Guillaumet confiera : « *Ce que j'ai fait, je te le jure, aucune bête ne l'aurait fait.* » Cette aventure extraordinaire est le thème central du livre de Saint-Exupéry, « *Terre des Hommes* », que l'aviateur-écrivain dédiera à son ami. En décembre 1930 à la belle saison, les débris de l'appareil furent dégagés et récupérés. Les sacs de courrier furent remis à l'Aéropostale. Le courrier sauvegardé fut acheminé avec la mention « *Retard dû au service* ».

Le témoignage du berger des Andes

En juin 2001, à l'occasion du salon du Bourget, Juan Gualberto Garcia, le « sauveur » d'Henri Guillaumet, a reçu des mains du Président Jacques Chirac les insignes de chevalier de la Légion d'Honneur. Devant les journalistes, il a égrené ses souvenirs.

Donnons-lui la parole : « J'étais parti de la maison vers 4h du matin pour retrouver mon père à la chasse... Au lever du soleil, il m'a semblé voir une empreinte que j'ai suivie. Je pensais que c'était celle d'un animal puis j'ai vu quelqu'un qui marchait près de la colline... Mais l'idée que l'homme qui était devant moi était le pilote ne me vint pas à l'esprit... J'ai lu sur son visage une impression de folie et j'ai pris peur... Une fois chez moi, j'ai dit à ma mère qu'un fou venait par le ruisseau. Elle me dit d'aller le trouver, peut-être s'agissait-il du pilote égaré dans La Cordillère... Nous y allâmes... et nous l'avons conduit chez nous. En entrant dans la maison, il s'est laissé tomber sur une chaise, but du lait de chèvre et s'endormit à même la table. J'ai allumé du feu et nous avons mis l'étranger au lit... Mon père a prévenu la police et l'armée. Toutes ces démarches ont pris la nuit entière mais il fallait absolument que tous sachent que le pilote était en vie. »

Au cours de son séjour en France, Juan Garcia a été accueilli au collège Henri Guillaumet de Blagnac, le 25 juin 2001. La « Dépêche » relate ainsi cet événement : « Vêtu d'un bel habit de gaucho illuminé par le ruban rouge de la légion d'honneur, serein, paisible, avec une lueur dans le regard qui traduit son bonheur et son émotion, Juan Garcia est accueilli depuis la grille de l'établissement jusqu'à la salle de restaurant par la haie d'honneur et l'ovation des collégiens. »



Juan Garcia
au collège
Guillaumet -
Photo Ph.G

Juan Gualberto Garcia est décédé à Mendoza, le 14 décembre 2011, à l'âge de 95 ans.

UNE CARRIÈRE DRAMATIQUEMENT ÉCOURTÉE

Contrairement à toute attente, Henri Guillaumet reprendra presque immédiatement son service, réalisant plus de 300 nouvelles traversées des Andes, ce qui lui vaudra le surnom de « l'Ange de la Cordillère ». Breveté pilote d'hydravion comme Mermoz, Guillaumet participe à l'épopée de la nouvelle compagnie Air France. Chef de l'hydrobase de Dakar, c'est lui qui organise et coordonne les recherches lors de la disparition de « la Croix du Sud », l'hydravion de Jean Mermoz, le 7 décembre 1936. Entre 1936 et 1939, Guillaumet réalise 84 traversées de l'Atlantique, tant au sud qu'au nord. Il remporte, les 14-15 juillet 1939, en compagnie de Saint-Exupéry, le Ruban bleu pour la première traversée de l'Atlantique Nord sans escale par un avion de ligne. Au moment de la déclaration de guerre, Guillaumet demande à reprendre du service dans l'Armée de l'Air. Il souhaite être versé dans une unité de la chasse, mais il est maintenu à Air France où sa présence est jugée indispensable pour assurer des missions de liaison avec les colonies ou avec nos Alliés. Cependant, au cours de l'automne 1939, Guillaumet participe aux vols de reconnaissance qui devaient permettre de retrouver, dans l'Atlantique Sud, un cuirassé allemand, l'« Admiral Graf Spee ». Après l'armistice de juin 1940, la direction d'Air France est repliée à Marseille où Guillaumet s'installe avec sa femme. Henri Guillaumet disparaît, le 27 novembre 1940, son avion, un quadrimoteur « Farman », étant abattu au-dessus de la Méditerranée au large de la Sardaigne par un avion de chasse italien.

N.D.L.R. : Cet article a été publié, en 2003, dans le numéro 23 de la Revue sous la signature d'H.R. Cazalé, aujourd'hui décédé. «Les recherches récentes, en particulier dans les archives de l'Armée de l'Air italienne, ont confirmé l'hypothèse avancée presque comme une certitude par Alain Decaux. Le «Farman» de Guillaumet a bien été abattu entre les côtes de la Sardaigne et de la Tunisie par un avion de chasse italien malgré les signes distinctifs imposés par les Autorités allemandes et que portaient tous les avions d'Air France.»

La mort controversée de Guillaumet

La mort d'Henri Guillaumet, ancien compagnon de Mermoz, héros des Andes, le 27 novembre 1940, abattu en vol en Méditerranée, est resté longtemps une énigme, mais pas pour le gouvernement de Vichy, qui s'intéressa à Jean Chiappe, passager de l'avion, plus qu'à Guillaumet. Trois jours après le drame, Pierre Laval, vice-président du conseil, publiait un communiqué :

« M. Jean Chiappe, ambassadeur, haut commissaire en Syrie et au Liban, vient de trouver la mort dans des circonstances dramatiques. Il rejoignait son poste à Beyrouth, la première escale devant être Tunis. En survolant la Méditerranée l'avion a été mitraillé en plein vol par un avion de chasse anglais, mercredi à midi ».

Ceci était la vérité officielle, basée on ne sait sur quel témoignage, mais comportant la position anti-britannique assumée par Vichy.

LA PRESSE TOULOUSAIN

Le 1^{er} décembre, La Dépêche relatait le drame, acceptant le communiqué officiel : Jean Chiappe formait le gros titre en première page, Guillaumet et son équipage figurant à la suite, en caractères quatre fois plus petits. « *Des renseignements qui nous sont parvenus, il résulte que deux porte-avions britanniques avaient mis en l'air des patrouilles de chasse (...). Les autorités italiennes ont aussitôt prévenu la commission d'armistice de Tunis et ont fait procéder sur les lieux à d'actives recherches. Des avions français partis de Tunis ont de leur côté survolé les parages où le drame venait de se produire et toutes les recherches ont été vaines. Il en a été de même pour celles entreprises par le torpilleur français Buffon. Plus tard on apprenait malheureusement que les débris nombreux avaient été découverts, parmi lesquels une ceinture de sauvetage marquée Air France, et qui paraissait ne pas avoir été employée...».*

On remarquera que la source des premiers renseignements est essentiellement italienne, à l'exception d'une source britannique, et d'autre part qu'il n'est pas fait allusion à une bataille aérienne anglo-italienne, avec donc des avions de chasse italiens.

Le journal de droite « La Garonne » titrait sur la seule mort de Chiappe. Suivait un long panégyrique du politicien, et enfin un rappel des carrières de Guillaumet et Reine, également victimes, mais semble-t-il de bien moindre importance. Page 2, sur toute la page, à gauche des articles sur Chiappe, était décrite sur autant de colonnes, avec comme surtitre « La lutte contre le communisme », « *une vaste opération de police à Toulouse et dans la région* ». On relève, jetés à la vindicte populaire, entre autres militants arrêtés, le nom de Robert Caussat, qui devait être déporté -résistant, survivant des camps de la mort, actuellement membre de notre association. L'histoire connaît de telles confrontations, hautement significatives.

LA VÉRITÉ DES FAITS



Jean Chiappe

On voit donc la vérité officielle, comportant la position anti-britannique assumée par Vichy. Longtemps après, Alain Decaux, qui s'était spécialisé dans l'éclairage des grands faits historiques, publiait la solution qu'il pensait détenir de l'affaire. C'est d'après lui que nous avons rédigé cet article.

Guillaumet, figure emblématique de l'aviation française, avait donc été chargé d'amener à Beyrouth Jean Chiappe, récemment nommé ambassadeur et haut commissaire, dans un pays sous contrat où stationnaient encore 25 000 soldats français.

On a peut-être oublié que, Syrie et Liban étaient tombés dans l'escarcelle gaulliste, à la suite de l'intervention de l'Angleterre, la grande majorité des soldats, suivant l'exemple du Général Huntzinger, dernier haut commissaire, dans une atmosphère anti-britannique savamment entretenue, refusèrent d'intégrer la « Libre », et furent rapatriés. Qui était Chiappe ? – Un haut fonctionnaire, réputé par « la gauche » d'être « de droite », voire « d'extrême-droite ». Entré modestement dans la carrière, en 1899, comme rédacteur au Ministère de l'Intérieur, il devint « Directeur de la Sûreté », en 1924, préfet de police en 1927, en poste jusqu'en 1934, débarqué par Daladier, qui le suspectait d'être lié à ce qu'on appelait à l'époque les « ligues factieuses ». C'était à peine quelques jours avant la grave émeute du 6 février, qui attaqua le Palais Bourbon par le pont de la Concorde, bouclé par les gardes mobiles, et par les rues à l'arrière du bâtiment.

Après la chute du gouvernement Daladier, surnommé « le fusilleur » par « la droite » et les puissantes contre-manifestations des 9 et 12 février menées par les socialistes et les communistes qui allaient s'allier pour former « le front populaire », Jean Chiappe est élu député en Corse, sa terre d'origine, mais immédiatement invalidé. En revanche, il est triomphalement élu en 1936 dans le 16^e arrondissement.

Par la suite, « la droite » ne l'oublie pas : le gouvernement Pétain, que « la gauche » accuse d'être l'émanation des anciennes « ligues factieuses » – l'Action Française avait titré à l'époque :

C'est Pétain qu'il nous faut – le récupère pour le renommer à Beyrouth, pour faire pièce aux visées britanniques sur la Syrie et le Liban. Il est alors évident pour l'opinion, sollicitée par Laval, que ce sont bien les Anglais qui ont éliminé un dangereux adversaire, en abattant un avion qui avait été repéré par « l'Intelligence Service ». En compagnie de Guillaumet, devait périr Reine, l'as des traversées de l'Atlantique Sud, dix mille heures de vol, son inséparable chef mécanicien Franquès, et encore Leduff, radio, et Montaubin. Pourquoi Guillaumet avait-il été choisi pour

piloter le quadrimoteur « Farman » ? Sans doute pour donner à Chiappe, avec cet aviateur hors pair, la sécurité nécessaire à un homme précieux, qui d'ailleurs supportait mal l'avion. Personne à notre connaissance n'a fait état de sympathie particulière de Guillaumet pour Vichy. Il devait accepter ce gouvernement comme la très grande majorité des Français. On connaît cependant la très grande amitié qui liait Guillaumet à Mermoz. Or ce dernier s'était affilié aux « Croix de Feu » du Colonel de la Roque. Quelle aurait été la position de Mermoz à la prise de pouvoir de Pétain ? On sait que Mermoz était professionnellement opposé à l'Allemagne, et du reste de la Roque, foncièrement nationaliste, avait fini par rallier De Gaulle à la Résistance d'où son arrestation.

Revenons au drame lui-même : donc, le « Farman » avait quitté Marignane par un temps idéal, arborant les signes distinctifs français. Il volait vers Tunis, alors même qu'un convoi militaire anglais avait quitté Gibraltar pour Malte, accroché avant sa destination par la marine et l'aviation italiennes. L'aviation anglaise protégeait le convoi. C'est dans ce guêpier que venait se fourrer le « Farman », qu'on aurait bien pu faire voler de nuit, ce qui n'aurait pas posé de problème à Guillaumet.

Le mitraillage par un avion anglais, et non italien, arrangeait bien le gouvernement de Vichy. L'anglophobie avait bien débuté en France, et le drame de « Mers al Kebir » allait encore le renforcer. Des informations sur la bataille au large de la Sardaigne furent donc censurées par le gouvernement, vigoureusement opposé à l'Angleterre, qui avait l'audace de continuer la lutte, ainsi qu'à De Gaulle et à sa « France Libre ». On sait aussi que Laval ne pouvait reprocher quelque chose à l'Italie fasciste, dont il s'était proclamé l'ami, dès avant la guerre.

Mais il y eut « un os » dans le potage : paraissait dans la presse libanaise un communiqué italien qui reconnaissait avoir abattu un gros quadrimoteur d'origine inconnue, au large de la Sardaigne. Alain Decaux, donna cette information dont il souhaitait confirmation, demandant le témoignage d'un lecteur italien qui aurait pu lire le communiqué. Il ne pouvait donc conclure. Mais il semble bien que, depuis, les historiens ont admis après enquête que c'est bien un avion italien qui aurait abattu le « Farman ». Les circonstances de politique étrangère ont bien changé depuis le drame, et des contacts officieux ont pu amener à valider la conclusion qu'Alain Decaux avait subodorée.





À l'occasion des cinquante ans du collège Henri Guillaumet, fêtés le 15 juin dernier, nous allons raconter les premières années de son histoire.

par *Suzanne Béret*

Le collège

Henri Guillaumet

À partir du milieu des années 1950, l'augmentation de la population blagnacaise qui ne cesse de se développer pose de nombreux problèmes aux élus. Non seulement pour l'assainissement et l'alimentation en eau potable déjà évoqués dans un article de notre revue numéro 54 en novembre 2017 mais encore sur le plan scolaire. En effet, la qualité de vie de notre commune et surtout les emplois offerts par l'Aéronautique attirent de nouveaux arrivants, souvent de jeunes couples avec des enfants à scolariser.

LA CONSTRUCTION DU C.E.S.

Pour les plus jeunes, déjà un groupe scolaire primaire dit du Plateau ou de l'Aérogare se construit au sud de la ville et sera terminé en 1962. Les plus âgés doivent se rendre à Toulouse pour continuer leurs études. Afin de leur éviter ce désagrément, dès 1963, Blagnac figure sur la liste des villes où la construction d'un collège d'enseignement secondaire paraît absolument nécessaire.

Conscient de la situation, en janvier 1965, l'Inspecteur d'Académie demande au maire, Jean-Louis Puig, et aux conseillers municipaux d'acquiescer un terrain d'environ 3 hectares pour l'implantation de cet établissement. Dans la même lettre, l'Inspecteur ajoute que la commune doit participer pour 20% aux frais de la construction. Les élus décident de donner leur accord sur « le principe de la construction d'un collège » mais n'acceptent pas le montant de cette participation « car les finances locales ne permettent pas cet effort ». De nombreuses discussions suivront pour obtenir son allègement. Durant plusieurs années, le conseil municipal demandera la nationalisation du collège qui sera acquise en mai 1975 et effective pour la rentrée de septembre, la commune supportera les frais de fonctionnement à hauteur de 36%.

Quant à la recherche d'un terrain, elle s'avère plus difficile que prévu. Déjà, en octobre 1965, la Ville envisage l'achat de deux parcelles (section F numéro 106 et 107) dépendant de l'aérodrome, mais justement à cause de cette proximité, elle essuie un refus. Par contre, aucun problème ne se présentera en 1967. Le 22 février, le maire, Jacques Puig, et les Conseillers municipaux s'accordent pour acquiescer « un terrain de 2 hectares 35 ares appartenant à M. Bernard Vincent ». Il se situe en bordure de la route de Cornebarrieu dans une zone agricole avec des champs de cultures fourragères, de blé, de melons... La terre trop argileuse ne convient pas aux légumes cantonnés le long de la Garonne. Les métayers d'une ferme route de Grenade y mènent leurs vaches en passant chemin de Bélisaire. Dans cet environnement, une fois construit, le collège semblera un peu « perdu » et bien seul avant que le « Ritouret » voit le jour dans les années 1970.

Pour le financement de cet achat évalué par le Service des Domaines à 14 francs le mètre carré la commune a déjà prévu la somme de 329 000 francs au budget primitif de 1967 et elle sollicite une subvention au Commissariat de la Jeunesse et des Sports. Malgré cette aide et celle de l'académie pour la construction elle-même, la Ville emprunte 150 000 francs pour le terrain et près de 400 000 francs pour la construction à la Caisse

*Le CES en 1970.
Carte IGN.*

des Dépôts et Consignations et 70 000 francs à l'Agence Départementale d'Aide aux Collectivités locales.

Le 31 mai 1967, le conseil municipal prend connaissance de la lettre de M. l'inspecteur d'Académie énonçant « les différents engagements que doit prendre la commune en ce qui concerne la construction du futur collège d'enseignement secondaire mixte ». Il décide à l'unanimité des présents de :

- « 1) laisser la direction et la responsabilité des travaux à l'État,
- 2) accepter la construction industrialisée,
- 3) participer au financement de l'opération ».

La préfecture approuve cette délibération le 2 juin.

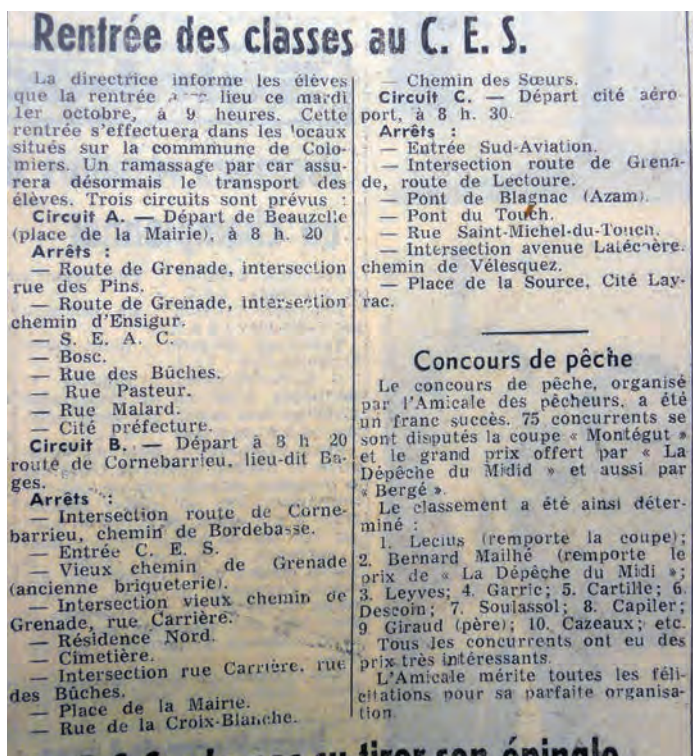
En octobre, M. Jacques Lambert, architecte à Toulouse, présente les plans de cet établissement. Il se compose d'un bâtiment à deux étages pour les classes de l'enseignement général, d'une annexe pour celles de l'éducation spécialisée, sans oublier chaufferie, sanitaires séparés pour filles et garçons, préau et d'un autre moins imposant avec les locaux administratifs et les logements du personnel de direction. Selon les prévisions, il pourra accueillir 600 élèves en enseignement général et 90 en section spécialisée. Il offrira toutes les possibilités d'orientation de l'époque. Après approbation par la préfecture, par l'Inspection Académique et les élus blagnacais, les travaux commencent en fin d'année avec l'entreprise Besques et Chabosson de Tarbes, mais ne sont pas terminés pour la rentrée 1968.

UNE OUVERTURE PROGRESSIVE




Heureusement, un arrangement est trouvé avec M. Alex Raymond, maire de Colomiers. Il « n'hésite pas à faire l'effort, pour être agréable, de mettre le maximum de classes à la disposition des élèves blagnacais ainsi que les installations annexes ». Fin juillet, Mademoiselle Lucile Cunin, directrice du futur C.E.S., et Monsieur Jacques Puig vont le rencontrer et le remercier. Ils rendent compte de cette entrevue dans une lettre adressée à l'Inspection Académique. Le maire de Blagnac fournit « le personnel nécessaire pour aider efficacement à préparer les locaux, à les meubler et à les équiper ». Les parents s'empresent de lui exprimer leur reconnaissance.

La Dépêche
du 5 octobre 1968



D'octobre à décembre, les cars Moulières assurent un service de ramassage avec trois circuits financé par la municipalité de Blagnac, les parents et le Département. Ils transportent les élèves de 6^e de Cornebarrieu, de Beauzelle et de Blagnac jusqu'à Colomiers.

CARS MOULIÈRES



TRANSPORTS VOYAGEURS

83, rue Bourbaki 31 - TOULOUSE


assure les transports d'enfants de Blagnac

La rentrée à Blagnac dans les locaux tout neufs a lieu en janvier 1969 pour les 192 élèves des cinq classes de 6^e. Celle des enfants de l'enseignement spécialisé est reportée à septembre. À l'époque, tous les élèves portent une blouse : rose pour les filles, bleue pour les garçons. Cette exigence disparaît rapidement (!) même si celle d'une « tenue correcte » perdure.

En septembre, 415 élèves, garçons et filles, dont 287 demi-pensionnaires qui prennent leur repas de midi dans le spacieux réfectoire du collège, se répartissent dans 6 classes de 6^e, 7 de 5^e et 4 à effectif réduit pour l'enseignement spécialisé. Les élèves de celui-ci viennent des classes de perfectionnement des écoles primaires de Blagnac, Beauzelle mais aussi de Toulouse (quartiers des Amidonniers et de Saint-Cyprien), Cornebarrieu, Colomiers, Pibrac et Aussonne. Groupés par 15 maximum, comme en primaire, ils reçoivent des cours d'enseignement général et pré-professionnels dans des ateliers aménagés : couture industrielle, enseignement ménager pour les filles, maçonnerie, menuiserie pour les garçons.

SECTION D'EDUCATION SPECIALISEE COLLEGE H. GUILLAUMET

Tél. 71.10.27



La S.E.S. de collège, créée par la circulaire IV67.530 du 27.12.1967, constitue un dispositif d'accueil et de formation pour les jeunes des deux sexes ayant rencontré des difficultés sur le plan scolaire. C'est donc une structure indispensable pour une population bien précise d'élèves.

*Extrait
d'une plaquette
donnée aux
parents*

Un chemin d'accès depuis la route de Cornebarrieu nécessite une expropriation afin d'être opérationnel. Les aménagements des abords du C.E.S. et les voies nouvelles avec un passage souterrain se termineront vers 1976 à la satisfaction des parents. Deux cars Molières vont toujours chercher les enfants éloignés (près de 150), à la Cité Layrac, par exemple dans Blagnac ou dans les villes voisines comme Aussonne. Le Département s'acquitte de la moitié des frais soit environ 32 000 francs, notre commune et les parents se partagent équitablement le reste.

En septembre 1969, sur la proposition de Mme la Directrice approuvée par les parents d'élèves, il est décidé de donner le nom d'Henri Guillaumet au collège. Monsieur Jean Dufour, conseiller municipal, accepte de préparer l'inauguration. Elle se déroule le 18 avril 1970 en présence de Mme Veuve Noëlle Guillaumet, de M. Pierre Doueil, Préfet de la Région Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne, de M. Jacques Puig, Maire de Blagnac et de nombreuses autres personnalités.



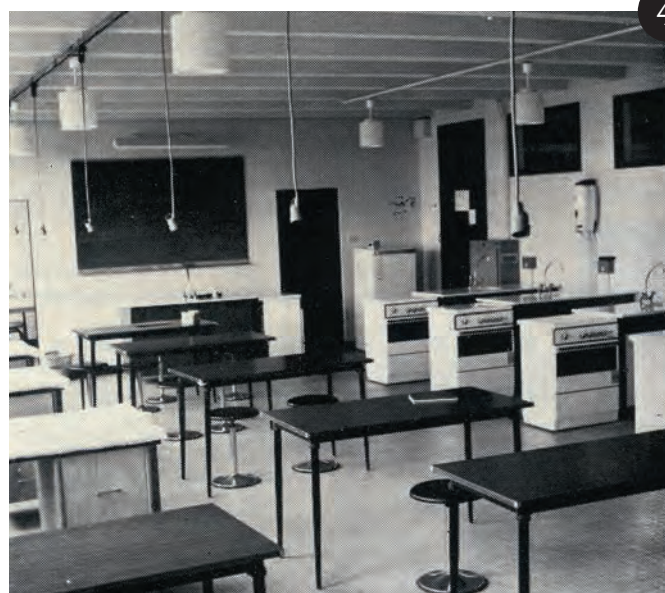
*Visite des lieux :
de gauche à droite :
Mme Guillaumet,
M. Jacques Puig,
M. le Préfet et
Melle Cunin*



*Mme Guillaumet et
M. Jacques Puig
dévoilent la plaque*



*La nombreuse
assistance devant
le collège
« un peu perdu ».
Seuls sont visibles
le four de l'ancienne
briqueterie et
le château d'eau
chemin Bélisaire.
(clichés Émile
Godefroy.
Collection
M. Jacques Puig)*



1. Le réfectoire
2. L'atelier de couture
3. Une salle pour l'enseignement pratique
4. La cuisine pour l'enseignement ménager
5. Le laboratoire de chimie

Clichés Ignace Deckers. Photothèque municipale

Deux jours plus tard, le 20, a lieu « la réception définitive des travaux ». Des malfaçons n'apparaîtront, notamment pour l'étanchéité et le carrelage, qu'en 1975 et 1978. À la rentrée de 1970 s'ouvrent les classes pour les 4^e et en 1971 celles pour les 3^e.

Des bâtiments supplémentaires contribuent peu à peu à agrémenter ou faciliter la vie des élèves, entre autres : en 1972, le gymnase, œuvre de l'entreprise Dauriac, et, en 1976-77, le Centre de documentation avec bibliothèque, salle de lecture, local de duplication à la place de préfabriqués.

Dès 1971, les effectifs atteignent 760, dépassant largement le nombre prévu. Aussi, la construction d'un second collège est envisagée et réalisée en 1972 avec l'ouverture de « Jean Mermoz » rue Adrien Ginestet, déplacé en 1992 à son emplacement actuel.

Aujourd'hui, les collèges Henri Guillaumet et Jean Mermoz comptent respectivement environ 580 et 720 élèves. Devant la poussée démographique de l'Ouest toulousain, un troisième établissement semble indispensable. Selon le choix et les prévisions du conseil départemental, il sera situé à Beauzelle et prêt à accueillir 700 collégiens à partir de 2021.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

- Archives municipales de Blagnac

Série D : 1D 32, 33 et 34

Série M : 4M15

Série W : 1W385, 1W421, 1W618, 1W620, 1W714, 69W17, 150W86

- Bulletin Officiel Municipal : 1^{er} trimestre 1970
- La Dépêche du Midi : 5 octobre 1968 et 5 avril 2017

Collège Guillaumet

Une rentrée... en deux fois

par Richard Salles et Pierre Hadj Redjem

1968 : nous avions dix-onze ans et nous rentrions en 6^e. Nous habitions Blagnac, mais le collège n'était pas terminé. Nos parents nous avaient prévenus : pendant quelques mois nous irions à Colomiers en bus.

Nous avons repéré l'arrêt le plus proche de chez nous, mais nous n'en savions pas plus.

Le jour J, nous attendions un peu stressés. Nous avions une carte de transport pour montrer que nos parents avaient bien payé. Un bus un peu ancien (autocar type Chausson), même pour l'époque, est arrivé, nous sommes montés. L'intérieur assez vieillot était « à revoir » mais, pour un court trajet il suffisait. L'expédition avait commencé... Après son démarrage, nous avons l'impression, peut-être à cause des amortisseurs fatigués, que le car allait tomber en panne. Mais, cela ne s'est jamais produit ni ce premier jour ni les suivants. Entre Blagnac et Colomiers, les voitures étaient peu nombreuses.

En arrivant à Colomiers, nous avons été accueillis dans de vieux préfabriqués et placés par ordre alphabétique. Plus tard, nous avons pu changer. La présence de filles nous étonnait, car en primaire nous étions séparés. La cantine se trouvait dans un autre préfabriqué et nous y allions à pied.

Nous portions tous une blouse avec notre nom brodé : bleue pour les garçons, rose pour les filles.

Les cours se déroulaient normalement avec un professeur principal et un pour chaque matière.

Les jours ont passé ainsi. Parfois le bus était en retard. Nous imaginions qu'il n'allait pas passer et que nous aurions

un jour de vacances en plus. Mais, il ne nous a jamais fait « ce plaisir » !

Parfois un « pion » s'assurait que la montée se passait sans bousculade, le patron des chauffeurs venait quelques fois vérifier notre carte.

En janvier 1969, nous sommes entrés dans les locaux tout neufs du collège. Après avoir passé trois mois dans les préfabriqués, nous avons été très impressionnés. Nous passions par une entrée sur le côté différente de celle d'aujourd'hui. Tout autour du collège, ce n'étaient que des champs. Aucune clôture ne nous en séparait, mais aucun élève n'a eu l'idée de « s'échapper » ! Depuis le collège nous voyions les pistes de l'aéroport et nous pouvions admirer le Concorde.

Les classes étaient vastes et bien équipées : à Colomiers, il n'y avait pas de salle de physique, par exemple. Les bâtiments étaient au nombre de quatre : nos classes, celles pour « les perfectionnements », le réfectoire et celui pour les bureaux et les logements. La directrice, Mademoiselle Cunin, nous surveillait depuis sa fenêtre. Elle était toujours habillée de la même façon et donc facilement repérable ! Elle nous défendait de rester près de l'entrée. Le Surveillant Général, Monsieur Faure, était aussi très sévère, mais juste. Nous étions turbulents. Nous n'avons quand même jamais fait de grosses bêtises.

Les repas se prenaient en deux services : un à midi et l'autre à 13 heures. Nous mettions notre serviette marquée à notre nom dans un casier.

Il n'y avait pas de passage couvert entre

chaque bâtiment. Le gymnase n'existait pas, la gymnastique se faisait, selon le temps, sous le préau ou dans un espace aménagé avec un portique et trois cordes. Un jour, un garçon en redescendant a fait plier les supports. Heureusement, il n'a rien eu et les réparations de consolidation ont été vite faites. Le professeur nous faisait faire la course tout autour du collège. Dans un champ, entre le réfectoire et le chemin de Bélisaire, nous jouions au ballon. Pour ce cours, les filles et les garçons étaient séparés.

Les cars de ramassage fonctionnaient toujours mais, avec moins d'élèves car certains venaient à vélo.

Sur le bâtiment principal, il y avait une plaque avec le nom du collège « Henri Guillaumet » et le visage de cet aviateur. Cela avant l'inauguration de 1970 où une nouvelle plaque a été apposée.

Le nom « Collège Henri Guillaumet » a toujours figuré sur nos bulletins de notes.

En ce temps-là, nous étions parfois intimidés, mais que nous étions fiers ! Tout au long de notre scolarité dans ce collège, nous avons toujours été « les grands ». Il n'y a jamais eu de plus grands que nous !

Témoignage de Richard Salles et de Pierre Hadj Redjem que nous remercions infiniment.



Les Ailes Anciennes Toulouse des avions et des hommes

par Annie Thomas

« Les merveilleux fous volants et leurs drôles de machines » ont suscité bien des vocations et des passions. L'une des plus belles est celle qui porte les animateurs de l'association des Ailes Anciennes Toulouse grâce à qui un très important patrimoine a pu être préservé et peut se visiter sur le territoire de notre commune. Depuis 1980, cette association sauve et restaure une collection unique d'appareils (avions, hélicoptères, planeurs et moteurs) qu'elle présente au public. La collection, qui compte parmi les plus importantes de France, a été rassemblée et est entretenue par une équipe de bénévoles dévoués.

IL ÉTAIT UNE FOIS PLACE SAINT-GEORGES...

Mais remontons le cours de l'histoire pour rendre hommage à la persévérance de ces bénévoles qui, avec l'amour de l'aéronautique chevillé au corps, n'ont pas hésité à remuer ciel et terre pour sauver, valoriser et présenter au sol ce patrimoine industriel. Il était une fois, place Saint-Georges, à Toulouse, une petite boutique de maquettistes, « le Colback ». En 1979, au retour du salon du Bourget, un groupe d'amis s'y enthousiasme à l'idée de créer dans la ville une association « des Ailes Anciennes » comme il en existait une à Paris, en relation avec le Musée de l'air. Ils s'appellent Jean-François Bruna-Rosso, Gérard Boyé, Daniel Hartmann, Émile Gomez, Claude Tranier, Alain Montel, Patrick Laureau. Ils créent le 13 février 1980 « l'association des Ailes Anciennes Toulouse » avec le partenariat du musée des transports de Toulouse.

LA NAISSANCE D'UN MUSÉE À CIEL OUVERT

L'histoire retient que la première opération de récupération porte sur un Nord 1100 Ramier n° 81 aux couleurs du Centre d'Essais en Vol (CEV), avec l'aide d'une Renault estafette et d'une remorque attelée à une 504 familiale. Elle a lieu sur la base de Cazaux en Gironde. Leur premier terrain se trouvait à Colomiers, devant les anciennes usines

Breguet-Dassault, grâce à l'aide de la Chambre de commerce.

Mais le succès sans cesse grandissant de l'A 350 d'Airbus oblige à déménager deux fois pour, après bien des péripéties et des déménagements que l'on imagine herculéens, se fixer à Blagnac en 2012. Depuis, les Caravelle, Mirage III, Noratlas, Breguet «Deux-Ponts», Alouette, Djinn, F-101B Voodoo, Vampire... ont trouvé leur havre sur notre commune avec la collaboration de la mairie. Elle a accordé à l'association une autorisation d'occupation temporaire (AOT) de 30 ans dans la zone d'Aéroconstellation, juste en face de la chaîne d'assemblage de l'Airbus A380 et tout près de la Ferme de Pinot et d'aeroscopia.

50 AVIONS À VOIR, 100 MACHINES À DÉCOUVRIR...

Au fil de son histoire, l'association a récupéré, dans des conditions parfois risquées ou rocambolesques, plus de 100 appareils remis en état. Nous vous proposons en fin



d'article une illustration de leur mode de travail. Sur le terrain de Blagnac, on peut découvrir aujourd'hui une cinquantaine d'avions de légende en extérieur, des moteurs et avions légers sous abri, ainsi que le hangar de restauration où les membres redonnent vie aux appareils anciens sous les yeux des visiteurs. Aux Ailes Anciennes, aucun a priori, on essaie de sauver tout matériel aéronautique. Les machines récupérées sont en général à bout de potentiel, donc sans valeur marchande. Elles sont données à l'association. Des échanges d'appareils ont lieu aussi avec d'autres associations ou musées comme ce fut le cas à deux reprises avec le Musée de l'Air Allemand pour le F-104G Starfighter et le MiG-21.

LE NOUVEL HANGAR DE RESTAURATION, UN OUTIL ESSENTIEL

Plusieurs fois modifié, le projet de hangar de Restauration a connu un moment important en 2014 avec la validation du permis de construire. Le bâtiment, dont les fondations ont été creusées en 2015, est composé pour permettre les chantiers volumineux. En décembre 2015, le premier avion (le F-101B Voodoo) y entre. En février 2016, il est déclaré opérationnel et est finalement baptisé « Atelier Louis Breguet ».

QUI SONT CES DOIGTS DE FÉE ?

Depuis la création de l'association, la bande d'amis s'est étoffée autour du Président Jean-François Bruna-Rosso. Elle compte aujourd'hui plus de 400 bénévoles et toutes



les personnes de bonne volonté et motivées peuvent devenir membres de l'association. Et si les professionnels de l'aéronautique, actifs ou retraités, sont bien présents, l'association compte aussi dans ses rangs des professions libérales, comme le Président qui était avocat, des salariés et des chômeurs..., beaucoup d'hommes, mais aussi des femmes.

Aucune qualification n'est demandée. Les « Anciens » assurent l'encadrement et la formation et très classiquement les volontaires se forment en pratiquant. Certaines tâches comme le décapage ne nécessite que de l'huile de coude et de la patience, d'autres, comme le remontage des moteurs, demande quelques qualifications. Les équipes sont réparties sur les différents chantiers qui durent généralement plusieurs années. Parmi les chantiers terminés, on peut citer les 9 ans de travail sur le MiG-15, ou les 4 ans du MS-760 Paris et du F-8 Crusader.

UN LIEN VITAL AVEC AEROSCOPIA

Déjà, à l'époque de la création des Ailes Anciennes, les bénévoles évoquaient la création d'un musée de l'aéronautique à Toulouse, car si la ville possédait un passé glorieux et un présent de renommée mondiale grâce à Airbus et ATR, elle n'avait pas de musée dédié et a tardé à valoriser ce patrimoine.

En fait, l'association est le principal apporteur du Musée aeroscopia qui a ouvert début 2015 (22 appareils sur les 29 présentés leur appartiennent). Elle est membre de droit du conseil scientifique et technique. Lorsque la première pierre d'aeroscopia est posée le 16 juillet 2011, nombreux sont ceux qui rendent hommage « aux Ailes Anciennes Toulouse » et à d'autres associations d'amoureux du ciel et des avions qui se sont mobilisées et fédérées au sein de l'association Terre d'Envol.

UN SUCCÈS PUBLIC TOUJOURS RENOUVELÉ

Depuis sa création en 1980, l'association a toujours ouvert ses portes au public. Au fil des ans, des dizaines de milliers de personnes ont pu découvrir les activités ainsi que le patrimoine préservé. Plus de 17.000 visiteurs ont visité en 2017 le terrain et les ateliers de rénovation.

L'origine des visiteurs est intéressante. On y retrouve classiquement la zone géographique des visiteurs d'aeroscopia, de Blagnac au monde. Mais il faut noter aussi l'intérêt très professionnel de nombreux visiteurs. De nombreux visiteurs comme ce général en chef de l'armée de l'air mexicaine venu retrouver des avions qu'il avait pu piloter.



De même de nombreux membres d'équipages militaires et aussi des équipages de compagnies étrangères venus récupérer des Airbus et qui visitent le centre religieusement. Ou, au hasard des visites, deux « Arpète » (ouvriers mécaniciens) qui se retrouvent et évoquent leurs promotions à l'école d'enseignement technique de l'armée de l'air à Saintes.

Régulièrement, durant l'année, des visites Cockpit sont organisées. Elles permettent de s'installer aux commandes des appareils pour se mettre dans la peau d'un pilote, d'un parachutiste ou encore d'une hôtesse de l'air. Ces réunions sont parfois consacrées à des thèmes particuliers. Ainsi les 6 et 7 juin 2018, l'Aéronavale a été à l'honneur. Sur deux jours, ce sont au total 852 personnes qui se sont rendues sur le site.



UN TERRAIN DE MÉMOIRE ET DE SOUVENIRS

Le terrain de Blagnac abrite une stèle et une plaque. La stèle placée à l'origine près du Centre d'essai en vol de Toulouse exprime la reconnaissance du centre pour les équipages du CEV. La plaque rend hommage quant à elle aux quatre victimes de l'accident d'un Morane du CEV. Par leur présence, elles offrent aux familles et aux collègues un lieu de recueillement.

(suite page 48)



COMMENT RÉCUPÈRE-T-ON UN AVION ?

Grâce à la collaboration des responsables de l'association, notre revue a souhaité vous présenter en quoi consiste très concrètement une opération de récupération des machines et donc comment on préserve un patrimoine. Il s'agit de la récupération d'un Mirage IV P n° 26 tout juste démonté à Châteaudun. Son premier vol eut lieu le 7 mai 1965. Il a servi dans l'EB 1/91 « Gascogne ».

Nous suivons le journal de bord des récupérateurs fidèlement reproduit sur le site internet de l'association. L'appareil est arrivé à Blagnac le jeudi 12 juillet 2018 au matin.

L'aventure a commencé le 1^{er} juillet pour une équipe de neuf bénévoles. Dix jours de travail intense pour démonter un Mirage IV P n° 26 codé «AY» cloué au sol depuis 1997 et le charger pour son transport vers Blagnac. Le Mirage IV P est le premier avion français à avoir transporté la bombe atomique.

Plusieurs semaines de préparation avaient précédé l'opération - constitution du dossier de prévention, rassemblement des outils, approvisionnement des consommables et fabrication des bêtis de transport. Après la présentation de l'équipe au commandant de la base de Châteaudun et la signature du plan de prévention, place aux travaux au fil des jours.

Il faut démonter les différentes parties de l'avion dont les ailes et le fuselage avec le problème des nombreuses vis restées longtemps à l'extérieur et qui ne veulent pas venir. Certaines trappes sont enlevées pour retirer les nids et les fientes d'oiseaux qui se sont accumulés. La pointe avant de l'avion est la première grosse partie à être démontée. Cela permet de réduire la longueur de l'avion (de 24 à 21 m) pour faciliter son transport. Pendant ce temps, les tuyauteries de la dérive et des ailes, les vérins des trappes de train



d'atterrissage sont déconnectés. L'objectif suivant est le retrait des trains d'atterrissage mais, problème pour l'équipe, il manque un outil : une clé à œil de 72 mm pour desserrer l'écrou des trains.

Après une soirée à réfléchir, ils prennent la décision de la fabriquer ! Pendant qu'une équipe continue de déconnecter les tuyauteries de carburant et d'hydraulique, une autre passe la matinée à tronçonner, limer et souder la fameuse clé. Après quelques ajustages, l'écrou vient sans forcer, on peut alors remettre le train vertical, placer le bâti et retirer l'axe. Après le train droit, c'est au tour du gauche d'être enlevé. Pendant ce temps, le bâti de dépose des voilures est équipé et positionné sous l'aile, paré pour le lendemain. Les axes secondaires de l'aile droite sont retirés.

Le dernier jour, la pression monte, car les deux ailes sont toujours en place et le retrait des axes principaux sur un si gros avion ne semble pas évident. Le bâti de démontage des axes et de leurs fourreaux se fait aisément et en fin de matinée la première aile est retirée. Elle est alors déposée du bâti et celui-ci est ré-équipé et positionné sous l'aile gauche où la même procédure est utilisée. Ainsi en début d'après-midi l'avion est démonté.

Une équipe de quatre bénévoles s'occupe du chargement et de la récupération de quelques pièces supplémentaires sur les autres Mirage IV de la base pour compléter l'appareil. Le chargement a lieu sur deux camions avec l'aide d'une grue. Il reste ensuite à recharger le fourgon de l'association avec les outils et les pièces de l'avion. Finalement, l'équipe, sur les rotules, repart vers Blagnac où elle arrive le 12 juillet.

L'opération de remontage s'est déroulée durant le week-end du 31 août au 2 septembre 2018 avec l'aide de très nombreux bénévoles.

Le site de l'association présente des photos de toute l'opération.

LA CONTRIBUTION DES AILES ANCIENNES À LA COMMÉMORATION DU CENTENAIRE DE LA GUERRE DE 1914-1918

La contribution la plus frappante est la reproduction grandeur nature de l'avion Salmson 2A2 de la société Latécoère qui a servi pendant la Grande Guerre. Les travaux de reconstitution sont en cours dans le grand hangar. 600 d'entre eux avaient été produits dans les ateliers de Montaudran dès 1918. C'est aussi avec cet avion que fut réalisé la première liaison postale entre Toulouse et Barcelone en décembre 1918, celle qui a lancé l'aventure de l'Aéropostale. L'avion en cours de montage comprend des pièces d'origine comme le moteur offert par Safran, les roues, une gouverne de direction et aussi des éléments reconstitués. Certains sont fabriqués par les élèves de 2 lycées gersois (Samatan et Auch). Fin décembre, il devrait être terminé et sera exposé à l'espace de mémoire de l'Aéropostale sur le site de Montaudran.



En conclusion, la visite des Ailes Anciennes complète magnifiquement celle du musée aéroscopia et des usines d'Airbus. Grâce à la présence et à l'énergie des bénévoles de l'association, un patrimoine historique est préservé et l'histoire de l'aéronautique, cette industrie récente, est reconnue et partagée.

SOURCES

L'aventure des Ailes Anciennes Toulouse, du rêve aux portes du musée, Pierre Méliet, Editions Cépaduès, 2015.

Le site de l'association : <http://www.aatlse.org/>

Nous remercions particulièrement M. Bruna-Rosso qui nous a accordé un entretien et nous a ouvert les portes du terrain de Blagnac. Nous remercions nos différents guides et accompagnateurs lors des visites du site ainsi que les rédacteurs du site de l'association pour les informations et photos qui nous ont été communiquées. Et enfin, un grand merci à l'équipe de préparation et de récupération du Mirage IV P.

XX^e anniversaire de l'inscription du Chemin de St Jacques au Patrimoine Mondial de l'UNESCO (30 septembre 2018)



Le 30 sept dernier, notre association a été sollicitée pour assurer les visites de la Chapelle du Monastère et de la crypte de St Exupère, dans le cadre d'une randonnée pédestre, organisée par la Fédération Française de Randonnée Pédestre et Toulouse Métropole.

Ce sont 95 marcheurs qui, sous un beau soleil et après un pique-nique aux Ramiers, ont visité la Chapelle du Monastère et la Chapelle Saint Exupère.
(photo jointe)

Participation aux journées du Patrimoine le dimanche 16 septembre

Dans le cadre des journées du patrimoine notre association a participé de 14h à 15h pour une visite commentée du Centre Ancien entre la descente du Ramier et la Place Jeanne Hérisson.

À l'issue d'un concert organisé par la Municipalité, à 16h30 nous avons présenté à l'assemblée l'histoire de l'église. Ce sont au total 90 personnes qui ont assisté à nos prestations.

Visite pour le compte du Conseil de Quartier Centre : Les Mystères de Maniban

Le 19 octobre dernier nous avons animé, pour le compte du conseil de Quartier Centre, la visite du château de Maniban et de la Chapelle du Monastère.

C'est une cinquantaine de personnes qui a assisté à la visite de l'extérieur du Château et du cimetière des Dominicaines.

L'histoire de ce bâtiment et des nombreux propriétaires successifs a été évoquée.

Ensuite, l'assistance a été invitée à découvrir les vitraux et les peintures murales de Louis Mazetier à l'intérieur de la Chapelle du Monastère.

L'ensemble est inscrit à l'inventaire complémentaire des Monuments historiques.



Le Projet Éducatif De Territoire (PEDT) pour les écoles de Blagnac

Viens découvrir l'histoire de ta ville, de ton quartier et de tes origines avec **BLAGNAC HISTOIRE & MÉMOIRE**. Nous sommes une association de passionnés de l'histoire et du patrimoine de la ville de Blagnac. Partons ensemble sur les chemins de la découverte à travers des visites, des chasses au trésor et des ateliers...

JE DÉCOUVRE MA VILLE

PEDT Projet Éducatif De Territoire

BLAGNAC ville d'histoire

Comme l'an passé, notre association participe à ce programme de la mairie destiné aux enfants des écoles. Pour le premier trimestre nous sommes à Jean-Moulin. Nous proposons aux enfants, de manière ludique, de découvrir l'histoire de notre ville au cours de déambulations et de visites, une carte à la main. Ils retrouvent ainsi les anciens fossés, l'église, les anciens bâtiments municipaux, le château de Maniban et le monastère... Ils s'intéressent aussi à leur propre histoire personnelle et familiale, se familiarisent avec la Garonne et découvrent les impacts des deux guerres mondiales sur Blagnac et ses habitants.



La ferme Ferrié au XVIII^e siècle (voir article «La saga des Bettini»)