

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



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 bûches 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.