Roger PEYRONNET de TORRÈS

(1899 – 1984)

Simard-Houde, M. (2017). La plume et l'aile.
L'épopée aéronautique française, entre presse et édition (1908-1945).
Mémoires du livre / Studies in Book Culture,8(2).
https://doi.org/10.7202/1039698ar

L'étude très documentée rédigée par M. Simard-Houde en 2017 sur les ***rapports ente les aviateurs et les journalistes et/ou auteurs*** *devrait être lue par tous ceux qui écrivent sur le sujet… même si elle concerne l'avant-guerre et que les choses ont changé…*

Quand on travaille sur l'aviation d'avant-guerre, via Gallica, la signature « R. P. de T. » ou « R. PEYRONNET de TORRÈS » au bas de certains articles de presse devient vite familière et leur « ton » particulier, très humain, très technique, très passionné, très juste… est vite repéré. Ce journaliste aime les ***Aviateurs Militaires*** *et se désespère dès 1930 de voir que les gouvernements successifs matraquent les budgets sans comprendre que le peu qu'ils font pour notre aviation est totalement inadapté.*

En 1939, que ce soit dans la tête des élites militaires ou civiles pour comprendre les nouvelles missions de l'aviation et en matière de technologie des matériels, la France a tout faux. Peyronnet le dit haut et fort depuis 10 ans et ne se lasse pas de rappeler, entre autres, que sans doter l'Armée de l'Air d'avions d'attaque au sol on ne pourra pas faire face ! Mai 1940 lui donnera tragiquement raison…

J'ai donc voulu savoir qui était cet homme, mais bizarrement on ne trouve pas grand-chose écrit sur lui. Google m'a conduit d'abord sur le texte de M. Simard-Houde, et j'ai pu alors avancer…

Un peu plus tard, j'ai eu la grande chance de pouvoir entrer en contact avec M. Alain Breton, familier des « Aéroforums », LE forum des vrais passionnés de l'aviation ; il avait avant moi pressenti que Roger PEYRONNET de TORRÈS était une personne qui méritait qu'on s'y arrête et il a pu me fournir l'essentiel des documents biographiques le concernant.

D'ailleurs, l'annexe II (page 61 à 68) d'un document de 68 pages qu'il a rédigé : ***LES DERNIERS MOTEURS GNÔME et RHONE*** *(lire par ce lien) est consacré à R. P. de T.*

Je vais essayer d'apporter ma touche personnelle pour rédiger ces quelques pages *en tenant compte de ce qui a déjà été écrit, sachant que c'est au départ pour le reportage fait par PEYRONNET de TORRÉS avec Jean ASSOLLANT fin 1933 au Sahara (voir page suivante) que je me suis attaché à découvrir ce journaliste.*

François-Xavier BIBERT (2026)

Roger PEYRONNET est né au 12, rue des Petits-Carreaux – Paris (2ème)

Roger Charles **PEYRONNET** *(sans mention « de TORRÉS »)* est né en juillet 1899 au 12 de la rue des Petits-Carreaux, dans le 2ème arrondissement de Paris. Son père Charles Maxililien (1867) y est « représentant de fabrique ».

Son grand-père Pierre-Marie (1823) qui était « négociant » rue Lafayette à Paris en 1867 était l'époux de Cecilia Estefania **de TORRÈS**, évidemment d'origine hispanique mais dont l'ascendance est inconnue *(« TORRÈS » sur l'acte de naissance de Charles Maximilien, mais rectifié officiellement en « de-TORRÈS » sur son acte de mariage).*

Suivant sans doute l'exemple, Roger est « commissionnaire exportateur » en 1917. Il réside alors à Athis-Mons en Seine-et-Oise mais par la suite toute la famille qui s'est sans doute éloignée de Paris pendant la guerre reviendra dans la capitale, rue de Bourgogne.

Il s'engage en décembre 1917 à Versailles pour la durée de la guerre et il est affecté immédiatement comme 2ème canonnier au 82ème RA (Régiment d'Artillerie). Il passe au 66ème RA en octobre 1918 mais l'aviation l'attire et il rejoint le 2ème Groupe à Lyon-Bron en 1919 : il est nommé caporal en décembre. Une fois démobilisé il est d'abord affecté dans la réserve au 34ème RA du Bourget, puis en 1925 au 1er Bataillon du 2ème Régiment d'Aérostation.

Dans le début des années 20, la signature de R. PEYRONNET DE TORRÈS (ou « R.P. de T. ») apparaît pour des informations sportives dans **« l'Intransigeant »**, le principal concurrent de « Paris-Soir », puis dans l'hebdomadaire spécialisé « **Match L'Intran** ». Est-ce pour cela que le patronyme de naissance de sa grand-mère maternelle a été ajouté au sien ?

Est-ce que son appétence pour les choses de l'aviation, raison ou conséquence de son bref passage dans « l'Aviation Militaire » en 1919, a contribué à ce que soit créée dans l'Intransigeant début 1930 une nouvelle **rubrique quasi journalière « Nouvelles de l'Aviation »** ?

Il y a peut-être des personnes qui liront un jour cette page qui pourront nous apporter ces précisions.

En tout cas le journaliste « R.P. de T. » prend à la même époque des cours de pilotage et obtient les brevets civils du 1er et 2ème degrés *(n° 85 du 3 juin 1931)*, ce qui entraîne une modification de sa position dans la réserve de l'AA en 1931 : il est affecté au « Bataillon de l'Air n°127 » à Avord, comme « pilote.

Très rapidement cette rubrique très détaillée devient un élément « vendeur » pour le quotidien. À cette époque la France entière se passionne pour les exploits des aviateurs : raids de plus en plus lointains et nouveaux records améliorés en permanence, au péril de leur vie… et au prix d'une incroyable accumulation de drames.

Nouvelles de l'Aviation

Mermoz ne s'attaquera pas au record de distance. Un équipage Assollant-Lefèvre

+ Ainsi que nous l'avons fait savoir, hier, René Lefèvre est arrivé au Bourget à 17 heures de retour du lac Victoria avec son Caudron «Phalène »-Hispano 135 CV.

+ Laulhé a effectué, hier, un voyage Londres-Paris en 1 heure 25 avec l'un des deux Wibault-Penhoët- trimoteur Gnome K. 7, de l'Air-Union.

+ Le courrier hebdomadaire Marseille-Saïgon, de l'Air-Orient, est parti ce matin de Marignane-étang de Berre, suivant l'horaire.

+ L'activité des pilotes privés et des clubs :

Touring Club de France: Bril, Kellner, Palayret et Parant à Auxerre. Base de Lyon: Faidide à Ambérieux, Challe-les-Eaux et la Tour-du-Pin. Burlaton à Saint-Etienne et Auxerre. Mallolt à Le-Fayet.

+ Le dernier délai de remboursement à l'Aéro-Club de France, 6 et 8, rue Galilée, des tickets d'entrée de la Coupe Deutsch de la Meurthe est fixé au 28 juin.

+ Le *Journal Officiel* publie, ce matin, une liste de mutations d'officiers de l'active sru laquelle figure le lieutenant-colonel Personne nommé au commandement de la 34e escadre aérienne.

+ Sont inscrits au tableau de concours pour le grade de chevalier de la Légion d'honneur dans la réserve, le capitaine Gérard Mouliney et le lieutenant Calvayrac.

+ Le général de brigade Houdémon, tout en assurant le commandement de la 4e brigade aérienne, est désigné pour suivre l'organisation de l'installation de l'Ecole de l'Air de Salon-de-Provence-Istres dont il est appelé ultérieurement à prendre le commandement.

Le colonel de Miribel, de la 4e brigade aérienne, est désigné opur seconder le général de brigade Houdémon dans le commandement de la 4e brigade aérienne.

+ La 12e escadre de bombardement inaugurera, le 19 juin, un monument élevé à la mémoire des morts de l'escadre 13 et du 12e régiment. Renseignements au colonel commandant la 12e escadre à Reims.

+ La Chambre de Commerce de Rouen a accordé une subvention à l'Aéro-Club de Normandie pour la construction d'un hangar.

+ L'entrée à Orly sera payante dimanche prochain à l'occasion de la « Journée de l'Aviation de Tourisme » du « Roland-Garros » de l'Aéro-Club de France. Pesage : 20 francs ; pelouse : 6 francs.

+ Un nouvel élève pilote à l'école Morane-Saulnier à Villacoublay, le marquis de Montesquiou de Faizensac. Moniteur : Storm.

+ Hier à 21 heures, le général Balbo a décidé d'ajourner de nouveau de 24 heures le départ de son escadre d'Orbetello.

Notons que le général Valle, chef d'état-major général, pilote transatlantique, et le général Pellegrini, commandent chacun un groupe et sont placés sous l'autorité du général Balbo.

Et notons encore que le ministre de l'Air transalpin a fait afficher à la porte du centre d'Orbetello le manifeste suivant :

« Le commandant de la croisière déclare que tous les amis et camarades empêchent le travail de préparation et font perdre un temps précieux. Nous les prions de renvoyer leurs saluts au moment du retour. »

+ Le pilote allemand transatlantique von Gronau, qui a réalisé trois voyages Allemagne-Etats-Unis, dont l'un a comporté un retour par la voie aérienne en passant par l'Alaska, le Kamtchatka, le Japon, les îles Philippines, les Indes et la Turquie a été chargé par le ministre Gœhring d'aller porter, à Amsterdam, les vœux de l'aviation allemande au général Balbo.

+ Rossi-Codos font route vers New-York à bord du « Champlain » ; de Pinedo attend aux Etats-Unis les conditions atmosphériques favorables pour s'attaquer au record du monde de la distance en ligne droite ; il y a aussi les Lithuaniens Darius-Girenas qui veulent faire un vol des Etats-Unis en Lithuanie ; Hausner qui tient à toute forces à venger son échec de raid transatlantique ; Post-Gatty qui sont prêts à refaire un nouveau tour du monde ; et il faut compter encore parmi les projets sérieux celui de Boardman-Polando : reconquérir leur record du monde de la distance en ligne droite.

Et il y a beaucoup d'autres projets...

+ Les pénibles démêlés du concours des parachutes, qui ont retenu notre attention pendant 22 mois avant que nous ayons obtenu gain de cause en faveur de la sécurité des équipages militaires, ont été sanctionnés, avons-nous dit, par M. Pierre Cot, qui a confirmé l'annulation formulée par M. Painlevé.

Etant entendu que de nouvelles épreuves d'homologation doivent être passées — les prix accordés ont été remboursés — des essais sont actuellement en cours à la Section des essais en vol du Service Technique à Villacoublay. Le règlement d'homologation de février 1932 est imposé : le choc à l'ouverture ne peut pas être supérieur à 650 kilogrammes, descente en dessous de 7 mètres 50 à la seconde dans les 24 derniers mètres, poids maximum de l'ensemble : 6 kgs 400 et vitesse de lancement : 288 kilomètres-heure.

Voilà encore une rude bataille de gagnée en faveur de la sécurité.

+ Lorsque l'on a annoncé que l'on attendait, à Istres, Mermoz et le capitaine Mailloux, nous avons cru devoir attirer une nouvelle fois l'attention sur les difficultés rencontrées par le brillant pilote transatlantique et l'impossibilité pour l'officier d'obtenir un congé.

Aujourd'hui, nous sommes en mesure de faire savoir que Jean Mermoz a pris, hier, la décision irrévocable d'abandonner l'idée de s'attaquer au record du monde de la distance en ligne droite : 8.544 kilomètres par les Anglais Gayford et Nicholetts.

Jean Mermoz est pour ainsi dire à un tournant de sa vie d'aviateur. Le succès de ses entreprises, la foi qui l'anime et son entier dévouement en faveur de l'aviation commerciale, déjà illustrée par un travail périlleux et fécond, incitent le chef-pilote de l'Aéropostale à concentrer son activité sur l'aviation commerciale.

A qui sera confié l'avion de performance Bernard G. R. 81-Hispano 650 CV. à réducteur ?

Le pilote transatlantique Jean Assollant qui a fait des vols d'essais et de décollage à Istres, est tout indiqué car on n'oublie pas qu'il est avec Jean Doumerc, l'un des pilotes des avions Bernard. Et quand on prononce le nom de Jean Assollant pour un grand raid, celui de René Lefèvre vient immédiatement à l'esprit.

Attendons-nous à voir l'équipage Jean Assollant-René Lefèvre se reformer pour un vol de longue distance. — R. P. DE T.

Exemple de la rubrique quotidienne «°Nouvelles de l'Aviation°»
L'Intransigeant du 16 juin 1933¶

De plus, l'Intransigeant publie régulièrement sous la signature « R.P. de T. » des articles de fond concernant le sujet des équipements de l'Armée de l'Air. Au fil des ans le journaliste use d'un ton de plus en plus critique pour parler de la politique du gouvernement bien qu'il soit, ou plutôt parce qu'il est **« informateur accrédité »** au ministère de l'Air.

Il dirige aussi la demi-page thématique hebdomadaire, puis bimensuelle, « L'Air et la Route » de l'Intransigeant.

Reconnu dans le champ de la presse sportive et aéronautique, il est régulièrement mentionné dans les revues de presse des périodiques spécialisés. On parle de lui. Il est reconnu. C'est une référence.

Il sait aussi jouer de sa qualité de pilote civil à des fins sensationnalistes en entretenant un certain flou entre sa vraie profession de « journaliste » et celle qui aurait pu être « d'Aviateur ».

Match mentionne par exemple en 1933 : *« L'Intransigeant a eu la très positive idée d'envoyer au-devant de l'escadre Vuillemin, de retour du Sahara] son avion, piloté par Jean Assolant, le célèbre pilote transatlantique, et notre sympathique confrère Peyronnet de Torrès »*

***Nota FXB 1** : on peut lire ici l'article complet de Peyronnet de Torrès publié dans L'Intransigeant' du 13 décembre 1933 : **Au Sahara, vers l'Escadre Vuillemin**.*

***Nota FXB 2** : le texte de « Match » publié le 19 décembre 1933 est reproduit ci-dessous :*

Le salut de « L' Intran » à « L'Escadre Vuillemin »

La presse italienne a salué dans des termes profondément exacts et sympathiques la valeur du raid effectué par l'escadrille Vuillemin. Les grandes entreprises aériennes ne valent pas tant par le nombre que par la précision, le respect de l'horaire et la réussite « de la mission ». Le général Vuillemin a pu dire, avec une modestie qui l'honore : « Ma croisière fut une promenade ». Il n'empêche que la promenade, sur les solitudes du Sahara, d'un continent à l'autre, a pris un caractère à la fois sportif et militaire qui force l'admiration. On ne comprend pas pourquoi le ministre de l'Air, M. Pierre Cot, n'a pas jugé utile de permettre aux vingt-huit appareils de regagner Paris par la voie des airs. La capitale eût été heureuse de sanctionner, par ses acclamations le succès d'une croisière qui n'a pas voulu, ni pu, ressembler au triomphe de Balbo, mais dont la puissance de démonstration demeure très belle.

« L'Intransigeant » a eu la très sportive idée d'envoyer au-devant de l'escadre son avion, piloté par Jean Assollant, le célèbre pilote transatlantique, et notre sympathique confrère Peyronnet de Torrès, chef de la rubrique « Aviation » de ce quotidien.

Match salue avec joie ce précédent dans l'histoire du journalisme, qui n'a pas manqué de produire une très forte impression auprès du public, qui sait apprécier les efforts que l'on fait pour l'informer rapidement et sûrement. R-L.

8 décembre 1933 :le Farman 390 *(et non 190)* **affrété par le journal l'Intransigeant se pose à Oran, avec Roger Peyronnet de Torrès et Jean Assollant (à gauche). Ils sont accueillis par Henri Fouques Duparc, Adrien Putard (de l'aéro-club) et le capitaine de Romanet (2ème Groupe d'Aviation d'Afrique). Ils poursuivent vers Gao à la rencontre des Potez 35 de la « Croisière Noire » et du général Vuillemin qui est à sa tête.**

Peyronnet de Torrès : Un « lanceur d'alertes » avant l'heure !

Il a été par exemple un des premiers à s'inquiéter de la faiblesse des moteurs d'aviation français, mettant en cause les deux principaux constructeurs pour leur manque d'innovation. Il a dénoncé la nationalisation d'Hispano-Suiza en 1937 qui pour lui n'a fait qu'aggraver les choses.

Il a recommandé une organisation plus rigoureuse dans les usines, la réduction des normes et une meilleure gestion des essais. Il a mis en avant la dépendance de la France aux moteurs étrangers et au-delà a dénoncé la faiblesse de la recherche technologique en France.

Il a été extrêmement bien documenté par ses « informateurs » et en ce qui concerne la technologie des moteurs d'aviation : rappelons le gros travail qu'**Alain BRETON** *(déjà cité plus haut : page 1)* a fait en analysant tous les écrits de « *R.P. de T* », dans l' **« Annexe II »** de sa remarquable étude :

LES DERNIERS MOTEURS GNÔME et RHONE

Si son influence n'a pas permis de changer la politique industrielle de la France, il a au moins contribué à en révéler les défaillances.

Avant l'arrivée du Front populaire il a apprécié et soutenu Pierre COT, Ministre de l'Air seulement 12 mois *(entre 1933 et 1934)* qui a créé « L'Armée de l'Air ». Il a eu un peu d'espoir quand ce dernier a accepté de reprendre son portefeuille sous le front populaire (*entre 1936 et 1938)*, mais n'étant resté que 19 mois au gouvernement sans aucun soutien il n'a pas pu faire changer les choses. Peyronnet de Torrès a alors compris que la France aller entrer en guerre avec une Armée de l'Air qui n'avait pas su faire son autocritique et comprendre que ses matériels, sa doctrine et ses organisations étaient totalement obsolètes.

Il faut dire que l'instabilité gouvernementale de la 3ème République a été catastrophique (18 gouvernements et 7 ministres différents pour « l'Aviation » depuis 1920) : ce sont les « Politiques », incapables de fixer un cap en toutes choses, qui portent d'abord la responsabilité du naufrage de ce secteur industriel français d'avant-guerre.

C'est peut-être pour cela que, déçu de n'avoir pas pu faire bouger les choses, Peyronnet de Torrès a quitté l'Intransigeant en 1939 pour rejoindre la SNCASO ***(S****ociété* ***N****ationale des* ***C****onstructions* ***A****éronautiques du* ***S****ud-****O****uest)*, créée en 1936 en tant que « Chef de Production » ; sans doute espérait-il pouvoir agir de l'intérieur, preuve que les compétences qu'il avait acquises en 18 ans de journalisme dont près de 10 consacrés entièrement à l'aviation était reconnues des professionnels de ce secteur, dans lequel il s'était créé de solides réseaux d'amitiés.

On retrouve Roger Peyronnet de Torrès après la guerre avec un très beau carnet d'adresses : « Administrateur de Sociétés », « Secrétaire Général du Théâtre Marigny » et il écrit aussi quelques articles de fond sur « l'Armée de l'Air », toujours dans l'Intransigeant, quand il estime que les gouvernements de la quatrième république reproduisent les mêmes erreurs que ceux de la troisième.

Par exemple en trouve en deux parties les 31 août et 1er septembre 1948 :

« LA FRANCE NE CROIT PLUS À SON AVIATION »,

après la suppression du Ministère de l'Air et son intégration dans un simple secrétariat d'état à la guerre !

Mais un second article le 29 septembre 1948 :

« L'ARMÉE DE L'AIR RECOUVRE SON INDÉPENDANCE »,

lui permet d'écrire que *« Notre campagne d'information a été sanctionnée par une décision du chef du gouvernement (Henri Queuille) qui redonne son autonomie à l'Armée de l'Air… »*

Sélection d'articles de R.P. de T. dans les années 1930

Concernant ses analyses et préconisations lors d'accidents de l'Aviation Militaire particulièrement meurtriers et son souci de parler des victimes avec empathie :

- Deux accidents de Farman Goliath du 22ème RA de Chartres ont fait 10 morts dans la même nuit du 26 au 27 août 1940 :

L'Intransigeant du 29 août 1930 :
À CHARTRES ET À DIJON
Il faut rechercher les causes des deux accidents d'aviation
Le ministère de l'Air a désigné une commission La question de l'entretien du matériel

L'Intransigeant du 18 septembre 1930 :
La difficile organisation de l'aviation militaire

- Accident du Lioré Olivier LeO 20 n° 212 codé « C XIII à Chartres qui tombe sur une maison le 11 juin 1934 et prend feu : 2 morts et 2 blessés grave + accident d'un bimoteur de Nancy lors d'un entraînement à Étampes le même jour :1mort et 1 blessé grave

L'intransigeant du 16 juin 1934 :
L'héroïsme de nos pilotes aviateurs

Roger Peyronnet, grand ami de JEAN ASSOLANT

J'ai écrit dans ma biographie de **« Jean ASSOLLANT »** :

*« Dans les derniers mois de l'année 1933 jean ASSOLLANT, qui entretient de très bonnes relations depuis son exploit de 1929 avec Roger PEYRONNET de TORRÈS, le journaliste et rédacteur qui a la haute-main sur les rubriques « Aviation » de « l'Intransigeant », devient un collaborateur attitré de ce quotidien. Il pilote alors l'avion du journal, le Farman 190 « F-AMQS » …. La presse spécialisée signale fin novembre des vols en France de cet appareil avec ASSOLLANT aux commandes, accompagné de PEYRONNET de TORRÈS ; sans doute une préparation du reportage imaginé par le journaliste qui veut rejoindre au milieu de l'Afrique le général VUILLEMIN sur le chemin du retour de son **grand raid africain. C'est la fameuse « Croisière noire »** qui a quitté Istres le 9 novembre 1933 avec 28 Potez 25… »*

Voir plus haut page 5et 6 où se trouve le lien pour lire ce reportage.

Pour rédiger cette biographie, les informations journalières publiées par « R.P. de T. » à partir de 1930 dans ses « NOUVELLES DE L'AVIATION » ont été extrêmement précieuses : il y en a des centaines qui concernent ce pilote légendaire et ses compagnons de vol de 1929 LOTTI et LEFÈVRE, ainsi que des articles complets lorsqu'ils sont liés à des évènements importants.

Voir aussi : **Oiseau Canari – Hispano Suiza**

Roger Peyronnet, grand défenseur des AVIATEURS MILITAIRES

Le réseau d'amitiés de Roger Peyronnet est très vaste et très éclectique ; dans le domaine politique où il a su trouver de très bons et fidèles « informateurs », dans le domaine sportif par ses premières années de « *Reporter* » à L'Intransigeant, dans l'aviation civile et surtout militaire en sachant jouer avec ambiguïté de sa qualité de « pilote civil breveté » et de pilote « réserviste de l'AA » (*voir plus haut page 3).* Il sera d'ailleurs nommé sergent de réserve comme *« Pilote d'estafette »* en 1938 », sous-lieutenant en 1939, mais il bénéficiera ensuite d'une affectation spéciale fonction de ses fonctions à la SNCASO lors de la mobilisation.

Quoi qu'il en soit, **c'est vers les meilleurs et les plus humbles de l'aviation militaire que sont attention se porte toujours le plus souvent** (*voir la sélection d'articles présentée page précédente).*

Un épisode assez excentrique s'est d'ailleurs déroulé en 1937 après la traditionnelle grande **« Fête de l'air de Villacoublay » du 18 juillet** : dans ses **« Nouvelles de l'Aviation »** publiées les jours suivants on trouve en effet sous sa plume les commentaires suivants :

« … La Fête de l'Air était terminée … Le ministre de l'Air, M. Pierre Cot, m'avait appelé et me dit : « Quelle magnifique journée pour notre Armée de l'Air et nos pilotes. C'était splendide ! …

L'armée de l'Air doit savoir aujourd'hui que son chef avait vibré intensément, qu'il avait été émerveillé par le brio, le cran et l'esprit de discipline des pilotes et par l'habileté des fantassins de l'Air. La satisfaction éprouvée par le ministre a une signification d'autant plus grande que M. Pierre Cot a une personnalité très accusée …

… Programme d'un intérêt constant. Evolutions admirablement réglées. Progrès énormes accomplit en deux ans. Il y a maintenant, dans l'Armée de l'Air, ***au moins quarante ou cinquante pilotes qui surclassent les acrobates qui touchent de gros cachets à chaque meeting.*** *Les cadets ont dépassé plusieurs de leurs aînés et égalent leurs maîtres.*

Cette armée de l'Air est fidèle à l'esprit de discipline. Ses vertus méritent les plus beaux éloges.

Une journée comme celle d'hier est capitale elle met en pleine lumière ***les ressources intarissables des officiers et des sous-officiers et du personnel mécanicien qui, chaque jour, fait preuve d'un réel génie dans son rôle effacé et d'une importance primordiale****. »*

« … Tous les pilotes de l'armée de l'Air participent à cette grande manifestation sans que quiconque ne cite leurs noms. Les pilotes de haute voltige aérienne, que nous pourrions citer un à un, qu'ils soient de la 7ème escadre de Dijon ou de l'Ecole de l'Air, sont des pilotes anonymes comme ceux qui tiennent les commandes des cinq cents appareils de la parade. Les pilotes civils, ***Détroyat, Doret, Malinvaud et Rouland****, ont le privilège d'avoir leur nom publié et annoncé par le haut-parleur … »*

« … Il ne faut plus inviter les pilotes civils à prêter leur concours à la Fête de l'Air. Pour deux raisons la première, parce que c'est la Fête de l'aviation militaire ; la seconde, parce que ***les acrobaties individuelles, comme celles d'avant-hier, paraissent très maigres***

à côté des exercices de haute école aérienne accomplis par trois, cinq ou sept avions. ***(Soulignons qu'il est réservé, dans les programmes, des pages entières pour les pilotes civils, alors que, en principe, les noms des pilotes militaires sont passés sous silence ou composés en petits caractères. ...»***

Il s'en suivi que certains des pilotes civils qui étaient les plus en vue et dont la modestie n'était pas la qualité première se trouvèrent offensés au point que **Marcel DORET** dont la rancœur persistait « péta » littéralement « les plombs » trois mois plus tard après avoir attiré le journaliste dans un guet-apens ! Marcel DORET fut contraint par M PEYRONNET de TORRÈS de lui présenter des excuses. Encore un duel évité en 1937 !

Ci- dessous, trois des nombreux articles de la presse de décembre 1937 !

Marcel Doret
cravache dans un bar des Champs-Elysées
M. Peyronnet de Torrès

L'aviateur aurait jugé injurieux un article du rédacteur aéronautique de l'« Intran »

Paris, 12 octobre. — Hier soir, dans un établissement des Champs-Elysées, l'aviateur Marcel Doret était assis seul à une table lorsqu'il aperçut, attablé au bar avec deux amis, M. Peyronnet de Torrès, chef de la rubrique aéronautique de notre confrère l'« Intransigeant ». Doret se dirigea vers le bar, tenant une cravache à la main et interpellant M. Peyronnet de Torrès s'écria : « Je ne vous cherchais pas, mais je suis bien aise de vous avoir rencontré » et il lui asséna aussitôt deux coups de cravache en pleine figure.

Bien que surpris par la vivacité de l'attaque, M. Peyronnet de Torrès riposta vigoureusement, mais les assistants s'interposant séparèrent rapidement les adversaires. L'aviateur Doret, avant de quitter le restaurant, s'écria, s'adressant à notre confrère : « Vous connaissez mon adresse ; si vous désirez donner une suite à cet incident vous saurez où me trouver ».

L'incident aurait été provoqué par un article de M. Peyronnet de Torrès que Marcel Doret aurait jugé injurieux à son égard.

Doret ayant cravaché M. Peyronnet de Torrès...

...les témoins de l'as aviateur et ceux du journaliste parisien ont déclaré le différend clos

Paris, 14 Octobre.

Une divergence de vues, qui remonte à plusieurs mois déjà et opposait M. Peyronnet de Torrès, rédacteur aéronautique de l'« Intransigeant » et l'aviateur Marcel Doret, a amené un vif incident entre eux, lundi dernier.

Avant reçu une communication téléphonique d'un soi-disant lieutenant-aviateur qui arrivait de Toulouse, M. Peyronnet de Torrès se rendit au rendez-vous qui lui avait été fixé dans un café des Champs-Elysées.

Ne trouvant personne, le journaliste s'installa au bar et attendit, tournant le dos à la salle.

Soudain, il reçut plusieurs coups de cravache qui lui étaient assénés par derrière. C'était l'aviateur Marcel Doret qui réglait ce différend, lequel, rappelons-le, remonte au 27 juillet dernier ou, au cours d'une réception à l'ambassade de l'U.R.S.S., Doret proféra des menaces à l'égard de M. Peyronnet de Torrès.

L'agression ayant été constatée par de nombreux témoins parmi lesquels se trouvait l'as de guerre Tarascon, M. Peyronnet de Torrès fit appel au colonel Tourre et au commandant Langeron, lesquels, en qualité de témoins, furent chargés d'aller demander réparation à Doret qui, de son côté, constitua deux témoins, l'as de guerre René Fonck et un autre as de guerre Marcel Hagelen.

C'est aujourd'hui que les témoins se réunissent et nous connaîtrons leur décision vers la fin de l'après-midi.

A l'issue de la réunion, les quatre témoins affirment que le différend est réglé conformément au code de l'honneur et le déclare clos.

1937

Nouvelles de l'aviation

A la suite de l'incident survenu le 11 octobre 1937 entre M. Peyronnet de Torres et M. Marcel Doret et réglé par une convention personnelle entre les deux parties.

M. Peyronnet de Torres et M. Marcel Doret nous demandent de bien vouloir publier le communiqué suivant :

« A la suite des incidents qui ont eu lieu le 11 octobre 1937, MM. Tourre et Langeron, représentant M. Peyronnet de Torrès, ont demandé réparation à M. Doret, et se sont rencontrés à cet effet avec MM. Fonck et Haeglen, représentant M. Doret.

« Les quatre témoins affirment que le différend est réglé conformément au code de l'honneur et le déclarent clos. »

Signé : M. Fonck, *grand officier de la Légion d'honneur.*
M. Tourre, *officier de la Légion d'honneur.*
M. Haeglen, *commandeur de la Légion d'honneur.*
M. Langeron, *officier de la Légion d'honneur.*
Paris, le 13 octobre 1937.

13 Octobre
La Dépêche Algérienne

15 Octobre
Le Petit Provencal

16 Octobre
L'Intransigeant

Novembre 2026, François-Xavier BIBERT

Cette page est une annexe à :

« Jean Assollant – Pilote de l'Oiseau Canari »

faisant partie du

Site personnel de François-Xavier BIBERT