

Henry Manavit

A TIRE-D'AILE

(Mémoire de SALES)
1933 – 2003



*70 ans d'histoire revisitée de
l'Aérodrome de GRAULHET*

Les Cahiers d'Arc-en-Ciel

ISSN N° 1274-2171

Les cahiers d'arc-en-ciel

A TIRE D'AILE

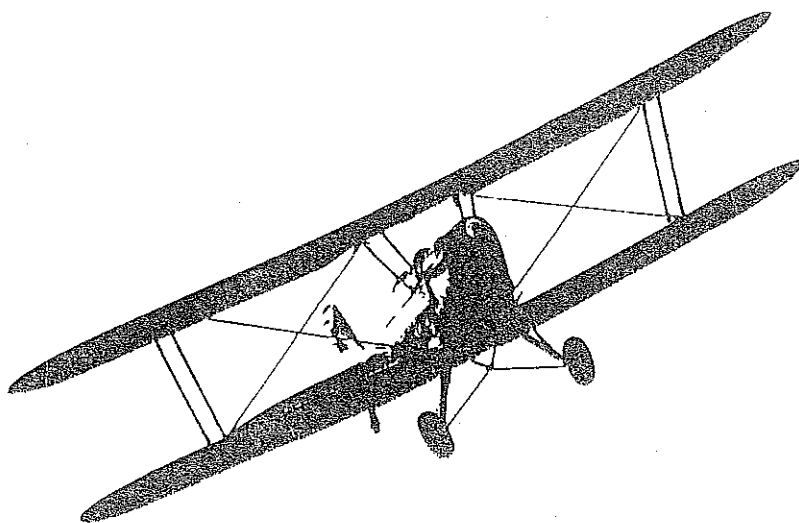
Après le succès de la manifestation du 28 juin 2003 qui consacrait le 70^{ème} anniversaire de la création de l'Aéro-Club Graulhéttois, à la demande de son Comité d'Administration et à celle pressante de son président Jean-Louis BURCHIANTI, le Comité Culturel d'Arc-en-ciel, à naturellement accepté de s'associer au vœu de réunir d'autres documents d'archives, de réécrire à **Tire d'Aile**, un nouveau recueil, illustrant davantage cette vie associative.

L'Aéro-club, en dehors de son caractère particulier, a été profondément lié, à l'Histoire locale, aux événements qui l'ont marquée, hier et aujourd'hui.

Après les moments encourageants vécus, nous sommes certains que de l'**Aérodrome de SALES**, en ce site si vivant, exceptionnel, pour l'économie et le Tourisme de Graulhet, s'envoleront de nouveaux et légitimes espoirs.

Repartons donc à tire d'aile
En émouvants souvenirs

Henry MANAVIT



Le président Jean-Louis BURCHIANTI ouvre les solennités

Madame le Maire, Monsieur le Président du Conseil Général, Monsieur le Président de la Communauté des Communes, Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile Sud, chers anciens de l'aéro-club, chers invités, mesdames et messieurs les pilotes...

Le Conseil d'administration de l'aéro-club et moi-même vous souhaitons la bienvenue dans les installations de l'aéro-club de Graulhet!

Merci d'être parmi nous pour célébrer le 70^{ème} anniversaire de notre chère association.

L'aéro-club de Graulhet, en effet a été fondé en 1933 et a drainé vers l'aérodrome un nombre très important de pilotes du Tarn, de la France entière et même de l'étranger. Nous avons malheureusement eu du mal à tous les retrouver et bien sûr depuis tant d'années beaucoup nous ont quittés.

Actuellement le club possède 3 beaux avions qui nous permettent une pratique diversifiée de l'aviation légère : école, perfectionnement, voyage, avions de collection. Le nombre des membres, tous pratiquants, s'élève à 65. Nous effectuons environ 800 heures de vol et nous avons en moyenne 3 brevetés par an.

Ces chiffres peuvent décevoir les anciens qui ont connu l'époque où il y avait plus de 100 membres, 1800 heures de vol et régulièrement 15 brevetés par an.

Mais le monde a bien changé depuis ce temps-là et l'adaptation est difficile mais nécessaire.

Adaptation à une nouvelle donne économique à Graulhet (il n'y a plus de mécènes... à part monsieur Jean-Luc Jolimaitre qui nous a aidé pour cette fête et que je remercie!), adaptation à une nouvelle donne économique en Europe (moins d'aide d'état et prix du carburant...),

Adaptation aux nouvelles normes techniques (contraintes de maintenance des aéronefs légers de plus en plus draconiennes, assurances de plus en plus chères)

Adaptation au nouveau code pénal et à une définition de responsabilité tous azimuts.

Si l'on ajoute à cela un espace aérien de plus en plus encombré, réquisitionné et réglementé on peut se demander si demain nous pourrions encore pratiquer notre passion : l'aviation légère.

Je pense néanmoins que l'on peut être optimiste, car l'aéro-club ne se résume pas à un espace de tracas administratifs.

Il doit générer année après année des rapports humains toujours plus enrichissants entre les bénévoles qui gèrent le club, entre tous les pilotes de l'aérodrome. Ces relations humaines que nous voulons fondées sur l'amitié, la passion commune, le respect mutuel sont, en fait, héritières des valeurs que les anciens du club nous ont transmises. C'est pour cela aussi que nous avons tenu à les honorer aujourd'hui.

L'avenir du club? Il sera celui que nous bâtirons ensemble, avec la municipalité, les différentes associations de pilotes de Graulhet, avec nos autorités administratives.

Les projets ne manquent pas à Graulhet : balisage de nuit, développement des infrastructures et de l'activité. Mais n'oublions pas que ce développement doit être harmonieux et doit donc respecter toutes les composantes actives sur l'aérodrome et notamment son gestionnaire : l'aéro-club de Graulhet.

Je vous remercie et je passe la parole à Mr Henry Manavit, Secrétaire Général Honoraire de la Mairie, qui va vous retracer l'histoire de l'aérodrome et de l'aéro-club.

Observation concernant le Conseil d'Administration

Bureau

- 1) **BURCHianti Jean-Louis**
- 2) **CONDOMINES Marcel**
- 3) **BONNES Claude**
- 4) **REMAZEILHES Christophe**
- 5) **CONDAT Marie-José**
- 6) **ROBIN Thierry**

Président
Vice-Président
Trésorier
Trésorier- Adjoint
Secrétaire
Secrétaire - Adjoint



Président Jean-Louis BURCHianti

Louis GIBERT Un fou du ciel

Notre ami Jean-Claude SOUYRI abonné d'Arc-en-ciel, collectionneur passionné, a écrit dans l'une de ses nombreuses plaquettes, éditée en 1998, une notice biographique sur GIBERT. Avec son aimable permission, nous lui empruntons plusieurs notes qui permettent de comprendre l'engouement des Tarnais et des Graulhétos pour ce fou du ciel.

Il est né à ALBI le 19 juin 1885 d'un père tanneur et d'une mère très austère, jeune veuve, intelligente et érudite, amie de Jean JAURES, du fameux chanoine BIROT et de Maurice MAERTERLINCK. Supportant assez mal l'éducation de l'école St JOSEPH, il s'évade une nuit, enrôlé sur un voilier au tour du monde comme pilotin à 16 ans. A son retour, il invente et essaye des machines volantes avec son ami TEYSSEIRE dont le père est le fondeur bien connu, entre 1905-1908.

Après son service militaire, il achète un " BLERIOT " qu'il apprend seul à piloter à CAUBOIS, près de PAU où l'obtient son brevet de pilote de 10 juin 1910.

Déjà des le 6 juin, il vole au-dessus d'ALBI et sur de très nombreuses villes : COGNAC(octobre1910)JARNAC,BRUXELLES,AMIENS, BORDEAUX, PERIGUEUX,(où il est accidenté) BARBEZIEUX, RODEZ, (nouvel accident), CASTRES,GRAULHET,(2-3 avril 1911)MAZAMET, TARBES, ROYAN, St GAUDENS, MILLAU, SPA, SAINTES, St GIRONS, PAU, PARIS, TOULOUSE, LAVAU (9 avril 1911) Il participe au circuit Européen du 18 au 19 juin 1911 et se classe 4^{ème} et premier à ULTRECHT dans la même année. Il fait partie de la course PARIS – MADRID le 21 mai 1911, se classe 3^{ème} avant d'abandonner à st SEBASTIEN. Il est du RAID : PARIS St PETERSBOURG et est reçu par le TSAR.le 14 septembre 1912, et vole au-dessus de MOSCOU.

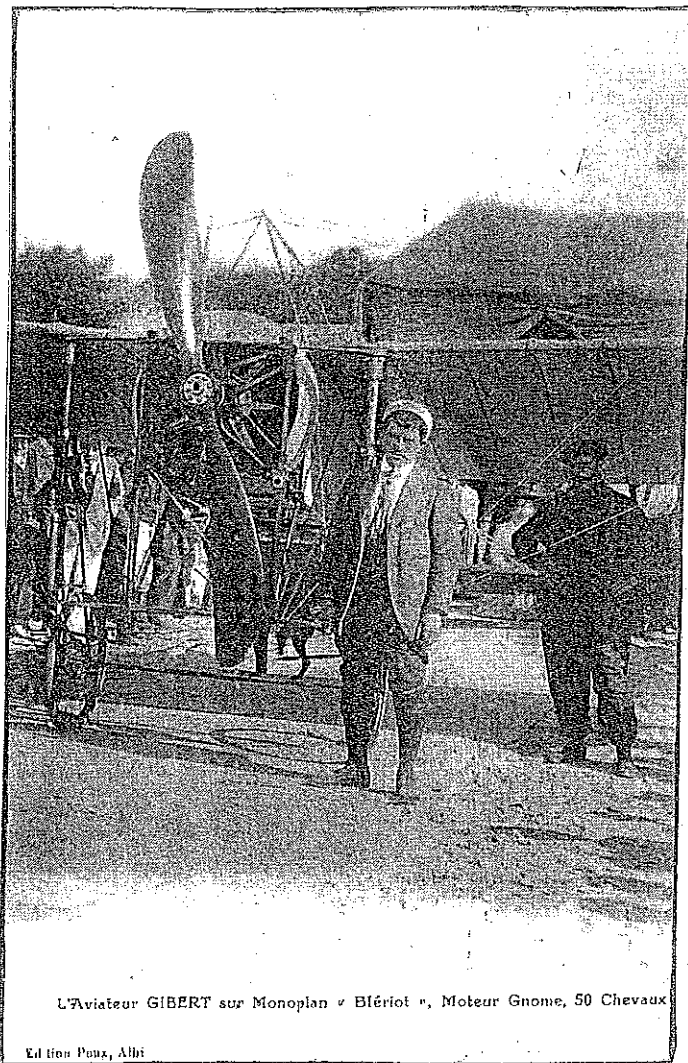
Trophées, coupes ornent son salon. Les actualités filmées le représentent. On édite sur lui des cartes postales qu'il vend dédicacées. L'une d'elles célèbre " GIBERT la terreur des toits de Grenelle ", marque son atterrissage sur les toits parisiens. Pendant la guerre de 1914 – 1918, il se distingue à la bataille de la MARNE. Quand il manque de munitions, en rase-mottes sur les tranchées allemandes, son mitrailleur déverse des sacs remplis de pavés. Il est descendu et blessé plusieurs fois. Pour autant c'est un drôle, un fantaisiste, charmeur et un bon violoniste, ami de BRINDEJONC des MOULINAIS, GARROS, VEDRINE, BLERIOT.

En 1911, année des exploits il gagne le prix de 100 000 frs offert par la Dépêche lors du RAID : CASTRES – CAHORS. En 1913, de son avion, à ALBI, il jette des fleurs au moment où le Maréchal JOFFRE, décore le Colonel TEYSSIER.

Trop handicapé par ses blessures, il fonde à TOULOUSE, le premier Club de Vol à Voile exerçant son rôle de chef de garage aux ateliers d'Air France à MONTAUDRAN. Pourtant, devenu nostalgique après tant de mouvements, et de gloire, il devient neurasthénique, et le " RAMPANT " se suicide le 8 octobre 1956.

.....

Après les exploits de GIBERT, BRINDEJONC des MOULINAIS, PITAULT (avec le ballon), DEMAZEL, toujours sur le terrain des Voûtes, le 18 septembre 1922, Mademoiselle Emmemonde DIARD exécute des sauts en parachute, devant un grand public. C'est M. JOFFRE, inventeur et constructeur de ce type d'avion (maison ORS), qui pilote l'avion d'où s'élance la parachutiste.



**Pour le 70^{ème} anniversaire
de l'Aéro-Club Graulhéttois (1933-2003)
28 juin 2003**

Il n'y a pas tout à fait un an que la grande grève de 1909/1910, s'est achevée dans la douleur, après de profondes blessures au cœur de la population. Jean JAURES le Tribun s'y est fait remarquer. Il a évoqué à la Chambre des députés le drame graulhéttois, après celui des mineurs de Carmaux et d'autres centres industriels. Un certain militant, près des "popotes ouvrières" de la soupe populaire: Vincent AURIOL, né à Revel, ne sait pas encore qu'il sera Président de la République. Il est vrai qu'après les misères d'un conflit qui s'est envenimé, la politique n'est pas absente, et qu'à côté des Républicains de gauche, il y a la droite conservatrice du député de Belcastel. Il y a, pour exciter encore les esprits tourmentés par la tempête qui souffle dans les crânes, des élections municipales. Elles engendrent inévitablement d'autres péripéties politiques, et ce n'est pas peu dire en notre ville, après des effervescences. Heureusement que le catalyseur dans la réalité des choses, c'est que les caisses du bureau d'aide sociale sont vides. A ce point qu'il n'est point question de marquer "glorieusement le 14 juillet", mais plutôt de rassembler les forces vives au sein d'un Comité pour recueillir dans le cadre d'une fête de charité, des ressources dont Graulhet a besoin.

Il y a en son sein, enfin des patrons, des artisans, des commerçants, des ouvriers retrouvés en "union sacrée".

Ce qu'il y a "dans le vent" à cette époque, ce sont les exploits avec l'aviation héroïque de BLERiot qui vient de traverser la Manche. Il fait des émules dans le Tarn où le nom de GIBERT est sur toutes les lèvres.

Oui, pourquoi ne pas organiser à Graulhet un Meeting d'aviation avec lui, une figure de proue? GIBERT a accepté. La presse avec : "L'Echo du Dadou", exulte.

Charles BONNAFOUS écrit à l'occasion de ces grandes fêtes de Charité qui se préparent pour le 2 et 3 avril 1911 sous les auspices de la Municipalité: "il", (GIBERT) s'engage à voler deux jours durant. Ceux qui connaissent sa courageuse témérité ne peuvent douter de sa parole, ...j'ose affirmer que la venue de M. FALLIERES, Président de la République en personne, ne créerait pas plus de remue-ménage dans la localité et BONNAFOUS décrit ce que d'en haut survolant la ville, GIBERT verra de son aéroplane.

Le Maire de Graulhet Félix JULIEN prépare son arrêté pour réglementer les séances d'aviation qui auront lieu dans la propriété de Crins. "Il est expressément défendu au public de se tenir dans les champs environnant le Terrain d'Aviation, les routes et les chemins étant assez considérables pour lui permettre de voir l'aviateur". Le chemin dit de la Casse sera interdit à une distance de 50 mètres du hangar.

Achille MANAVIT le félibre, dans un long poème en patois célèbre le renom de GIBERT. "Après BEZIERS et ROYAN, ALBI, BARCELONE, ROUAN, GRAOULHET es plé d'adoration. per GIBERT, Rey d'AVIATIOU."

GIBERT est une tête brûlée. Elève dans une pension d'ALBI, l'idée lui prend de quitter sa ville natale, sa famille et ceux qui se sont chargés de son éducation.

Il s'installe pour un voyage gratuit, sans argent, sur le tampon du dernier wagon par un miracle d'équilibre au moins jusqu'à RANTEIL où le chef de gare le déloge sur la ligne ALBI-CASTRES par LABOUTARIE.

Mais revenons à notre fête de Charité.

L'Echo du Dadou précise:

" L'aviateur est obligé de compter avec les conditions atmosphériques parfois défavorables et en pareilles circonstances, les spectateurs devront faire preuve de patience.

L'aéroplane, ce merveilleux appareil que pilotera GIBERT pourra être visité par le public, les tickets d'entrée au prix de 25 centimes seront en vente dans les bureaux de tabac et au bureau de contrôle du champ d'aviation. Les habitants sont invités à pavoiser. Le 1^{er} avril, une grande effervescence règne à Graulhet. Il y a de nombreux correspondants de presse."

L'aérodrome de Crins est circonscrit par le chemin de la Casse et par une allée d'amandiers qui prolonge le chemin quittant le château de Crins (vers le lieu de chasse du Seigneur) d'où son nom ; mais il ne faut pas beaucoup de place au monoplace muni d'un moteur de cinq chevaux. La piste d'envol n'est autre que l'herbe du pré seulement fauchée, le frêle esquif devra éviter les mottes de terre.

Mais comme nous sommes en période électorale précédant le 19 mars 1911, ironiquement, le correspondant de *l'Echo du dadou* , en ce temps qui coïncidait avec ces élections municipales, écrit le 19 mars :

"Que verra GIBERT du haut de son aéroplane en décrivant les circuits et les orbes fantastiques promis? De cette hauteur, les mouvements du terrain apparaissent si peu! Cela, cependant, ne l'empêchera nullement de repérer, s'il le juge à propos, les vallonnements créés par la compagnie du gaz pour la distribution à domicile de son éclairage si coûteux. Vous en doutez, lecteurs? Eh! Bien, passez au carrefour formé par les rues Verdaussou, Saint-Projet et la Place Mercadial. Passez même près de la maison MARLIAVES. Vous jugerez si GIBERT, planant même à 600 mètres, sera en peine de se repérer grâce à ces mouvements de terrain.

L'aviateur, s'il se donne un peu de mal, pourra même voir le plus petit candidat aux élections municipales de France, candidat ne mesurant en effet que un mètre dix de taille.

"GIBERT verra, en outre, pas des gratte-ciel! Graulhet n'imité pas l'Amérique dans ses constructions fantastiques, mais il pourra pour la durée de ses vols voir l'heure précise à l'église. L'heure sera d'autant plus précise que les aiguilles ne varient pas depuis un temps immémorial."

Le 26 mars, huit jours avant le meeting, le même correspondant dit encore:

"Que le spongieux Saint-Médard, que les vents ailés chôment ce jour-là. Phoebus, seul, doit être convive et seul collaborateur et le meilleur des membres du comité. Car qu'est une fête sans soleil, qu'est une cavalcade sous la pluie, sans parler des illuminations rendues impossibles; que ferait l'aviateur si le vent soufflait en tempête? J'ajoute en tempête, que faut-il pour empêcher ces vols audacieux et téméraires quoique sans présomption, il n'y a pas de règles sans exception, je cite l'aviateur GIBERT comme exemple, il lui faut de l'audace et il en a.

"Pour vous le faire connaître encore plus, je suis intimement persuadé qu'à l'heure actuelle nul homme volant ne voudrait jouer sa peau sur le premier appareil qu'il montait à

Albi. Vous le rappelez-vous? Et quel monstrueux moteur? Il faut plus que du courage, pour oser ainsi braver la mort.

"GIBERT possède maintenant un monoplan construit d'après les derniers perfectionnements, muni d'un moteur de cinquante chevaux.

"Voilà l'homme et l'oiseau que Graulhet et la foule d'étrangers accourus viendront admirer les premiers, deux et trois avril."

Le 2 avril, ce même correspondant précise:

"Dans les annales locales, nous pourrions nommer la semaine écoulée, la semaine de l'attente. Durant trois ou quatre journées de suite, des milliers de gens de tout sexe auront été se poster sur la route de Crins, aux hangars de la Casse. Déjà les rédacteurs des grands journaux sont à leur poste, attendant eux aussi l'homme-oiseau pour signaler les exploits qu'il ne manquera pas d'accomplir si le temps le permet. Mais si le vent souffle comme ces jours derniers? Misère de misère!"

Il n'y a pas eu de misère. Tout s'est bien passé au delà des espérances. Le chef de gare du petit train a mis plusieurs services entre Saint Sulpice, Laboutarié et Graulhet. Il y a eu 10 000 curieux dans la plaine de Crins et du Loubat.

Effectivement dès le matin, des milliers de curieux cernent la plaine de Crins, ils sont postés sur la route de REALMONT ou aux hangars de la Casse. Anxieux, le cou tendu, les yeux fixés sur un point de l'horizon, ils attendent le Messie, en l'espèce représentée par GIBERT.

"Celui-là", écrit un témoin, peut se vanter d'avoir causé chez nous des perturbations dans tous les services et dans tous les ménages. Les ateliers ont été abandonnés, les fourneaux de cuisine aussi, on n'a pas mangé à Graulhet ce jour-là, on a emporté un repas froid, cela représente une bonne quantité de soupe mal cuite et de repas brûlés. Jusqu'au sonneur de l'église Saint Pierre qui est monté en vigie sur le clocher afin de pouvoir avertir par un carillon les paroissiens de l'arrivée de GIBERT.

GIBERT a réussi.

Dans une "Lettre à Lionel", Bonnafous écrit au lendemain:

"GIBERT, notre premier grand rôle – en fait d'aviation – du pays albigeois a commencé les fêtes en nous arrivant à une allure endiablée dès samedi matin. Je tiens de lui qu'il accomplit ce raid, Castres-Graulhet, en moins de treize minutes (25 kilomètres séparent le point de départ du point d'atterrissage), ce qui fait quelque chose comme du 120 à l'heure. Deux jours durant, notre intrépide aviateur a volé devant une foule enthousiasmée. J'ai admiré sans réserve cet audacieux qui monte avec tant de flegme et d'insouciance son frêle appareil. Ses vols ont été magnifiques et ses atterrissages impeccables, aussi la foule l'a-t-elle chaleureusement acclamé."

Le correspondant de l'Echo du Dadou poursuivait pour conclure:

"Ainsi, c'est fini; les fêtes d'aviation et de charité ont réussi à attirer durant quelques journées une foule d'étrangers qui retournèrent chez eux émerveillés des surprises et des splendeurs portées au programme. Tous les numéros même ne purent être exécutés. Le superbe feu d'artifice ne put être tiré, l'inclémence de la température s'y opposant. Les autres

attractions attirèrent autant l'aviation que la cavalcade , une multitude de figures inconnues. Et je ne crois pas être au dessus de la vérité en disant que la population locale fut triplée durant les deux derniers jours de fête. Tout dénombrement est d'ailleurs impossible, mais songez au populo qui s'entassait durant les vols du merveilleux pilote qu'est GIBERT, dans la seule journée de dimanche. La route était encombrée depuis la maison BOSC jusqu'au delà, bien au delà de l'allée de Crins, par une décuple rangée de curieux. Vous avez pu juger, vous lecteurs qui y étiez, de la multitude qui s'y entassait quand, le vaste oiseau remis sous son hangar, il a fallu songer au départ. Durant une heure, un cortège compact de curieux a défilé. Et ceux qui étaient juchés sur les hauteurs avoisinantes? Enfin, pour tout dire, l'aviation a réussi merveilleusement et nous devons à GIBERT, de nous avoir fait goûter le premier le magnifique spectacle de la conquête de l'air par l'humanité."

L'admiration de Sidonie

Sidonie était venue de la campagne pour admirer l'oiseau mécanique. Le même correspondant écrit à son sujet:

"L'homme-oiseau a paru à Graulhet. Comme un éclair il est passé devant nos yeux émerveillés. Sa fugue précipitée a été pour nous tous un désappointement. C'était si beau de le voir s'envoler et se reposer de nouveau sur le pré. Ainsi , quand on l'a vu disparaître dans les nuages couronnant le plateau de la Courbe, de toutes les poitrines s'échappaient ce mot qui en voulait dire long d'admiration: déjà!...

"Moi, disait la Sidonie de la forêt, je l'ai vu passer sur nos têtes samedi et si j'ai eu la curiosité de revenir le voir, c'est que je ne pouvais me faire à l'idée qu'un homme était là-dedans. Pour m'en rendre compte, j'ai tout quitté: poulets, cochons, oisons, dindons. Ils doivent m'attendre avec impatience. Peut-être à cause de l'orage qui menace, en trouverai-je quelqu'un qui battra de l'aile. Peu importe. Je repars contente. J'ai vu quelque chose d'extraordinaire. Un homme voler dans les airs. Mais comment diable doit-il faire? Serait-il peut-être possédé par un esprit mauvais comme celui qu'on avait jeté sur ce pauvre garçon de Saint-Memy? Aussi, quand je l'ai vu s'envoler, me suis-je empressée de faire mon signe de croix."

C'est maintenant au tour du "Journal du Lot" de nous donner un compte-rendu sur le vol de GIBERT. Celui-ci écrit:

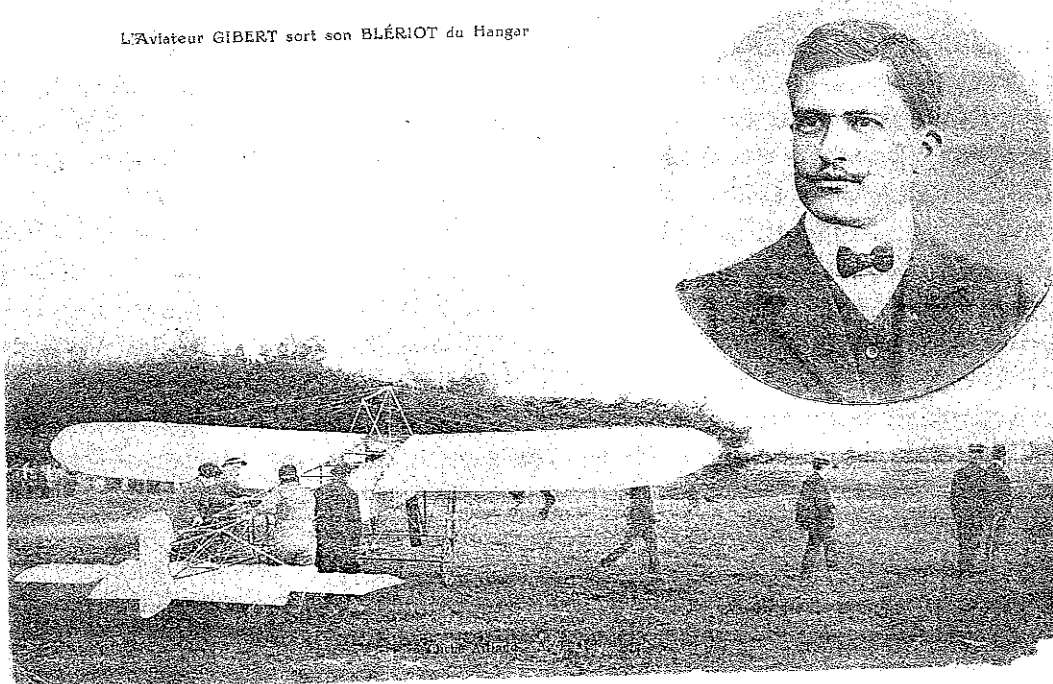
"Parti samedi à 6 heures moins le quart de Castres, GIBERT arrive en monoplane, BLERIOT avant 6 heures à Graulhet, où il n'était plus attendu que vers 7 heures."

A quatre heures moins le quart, profitant d'une embellie, il s'envole dans le domaine des oiseaux. Les spectateurs en le voyant décoller jettent un grand cri profond et prolongé.

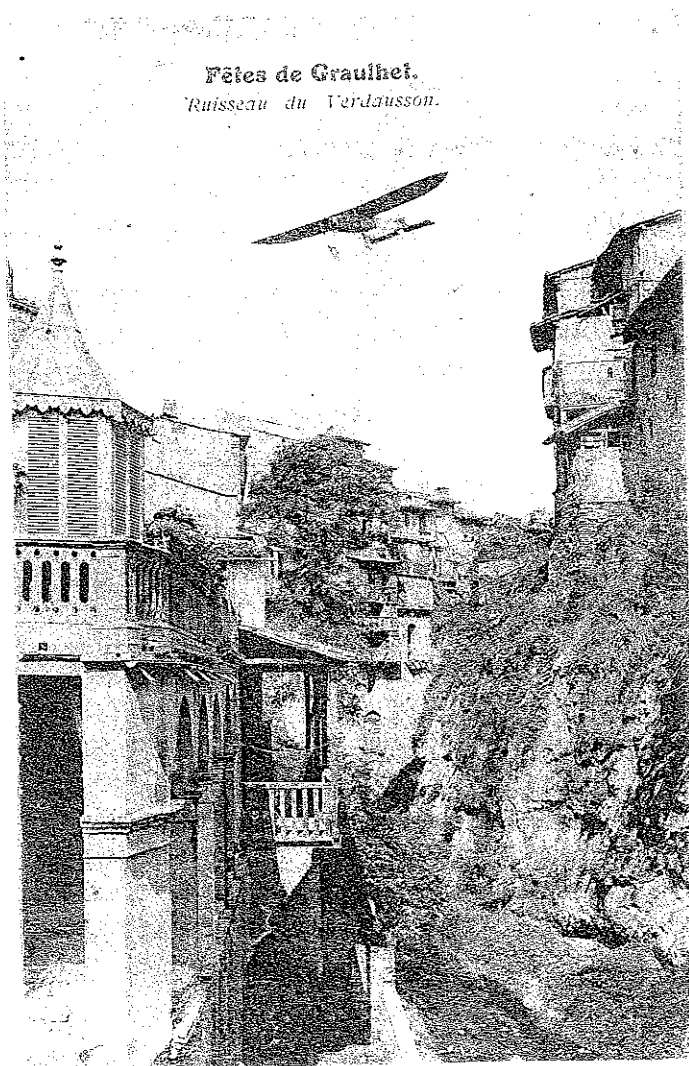
GIBERT avec une sûreté parfaite, fait de larges virages, à droite, à une hauteur variant entre 150 et 250 mètres. Il atterrit après plus de 10 minutes d'essai en un vol plané très réussi. On lui offre des fleurs dont il orne délibérément les boutonnières. Les nuages orageux grossissent à l'horizon, GIBERT s'élance derechef.

A 4 heures 16, il prend rapidement de la hauteur, tournant toujours à droite, il va planer sur Graulhet. La machine volante se profile gracieusement sur les lourdes nuées noires et le rapide tournoiement de l'hélice fait un nimbe à la tête de l'aviateur dont le vent cadre les cheveux.

L'Aviateur GIBERT sort son BLÉRIOT du Hangar



Fêtes de Graulhet.
Ruissseau du Verdausson.



GIBERT évolue autour de l'aérodrome, "entendons l'actuel lotissement de Crins" à une hauteur d'au moins 500 mètres, puis, après 10 minutes de promenade sur les routes azurées, coupe l'allumage et opère un atterrissage impressionnant. Bravos et acclamations retentissent, GIBERT est saisi, et porté en triomphe jusqu'au hangar où va être remis le monoplan.

Dimanche, c'est encore un nouveau triomphe pour GIBERT. Jamais Graulhet n'a vu une telle affluence.

En dépit du mauvais temps, à deux heures, le Blériot est sorti du hangar. GIBERT, toujours nu tête, grimpe sur son siège à 2 heures 20. le monoplan, en un souple effort, s'arrache à l'attraction terrestre et monte gracieusement; GIBERT, vire comme d'habitude à droite alors que la plupart des pilotes virent à gauche, et tourne largement en dehors de l'aérodrome, à une hauteur moyenne, puis après cinq ou six minutes, il effectue un atterrissage brusque mais heureux, on l'applaudit.

A 4 heures moins 3 minutes, GIBERT s'envole de nouveau. Il prend beaucoup de hauteur, et tout d'abord, vogue dans la direction de Laboutarié, revient, mais c'est pour saluer. L'aéroplane quitte Graulhet, et pique droit sur Lisle sur Tarn et Rabastens. Ce départ est plus émouvant que ce qu'on a vu jusqu'ici.

Graulhet a aussi vécu son premier et merveilleux meeting d'aviation.

Graulhet a pris goût à l'aviation

Devant le succès de cette première fête de l'aviation, comment les Graulhetois ne prendraient-ils pas goût aux choses de l'air. Il serait bien difficile d'imaginer le contraire et c'est ainsi, qu'à l'occasion d'une nouvelle fête de charité, a lieu un autre programme aéronautique, avec le concours cette fois d'un autre as de l'aviation héroïque, BRINDEJONC les MOULINAIS, ainsi qu'avec l'aéronaute breveté de Paris, M. PITAULT.

Nous sommes au 26 mai 1912. la même foule envahit la plaine de Crins, car cette fois, l'attraction comporte l'ascension du ballon de 70 m³, "la ville de Graulhet" dont le pilote doit être accompagné de deux passagers. Il est même prévu une course poursuite entre l'avion et le ballon.

"L'écho du Dadou" publie la photographie de BRINDEJONC et de PITAULT, ainsi que ces appareils dont on possède des cartes postales dans les collections particulières.

Comme de juste, Achille MANAVIT, le poète taquine ses muses. C'est l'occasion de célébrer son pays "la France prédestinée de 1912" et d'adresser aux aérostiers des vers dithyrambiques.

Monsieur le chef de gare de Graulhet met plusieurs "petits trains" en service entre Lavar, St Sulpice et Laboutarié qui déversent des flots de curieux. Une fois encore on estime à plus de 10 000 le nombre des spectateurs.

Un grand vent balaye la plaine de Crins volera-t-il ? ne volera-t-il pas ?

On sort le monoplan du hangar et on le roule jusqu'à la piste d'envol. Par moment le vent faiblit, tous les espoirs sont permis.

BRINDEJONC décide de voler, il se prépare à décoller. Emotion. L'avion roule, mais ne peut s'élever. BRINDEJONC saute de son appareil, s'affaire après le moteur, ce n'est qu'un essai. Maintenant c'est la tentative réelle. Une bombe éclate et donne le signal du départ. L'avion roule, roule et s'élève doucement dans les airs. Il survole les hauteurs de Labessière Candeil, passe sur le terrain et après 5 minutes de vol, rasant Ferran, atterrit en revenant exactement à son point de départ.

Quelques instants après, BRINDEJONC recommence. C'est un envol sur la ville et un retour sur la piste. Ces deux vols magnifiques font honneur à l'intrépide aviateur et des cris répétés de : vive BRINDEJONC, jaillissent spontanément de la foule en délire.

La première journée d'aviation de la nouvelle fête de charité est achevée. BRINDEJONC, toujours sous les vivats de la foule, est solennellement reçu par le Conseil Municipal à l'Hôtel de ville où a lieu un vin d'honneur à son intention.

Lundi 27 à 3 heures de l'après-midi. Graulhet qui vient de se livrer à des réjouissances endiablées est déserte. La foule s'est portée en masse dans la plaine de Crins et du Loubat.

Lentement, le ballon est gonflé. A 4 heures et demi précises, BRINDEJONC pour faire patienter la foule, entame deux vols acrobatiques. En rase motte, en vol plané, feignant d'atterrir et aussitôt se redressant, BRINDEJONC émotionne littéralement la foule qui crie son admiration pour de telles prouesses. Par moment, BRINDEJONC vient de saluer le ballon qui petit à petit s'arrondit, cependant qu'on procède à l'arrimage de la nacelle de l'aérostat.

Tout est prêt, les amarres sont levées, le ballon commence à se balancer, puis, c'est le départ de "la Ville de Graulhet" dans un silence impressionnant, à la fin troublé dès que le ballon est suffisamment élevé, par un public subjugué du spectacle et qui se laisse aller à son enthousiasme débordant.

Penchant son corps tant qu'il le peut, Mr PITAULT de sa nacelle, salue la foule qui l'acclame. Personne n'a osé l'accompagner. Tout d'un coup, un vrombissement, c'est BRINDEJONC qui une fois de plus revient saluer le ballon, le frôlant presque dans une manœuvre savante et audacieuse.

A présent, c'est vraiment un délire d'applaudissements, un transport de joie indescriptible. La foule agite mouchoirs, chapeaux, etc.... c'est une mer de couleurs. Un quart d'heure durant, les Graulhétos vivent un inoubliable moment et lorsque tout se termine, cette masse met longtemps pour se remettre dans l'ambiance nouvelle de la fête foraine qui reprend sur le Jourdain.

Fêtes de Graulhet. — Place du Jourdain.



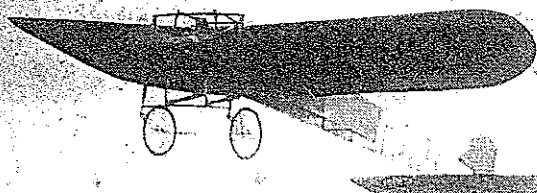
Fêtes de Graulhet.
La Caissè d'Epargne.



173. - Le Célèbre aviateur Brindejone des Moullins
A obtenu son Brevet de Pilote n° 448, sur Demoiselle Santos-Dumont
le 23 Mars 1911

Envergure 8 m. 90, longueur 7 m. 65.
surface portante 14 mq. Moteur Gnome, 50 HP., tournant à 1300 tours,
poids 230 kgs. Stabilité latérale par gauchissement, hélice de 2^m 60 de diamètre et
1 m. 18 de pas. Vitesse moyenne : 85 km à l'heure

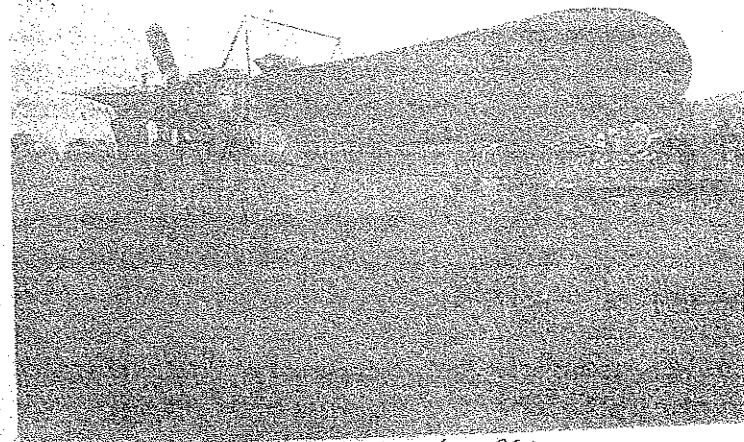
F. F.
PARIS



M. Brindejone des Moullins

Brindejone a exécuté hier soir deux beaux vols. Mais son décollage et son atterrissage ne paraissent pas aussi sûrs que ceux de Gilbert. Néanmoins il fut très applaudi.

Fêtes de Gruilhét - 1912 24, 25, 26 Mai



Général de Grims

Fête d'aviation

—
Lancement

de
l'hélice

—
Aviateur

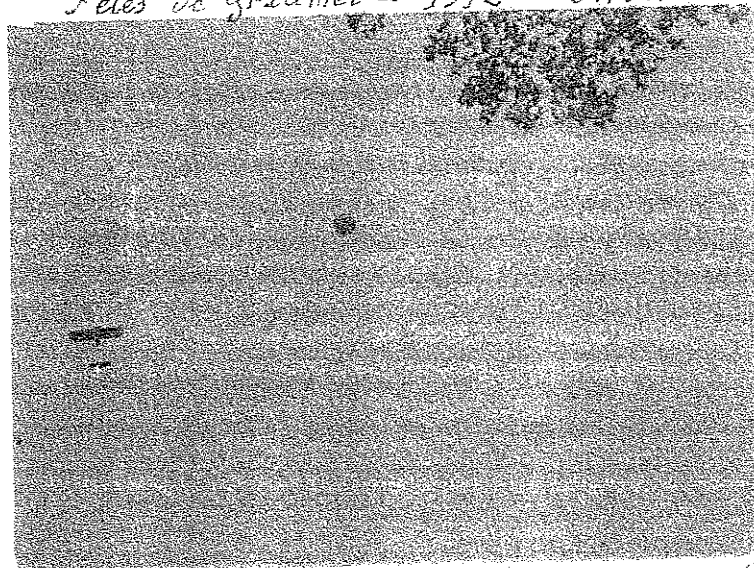
Brindejone

Fêtes de Gruilhét - 1912 24, 25, 26 Mai



Complément du ballon

Fêtes de Gruilhét - 1912 24, 25, 26 Mai



Aviateur : Brindejone des Moulinais

Courant

du ballon et
de l'aéroplane

—
Altitude

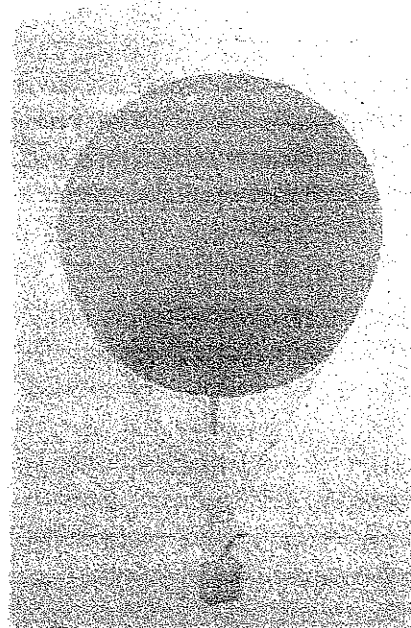
500 à 600 m
au dessus du

Terre

—
Aéroplane :

Pitault

Fêtes de Gruilhét - 1912 24, 25, 26 Mai



Sépart du ballon

Aéroplane : M^{re} Pitault

Général du Louvet

Graulhet-Aviation (25, 26 et 27 Mai 1912)
BRINDEJONC-DES-MOULINAI (Monoplan Morane)



Grandes Fêtes de GRAULHET



M. et Mme RAOUL PITAUT

Aéronautes Constructeurs

Édition L. Blac



L'Aviateur BRINDEJONC DES MOULINAI

L'année d'après, le 10 novembre 1913 décidément l'aviation est au goût des Graulhetois, c'est encore à un nouveau meeting aérien que la population est conviée. Lucien DEMAZEL, chef pilote des Ecoles d'aviation d'Issy les Moulineaux évolue dans les mêmes circonstances, de 2 heures à 5 heures de l'après-midi au-dessus de l'aérodrome de Crins ou "l'harmonie" de Graulhet se rend en défilant.

Spectacle identique aux précédents, trois années successives, ont évolué, 3 aviateurs fameux et l'on peut dire que les Graulhetois ont été gâtés. Hélas! A la suite d'un tragique accident du 8 septembre 1912, en Haute Savoie, faisant 4 tués et 10 blessés graves, le Ministre de l'Intérieur réglemente les meetings d'aviation. Des garanties autrefois inexistantes sont exigées. D'ailleurs, n'est ce pas la guerre? Les Graulhetois malheureusement font connaissance avec l'aviation combattante et même s'ils ne voient pas en particulier l'as célèbre qui domine hautement ceux qu'ils ont applaudi à Graulhet, du moins en comptant les victoires de Guynemer, pensent-ils avec regret, à leurs magnifiques et pacifiques séances aéronautiques de Crins et du Loubat.

En 1913, le 10 novembre, c'est au tour de Lucien DEMAZEL, chef pilote des écoles d'aviation d'ISSY Les MOULINEAUX de rivaliser de zèle sur les mêmes lieux. C'est toujours l'enthousiasme. Hélas! Profondément refoulé, nous sommes à la veille de la guerre de 1914-18.

.....

Ces exploits tournent la tête à plusieurs garçons de GRAULHET qui rêvent eux aussi de voler. Au nombre de ceux là dans l'expérience particulière du conflit, il y a Louis DURAND qui tiendra plus tard le fameux Hôtel Restaurant de la place du JOURDAIN. Il est affecté dans l'Aviation à SALONIQUE. A la fin de la guerre, il continue son entraînement à bord d'un NIEUPORT de 15 mètres d'envergure et de 120 CV. Il monte à 3600 mètres selon son journal de bord.

Le 6 janvier 1919, un matin, il essaie un SPAD de 140 CV et le soir, un autre de 180 CV. Le 3 février, alors qu'il navigue dans la brume à 160 km à l'heure, son avion heurte une ligne téléphonique de 9 fils. L'aile gauche sectionne le poteau, c'est le crash. Pas de casque, assommé, il se réveille à l'hôpital.

A l'infirmerie, pendant sa convalescence, l'aviateur DURAND devient popotier, d'où son nouveau talent de restaurateur. Dans son cœur il reste aviateur.

Il y a un autre Graulhetois bien connu : Ernest ARMENGAUD. A 16 ans, il part continuer ses études en Allemagne. Les rumeurs de la guerre le ramènent à GRAULHET. Mobilisé à 18 ans dans l'infanterie, il demande à être versé dans l'aviation et se retrouve pilote de chasse après des classes rapides. En 1917, il est abattu au cours d'un combat aérien.

L'avion est en flamme. Son mitrailleur l'extrait de l'appareil avec un enfoncement de la cage thoracique. Il a des doigts sectionnés, et est profondément commotionné. Cela lui vaut citations et médaille militaire.

Démobilisé, il se consacre à son nouvel état de patron mégissier. Comme Louis DURAND, la passion de l'air est une seconde nature. En 1930 et 1931, il fonde avec d'autres amis un club de mordus de l'aviation.

Son avion qu'il pose sur le terrain de la Famille GILABERT et BOSC aux VOÛTES dans la plaine de la future zone industrielle de RIEUTORD, sert d'émulation. Il n'a fait que se ranger aux souhaits de M. HUILLET, le sympathique chef pilote de l'aéro-club du Tarn basé à CASTRES.

Pour l'heure, en ce début d'organisation, l'apprentissage passe d'abord par la pratique du vol à voile.

Les ailes du désir

Au bureau provisoire du 24 novembre 1932, il y a Charles AUQUE, Président, Henri BOSC, fils de l'industriel des Voûtes sur les terres duquel vont faire les premières armes, entre autres, Georges CALMES (secrétaire), Gabriel CHANSOU (trésorier).

La première question entamée concerne l'achat d'un planeur; la discussion est animée, faut-il acquérir un appareil neuf ou d'occasion? AUQUE veut les deux mais il faut les financiers. Il y a en caisse 4 000 F avancés par deux membres bienfaiteurs. On va voir l'appareil du chef pilote HUILLE à Castres, on assiste à de satisfaisantes démonstrations, y compris au montage et démontage de l'engin estimé à 5 500 F.

Du bruit dans l'air

La séance suivante du 2 décembre 1932 s'ouvre avec trois quarts d'heure de retard dans un chahut indescriptible où on s'est disputé sur la question des fonds (dans l'esprit local du moment). AUQUE est élu Président, BOSC, Vice-Président, CHANSOU conserve son poste de trésorier et CARIVENC est désigné comme secrétaire.

Le ministre de l'air a promis une allocation de 2 000 F. La manière d'assurer le financement reste animée. Les cotisations des membres actifs, honoraires et bienfaiteurs, doivent y suffire. On doit exposer l'appareil devant la halle aux grains. Un avion survolant la ville doit lancer des prospectus de la fête à organiser. Le crieur public doit annoncer à la population " un spectacle auquel elle n'a jamais assisté ". Le 6 décembre suivant, il manque beaucoup de monde : MAS, HUC, RIVES sont pénalisés d'une amende de 1F pour absence non justifiée. Le programme prévu est modifié, il n'y aura pas d'exposition de l'appareil en ville, aucune affiche ne sera collée sur les murs. Seul le crieur public informera les Graulhétois de la fête qui se déroulera l'après-midi du dimanche sur le terrain des Voûtes. Des jeunes filles y vendront 300 insignes. Comme le terrain jouxte celui de la Bouscayrolle, temple du rugby de cette époque, on fait beaucoup de bruit à nouveau à la réunion du 9 décembre 1932, " certains pensent encourager des joueurs du sporting "? Le calme ne peut être rétabli. " C'est, dit le texte du compte rendu, dans un brouhaha honteux que se font les cartes d'invitation ". Il faut plus de cinq minutes de répit pour qu'on puisse les insérer dans les enveloppes à distribuer. Le 18 décembre, la fête sera présidée par Melle Yvette BOSC, sœur du Vice-Président. L'avenir s'annonce assuré : le 18 décembre, à 9 heures, quelques " braves " se trouvent sur le terrain en tenue de travail pour " s'ingénier " à aménager un hangar. L'équipe des volontaires est félicitée par les sociétaires partisans du repos dominical. Malgré l'ironie, à 14 heures, l'appareil sorti de l'usine BOSC est amené sur les lieux. Le baptême est reporté en raison de la pluie qui cingle les ailes et les " aviateurs ". Le planeur est démonté, mais le Président AUQUE remercie Mr GILABERT, grand-père du Vice-Président BOSC, promoteur du mouvement, d'avoir procuré un terrain qui permettra désormais de faire de l'aviation.

Les ailes vont pouvoir voler

La séance du 22 décembre 1932 fait état d'anciens pilotes et de nombreux sympathisants. Le chef pilote HUILLET et Mr DE LA VALIERE, un mordru de la fédération Tarnaise, y exposent les buts, encouragés par le Ministère de l'air, et les possibilités touristiques industrielles et commerciales de l'aviation future. Il y a nouvelle formation de bureau. Mr ARMENGAUD est associé à la présidence de Mr AUQUE. MM. MARIE et

VIGUIER entrent à la vice-présidence. Il y a deux secrétaires : MM. CAVAILLES et GAILLARD.

M. AVERSENCQ, garagiste de l'avenue de Lavaur, entré au club en qualité de conseiller technique de même que M. MAURIES comme instructeur. Dès lors, une commission est chargée d'étudier le projet de fonder une section de vol à moteur. Mr DE LA VALIERE est optimiste : "le vol à voile dit-il, doit créer à Graulhet le mouvement qui mène à l'aviation à moteur."

Dès 1933, des convaincus de son avenir. Ernest ARMENGAUD, industriel, accède à la présidence. Les vices-Présidents ne sont autres que les influents Jean VIGUIER, Pierre BOULADE, Norbert MARY et Charles AUQUE. Laurent BOUDARIES et Louis DURAND sont chargés des finances. Pierre MASSIE et Laurent ANDRAL assurent le secrétariat.

L'équipe s'est renforcée : Louis FORT à la propagande. Dans les membres : AVERSENCQ, BOUDARIES, CLOUP, JOFFRE, CORBIERE, FARGUES, PAUTARD, RICHARD, VINSON, électriciens, garagistes, mégissiers sont aux cotés d'Elie THEOPHILE, le Maire, et Jean MAURIES est Commissaire de l'Aéroclub de France.

Les ailes graulhétoises vont pouvoir voler.

Il ne reste plus qu'à se rapprocher d'Elie THEOPHILE, un Maire exceptionnel et le 11 juin 1933, un rallye aérien draine dans la plaine des VOÛTES, une foule dense, curieuse, avide de sensation comme avant la guerre. Pourtant le terrain des Voûtes dont ils veulent faire une plate-forme d'envol, n'est pas homologué. Alors, sans perdre de temps, cette équipe en laquelle on a incorporé Elie THEOPHILE, regarde du côté du plateau de SALES, véritable porte-avions. Tout le monde est sollicité: près du Maire, ses adjoints: Noël PELISSOU, Pierre BOULADE, OLIVIER, SANDRAL, BELLIERE et Gabriel SATGE redoublent de volonté, cependant que François MOREL, Conseiller Général, bientôt député du Tarn, multiplie les démarches à PARIS.

Les services aéronautiques se prononcent assez rapidement et le 13 janvier 1934, ils reconnaissent la qualité des nouveaux terrains proposés.

C'est une véritable ruche bourdonnante qui se met en place. Le Conseil Municipal, le 28 janvier 1934 décide la création d'un aérodrome à SALES et l'achat des propriétés utiles à ce projet. Il inscrit au budget la somme de 200 000 francs prélevée sur les fonds disponibles de la Commune.

Le 5 avril, il prend l'initiative de contracter un emprunt public par voie de souscription de 110 000 francs. Aussitôt s'inscrit la société ARMENGAUD frères pour 20 000 francs. François MOREL, Joseph TIGNOL ancien Maire et industriel, Elie THEOPHILE, la Chambre Syndicale des Patrons Mégissiers souscrivent pour 10 000 francs chacun.

Pierre BOULADE adjoint du Maire et industriel Henri BIGNET, Paul HIVERSENC, Norbert MARY, Jean VIGUIER, Pierre MASSIE, le cuir MODERNE, Hubert SABIN, Gaston MULLER, s'engagent individuellement pour 5000 francs, ces sommes portent intérêt de 2 %, remboursables le 1^{er} juillet 1937.

.....

Avec l'aval de la Fédération Aéronautique de France le 8 septembre 1934, Elie THEOPHILE au nom de la Municipalité et Ernest ARMENGAUD au nom de l'Aéro-club, signent le protocole d'accord qui constitue le fondement de l'Aérodrome de SALES-MONDRAGON parce que l'axe de la piste d'envol est en direction du village voisin. Dans les attendus, les parties conviennent de régler la gestion d'un aérodrome public en faveur d'échanges internationaux d'une importance vitale pour l'industrie locale. Certains élus, et

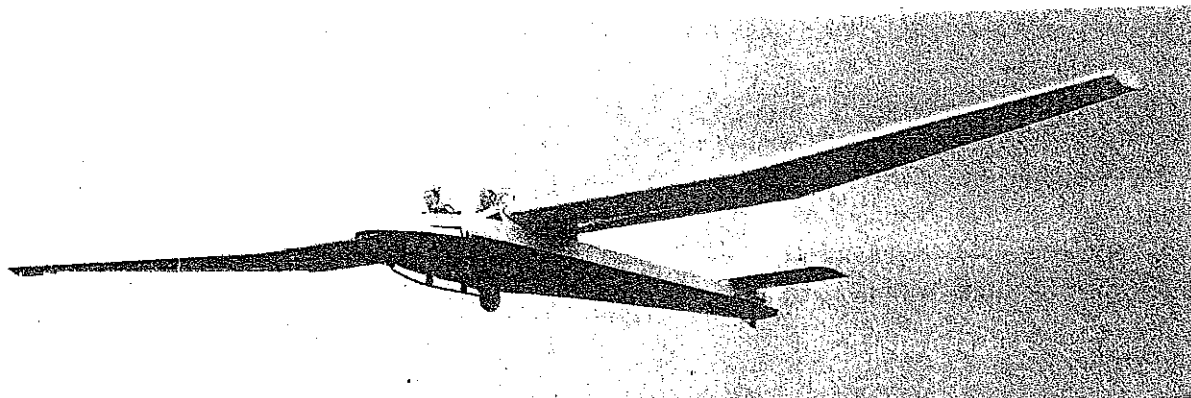
mégissiers, imaginent déjà que l'avion peut être porteur de fret et de matières premières. Pourquoi ne pas rêver ?

.....

Le 28 avril, nantie financièrement, la Municipalité engage les travaux de terrassement. Ils s'échelonnent pendant trois mois et procurent 2000 journées de travail aux ouvriers d'une équipe de professionnels et surtout de chômeurs dirigée par le puisatier POINTUD. C'est une aubaine appréciée en ces temps de difficultés économiques.

Le 10 juin de la même année, 3000 mètres de drains sont posés, 7000 m3 de terre fouillés, labourés, déplacés pour aplanir une vingtaine d'hectares des trente acquis. 42 jours après le rallye des VOÛTES, deux avions, ceux des pilotes GASC et HUILLET de CASTRES, se posent sur une bande fraîchement engazonnée, sommairement balisée que l'on désire porter à la longueur de 1 kilomètre. On va l'éclairer de nuit comme aussi la haute cheminée de l'usine du REY, peinte en rouge et blanc.

Le comité de l'Aéro-Club pratiquement créé en 1933, espère l'érection rapide d'un hangar. Hélas! GRAULHET est trop gourmand. Il y a des impératifs administratifs et techniques à respecter. Il n'est obtenu qu'en 1936 et malgré l'enthousiasme, on doit se contenter d'un abri agricole, hâtivement monté. Mais dans le seul mois de mai les avions graulhetois effectuent 54 sorties en direction de TOULOUSE, REVEL, MARSEILLE, CARCASSONNE, BEZIER, MONTPELLIER, AVIGNON et PARIS. Les cartes de navigation sont très relatives, et d'en haut, on se repère avec les toits des gares et autres signaux naturels.



L'INAUGURATION

Il faut bien un an d'expérience avant de décider d'une inauguration officielle. Le comité, le maire fixent cette date au 7 juillet 1935. Les fêtes, car ce sont de véritables fêtes, sont inaugurées avec le programme du 14 juillet de la Fête Nationale.

Elles commencent le 6 par des salves de bombes artificielles, une retraite aux flambeaux avec le concours traditionnel de la Clique Municipale et l'Union Musicale, des sapeurs pompiers. Elles sont suivies d'un grand bal et d'un concert donné par l'Union Musicale place du Jourdain. Le dimanche 7, après le réveil en fanfare sur l'aérodrome, c'est à 9 heures le début des 116 baptêmes de l'air.

Ernest ARMENGAUD avec son POTEZ 56 offre celui du Préfet CASSAGNEAU et du Maire Elie THEOPHILE dont il a vaincu l'hésitation. Pendant ce temps se déroulent des mouvements gymniques par la "Municipale Graulhetoise" interrompus dès qu'arrive l'escadrille des avions militaires. Enfin jusqu'à midi, a lieu l'atterrissage des concurrents des avions de tourisme invités.

LE BANQUET

Il n'y a pas encore de salle assez grande à Graulhet pour contenir les nombreux participants. Seul le préau de l'école Victor-Hugo peut répondre à ce besoin en raison de ses commodités et de l'espace vert du Tertre pour s'aérer, c'est bien le cas de le dire. Ce mémorable repas ne pouvait qu'être servi par le maître-queue, la toque qu'est devenu l'ancien pilote Louis DURAND. On a bon appétit en ce temps là et les meilleurs menus commencent toujours à Graulhet par un potage. Il est suivi en la circonstance d'une sélection de hors d'œuvre, d'un dôme de langoustes, d'un salmis de pintade, d'un sauté de cèpes aux fines herbes, d'alouettes sur canapé. Après le trou normand, arrivent sur la table des convives dont la grande serviette blanche est nouée autour du cou, les entremets: crème renversée au caramel, une génoise fourrée, des gaufrettes et des gâteaux secs, des corbeilles de fruits avant la fine café. Pour faire passer tout cela, on a choisi des vins fins du ROUSSILLON, du Bordeaux blanc et un grand mousseux.

Au cours du banquet et des discours, le Préfet CASSAGNEAU glisse quelques mots d'étonnement pour cette ville dynamique, sans chemin de fer, qui s'est dotée d'un aérodrome. Ressent-il que le Petit Train va disparaître en 1937, deux ans après cette remarquable inauguration ?

Pour digérer ces agapes, combien de cette illustre compagnie, ont-ils pu suivre le défilé jusqu'à l'aérodrome, entraîné par la "Municipale", dirigée par le moniteur BESSET. Combien ont-ils assisté aux mouvements des gymnastes, et au concert donné par l'Union Musicale sous la direction du maître Joseph ALBUS ?

A 16 heures, après la présentation des avions dont le pou du ciel de M. ALQUIER de Castres, les démonstrations aériennes du fameux pilote MALINVAUD, celles de DUBOURG, de PERIGNON, enthousiasment un public ravi et conquis.

Sur la place du JOURDAIN, dès 21 heures 30, Joseph ALBUS dirige un autre concert de l'Union Musicale, avant le feu d'artifice tiré par la société LACROIX de Toulouse. Il est avancé en ce 7 juillet pour la circonstance. Au bouquet final, avant l'embrasement de la terrasse du Château, le clou est une grande hélice qui tourne et crache du feu, vrombissant comme un moteur d'avion avant les pétarades. Tout le JOURDAIN applaudit. Dans un bal animé, on lui propose de finir la nuit sous les étoiles.

Graulhet a tellement pris goût à l'aviation, que le 23 octobre de la même année, lors d'un tour de France aérien qui atterrit à SALES, on renouvelle la formule du même banquet avec le même menu, au préau de l'école Victor HUGO où Louis DURAND se surpasse avec talent. Il est vrai que pour soutenir l'action, la Fédération Aérienne de France, on remarque parmi les pilotes chevronnés HAEGELEN, as de guerre aux 22 victoires, FRANCOIS vainqueur de la Coupe BIBESCO, BURTIN recordman d'altitude et les pilotes émérites: LACOMBE, TRIVIEL. Ils inaugurent les débuts de l'aviation populaire.

DES NUAGES DANS LE CIEL

Le ciel s'est obscurci. A l'Est, sur l'Europe, sur l'ESPAGNE en particulier, la péninsule ibérique s'est enflammée jusqu'aux PYRENEES où les Républicains sont acculés. Ils ont besoin d'armes et de soldats en dehors des volontaires des Brigades Internationales. Le gouvernement français, issu du Front Populaire, hésite à franchir le pas. Il décide même, par crainte d'élargir le conflit qui menace l'Europe, de l'embargo sur les armes. Au cœur des acteurs politiques, communistes principalement, pour ne citer que lui, un député ariégeois : VAILLANT-COUTURIER qui poursuit ses actions en faveur des "rouges" est menacé d'internement.

Son seul recours, c'est de se cacher. Il a des amis à Graulhet, un ouvrier syndicaliste mégissier : Lucien SEVERAC, comme lui par ailleurs, pêcheur et chasseur devant l'éternel auquel ils ne croient pas.

Alors le Maire socialiste Elie THEOPHILE, confronté au dilemme qui s'impose, consulté, a vite fait de se prononcer. Au-delà de la guerre, il y a des hommes, il y a l'Homme. "Tant que je serai là comme Maire, VAILLANT COUTURIER sera chez lui à Graulhet ; avec les précautions d'usage" mais VAILLANT COUTURIER a besoin de bouger pour ne pas se confiner dans l'immeuble du TERMINUS emplacement de la Poste d'aujourd'hui. Il entend participer clandestinement avec les camarades espagnols. Marcel THEOPHILE, le fils aîné du Maire, avec sa voiture, va le "récupérer " plusieurs fois à la gare de Toulouse, parfois en marin ou en curé, par nécessité. Il sait que de l'aérodrome de SALES, peuvent partir vers l'Espagne de vieux "coucous" fébrilement rafistolés dans un coin de hangar. Ils doivent en principe, aller à Toulouse. Ce sont des POTEZ 25 fatigués, des MORANE-SAULNIER sur lesquels se distingue un casse-cou MATHERO, un bouffeur de sardines. L'envol un matin sur un Morane vert donne le frisson aux témoins, surtout à NOUVEL, le pilote convoyeur de Gaillac ou VIYIER. MATHERO se tuera peu de temps après, dans le Nord; on connaît la suite des événements.

.....

En 1937 l'état major militaire français a déjà dans ses plans tiré la conclusion que le terrain de Graulhet, le plus important du département, offre des perspectives intéressantes pour créer en 1938 une base militaire d'instruction et de formation de pilotes dont le pays a besoin.

Avec l'accord de l'aéro-club et de la municipalité, on fait référence à l'éventualité prévue avec l'Etat qui construit 7 bâtiments en dur, une tour de contrôle et installe une école pilotage de l'armée de l'air avec 6 avions.

Dans les ateliers de confection chez BREILHAC et chez VIDAL, le cuir de Graulhet fait merveille pour les vestes et blousons.

On travaille pour l'intendance comme aujourd'hui avec une autre firme pour les pompiers, la police et les aviateurs.

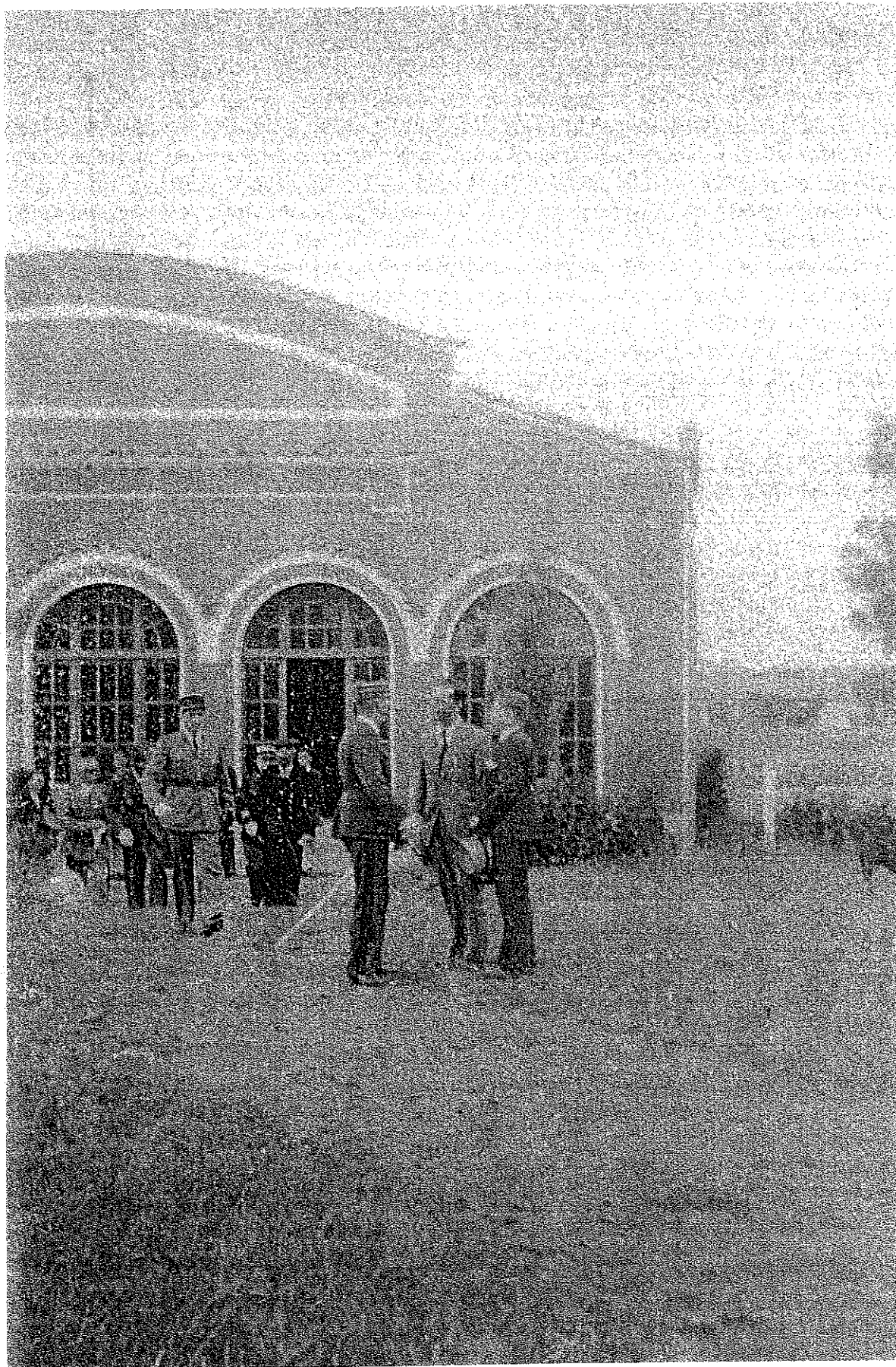
On ne s'étonne pas que les jeunes Graulhétoises viennent se promener du côté de SALES où il y a, sourions, des aviateurs "zélés"; c'est l'occasion de renforcer l'aviation populaire où se distingue Henri VIALA qui assure des cours.

C'est dans ce temps particulier que, lors d'un autre tour de France aérien pour stimuler les candidats, vient d'atterrir l'aviatrice réputée : Maryse BASTIE. Elle a pour ami un autre aviateur Graulhétois : Roger FABRIES qui ressemble comme une goutte d'eau à SAINT EXUPERY créant un trouble après sa mort.

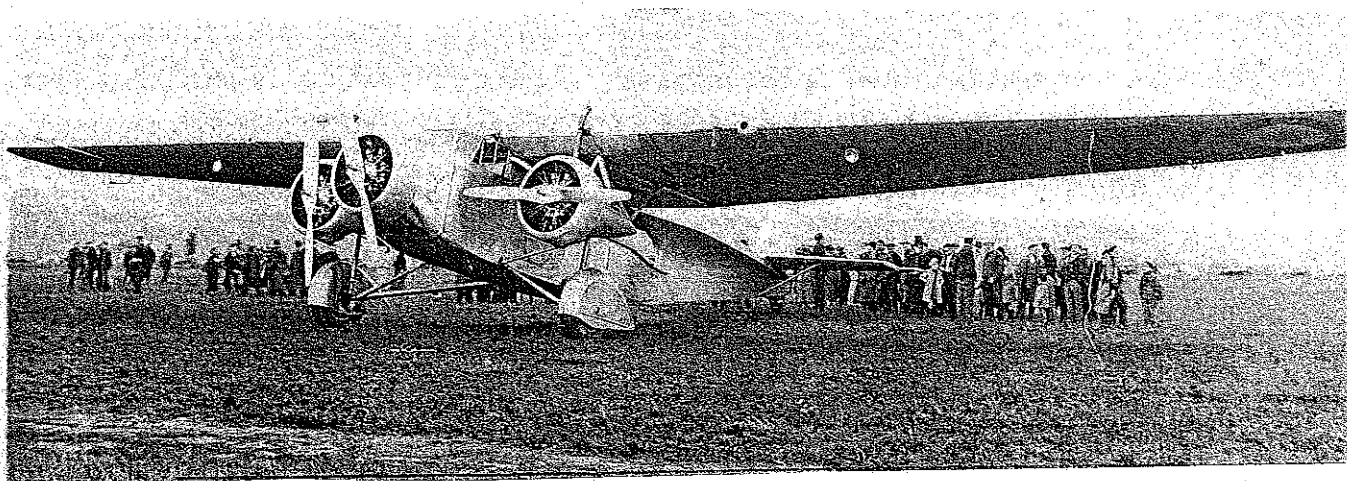
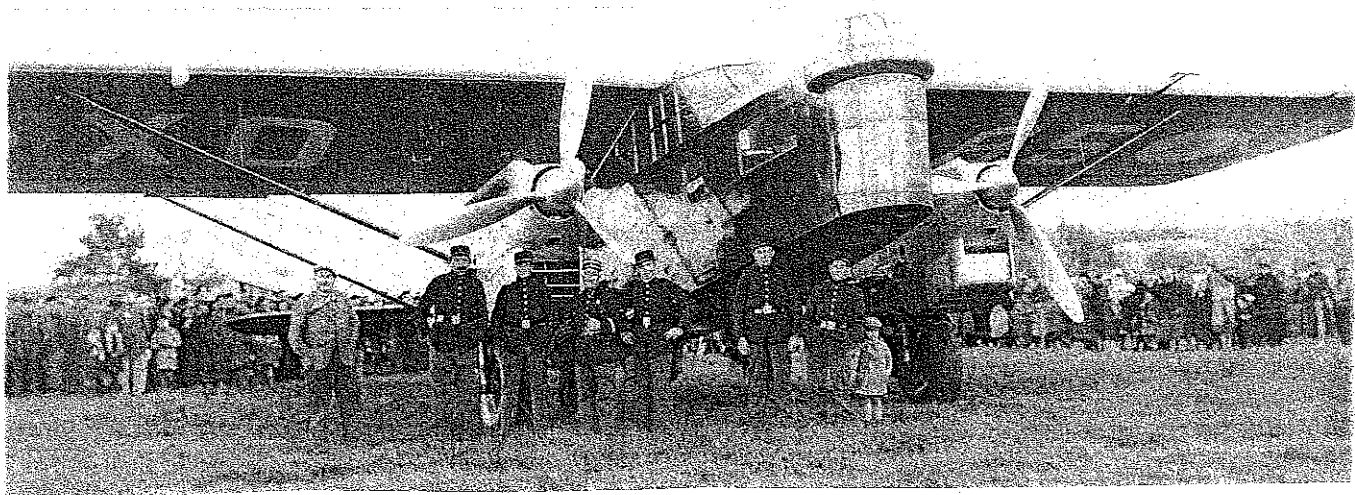
C'est à SALES le temps des cri-cri, des petits HANRIOT des CAUDRON. Tout le monde a sa place, avions et planeurs.

DE L'AEROMODELISME AUX GRANDES MANOEUVRES

A l'école Victor HUGO, l'excellent enseignant MAZET, avec d'autres, inculque aux jeunes élèves, l'esprit aéronautique avec des modèles réduits qu'ils confectionnent en balsa ce bois léger et commode. Après tant d'années et des ciels nuageux, rien n'est plus attendrissant que de revoir sur les photographies, l'imposante brochette de garçons en tablier noir, pantalons courts portant pour l'objectif, un planeur fabriqué avec soin et présenté du même côté avec de larges ailes blanches. Certains de ces élèves sont aussi formés dans cette discipline des planeurs.



Le généralissime GAMELIN
Accueilli par Mr Pierre MASSIE le Président



"Les grands oiseaux des manœuvres aériennes de 1937, ce sont posés sur le plateau de Sales.
La foule des Graulhétois s'est rassemblée. Tout au tour des bombardiers, gardés par les
sapeurs pompiers de Graulhet.
Ils ont posé devant eux illustrant ces instant insolites et troublants.

Le généralissime GAMELIN
Accueilli par Mr Pierre MASSIE le Président

Le ciel s'obscurcit davantage. L'Etat Major Français organise du 18 au 24 août 1937, les grandes manœuvres du Sud-Ouest. C'est ainsi qu'atterrit sur l'aérodrome de SALES une imposante escadrille d'avions militaires.

Il y a des bimoteurs, des avions de chasse; les uns avec un impressionnant poste de pilotage vitré; les autres avec des mitrailleuses, des autogires de couleur marron sombre, ancêtres de l'hélicoptère. Les Graulhétois friands d'un tel spectacle s'extasient. Ils ne sont pas peu fiers de savoir que le généralissime GAMELIN en personne vient d'arriver sur le terrain en inspection, accueilli chaleureusement par le Président Pierre MASSIE. La place du Jourdain grouille du campement des fantassins venus de CANGUILAN qui se reposent d'une chaude journée mouvementée. Encore aujourd'hui, dans une ferme de notre campagne, on garde jalousement une planche qui a servi au Général GAMELIN pour franchir un fossé afin de suivre à la jumelle l'action des troupes. Un plan quinquennal adopté en 1936 a prévu d'augmenter de 50% la flotte aérienne et de la porter à 1500 avions pour rivaliser avec la LUFTWAFFE. Le constructeur d'autogires Juan de la CIERVA vient lui aussi faire à SALES une démonstration de son appareil qui étonne les Graulhétois.

Il y a des exercices de nuit sur TOULOUSE, MARSEILLE, LEZIGNAN et HYERES. Le 22 août "l'ennemi", selon le scénario, par son aviation, a vraiment tenté de détruire la poudrerie, l'O.N.I.A, le polygone et la cartoucherie. Il veut anéantir MONTPELLIER, NARBONNE et TOULOUSE.

Elie THEOPHILE le Maire, a informé la population graulhétoise, qu'un exercice de défense passive aura lieu dans le TARN, du vendredi 20 au samedi 21 août. A cette occasion, tout éclairage public sera supprimé. Les cafés et autres lieux seront fermés à partir de 23 h 30. Les véhicules seront garés phares éteints. Mais c'est BRIATEXTE qui est particulièrement concerné par la concentration, l'arrêt des véhicules civils et militaires allant et venant de GRAULHET, de GAILLAC ou de LAVAU.

Curieusement un des documents allemands mis à notre disposition pour ce rappel des grandes manœuvres aériennes du sud-ouest, nous démontre l'intérêt que l'espionnage n'a pas manqué de tirer de cette opération, 2 ans avant le déclenchement du dernier conflit.

Le Maire Elie Théophile qui décèdera en février 1938, ne pouvait se douter de cette précipitation et des déroulements.

.....

En 1939, après la dernière Fête Centrale du Jourdain, la France se mobilise. En 1940, l'aérodrome de Graulhet est réquisitionné et le matériel reçoit son affectation de guerre. Le pays est envahi par les armées allemandes ; c'est l'Armistice, l'occupation, la zone de démarcation. L'aérodrome de SALES est en sommeil. Les moutons broutent l'herbe tendre, goulûment.

Pourtant, il y a des nuits troublantes. A Londres, le Général DE GAULLE tisse son réseau. Le Colonel REMY, un de ceux qui l'ont rejoint, signale que le premier parachutage en France s'effectue en novembre 1940 sur le sol de SALES. Il ne s'agit que de parachutages d'hommes et pas encore d'armes. GRAULHET offre une situation d'expérience non éloignée des grands centres et de l'Espagne par où vont passer les résistants pour l'ANGLETERRE et l'AFRIQUE du Nord. C'est au tour de certains pilotes français de jeter leur dévolu sur l'aérodrome de SALES. L'un d'eux, LOUSTANOU-LACAU est en contact radio avec GROUSSARD et FOURCAUD, agents secrets de la première heure, pour les conduire en Angleterre; mais selon le Colonel PASSY, ces vols nocturnes échouent; une fois en raison du terrain détrempé, une autre fois à cause d'une foire qui a conduit trop de monde aux abords de l'aérodrome. Enfin ils intriguent les gendarmes de Graulhet qui circulent à bicyclette, pédalant avec force pour tenter d'interpréter ces rase-mottes mystérieux.

L'OCCUPATION – LA LIBERATION

Dès l'occupation de la zone libre après le débarquement des Américains en AFRIQUE du NORD, un assez fort détachement de l'armée allemande s'installe à L'ALBERTARIE, dans l'usine Aristide CATALAU. Un piquet s'implante à l'usine CHABBAL, rue de la Mégisserie. Un autre, inévitablement à l'aérodrome, dont un ou deux bâtiments militaires abandonnés, sont destinés aux "Compagnons de France", organisme des jeunesses vichyssoises, préfiguration des "Chantiers de Jeunesse" dans lequel vont être obligatoirement soumis les jeunes de 20 ans, avant le travail, lui aussi "obligatoire" en Allemagne.

Pour autant, les Allemands n'ont que le souci de rendre inutilisable le terrain de SALES en le labourant de fond en comble, profondément.

De 1943 à 1944, le Maquis graulhétien a déjà marqué sa présence, il a, dans ses rangs, un as de la guerre: André NAUDY, qui connaît bien l'aérodrome de Graulhet. Chaque fois qu'il y est venu, de même quand il y reviendra après la guerre, avant de survoler sa maison de Saint-Pierre avec son THUNDERBOLT ou son DEWOITINE, dans un mouvement aérien qu'on reconnaît, il salue les Graulhétois. Il a appris à aimer cette piste de SALES, qui lui a permis de retrouver les siens où les habitants sont montés le voir. Après la bataille d'Albi, où 7 Graulhétois vont mourir au combat, enfin, survient la Libération. Alors André NAUDY n'a plus qu'un désir, celui de remettre en état l'aérodrome de SALES, qui a beaucoup souffert. Avec Noël PELISSOU, chef de secteur politique, Maire effacé par VICHY, ils lancent tous deux un appel vite entendu des Graulhétois.

Il s'agit d'une mobilisation générale qui va précipiter mille bras, avec des brouettes, des pelles, des pioches en sorte qu'à la fin de la journée, la grande étendue de SALES se retrouve nivelée. Il ne reste plus qu'à retracer sommairement la piste pour que les ailes puissent, comme autrefois, voler, même s'il faut oublier que quelque part du côté de la MOLIERE, en bordure du talus, on vient d'enterrer une espionne italienne fusillée. Le Maquis a réglé son compte dans cette triste loi de la jungle imposée par la guerre.

LE RENOUVEAU

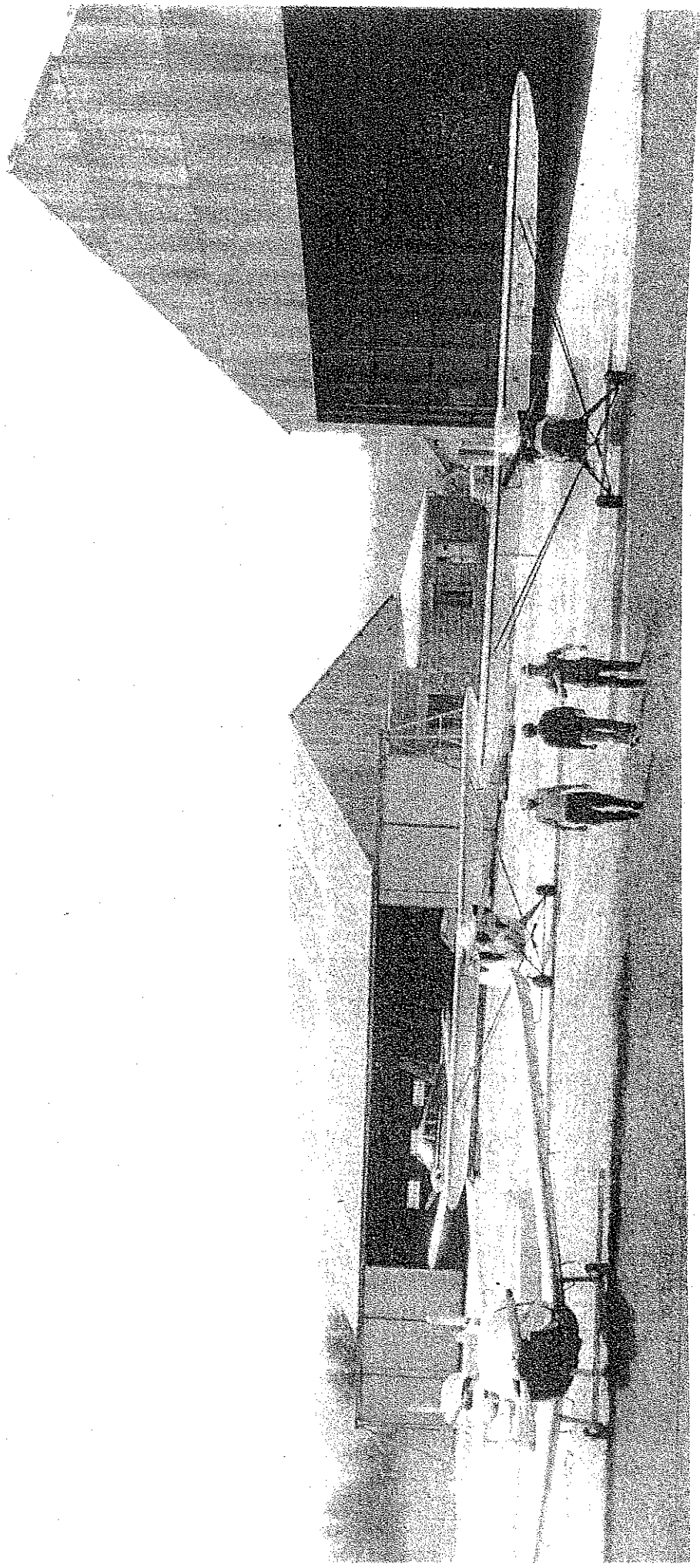
Il faut rapidement tourner la page pour aborder cette renaissance où l'on referme les plaies, dans le temps où Graulhet, malgré des moments encore difficiles, va entamer économiquement une expansion étourdissante. Nous ferons grâce des arcanes entre l'Etat, l'Aéroclub et la Mairie, auxquels nous avons participé. Des conventions, des baux, des accords divers ont mis à la disposition du Club, un instrument à exploiter, même si, très souvent, il a fallu d'un côté comme de l'autre, se battre avec les aléas financiers.

A travers les services des Domaines, la Municipalité acquiert les 7 bâtiments de l'Etat. Ils sont désaffectés et votre serviteur est chargé d'en transformer 5 à usages de logements sociaux, cependant que les 2 autres sont attribués au service des Ponts et Chaussées.

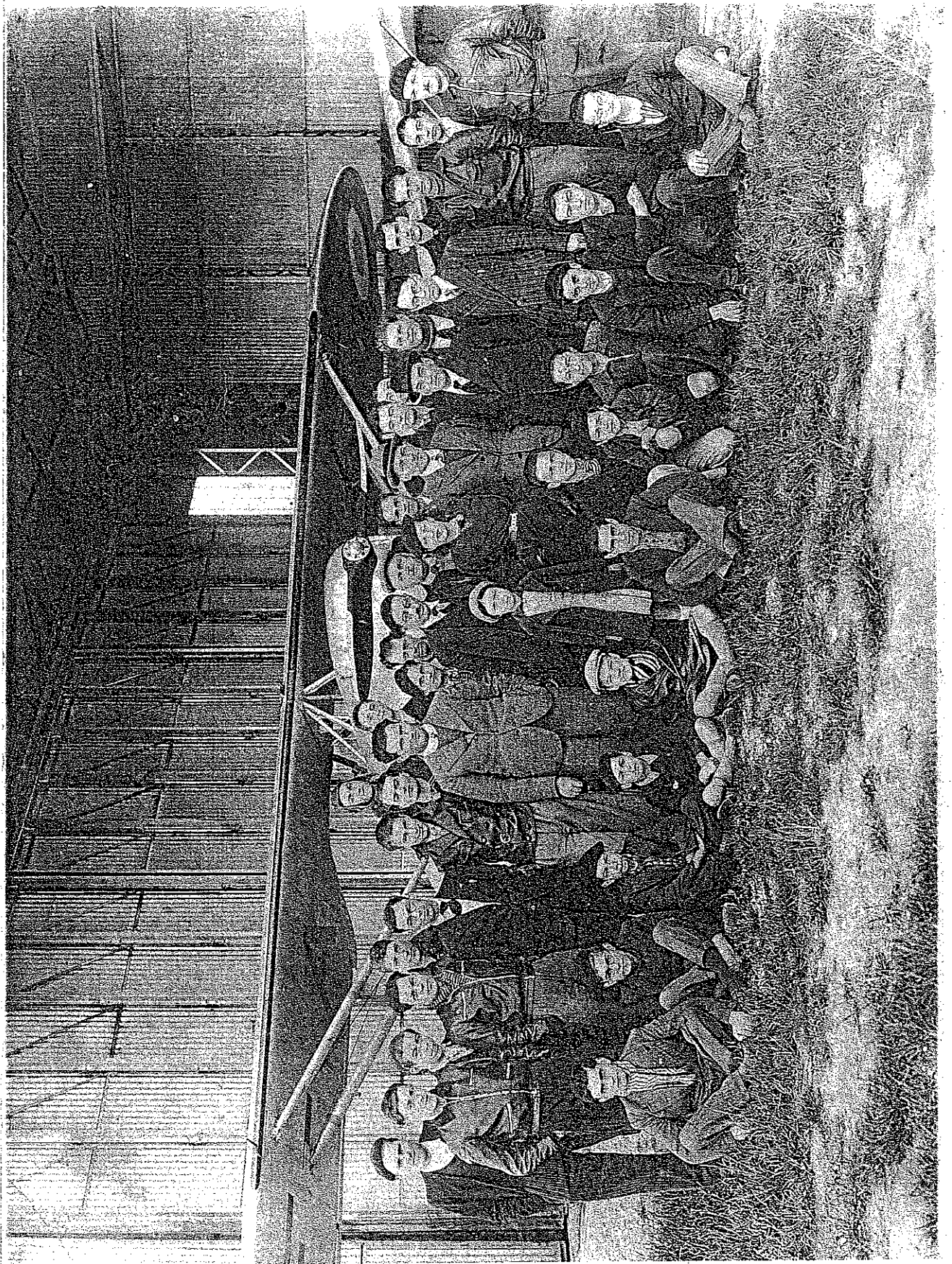
.....

En juillet 1952 l'Aéro-club organise un grand meeting aérien au terrain de SALES. Une foule très nombreuse de Graulhétois et autres amateurs de sensations fortes se retrouve pour assister à la présentation des appareils de tous modèles.

Le clou du meeting concerne plusieurs sauts en parachute dont le plus spectaculaire est celui de Jacques SOUM avec ouverture retardée retenant le souffle de chacun.



Les premières installations des machines et des hommes



Dans le grand hangar la Famille de l'aéro-club est réunie.

On distingue entre-autres, debout. Raymond CALVEL, Lucien THEOPHILE, Roger VIALA, Alphonse MAZET (instituteur), Noël PELISSOU Maire, Madame ARMENGAUD, Ernest ARMENGAUD, Jean VIGUIER, Henri VIGUIER, Pierre MASSIE, Henri VIALA le pilote, VEDEL, René DELROT, PAUTARD le garagiste, François CORBIERE.

Assis – André BASTIE, MASSOUTIER, André SEVERAC, ESPINASSE, FONTES, RIQUET, (pour ceux qui ont été identifiés)

IL Y A DES AMES QUI RODENT SUR SALES

Sans doute celle de Robert ASSIE, chef pilote décoré de la médaille aéronautique, adjoint au Maire, récompensé de 20 années de services rendus au club, de 10 000 heures de vol, de 1000 élèves formés dont 500 brevetés et de 30 années vouées au service de l'aviation légère, fauché par la maladie à l'âge de 48 ans.

Il y a celle de François CORBIERE, mécanicien hors pair, copain de tous avec sa vieille "deux chevaux" à la peinture fanée, ses pastis quotidiens, ses tournevis, ses chiffons et son cœur ouvert, une espèce rare qui magnifiait les bleus de travail, l'air malicieux.

Il y a celle de Charles AUQUE bien sûr, dont Ernest ARMENGAUD a sollicité que le Président national lui remette la médaille des 50 ans de brevet de pilote.

Il y a celle de Georges AURIOL, natif de Saint-Julien du Puy, qui a décollé de SALES en 1949 comme pilote depuis l'âge de 15 ans. Chef pilote du Royal Club KHMER, agréé de l'aviation civile KHMER, avec ses 10 000 heures de vol, son enseignement donné au BRESIL, 6971 heures d'instruction bénévole et 1500 données depuis 1991 à l'aéro-club de GRAULHET, lui a valu que Gaston VEDEL en 1986, lui épingle la médaille de l'aéronautique. C'est aussi un "prof" graulhétien, épris de linguistique.

Il y a celle de Gaston VEDEL, Compagnon de la Libération, interné avec son épouse, un pionnier de l'aéropostale, initiateur du fils du NEGUS d'ETHIOPIE. Il fréquente très souvent l'aérodrome de SALES. A 80 ans, il pilote encore, avant de raconter ses mémoires, dans un ouvrage "Le pilote oublié" parrainé par André MALRAUX et préfacé par Joseph KESSEL.

Il y a le Graulhétien Jean ARNAUD dit "la Ferraille", parce qu'il réussit toujours à réparer quelque chose avec des bouts de fer. C'est un compagnon mécanicien qui tutoie MERMOZ, jaloux du Tarnais CAVAILLES qu'il croise dans le hangar. Le Capitaine CARRETIER, pilote d'essai écrit sur ARNAUD dans une dédicace : "à l'un des plus méritants parmi les responsables de notre bel Arc-En-Ciel." Celui-là, à 84 ans, est encore sur l'aérodrome de SALES et se rappelle aux souvenirs de Jacqueline AURIOL qui a eu recours à lui.

Il y a les frères GROUSSET, tous deux Graulhétien, dont l'ingénieur WILFRID, recruté par Didier DAURAT pour être intégré dans la fameuse équipe de l'Aéropostale en Argentine et au Chili avec GUILLAUMET et MERMOZ à propos desquels nous avons échangé en 1999 des correspondances avec Madame LATECOERE.

Il y a le frère cadet: GAETAN, un rugbyman doyen du Sporting Club Graulhétien, adjoint au chef d'escadre d'ALICANTE pendant la guerre d'ESPAGNE, résistant, responsable à BRAZZAVILLE, médaille d'argent de l'aéronautique, ancien secrétaire général de l'Aéro-Club en 1973, décédé à 95 ans.

Des âmes de pilotes qui rôdent sur l'aérodrome de SALES, il y a entre autres, celle du Colonel NAUDY, celui dont nous avons parlé au temps de la Résistance et de la Libération, chef d'escadrille, as de guerre aux 10 victoires, tombé avec son Thunderbolt, vaincu par un orage en 1946, honoré par une promotion à l'Ecole Nationale de l'Air de SALON DE PROVENCE, en présence du Ministre Michel DEBRE en 1969.

Il y a celle de tous les anciens, bien trop nombreux. Avec cette évocation, nous achevons notre amalgame dans lequel nous avons voulu réunir des hommes, des machines et des épisodes dans l'immense passion qui les unissait sur l'aérodrome de SALES. Il ne nous reste plus qu'à exprimer un souhait, celui que cette longue piste qui a jalonné le temps et l'espace, soit encore pleine d'espérance, porteuse d'un riche avenir pour SALES et pour GRAULHET.

DANS LE CIEL DE SALES

Dans notre réalité du moment, nous avons écrit:

L'automne accourt sur le plateau de SALES. Les nuées s'amoncellent au loin sur les monts de LACAUNE.

Elles courent d'abord d'ouest en est dans les collines rondes de CANGUILAN et de Lautrec.

Sur le grès creux de JOURDES, les chênes frissonnent le soir tombant. Les frondaisons de la COURBE se découpent en contre-jour sous le ciel empourpré du couchant.

J'entre au bar inondé de lumière, à l'heure où François le mécano pousse sur son rail l'immense portail en tôle ondulée du hangar, dans lequel le chef ASSIE vient, au terme de ce dimanche, de ranger ses petits "zincs".

Ils vont dormir côte à côte, ailes contre ailes, les oiseaux de SALES : Jodel, Piper, Stampe dont le ronronnement a chanté aujourd'hui la chanson du vent frais sur les vieux toits de Graulhet.

En ce soir d'octobre qui commence, une saison s'achève.

Le saphir fouille les sillons d'un disque. Un air connu m'invite au plaisir de boire sans soif le sirop sucré d'une heure douce qui m'appartient.

Le président JUILLE et le trésorier MASSIE ont terminé leur quart. La tour de contrôle s'est éteinte.

Ils rentrent tous s'accouder au comptoir, saoulés de vent, ivres d'air : NESPOULOUS, le grand DELROT, GAYRAL, FOSSAT, BETEILLE, VAISSIERE, de LARNAZI, BELLIERE...

Leur dimanche s'achève qu'ils ont attendu six longs jours. Ils se retrouveront dimanche prochain avec le même cœur, les mêmes gestes, les mêmes habitudes.

M. WILWERT m'apporte le cahier des stagiaires. C'est presque un cahier d'écolier, mais c'est aussi un livre d'or.

Une trentaine de garçons, de toutes conditions, y trace à la fin de leurs " classes " à l'aérodrome de SALES, d'une main nerveuse qui trahit l'émotion du départ, le témoignage ou l'expression de leurs sentiments.

Ils ont passé là un mois, deux, des jours heureux, trop courts, bien remplis.

Ils sont venus parce qu'ils aimaient l'aviation et qu'ils ont lu dans une revue qu'il existait dans un coin perdu du Midi, l'Aéro-Club de GRAULHET. Ils sont venus voir ce patelin et puis ils sont restés. D'autres sont revenus cette année passer une partie de leurs vacances à voler. Ils partagent le dortoir du centre d'accueil. Ils mangent à la même table du réfectoire que les WILWERT s'ingéniaient de rendre agréable et variée.

Levés tôt le matin, selon les caprices du temps, ils s'envolent à la conquête de leur brevet de pilote.

Piloter, leur rêve, c'est d'abord l'apprentissage des nombreuses ficelles du métier, apprises au tableau noir dans le hangar, près des " coucous " qu'ils caressaient de leurs mains de vingt ans.

Vingt ans, c'est le bel âge bleu de la vie toute neuve dont on prend conscience tout d'un coup entre le ciel et la terre sous les stratus et l'azur au-dessus du lac de MIQUELOU qu'on survole, du BRUC crayeux, du DADOU noir qui musarde dans le creux du LOUBAT et de la BRESSOLLE.

Vingt gosses, vingt copains rient. Leur gaieté, leurs chansons animent l'Aéro-Club de SALES.

Je pourrais vous les présenter. Leur nom ne vous dirait rien. Je les laisse dans l'anonymat de leurs vingt ans. Ils ont tous le visage de la jeunesse et de la foi, de la camaraderie et de l'amitié, sentiments exaltants que l'amour de l'air fait découvrir et partager.

Ils sont instituteurs, visiteur médical, attaché de presse, pompier de l'aéro-navale, étudiants, agents techniques, chefs de travaux, fils de docteur, employés de banque. Ils sont vingt, trente, tous copains. Ecoutez ce qu'ils disent, ce qu'ils écrivent au soir de leur départ.

" Quelle joie de pouvoir vivre ici hors du regard observateur des autres. Je souhaite très sincèrement à chacun de réussir dans leurs initiatives afin qu'ils puissent vivre simples et heureux. "

" Dans mon esprit, GRAULHET évoquait une bonne équipe de rugby. Mais je ne pensais pas y trouver, en l'espace d'un mois, tant de liens de camaraderie. "

" C'est avec un serrement de cœur que je me vois dans l'obligation de quitter le club. L'esprit d'équipe qui existe entre stagiaires et moniteurs ont fait de ces trois semaines de vie commune un exemple de camaraderie. "

" La rentrée... Pat... On est si bien. Je serais encore resté ici pendant quelques jours, peut-être même toute la vie. Des camarades sympathiques, des moniteurs irremplaçables, un cordon bleu, où retrouverai-je pareille ambiance? Nul ne sort de l'Aéro-Club de Graulhet qui ne souhaite y retourner. "

" Merveilleux, sympathique. Les mots ne dépassent pas ma pensée. Je souhaite ardemment de revenir en ces lieux un peu sacrés. "

" Et cet autre un grand diable drôlement " baraqué " qui joue le pirate à son heure, venu de la GUADELOUPE, a écrit le plus émouvant :

" Un océan, 10 000 km d'Atlantique, voilà ce qui me sépare de GRAULHET. Pourtant, dans mon cœur que déchire le départ, le souvenir de la chaleureuse camaraderie, la patience et le dévouement des moniteurs Bébert et Claude, la bonne humeur et le sourire de François, l'ambiance familiale et la bonne cuisine de M. et Mme WILVERT si pleins de tact et si heureux de nous savoir satisfaits, resteront éternels.

" Quand on a longtemps manqué d'affection, quand on en trouve un peu on s'agrippe. " Un autre dit :

" Qu'importe le nombre de kilomètres qui nous séparent, puisque nous sommes obligés de partir, de quitter ce lieu cher à tous. En être à 800 ou à 10 000 kilomètres, le résultat et le même et nous pensons qu'à une chose : revenir

" Je suis venu ici pour passer le premier degré, mais avant cela, je devais faire une épreuve qui aurait pu tout gâcher : prendre le baptême de l'air.

" On ne m'a pas sottement " sonné ". D'une passion sincère mais passive, j'en suis venu à une passion plus ardente encore et active, pourtant merde et zob à ce salaud de vent d'autan. "

" C'est ici que beaucoup d'entre nous ont mis le pied dans la grande famille qu'est l'aviation et ce premier pas restera éternel. "

" Jamais voyage ne m'a causé autant de déplaisir que celui que je vais faire maintenant, car il m'éloigne de Graulhet. "

" Il est triste de se quitter, mais tellement agréable de se retrouver. A très bientôt. "

" Y en a qui ont la larme à l'œil. Moi j' me tamponne pasque j' radine pour le gueleton le fin d'année, histoire de baffrer un bon coup après une vache giclée de pernilard.

" A part ça, la croûte était impec. Après ça, ça brûlait des rengaines pas propres dans tous les coins."

On pourrait continuer longtemps ainsi. Mais il faut finir par quelque chose. Ce quelque chose qui nous touche à beaucoup de très près, nous rappelle au soir de la réunion du tour de France aérien, des vitres graisseuses, l'ambiance Far-West d'un banquet où des pétards explosaient près des micros de BASTIE.

Pour les stagiaires et au souvenir de cette soirée, un autre a écrit :

" On se souviendra longtemps de ce stage, tant les stagiaires du taulier que le taulier des stagiaires et que les stagiaires d'eux-mêmes.

" Nous formions une bonne équipe : Pierrot, François, Serge, Henri, Claude et les autres qui aimaient bien votre cuisine, tellement qu'ils y mettaient parfois les doigts.

" Le soir, avant de s'endormir, on se réunissait parfois en rond autour de la tente des LEROY, un couple charmant, et pour fêter leur départ on chantait avec amour des chansons d'au revoir, tandis que les plus doués rythmaient sur des grosses caisses de fortune. Ensuite, pour leur être agréable, nous les aidions à faire leurs bagages.

" Une fois, on a trouvé astucieux de passer à la graisse de vidange les voitures des autorités réunies en conférence.

" Que de remords par la suite en voyant tous ceux qui travaillaient pour nous : MM. JUILLE, MASSIE, VAISSIERE et CALVEL et ce pauvre François et toutes les autres personnalités, les manches retroussées, astiquer jusqu'à une heure du matin leur voiture. Pour un peu nous les aurions aidés.

" j'espère que cette atmosphère mi-aviation mi-paillarde se perpétuera dans les stages à venir bientôt et ferai tout pour ça. "

" En souriant à l'évocation de ce soir, j'ai fermé le cahier des stagiaires. Il ne restait plus rien dans mon verre. J'ai regardé M. WILVERT derrière son comptoir. J'ai trouvé sur son visage le gros chagrin, l'absence de " ses gosses ".

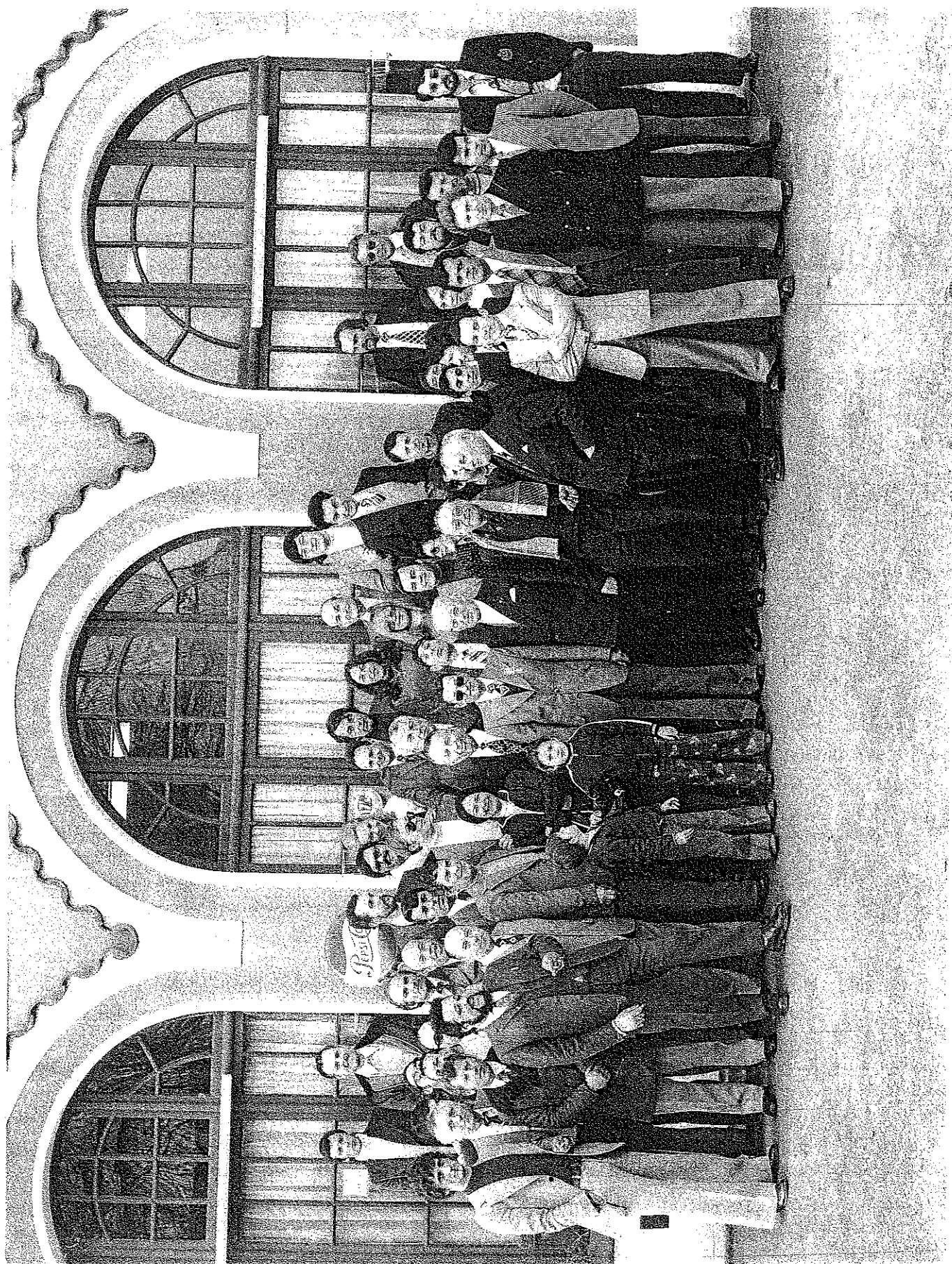
" Le vent d'automne court sur le plateau de Salés. C'est fini, ils savent que demain et les jours froids, il ne verra plus que Bébert et François passer devant le bar de la jeunesse et de la joie.

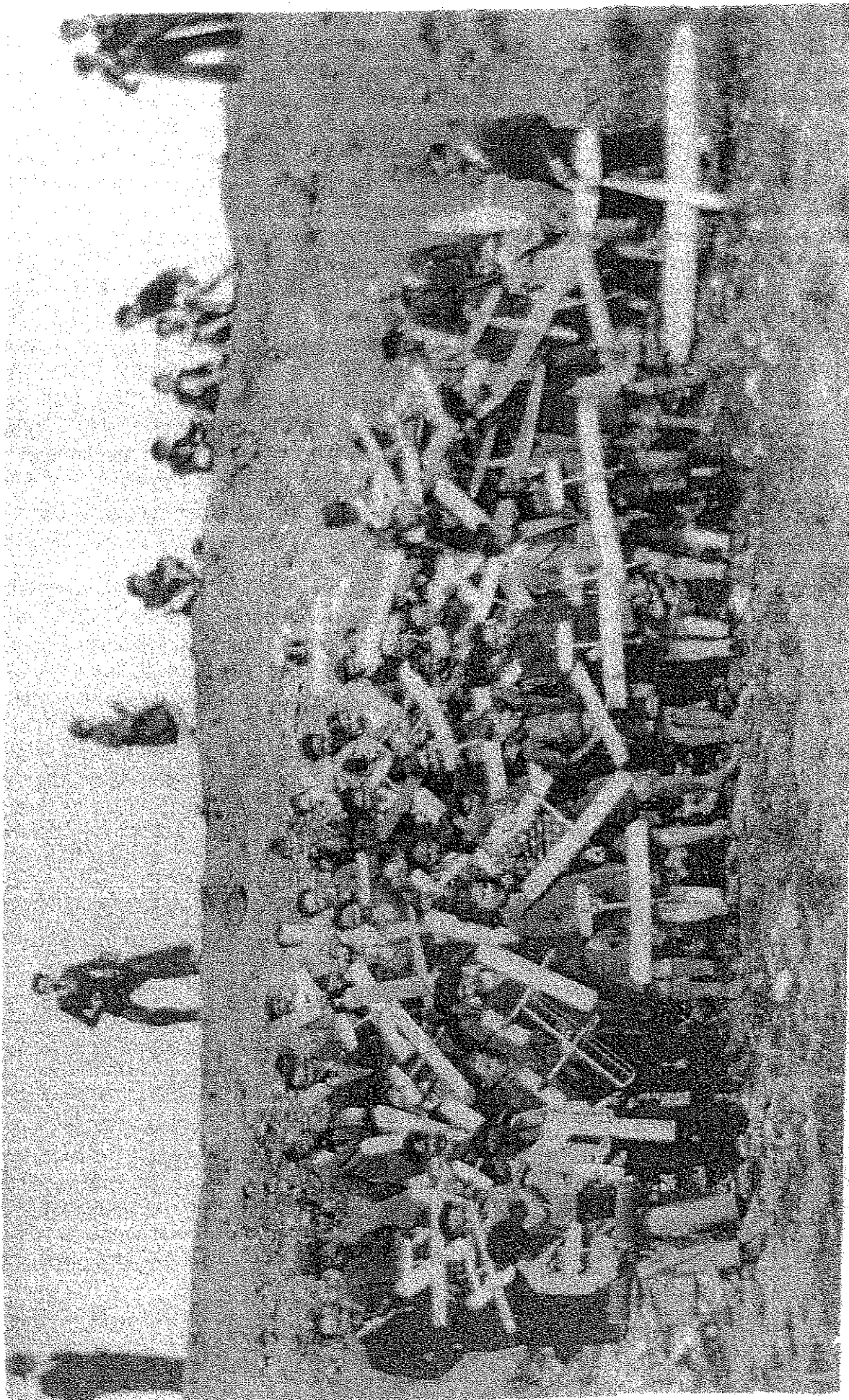
(H. M) Salés, 1^{er} octobre 1961.

Cette relation de 1961 souligne s'il en est besoin l'action remarquable du président Paul JUILLE à la fois président du Foyer Léo LAGRANGE. Il veut jumeler dans l'esprit, une époque, la jeunesse qui cherche des voies d'avenir. C'est alors un succès appuyé par une municipalité attentive, une équipe généreuse.

A plus de 40 ans de ces moments exceptionnels dont nous avons tenu partager le bonheur, nous ne pouvons que rapprocher ces lignes émouvantes du fameux cahier de NADINE. Elle était là avec sa jeunesse, sa fougue, son exemple, sa camaraderie. Comment ne pas souhaiter que l'Aéro-Club pour le meilleur des ailes gaulhéroises retrouve de tels élans dans l'enthousiasme, dans l'espérance que portent au cœur les responsables d'aujourd'hui.

Devant le "bar de l'escadrille", lors d'un grand moment qui illustre la vie de l'Aéro-club, ils sont là rassemblés. On ne leur a volé que les ans dans la fuite du temps, mémoire à peine estompée au coeur des souvenirs.

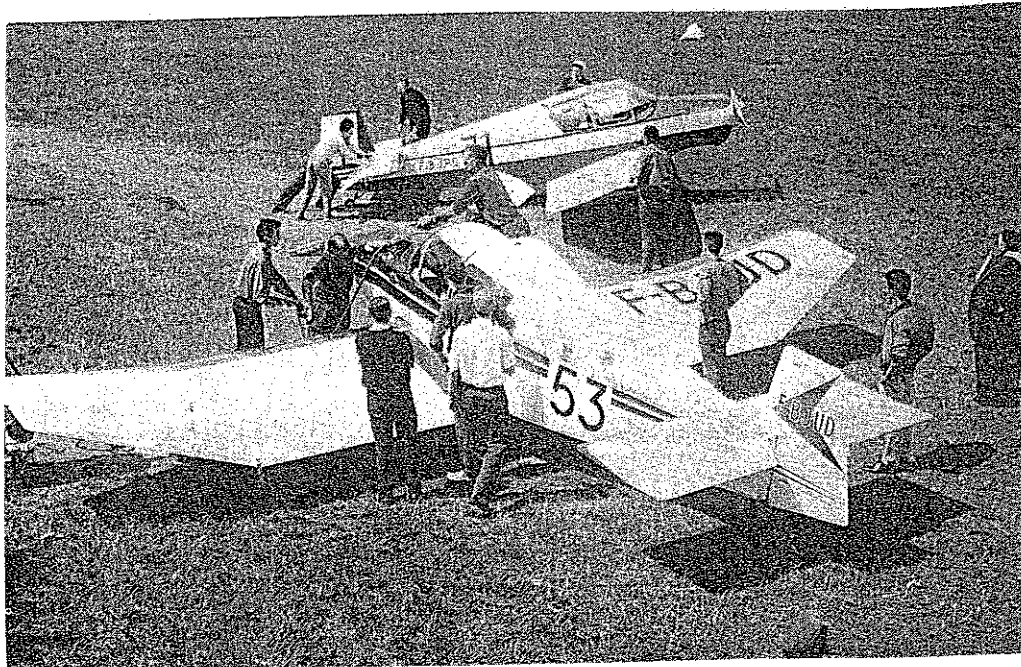




L'Aéromodélisme, une école pleine de rêve, de balsa, de chimères et d'amitié.
Ils se souviennent encore.

LE 50^{ème} ANNIVERSAIRE

Il est marqué par le témoignage actif de toutes les sections. Un hélicoptère privé y est basé ; même si on se contente de la piste gazonnée impraticable l'hiver. On évoque à partir des exploits de 1932, comment avec Gaston HUC et les autres, AVERSENC, VINSON, les garagistes ont adapté à une jante de voiture, une grosse poulie pour enrouler le câble de traction des planeurs, avant qu'il ne soit entraîné électriquement, puis confié à un avion. Le 50^{ème} anniversaire donne l'occasion d'organiser la coupe de la rencontre "entre les appareils concurrents qui se posent par catégorie, en classement de distance. Il y a des démonstrations d'avions radiocommandés, des exhibitions de voltige par l'armée de l'air, des sauts en parachutes à partir d'hélicoptères par le 8^{ème} RP1 de Castres, des présentations en vol d'un bi-réacteur, des baptêmes de l'air nombreux. A coté du " Model Air Club " très dynamique, celui du "club Jean MERMOZ" agréé en 1969 ne lui cède en rien. Il a réuni les écoles départementales au plan Fédéral. Il fait état de sa participation aux championnats de France d'aéromodélisme à POITIERS. Un critérium de vol circulaire anime cette section en 1982. L'association " AEROTARN " alors créée par Jean-Luc JOLIMAITRE veut y développer une aviation d'affaires et de voyages. Le 1^{er} février 1983, le Ministre du temps libre: HENRY est de passage dans le Tarn. Il doit s'arrêter à Graulhet, mais il s'est retardé à ALBI. Le Maire qui veut le retenir à Graulhet n'a qu'une alternative, de faire intervenir par votre serviteur le Président JOLIMAITRE pour l'amener par la voie des airs depuis SALES à Toulouse où l'attend l'avion du GLAM.



Comme conséquence, le service d'ordre prévu qui devait s'exercer le long de la route est désorganisé au grand dam du Préfet et du service des renseignements généraux. Il est trop tard, il fait déjà nuit quand Jean-Luc JOLIMAITRE dépose à BLAGNAC son illustre passager qui a pris un certain plaisir prolongé à survoler le pays. Le Président JOLIMAITRE ne peut revenir vers SALES dont la piste n'est pas éclairée.

Après avoir rendu compte par téléphone à la Mairie de cette mission spéciale qui enfin à son terme soulage le Préfet, au Ministère du Temps Libre, après ces circonstances, on a changé de titulaire.

En 1980, grâce à l'amabilité du chef pilote BENAZECH, les enfants des classes maternelles et préparatoires des Ecoles de CRINS voient arriver le Père Noël du ciel. C'est un moment d'intense émotion pour les petits... et les grands. L'Aéro-Club fait vraiment partie de la vie des Graulhétos!

En 1985, s'inscrit le jour le plus long du lever du soleil au coucher, 53 pilotes se succèdent aux commandes des 5 avions du club qui se classent au 3^{ème} rang régional et 19^{ème} au plan National. Le Président GILABERT est satisfait. Les pilotes contribuent à l'exercice de vols thérapeutiques de la coqueluche, recommandés par le corps médical de Graulhet. Il suffit de monter à 3000 mètres, de bien se couvrir pour que le "pitchounet" se trouve nettement mieux, sinon guéri. Cette pratique dure encore avec le même succès.

.....

Depuis 1981, a eu lieu le revêtement en dur de la piste sur 680 mètres, la création d'un taxiway et d'une bande parallèle pour les planeurs. En 1985, on a érigé un hangar métallique de 20 X 30, pour les planeurs. En 1990 s'est implanté celui des ULM agrandi en 1997 en même temps que les locaux d'AEROTEC.

On a déplacé le vieux local de mécanique, le mouvement d'appareils au sol s'est considérablement amélioré. Il a imposé des actes financiers importants, des démarches, des renouvellements d'accord de gestion. Rien n'est sans doute terminé; même si la piste en dur est portée à 980 mètres de longueur pour favoriser le développement économique et l'accueil d'entreprises, l'atterrissage d'appareils plus lourds dont AEROTEC assure la maintenance des tableaux de bord. Bien sûr, l'aéro-club formule une nouvelle programmation. Après la réalisation de la piste en dur des ULM en 2003, d'une dimension de 300 X 25 après quatre ans de négociations, aujourd'hui les projets portent sur la création d'un autre hangar, l'extension de la bande des planeurs, des signalisations. A l'heure de cette évocation, l'étude est en cours d'un indispensable balisage nocturne de la piste.

.....

Ces considérations techniques ne doivent pas effacer, au moins depuis la dernière guerre de 39-45, la vie propre de l'Aéro-club, celle des hommes et des femmes, des associations conjointes qui ont fait et font toujours la renommée de l'aérodrome de SALES dans un site unique, au cœur du département, aux portes de la métropole toulousaine. C'est un cadre champêtre, avec la terrasse de son bar. (Dotée d'une piste de danse sous les acacias) elle attire toujours beaucoup de Graulhétos qui s'y rafraîchissent, regardant évoluer des avions tout proches, dans l'attente d'un baptême de l'air.

C'est une vie liée à l'histoire qui s'est déroulée sur 7 décennies, aujourd'hui commémorées par la célébration d'un anniversaire qu'il fallait inscrire dans les annales des Ailes Graulhétosises. Elle a été celle des pionniers, des Présidents et de leurs équipes, la foi chevillée au corps, pour que tous ensemble, nous soyons réunis, admiratifs et reconnaissants.

.....

Certains sont encore là, les autres en nos mémoires et dans nos cœurs. Il faut bien les évoquer: Ernest ARMENGAUD, Président Fondateur, médaille de l'aéronautique, avec son épouse, première dame pilote de Graulhet, Pierre MASSIE, Gaston HUC, Paul JULLIE, Francis VAISSIERE, Louis REYNES, Jean-Luc JOLIMAITRE, Gérard BAUBY, Louis GILABERT, Claude BONNES, Philippe DE PEMILLE, et, présentement, Jean-Louis BURCHIANTI. Chacun d'entre eux, avec des différences, des qualités, des styles, des manières, ont insufflé dans la même passion, le souffle, l'amour de l'aviation.

Ils ont été 300 membres et plus après la Libération de 1945 autour des chefs-pilotes: LANIEL, DUBOURG, LAPORTE, Henri VIALA, Georges AURIOL, Robert ASSIE, Francis BENAZECH, Nadine SIRVEN. Près d'eux, ont été les mécaniciens AVERSENC, Raymond CALVEL, François CORBIERE dont un doigt de fer s'enfonçait de sentiment dans la chair des poignées de mains.

Après André BASTIE qui crée en 1972 le laboratoire de maintenance des instruments de bord aujourd'hui repris et perfectionné par Jean Luc ASSIE depuis 1989 au sein d'AEROTEC, des STAMPES, JODEL, MOONEY, PIPER, RALLY, CESSNA, ROBIN et autres, ont sillonné le ciel de Graulhet.

Nous ne sommes plus au premier temps où, lorsqu'ils survolent la TRUILLARIE, un élu local indisposé par le bruit, portant réclamation, s'entend dire par Noël PELISSOU avec humour, de monter sur le toit pour y peindre un grand panneau de sens interdit.

.....

L'Aéro-Club de Graulhet à une âme généreuse. En 1961, dans "Graulhet Républicain", nous relations que le ronronnement des avions berce la chanson du vent frais dans le ciel de SALES et sur les vieux toits de la ville. Le tenancier du "bar de l'Escadrille" ce jour là, nous apporte le cahier des stagiaires, un cahier d'écolier, mais comme un livre, il trahit l'émotion des élèves, venus vivre leur rêve de voler. Ils sont merveilleux, sympathiques. L'un vient de la Guadeloupe qui écrit au moment de son départ: "Mon cœur se déchire, un océan de 10 000 kilomètres va me séparer de Graulhet, de la camaraderie, de la patience, du dévouement des moniteurs: Bebert, Claude, de François", résumant le sentiment de tous. C'est le temps où le Président Paul JULLIE aussi Président du Foyer Léo Lagrange obtient l'octroi d'une bourse pour les élèves les plus défavorisés, abaissant le coût des stages.

Tout cela rejoint les souvenirs écrits sur 50 pages dans le cahier de Nadine SIRVEN, un émouvant témoignage et de quelques voyages pittoresques hauts en couleur.

Nadine SIRVEN, c'est une fille qui n'a pas froid aux yeux. "Le Réveil Graulhetois" relate qu'elle est entrée dans la compétition des jeunes pilotes de France, se classant 2^{ème} seulement à un demi-point d'écart avec le vainqueur, recevant pour mérite, le Trophée de la Flamme de Cristal. Elle écoute au bar, les histoires de CAPGRAS dans l'amitié de leur action. Elle évoque ses voltiges et atterrissages en campagne, mais, dit-elle "Il y a de la joie, on fait des blagues entre filles et garçons, un soir, il y a de la graisse sur les poignées des voitures. Ces pages pleines de sentiments, Nadine les achève alors que Robert ASSIE vient de quitter ce monde." Malade, écrit-elle, il m'avait dit "on a passé de belles années, il faudrait que ce soit écrit pour qu'on se retrouve un peu", c'est dans le cœur que nous gardons tout ce qu'il a donné, il nous a beaucoup donné". Le cahier de Nadine s'achève sur ces mots.

Nous venons ainsi de vivre des événements. Nous allons vivre maintenant, un autre moment avec des machines et des ailes. Hommes et machines ailées vont avoir leurs heures de gloire et de prouesses, de chevauchées fantastiques au sol et dans les airs. Serait-il dit néanmoins, que les événements, toujours eux, n'affronteraient pas quelques turbulences? Ce serait gommer ceux de l'Algérie Française. En 1961, il y a l'insurrection d'Afrique du Nord, le drame d'Alger, l'O.A.S. et ses répercussions. DE GAULLE fustige le quarteron des généraux "rebelles", dont le Tarnais de Roquecourbe SALAN. Le frère du Général ZELLER, incognito, est à Graulhet, rue Verdaussou, pour accomplir une mission spéciale. Les parachutistes d'Afrique du Nord, dit-on à Paris, sont prêts à intervenir en métropole et à troubler un certain ordre des choses qu'il convient de neutraliser.

Alors, en quelques jours, certains aérodromes visés, voient leur piste d'atterrissage flanquée de bidons, pour empêcher toute manœuvre aérienne. C'est ainsi que le Président Francis VAISSIERES, tout surpris, un matin où il croyait aller continuer de bricoler son "zinc", se voit interdire l'accès du hangar par une sentinelle armée qui ne plaisante pas.

Le calme finit par revenir. En 1963, le 23 juin, Gabriel SATGE, industriel, adjoint de Noël PELISSOU, musicien, Président de l'Union Musicale, réussit à faire venir à Graulhet l'harmonie de la Garde Républicaine, à l'occasion du 6^{ème} festival départemental des Batteries Fanfares. Il n'y a pas de salle assez grande pour le banquet; c'est le grand hangar qui en fait office, où votre serviteur, trop occupé, se contente avant de présenter le spectacle au Stade de CRINS, d'un sandwich et d'un café.

.....

En 1963, l'activité aérienne a cependant bien repris à SALES. C'est un nouveau tour de France qui voit atterrir celui qui, à 13 ans, est encore le plus jeune pilote de France: Jean-Pierre MASSIE accompagné du passager Pierre BELLIERES. Ils ont tenu, même sans obtenir une place honorable à être les premiers à se poser devant les Graulhétois.

En 1969, l'aérodrome reçoit une nouvelle cellule ROUMEGAS de 20 X 15. Ce nouveau hangar est précieusement accueilli. Pour le 40^{ème} anniversaire en 1973, des voyages conduisent des particuliers à BARCELONE, ALICANTE, TANGER, GENEVE, LILLE, BERNAY, DIJON, LIMOGES et CANNES pour ne citer que les principaux.

On forme des pilotes pour le compte de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile et de l'école nationale des ingénieurs de construction aéronautique et de Super-Aéro de Toulouse. 20 de ces élèves émargent à la tour de contrôle.

En octobre 1977, le hangar principal, débarrassé des avions est utilisé à nouveau par un certain Jacques CHIRAC à l'occasion d'un meeting politique. Il visite rapidement l'exposition BIGOUT – MANAVIT au restaurant voisin, y achète dans des conditions particulières une toile de BIGOUT, même si la presse, le lendemain signale qu'il s'agit d'une œuvre de votre serviteur.

.....

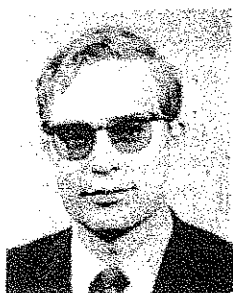
En 1979 les membres de l'aéro-club se dotent du premier bulletin d'information à usage un peu interne. Ce ne sont que quelques feuilles ronéotées avant les plaquettes de 1982 et " le lien d'information inter-clubs " pour les clubs d'ALBI – GAILLAC et GRAULHET. Les bulletins municipaux rendent compte de l'activité aéronautique de GRAULHET, comme aussi l'ouvrage édité par la commission d'Histoire " Histoire et Images du pays Graulhetois ". On y fait le bilan de la constitution en 1981 de l'Association Tarnaise de vol à voile et la reprise effective de la politique de ce sport aérien.



Ernest ARMENGAUD
Le premier Président Fondateur
de l'Aéro-club.



Colonel André NAUDY
Résistant, chargé de Missions
Un as de guerre
Ministère de l'air.



Jean-Luc JOLIMAITRE
Un pilote distingué,
un grand Président,
un Capitaine d'industrie.



Henri VIALA
Un Chef Pilote instructeur.



Nadine SIRVEN BONLEUX



François CORBIERES
Le mécano des mécanos, le copain des copains,
l'homme aux chiffons, aux tournevis,
pétillant de malice et d'amitié.



Robert ASSIE
Un pilote, un entraîneur d'hommes,
un adjoint au Maire de la ville, un ami de tous,
que tous, trop tôt, ont pleuré.



Georges AURIOL

Le Conseil d'Administration de l'Aéro-Club ne pouvait qu'évoquer la mémoire de Georges AURIOL parce qu'il était né en 1933 dans le même temps où prenait corps dans ses langues, l'Aéro-Club de Graulhet. En ce 70ème anniversaire, la plaque dévoilée par Madame Françoise RODET, Maire de la ville, scellée sur un hangar en présence des personnalités et des membres de la famille, a pris toute sa valeur.

Georges AURIOL (31/3/1933- décédé le 31/1/2000) est aussi une figure symbolique du pays Graulhetois.



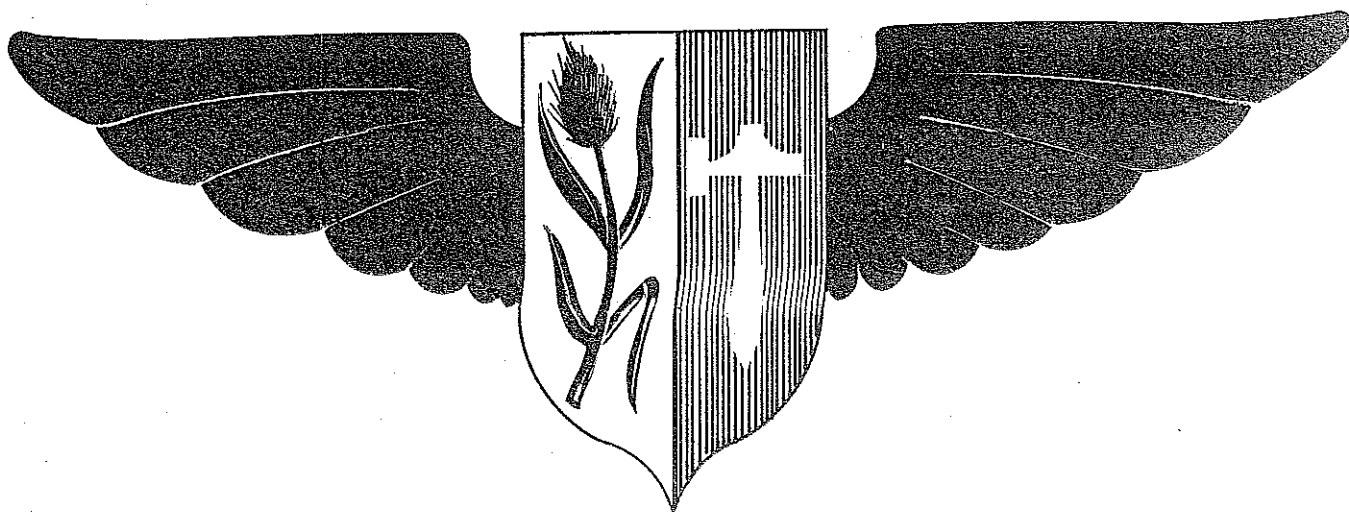
Francis BENAZECH
Un pilote lui aussi "à la hauteur"



Président **Claude BONNES**



Président **Francis VAISSIERE**





Jean ARNAUD
La Ferraille

Hier, Hervé MONZAT qui fut un temps rédacteur en poste à Graulhet avant d'accéder à de plus grandes responsabilités dans le quotidien régional de La Dépêche du Midi, a lui aussi, écrit sur Jean ARNAUD. En ce qui me concerne, nous avons eu plusieurs fois l'occasion d'entendre Jean ARNAUD raconter ses exploits, nous parler avec passion de son métier exercé auprès des "Grandes Ailes". Il ne retrouvait ses joies profondes dans le souvenir d'un riche passé, que sur le terrain de SALES, ou à la table du restaurant. Né à Graulhet le 12 avril 1898, il y est décédé le 22 mars 1989 à l'âge de 91 ans.



René ANDRIEU

Il est difficile dans notre esprit de séparer ce que représentent pour l'Aéro-Club de Graulhet, Aéro-Tarn et le Club Jean Mermoz. Ils ont tous deux glané des heures de gloire au palmarès des compétitions. Du vol à voile de "papa" aux planeurs d'aujourd'hui qui sifflent dans nos airs comme des libellules avec leur fuselage blanc, il ne reste pour les amoureux de l'espace que "Les Ailes du Destin".

René ANDRIEU, Président du Club Jean Mermoz, en raison de son handicap ne laisse pas notre admiration. Atteint de myopathie à l'âge de 22 ans, il a conservé une force de vie. Pour cette raison, il a été choisi en 1998 par le Téléthon comme exemple aux yeux de ceux qui souffrent de cette maladie. Il dit de sa maladie "C'est ma Cordillère des Andes" à l'exemple de la folie de Mermoz. On lui doit des expéditions en Méditerranée pour repêcher au large de Port-Vendres des moteurs d'avions échoués dans les fonds marins.

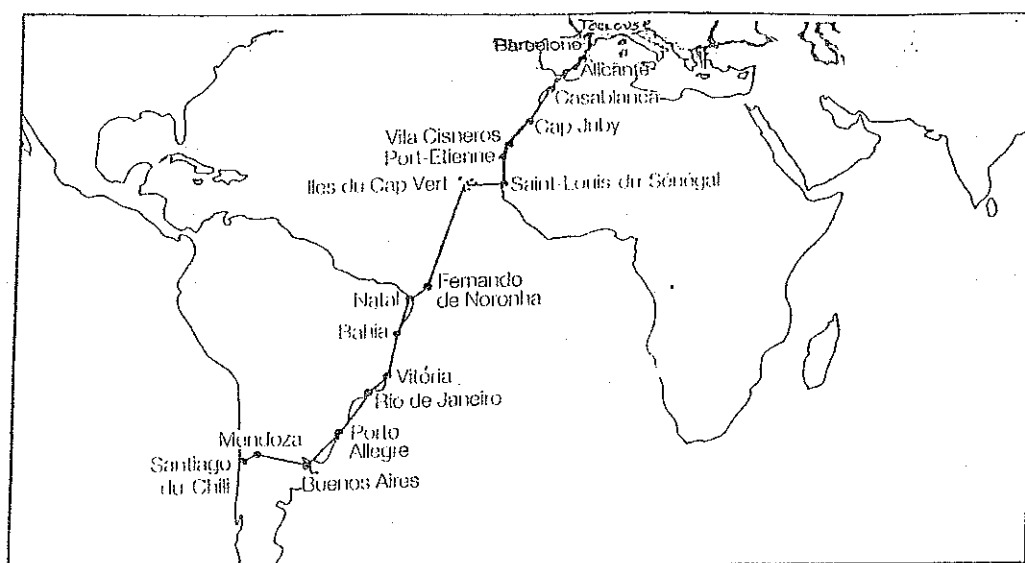
Il a fréquenté à Paris les locaux de l'Aéropostale, il a été avec du "beau monde" de l'aéronautique. Sa passion de l'aéromodélisme lui a fait accomplir des miracles de volonté pour organiser des rétrospectives, des expositions de maquettes et emporter avec son club des récompenses émérites. René ANDRIEU, un homme rampant, bien sûr que non, c'est un homme debout qui regarde le ciel.

Dans l'aéropostale, Wilfrid, Gaëtan GROUSSET et les autres ...

En cette fin de siècle, à l'aube du troisième millénaire, alors que se poursuivent avec banalité pour l'actualité, les navettes spatiales, l'homme ayant déjà marché sur la lune avant qu'il ne foule le sol de Mars, est-il possible, aux yeux des jeunes d'aujourd'hui de se faire une idée du progrès technique, en particulier de l'aviation française?

Il nous faut emprunter à Joseph KESSEL l'enthousiasme, l'audace des pionniers dans la grande aventure de " la Ligne", pour évoquer " l'illuminé " qu'était Didier DAURAT, le véritable patron, lequel d'escale en escale, avait voulu réunir par liaison postale aérienne, la FRANCE, l'AFRIQUE, enfin L'AMERIQUE LATINE, supplantant efficacement les voies maritimes trop longues désormais.

A peine après l'armistice de 1918, depuis l'Aérodrome toulousain de MONTAUDRAN, pour Didier DAURAT, après TOULOUSE – SANTIAGO du CHILI sur un parcours de 13 500 kilomètres, au prix d'efforts surhumains, de victimes et de sacrifices.
(1930), il reste beaucoup à faire.



Pour ressusciter cette épopée héroïque de St. EXYPERY , de MERMOZ et d'autres fanatiques, plus près de nous, des auteurs ont dit et écrit ce qui serait superflu de rappeler la légende de cette fantastique aventure. Pour celle-ci, Didier DAURAT recrutait sous sa férule des hommes de fer les scrutant dans les yeux pour les plier à sa discipline une fois qu'il les avait choisis. Il les loge tous à l'hôtel du Grand Balcon à TOULOUSE d'où, le matin, un petit bus noir de la société Latécoère les transporte jusqu'à la piste de MONTAUDRAN.

Il y a des mécaniciens des télégraphistes, des radios expérimentant les connaissances nouvelles, pas encore au point, des pilotes et des auxiliaires de cette grande famille. C'est d'abord le pilotage à vue, le long des voies ferrées, les repères que sont les églises, Canal du Midi, bordure des plages etc.... Le détroit de GIBRALTAR est ainsi forcé. Cramponnés au manche, les pilotes ont gagné.

Ce jour-là, M. LATECOERE reconnaît que s'il n'avait pas fait appel à Didier DAURAT, la Ligne aurait fini d'exister, peut-être pour toujours.

Wilfrid GROUSSET

Comment les nommer tous, ces hommes? Pourtant, parmi eux, il y a un Graulhétien : Wilfrid GROUSSET. Il est né le 8 novembre 1904. Fils de Ludovic et de Marie LASSALE, après ses études au Lycée de LAVAUR, il entre à l'institut électrotechnique de TOULOUSE dont il sort ingénieur. Aussitôt, il reçoit des propositions des firmes automobiles : Renault et aussi de Michelin. Mais Didier DAURAT est à l'affût de ce vivier de techniciens qu'est l'institut toulousain. C'est lui qui l'emporte au niveau des décisions, et Wilfrid GROUSSET a choisi. Sa mission c'est d'établir le plus tôt possible la liaison air-sol à bord des avions.

Il sera désormais intégré dans la fameuse équipe de l'Aéropostale en AMERIQUE du SUD, en ARGENTINE et au CHILI. On le retrouve dans les actions spectaculaires du survol de la cordillère des ANDES où GUILLAUMET capote mémorablement, où MERMOZ, le colosse en perdition, n'hésite pas à stopper son avion sans frein en calant les roues avec son corps, où St. EXUPERY, pilote et écrivain, a sa part, lui aussi, de péripéties.

" Ce que j'ai fait, a dit GUILLAUMET, aucune bête ne l'aurait fait!"

DABRY Gaston VEDEL (le pilote oublié), ancien maire de St PAUL qui fréquente l'aérodrome de SALES à GRAULHET, Ernest ARMENGAUT, ancien industriel graulhétien, se souviennent de lui ainsi que Jean ARNAUD, le Graulhétien, dit la " ferraille ", ancien mécanicien de MERMOZ; Louis CAVAILLES, Le Tarnais dont les rencontres au cours de diverses escales entre l'AMERIQUE du SUD et la FRANCE les fait retrouver.

Ces derniers survivants ne peuvent oublier cette trilogie de la mort qui frappe en service commandé les MERMOZ, St EXUPERY, GUILLAUMET et tant d'autres et c'est pour eux, à la création de la Compagnie " Air France ", en 1933, l'Aéropostale ayant fait ses preuves, que l'aviation est incontestablement ouverte à son avenir.

Wilfrid GROUSSET fait merveille dans les liaisons et les transmissions même si la barrière montagneuse des ANDES est un handicap. Pour les établir, nous avons lu que parfois, DAURAT, MERMOZ, GROUSSET et l'ingénieur SERRES, empruntent le petit train des ANDES pour rejoindre l'aéroclub, créé à Capiaco, près de SANTIAGO du CHILI, afin d'établir les derniers relais. C'est de cette façon que Wilfrid GROUSSET qui a plusieurs résidences à BUENO-AIRES, à RIO, à TOULOUSE et à PARIS, fait connaissance à RIO d'une brésilienne, Naly Villa Dillon, qu'il épouse. Il finit sa carrière hors cadre, à PARIS, comme directeur des télécommunications d'Air France. A ce titre, il participe aux réunions internationales pour mettre en place les infrastructures et les balisages des liaisons radios air-sol et entre appareils. Les premières installations relevaient de son projet initial. Il s'éteindra quelques temps plus tard à St Cloud, le 4.12.1979, à la suite d'un malaise dans les escaliers du métro.

Parlant de lui et de ses coéquipiers, plusieurs auteurs disent de ces radionavigants, opérateurs, et chef de poste au sol et des ingénieurs, que sous l'impulsion de SERRES, " ils ont apporté à la Ligne, une sécurité de vol et des possibilités de navigation aérienne inespérées jusque là, en libérant les pilotes de la dictature du vol au ras du sol dont le relief changeant et chaotique constituait un danger mortel permanent. Ils ont guidé et, bien souvent, ils les ont sauvés en ouvrant la voie à l'aviation moderne ", précisent-ils.

Mais comme après ces lectures édifiantes, nous restions sur notre faim, en particulier sur cette belle carrière de Wilfrid GROUSSET, et que nous rappelions les lignes ci-dessus à Mme LATECOERE, celle-ci nous répondait " Hélas! Cher Monsieur "...

27/1/99

Cher Monsieur,

J'ai tardé à vous répondre et je m'en excuse, le courrier adressé à l'usine LATECOERE ne me parvient que rarement et souvent par hasard. Je vis en Suisse ou à Paris.

Je n'ai pas de trace dans nos archives du déroulement de la carrière des pilotes ou tout autres personnes ayant travaillé aux usines LATECOERE et aux " Lignes ". C'est bien malheureux car c'est la vie même de l'entreprise qui se déroule à travers son personnel et cela est dû au fait que toutes ces archives étaient chez Didier DAURAT et que d'après ce que je sais, un incendie aurait détruit beaucoup de choses. Je n'ai rien non plus sur SAINT-EXUPERY et sur MERMOZ!

Je vous félicite de vouloir rendre hommage aux deux frères GROUSSET : Wilfrid et Gaëtan. Je pense que vous pouvez le faire quand même, vous avez assez d'éléments pour cela, il vous suffit d'incorporer le récit de leur vie à l'histoire de l'aéropostale. Je peux vous y aider, je peux vous fournir, photos, documents, et autres... Je pense que dans la ville de GRAULHET, vous pourriez trouver quelqu'un qui est branché sur Internet : www.latécoère.com, là, vous trouverez beaucoup d'éléments : histoire de l'Aéropostale, photos etc... ensuite vous me direz quelles photos vous voulez que je vous envoie.

A bientôt cher Monsieur et bonne chance. Mon amicale pensée à Gaëtan GROUSSET.

Marie Vincente LATECOERE

Comment néanmoins, ne pas espérer retrouver toute la trace de Wilfrid GROUSSET dont nous nous promettons de poursuivre nos recherches, même si la lettre de Mme LATECOERE, justifie notre lacune?

Gaëtan GROUSSET

Deux ans après, le 16 juin 1906, naît dans le ménage graulhétien de Ludovic GROUSSET et de Marie LASSALE leur deuxième fil : Gaëtan. Après la fréquentation de l'école de Victor HUGO, il rentre à l'école primaire Supérieure d'ALBI (Ste Marie) et de LAVAU, voie suivie par son frère aîné. Il se distingue en raison de sa carrure sportive, dans l'équipe de rugby graulhétienne des Arlequins. Il évoque encore une certaine méthode de placage dont une, lui rappelle de mauvais souvenirs. A ce titre, c'est encore un des doyens du Sporting Club local.

Il se défend un peu d'avoir été influencé par la carrière de son frère lorsqu'il fait ses débuts professionnels dans le système de représentation comme courtier dans la mégisserie, mais lorsqu'il est libéré de ses obligations militaires à MONTPELLIER, à CARCASSONNE et à l'intendance de la SEYNE sur MER et à la Coa de FRANCAZAL à TOULOUSE, il commence à son tour, d'une autre manière, sa carrière dans l'Aéropostale et à Air France.

Pendant la guerre civile d'ESPAGNE, il est adjoint au chef d'escadre à ALICANTE sur la ligne TOULOUSE – BARCELONE – ALICANTE – MAROC – DAKAR.

C'est dans ces circonstances qu'il capte un message radio des Franquistes qui prévoient de faire prisonniers dès l'atterrissage à Alicante des officiers républicains, et qu'en les dérouter vers BARCELONE, il les sauve de la prison. Il rentre en FRANCE avant de retourner en ESPAGNE où il est à MADRID quand Philippe PETAIN ambassadeur de France arrive en mission.

A la Libération, il est affecté à BRAZZAVILLE pour relancer l'action de l'aéropostale de 1946 à 1949. Responsable des actions en piste, il est en ce même poste à Fort ARCHAMBAULT, seul européen dans l'administration, chef d'agence, en contact de clientèle, chef de Région auprès des autorités pendant trois ans.

En 1966 il est transféré à MARIGNANE au service commercial avant de prendre enfin une retraite à GRAULHET où il se consacre pendant de longues années à la bonne marche de l'aéro-club.

Gaëtan GROUSSET, dans ses 93 ans passés, est aujourd'hui pensionnaire de la Maison de Retraite. Se penchant sur son passé, avec deux médailles d'argent de l'Aéronautique (1961), sa médaille de vermeil (1968) ses lettres de félicitations et de reconnaissance d'Air France (1968), ce passionné de sport qui se souvient d'avoir été champion de France avec l'équipe des Arlequins en 1932 et de la même victoire en promotion contre Saint CLAUDE en 1936, cet homme qui pratiquait l'anglais et l'espagnol a été un ami fidèle de plusieurs générations de Graulhetois.

8912/75

NOM

GROUSSET

Prénoms

Gaëtan, Gaston, René

Né le

16 juin 1906

à

Graulhet (81)



NATIONALITÉ FRANÇAISE

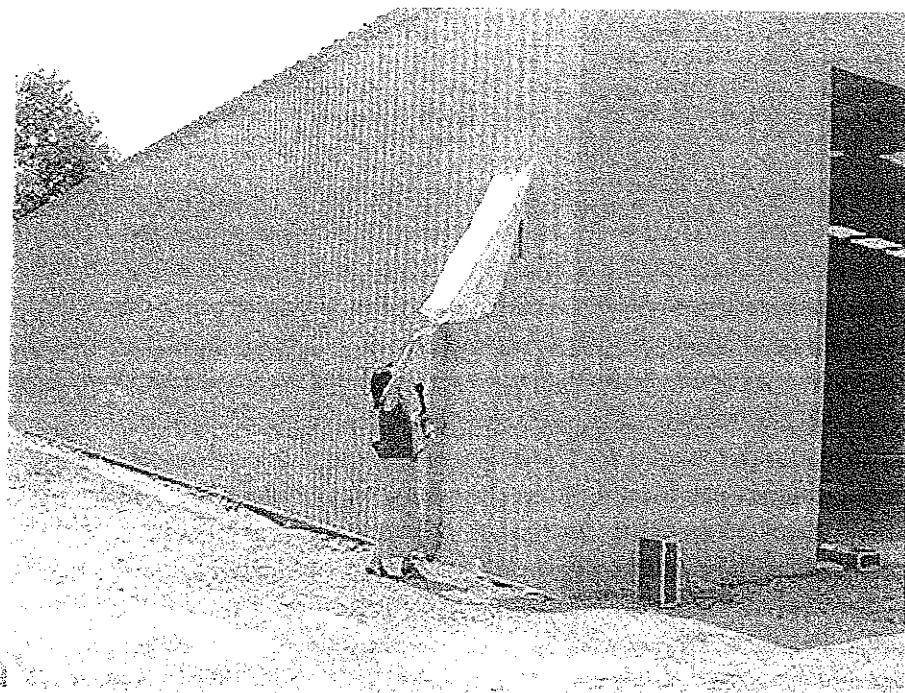
Nous avons voulu lui rendre un hommage mérité, et à travers lui, à son frère Wilfrid d'une manière fragmentaire dont nous nous sommes expliqués.

C'est pour nous un hommage à ces pionniers de l'Aéropostale qu'il convient de ne pas oublier dans ce même devoir de mémoire.

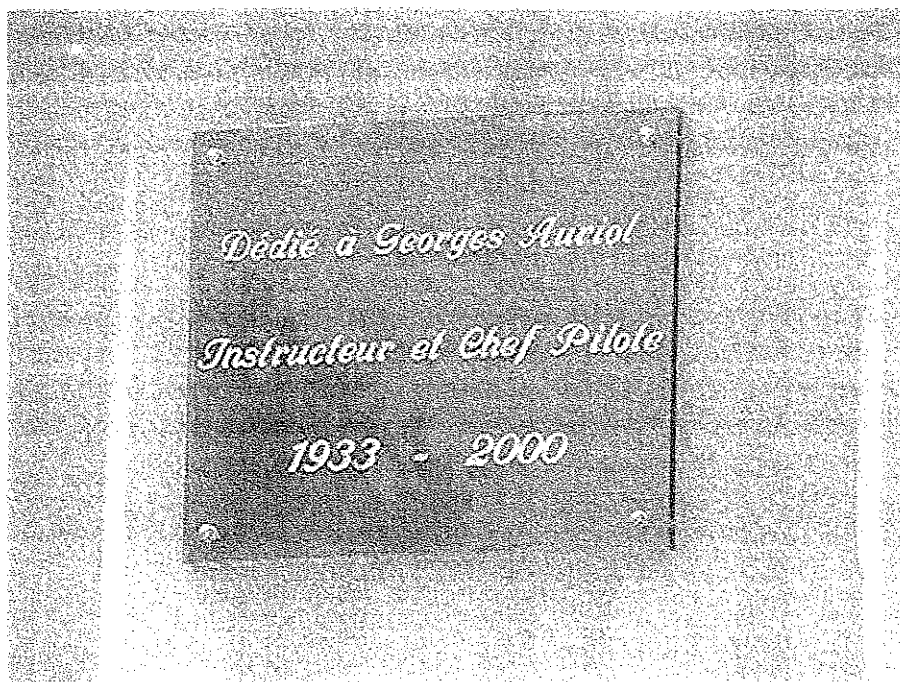
Nous le faisons dans ce temps curieux où un pêcheur de la Méditerranée aurait retrouvé la gourmète de Saint EXUPERY, disparu en mer entre la côte et la CORSE, dans sa dernière mission militaire en 1944. Nous rappelons de la même façon, il y a dix ans, l'exposition sur l'aéropostale réalisée au Foyer Léo LAGRANGE par le Graulhetois René ANDRIEU, président et animateur du Club Jean MERMOZ d'aéromodélisme. C'est lui qui a suscité la remontée de vieux moteurs d'avions tombés en mer au temps de l'Aéropostale dans le secteur de Port VENDRES; lui enfin que le Téléthon 1998 a choisi avec la télévision en tant que myopathe, avec France 2, et qui, à ce titre, a donné la dimension de sa passion pour les ailes de l'aventure.

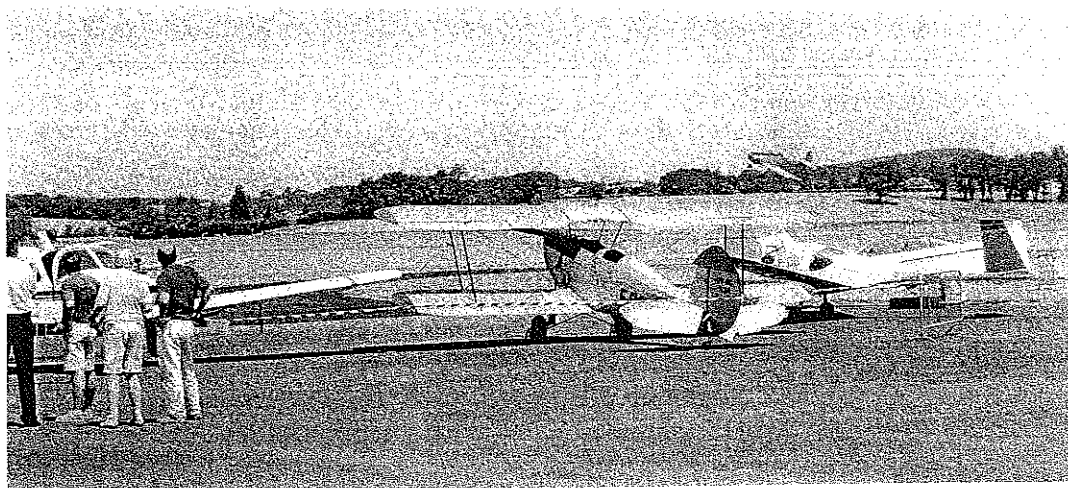
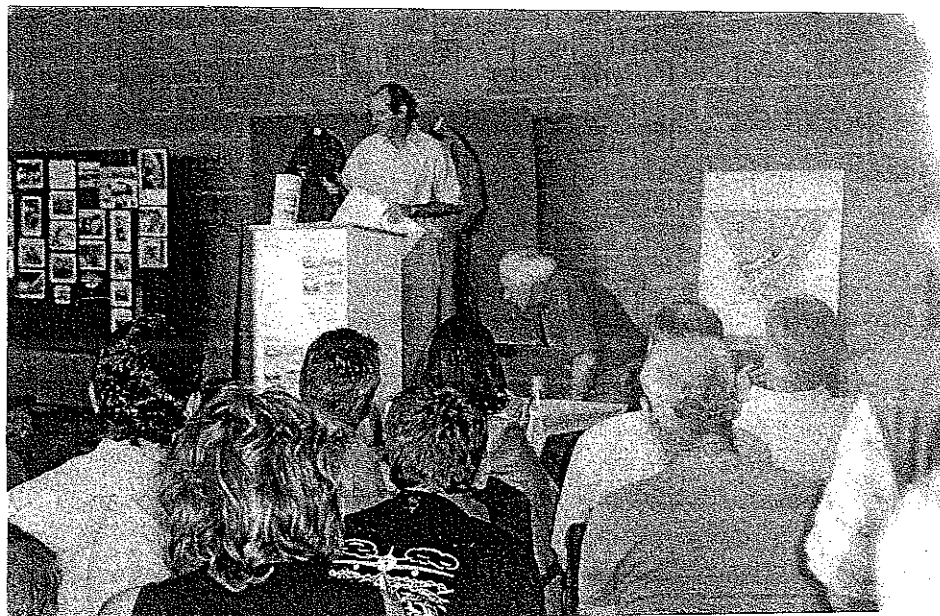
Aujourd'hui, cet ami du torero NIMERO II qui devait se suicider, a quelques accents douloureux au regard de son amitié pour lui. Il ne cesse cependant pas de lire tous les ouvrages sur l'épopée de l'Aéropostale. Nous devons le remercier de l'ouverture d'esprit qu'il a eu en donnant les pistes lancées avec tous ceux qui rêvent encore d'ajouter quelques pages aux héros de "la Ligne", de LATECOERE et de Didier DAURAT.

PS: Bon sang ne fait pas mentir Serge GROUSSET, fils de Gaëtan, qui a été lui aussi un joueur émérite du Racing Club de France à Paris et du Sporting Club Graulhetois. Titulaire du brevet de pilote civil, il a fait son service militaire dans l'armée de l'air. Son épouse n'est autre que l'artiste en art abstrait "Ty-ve", assidue des salons régionaux.



Le 28 juin 2003,
70^{ème} Anniversaire
Mme le Maire Françoise RODET
dévoile sur un hangar
la plaque dédiée à Georges AURIOL.





Le 28 juin 2003
Jean-Louis BURCHIANI
à la tribune, vient d'ouvrir "les solennités".

Passionnés

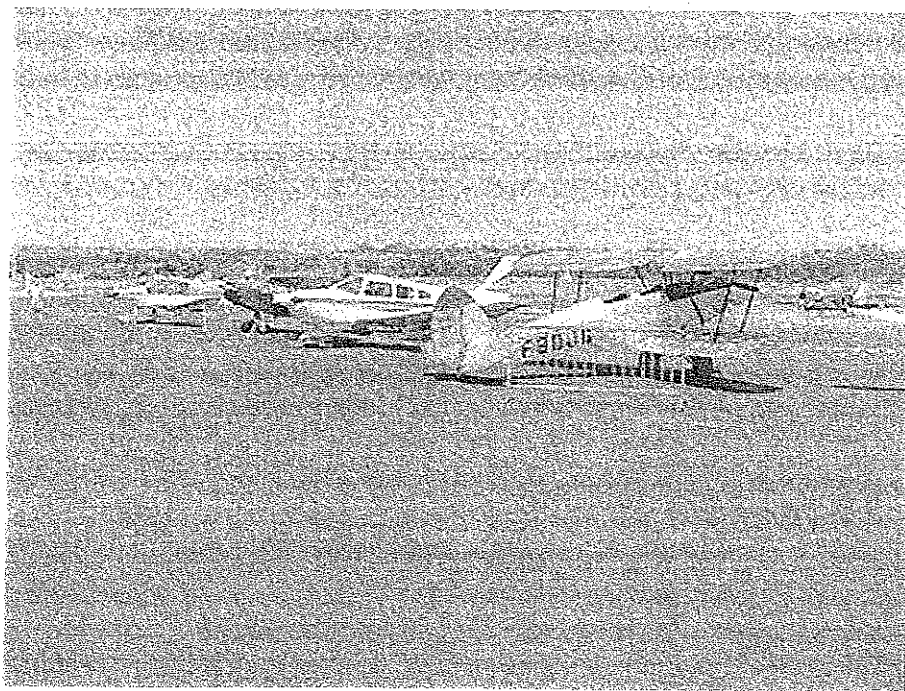
Des hommes, des femmes, il y a en a eu en nombre. Il y en a aujourd'hui, il y en aura demain. Beaucoup ne sont plus là pour témoigner. Il nous reste en évoquant leur mémoire, qu'à restituer quelques uns de leurs visages, faisant référence à ce que nous avons pu évoquer en zigzag, en redescendant des nuages, dans lesquels nous nous sommes laissés envoler.

Le 28 juin 2003 porte témoignage de cette grande famille de l'aviation au sein de l'aéro-club de GRAULHET sur l'aérodrome de SALES où nous sommes revenus en pèlerinage les uns et les autres partager cette fête ardente, joyeuse.

Ce n'étaient plus ces battements d'ailes qui nous parlaient au cœur, mais l'amour de notre ville à laquelle nous avons consacré tant de moments intenses et désintéressés.

Quand les soirs bleuis commencent à estomper leurs contours, il nous est encore agréable de faire revivre en nous ces souvenirs parmi tant d'autres. SALES, un autre lieu mythique, aura marqué notre époque. Le 28 juin 2003, nous y avons fait une halte salutaire, pour recueillir comme dans un vase sacré l'Elixir et bu en silence jusqu'à la dernier goutte, dans le souffle ardent de l'été.

Henry Manavit



Les cahiers d'arc-en-ciel

Nos remerciements pour cette étude s'adressent:

à: Mr Jean Louis BURCHIANI Président de l'aéro-club, Mme Nadine BONLEUX membre du club, Jean-Paul AUQUE, Le Colonel SUTRA-FOURCADE de l'armée de l'AIR, Mme Marcel THEOPHILE, Mr Lucien THEOPHILE, Hervé MONZAT adjoint au directeur des informations générales de la Dépêche du Midi, René ANDRIEU Président du club Jean MERMOZ, Mr Michel NAUDY, AEROTEC les services municipaux de la ville de Graulhet, Nathalie CASTRES, Anne-Marie LAFOND et Aurélie VESSIER.

H.M



François CORBIÈRE
Le Mécano
L'ami des machines et des Hommes