

Des journalistes en herbe à la rencontre de leur patrimoine local

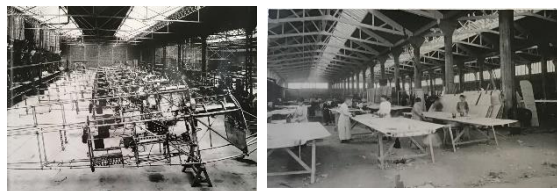
Dans le cadre des Journées du patrimoine organisées par le CAUE de Tarn-et-Garonne, les élèves de la classe de CM2 de l'Ecole Sabine Sicaud de Castelsarrasin se sont rendus le vendredi 13 septembre à l'aérodrome de Gandalou. Ils sont partis à la rencontre de l'unique réplique en Europe du Bréguet XIV, avion de la 1^{ère} guerre mondiale puis de l'Aéropostale de Saint Exupéry. Ils ont été accueillis par Mr. de Guiringaud, passionné d'aviation, venu leur raconter l'Histoire du Bréguet afin qu'ils le gardent en mémoire. Richement informés, c'est ensuite les yeux pleins d'étoiles, qu'ils ont eu le grand plaisir de voir s'envoler devant eux ce merveilleux bombardier sous les commandes de Léo Carussi, pilote instructeur, et d'Ismaël Exposito, mécanicien aéronautique.



Le Bréguet, quelle histoire !

Au début de la 1^{ère} guerre mondiale, les avions français sont moins puissants que la chasse allemande et de nombreux avions sont abattus. Le Gouvernement français demande en urgence aux constructeurs d'inventer un avion plus performant. Louis Bréguet construit alors son 14^{ème} avion (d'où le nom de Bréguet XIV). Il est trois fois plus puissant et deux fois plus gros que les autres.

Le gouvernement en commande 8.000. Mais Louis Bréguet ne peut pas faire seul donc plusieurs industriels participeront pour l'effort de guerre. Aussi, 1500 Bréguets seront construits par le fabricant de pneus Michelin.



Son fuselage est fait de tubes d'aluminium, très léger comparé au bois des autres avions. Le biplan a deux ailes superposées en toile tendue. Elles sont cousues par des femmes car les hommes sont sur le champ de bataille. L'avion a un moteur Renault.

Le poste de l'avant est le pilote. Le poste de l'arrière est à la fois observateur, mécanicien, remplaçant du pilote et mitrailleur de la chasse allemande en embuscade. Sa vitesse est de 180 km à l'heure face au vent et il n'y a pas de

cabine ! Il est donc difficile à piloter et à virer de bord.

Pendant la 1^{ère} guerre mondiale et la bataille de Verdun, le Bréguet sert à observer les positions ennemies pour repérer les impacts d'obus et pour permettre à l'artillerie de mieux ajuster les tirs de canon.

En 1917, on le charge de bombes qui seront larguées à la main et ce "bombardement en pointillés" est peu efficace. On décide alors d'enchaîner les largages en continu : 8, 16 ou 32 obus (300kg) seront attachés sous ses ailes et on tirera sur une ficelle pour libérer les bombes à la suite.



En 1918, les Bréguets bombardent le réseau d'approvisionnement allemand : les entrepôts, les trains, les voies de chemin de fer et les camions. Les Allemands déclarent alors forfait le 6 novembre 1918. Le capitaine allemand Von Greyers brandit le drapeau blanc qui symbolise la paix, pour

parléner, et il négocie l'arrêt des combats avec le Maréchal Foch.



La nuit du 10 au 11 novembre, à 5 h du matin, il est nécessaire de transmettre au plus vite l'ordre de cesser le feu au quartier général allemand. Il se trouve en Belgique dans la ville de Spa. Alors, le Bréguet XIV est enveloppé d'un drapeau blanc, avec à l'intérieur un pilote français du nom de Gustave Minier et du capitaine Von Greyers. Ils décollent pour amener à Spa le papier signé annonçant l'armistice et c'est ainsi qu'à 11h le 11 novembre 1918, la paix est déclarée.

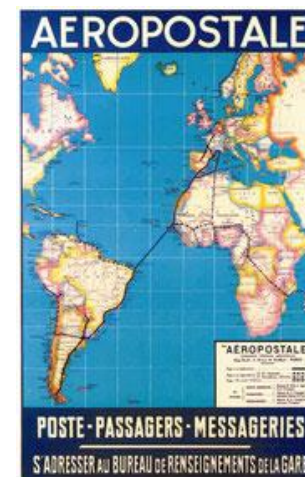
Que faire des Bréguets une fois la guerre finie ?

Après la guerre, Pierre-Georges Latécoère a l'idée d'utiliser les Bréguets bombardiers pour le transport du courrier.

Le 1^{er} septembre 1919, il crée la ligne aérienne Toulouse-Rabat, au Maroc, car le

courrier doit arriver plus rapidement. Le succès est là, donc il lance la création de l'entreprise "l'Aéropostale" pour aller plus loin encore, en Amérique du sud, avec de nouveaux pilotes : Mermoz, Guillaumet et Antoine de Saint-Exupéry qui sera chef d'escale à Cap Jubi, sur la côte atlantique du Maroc. C'est là qu'il écrit 2 romans très connus : "Terre des Hommes" et "Vol de nuit".

Ils partiront de France vers le Maroc, puis jusqu'à Saint-Louis du Sénégal où ils déchargeront le courrier pour une traversée de l'océan Atlantique en bateau. Arrivés au Brésil, ils rechargeront le courrier dans un 2^{ème} Bréguet construit sur place pour repartir. Ils décollent et volent le long des côtes brésiliennes jusqu'à Buenos Aires en Argentine.



Au total, ce trajet de 13.000 km durera 10 jours au lieu de 2 ou 3 mois par voie terrestre et maritime.

L'aéropostale ne durera que 15 ans : en 1933, l'Etat français réunit toutes les petites compagnies aériennes pour créer Air France. Avec le temps et les progrès technologiques, les Bréguets sont abandonnés au fond des hangars...

Pourquoi une reproduction à l'aérodrome de Gandalou ?

En 1992, Mr. Luc Gimazane, aviateur moissagais, découvre dans des hangars les deux seuls vieux Bréguets restant de la guerre 14-18, dans un état irrécupérable. Il décide de faire revivre l'avion pour ne pas l'oublier, et crée l'Association du Bréguet XIV.

De 1992 jusqu'à 2003, avec des pilotes et des ingénieurs, il fabrique une copie de l'avion. Ils mettent 11 ans pour récolter l'argent nécessaire et les autorisations de vol.

La réplique est faite de tubes d'acier car l'aluminium utilisé à l'origine est trop cher aujourd'hui. Les ailes sont faites en toile, identiques à l'original. Le moteur américain moderne a des pièces de rechange en cas de panne. Il y a des freins et une quille arrière avec une roue pour lui permettre d'atterrir plus correctement. Les ingénieurs ont installé un système radio pour la sécurité. Sa vitesse est de 120 km/h car il est plus lourd que celui de 1916 : 1600 kg à 2 tonnes, selon le plein du réservoir.

Article écrit par les CM2 de l'Ecole S.Sicaud de Castelsarrasin.

Les enfants et leur maîtresse tiennent à adresser tous leurs remerciements à Mr. de Guiringaud ainsi qu'aux pilotes et membres de l'Association du Bréguet XIV, pour leur avoir réservé un accueil aussi chaleureux qu'enrichissant.

Photos d'époque : <https://spiritofgandalou.fr/musee-photos-virtuel>

Photos actuelles : Léa Rohr et Alexandra Falgas