

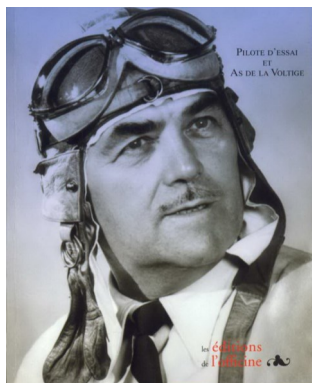


# Le musée de Baden, c'est quatre musées en un seul !

2 pl. Weilheim \* T 02 97 57 27 89 \* museeдебaden@wanadoo.fr \* <http://www.museeдебaden.fr>

Lettre d'information de l'Association des Amis du Musée de Baden n°41 octobre 2013

## Marcel Doret, compagnon de Joseph Le Brix



Marcel Doret fut un compagnon de l'épopée Dewoitine D33 dans la tentative de liaison Paris-Tokyo, où Joseph Le Brix et son mécanicien Mesmin trouvèrent la mort. Doret est né en 1896; dans son enfance, il n'a qu'un but, devenir aviateur. En 1914 il s'engage dans l'armée, demande l'aviation, est versé dans l'artillerie. Il obtient sa mutation dans l'aviation après 3 années et 6 demandes. A la fin de la guerre il est incorporé dans une base école; il se révèle particulièrement doué. Après 1h42 de doubles commandes, il est lâché en solo et obtient son brevet de pilote de chasse. Dès le début de sa carrière, il se révèle un champion de l'acrobatie aérienne, spécialité qu'il développera pendant toute sa carrière. En 1920 il double les scènes de voltige dans un grand film sur l'aviation.

En 1927 il entre chez Dewoitine comme pilote d'essais. Il restera fidèle à ce constructeur pendant toute sa carrière. Entre 1920 et 1930 il domine mondialement l'acrobatie aérienne, qu'il exerce parallèlement à son activité de pilote de prototypes. En 1927 il remporte la plus grande compétition de voltige aérienne européenne. En 1930 aux USA il gagne une compétition considérée comme le championnat du monde. Il y rencontre les plus grands pilotes américains: Lindbergh, Chamberlin, Byrd, Doolittle, etc. Tous ces grands pilotes marquèrent un grand intérêt pour le Dewoitine D27 utilisé par Doret; à cette époque les avions américains étaient en retard par rapport à la technique française. Ils utilisaient encore la toile pour le fuselage et les ailes, alors que le D27 était entièrement métallique. Une anecdote: Doret se rendra à New-York pendant son séjour pour accueillir Costes et Bellonte qui venaient de traverser pour la première fois l'Atlantique nord dans le sens est-ouest.



En 1931, Doret croise Joseph Le Brix et entame avec lui les essais du D33 qui furent sans problème. A cette occasion ils battent en un seul vol 7 records du monde. Le 12 juillet 1931, envol vers Tokyo pour Doret, Le Brix et le mécanicien Mesmin. Après 8100km, suite au givrage des canalisations d'essence, l'appareil tombe. Le Brix et Mesmin sautent en parachute, Doret tente un atterrissage, l'appareil est détruit, Doret est sauf.



10 septembre 1931, sur l'incitation pressante de Dewoitine, le D33 n°2 part pour la même destination avec le même équipage. Après une durée de vol pratiquement identique à la première tentative, le moteur explose. Doret libère la verrière de l'appareil et saute en parachute. A terre il se précipite vers l'épave, où il trouve les cadavres de ses deux compagnons. Comme nous le savons, Mesmin, pour une raison inconnue, n'était pas équipé de son parachute, et pour Le Brix il n'était pas question de l'abandonner, d'où sa tentative désespérée d'atterrissage. Doret sera marqué toute sa vie par cette tragédie.

1931-1937, il pilote tous les prototypes de Dewoitine. Pour l'anecdote, voulant conjurer le sort, sur un Caudron Renault « Simoun » acquis à titre privé, il tente la liaison par étapes Paris-Tokyo avec le radio Micheletti. Il échoue sur une plage de l'île Kochi, appareil détruit, à quelques encablures de Tokyo. Ce vol était maudit... Conclusion de Doret: « les échecs sont réservés à ceux qui osent. » En 1939 il procède aux essais du chasseur Dewoitine 550 mal né..., puis du D520, le chasseur le plus moderne de l'époque, mais souffrant malheureusement du mal chronique des avions français des années 1920-1940, la sous-motorisation. (Avis personnel du rédacteur, le D33 de la fin tragique de Le Brix souffrait également de cette sous-motorisation.)



Mesmin, Le Brix et Doret en 1931.

Parenthèse pour Doret pendant les 4 années de la seconde guerre mondiale. Fin 44 il se trouve à Toulouse; en contact avec les FFI de la région il forme une escadrille en récupérant des D520 qui avaient été réquisitionnés par les Allemands, tous en excellent état: il suffisait de remplacer la croix par des cocardes. En trois mois de mitraillage sur des objectifs et des convois, quatre pilotes de cette escadrille y laissèrent la vie. L'armée de l'air reprend très vite la main et évince Doret sans ménagement; il en sera meurtri pour toujours. Après cette épopée, il se consacre essentiellement à la voltige dans les meetings aériens..., avant de rejoindre Joseph Le Brix au paradis des aviateurs en 1955.

Texte d'André Le Boissetier, vice-président de l'AAMB.