

LES AVIONS DE MARCEL BOUSSAC



▲ Le Bristol Freighter F-BCJM vu à Blackbushe (GB) le 31 mars 1957. Photo Tony Hancke, AB-Pics.

▼ Marcel Boussac. Photo © DR

Patrick Vinot Préfontaine

Avec l'aide de Jacques Chillon, Pierre Parvaud et Jacques Guillem (†)



Sa fortune allant croissant, il rachète de nombreuses usines textiles et en crée de nouvelles. Il fonde aussi une écurie de chevaux de course prestigieuse.

▼ Portrait du crack jockey Charlie Elliott portant les couleurs de l'écurie Boussac : casaque orange, toque grise. Photo © Virtual Museum of the Horse (GB).

Pour les plus jeunes d'entre-nous, le nom de Marcel Boussac n'évoquera pas grand-chose. Il fut pourtant l'homme le plus riche de France entre les deux guerres mondiales et l'homme le plus riche d'Europe au début des années 60 ... avant de finir dans la pauvreté, ayant perdu son empire industriel.

Né en 1889, à la tête d'une petite entreprise de confection, il décide de se lancer dans le négoce de tissus, s'approvisionnant dans les colonies françaises et rencontrant un certain succès. Pendant la Grande Guerre, il soigne ses amitiés politiques et obtient le monopole de la fourniture de l'entoilage des avions.

L'arrêt brutal des commandes aurait pu signifier un désastre comme pour beaucoup d'entreprises, mais au con-

traire Marcel Boussac rachète à bas prix tous les stocks de toile produits, les fait teindre en couleurs gaies et en fait des vêtements modernes de qualité vendus dans ses magasins *À la toile d'avion*. Il démocratise en Europe le pyjama pakistanais, crée de bons vêtements de travail et des chemises sans col amidonné.





La Deuxième Guerre Mondiale n'entrave que momentanément son ascension et il étend encore son empire industriel en se diversifiant : machines à laver Bendix, maison de couture Christian Dior et dérivés de cette griffe en parfums et cosmétiques. Il devient aussi patron de presse avec les quotidiens *L'Aurore* et *Paris-Turf*.

Au début des années 60, il possède 60 usines et emploie 25 000 salariés qu'il dirige d'une manière paternaliste et exigeante. Son écurie hippique comprend deux haras, un hippodrome (Saint-Cloud) et compte plus de 300 chevaux de course, étalons et poulinières de prestige montés par les cracks jockeys de l'époque (casaque orange, toque grise)

C'est à la fin des années 40, quand la France est en pleine reconstruction, que Marcel Boussac va croiser l'aviation.

Les transports hippiques par la Société Commerciale Aérienne du Littoral (SCAL)

L'écurie Boussac participe depuis les années 20 aux plus prestigieux Grands Prix européens, que ce soit sur le Continent ou dans les Iles britanniques. Le transport des chevaux est long et hasardeux, surtout lorsqu'il faut y associer une liaison maritime. Ce sont les Anglais, chez Bristol, qui révolutionnent cette activité en permettant d'embarquer facilement, par une rampe frontale plusieurs équidés. L'adaptation du Bristol 170 Freighter est proposée dès

l'origine par Bristol : doté de deux moteurs Hercules éprouvés, apte à se poser sur des terrains non revêtus, doté d'une large porte frontale donnant accès à une soute basse et non cylindrique, l'avion se prête bien à ce genre de transport.

Le principal haras de Marcel Boussac se trouve à Fresnay-le-Buffard, près de Falaise. Pour transporter plus rapidement ses champions mais aussi livrer les yearlings de son élevage, il se porte acquéreur, le 8 janvier 1949, du Freighter modèle 170.1A c/n 12787 **F-BCJM** de la TAI qui l'avait acheté neuf en 1947. En mars et avril, l'appareil est converti en modèle 21E. La vente est faite au profit de la SCAL. Son siège est à Paris avec comme président Émile Ropineau et pour directeur Jean Moulinié, quand bien même les fonds viennent de Boussac. Dans le nom de la compagnie, le « Littoral » dont il s'agit est bien sûr la Côte Fleurie, l'aéroport de Deauville étant au centre d'une zone d'élevage de chevaux réputée.

L'appareil va être principalement dédié au transport de chevaux de course sous la houlette de la société intermédiaire « La Fouilleuse » mais est également affrété pour des contrats charters gouvernementaux ou privés ponctuels. Techniquement soutenu par la compagnie anglaise Silver City, il est initialement basé au Touquet puis au Bourget (1950) où ont lieu la plupart de ses visites Véritas et enfin à Toussus-le-Noble (1951). La plate-forme du Bourget est aussi utile pour le transport des chevaux élevés dans le second haras

▲ Le F-BCJM était aussi employé au transport de marchandises. Document publicitaire de la société de déménagements Calberson du 15 septembre 1950, via Jacques Guillem.

de Marcel Boussac, Jardy à Marnes-la-Coquette (92) acheté en 1952.

Ayant totalisé 1 155 heures de vol avec la SCAL, cet appareil sera revendu en juin 1957 et exporté avec son immatriculation d'origine G-AILW. Il volera jusqu'en 1966 sous les couleurs de plusieurs petites compagnies aériennes britanniques et une belge.

Note : une source britannique (*The Bristol 170*, Derek King, Air-Britain, 2011) attribue aussi à la SCAL le Bristol Freighter c/n 12788 F-BCJN de la TAI crashé en mer entre Marseille et Oran le 16 octobre 1947 avec 41 victimes. C'est très douteux, d'autant plus que la SCAL n'avait pas de licence de transport de passagers et qu'elle n'a été créée qu'en 1949.

Son remplaçant est le Bristol 170.31 c/n 13076 EI-AFT acheté en 1957 à Aer Lingus et immatriculé **F-BFUO** le 17 novembre. Avec les mêmes missions, cet appareil volera jusqu'en 1966. En mai 1964, il avait déjà accumulé 4 300 heures de vol avec la SCAL. Il sera alors revendu le 22 novembre à Aer Turas (Dublin) comme EI-APM. Sa carrière ultérieure sera brève : le 12 juin de l'année suivante, il sera victime d'un écrasement fatal à la suite d'un incident moteur lors de son approche finale à Dublin.



▲ Le F-BFUO en entretien au Bourget en 1965. La décoration des avions rappelle les couleurs de l'écurie de course. Photo collection Jacques Guillem.

Le personnel de la SCAL est licencié au début de l'année 1967. Ensuite, Marcel Boussac se contentera d'affréter des appareils de compagnies spécialisées britanniques pour transporter ses chevaux en fonction des besoins.

Il ne faut pas chercher bien loin pour expliquer la décoration des avions : bande de fuselage orange et bas du fuselage gris clair : ce sont les couleurs de l'écurie de course de Marcel Boussac !

Deux pistes d'aviation

Marcel Boussac s'est offert une superbe propriété de chasse dans le Val-de-Loire à Dammarie-sur-Loing, à la frontière entre Loiret et Yonne. Le château de Mivoisin et ses 3 600 hectares vont voir passer tout le gratin des personnages les plus influents en Europe :

financiers, politiques, industriels, avec lesquels il convient de garder de bonnes relations. Recevoir Nikita Khrouchtchev ou la Reine d'Angleterre n'est pas donné à tout le monde.

Pour recevoir commodément ses invités, il fait réaliser à l'ouest du château deux pistes sécantes (11-29, 17-35) en herbe de 800 mètres strictement réservée aux avions du propriétaire ou à ceux amenant ses hôtes et un petit hangar. Ce terrain privé ne figurait sur aucune carte de navigation. Cette zone est maintenant entièrement boisée ou cultivée.

Mais il y eut plus fort encore ! En 1952, l'industriel se porte également acquéreur de l'hippodrome de Saint-Cloud - Val d'Or, aux portes de Paris. Il le fait complètement réaménager et continue d'y faire organiser des courses de chevaux prestigieuses. La piste sud-

ouest de l'hippodrome est aussi exclusivement utilisée par les avions de Marcel Boussac

On peut légitimement se demander comment une telle utilisation a pu être autorisée au beau milieu d'une banlieue chic densément bâtie, hors de tous dégagements... Mais il faut savoir que Marcel Boussac a toujours eu « dans sa manche » de grands décideurs de tous bords. Citons Clemenceau, Tardieu, Flandin, Blum, Auriol, Faure, Coty et tant d'autres.

L'auteur de ces lignes a longtemps cru que l'usage réel de la piste de Saint-Cloud était une légende, jusqu'à ce qu'un ami du regretté Vital Ferry atteste qu'étant enfant, accompagnant sa mère (secrétaire personnelle de Boussac), il avait atterri et décollé de l'hippodrome.

Les vestiges du tracé de la piste sont à peine discernables sur les vues aériennes actuelles (Google Maps).



◀ Sur cette vue aérienne IGN de 1965, nous avons superposé le tracé des deux pistes créées à l'ouest du château de Mivoisin. Le hangar est repéré par une flèche.

Un patron omniprésent grâce à l'avion (CIC)

Marcel Boussac est un chef d'entreprise autocratique bien que paternaliste, qui veut tout savoir, tout comprendre, tout améliorer dans chacune des usines qui composent son empire. Il n'est pas productiviste mais soucieux du renom de sa marque, voulant obstinément améliorer la qualité plutôt que limiter ses coûts de production. Il est donc « sur le dos » de ses directeurs, techniciens ou ouvrières. Il débarque sans préavis dans les usines pour tout contrôler. Bref, il a de grands besoins de se déplacer rapidement.

Pour accélérer ses déplacements en France, il se porte acquéreur en décembre 1950, auprès de l'Aéro-club Air France à Lognes, d'un premier appareil, un Ryan Navion B Super 260 qu'il fait alors immatriculer au nom du Comptoir de l'Industrie Cotonnière (CIC) comme **F-BAVX**. L'appareil (ex N5247K) est peint de la couleur usine, jaune d'or. Marcel Boussac fait repeindre la partie supérieure du fuselage, la dérive et les



▲ Le Supernavion F-BAVX à Toussus le 16 juin 1955. C'est la couleur de la toque grise des couleurs de Boussac qui a été peinte sur le dos de l'appareil. Photo collection Jacques Guillem.

▼ L'Aerocommander F-BJUO sous la pluie à Deauville, le 7 mars 1976. Photo Patrick Vinot Préfontaine.

Deux appareils incertains

Dans la période précédant la location du Beech 18 et l'acquisition de l'Aerocommander, deux autres avions ont gravité autour de la galaxie Boussac sans que nous ayons pu établir un lien certain entre la CITC (Compagnie Industrielle Textile Cotonnière, basée officiellement à Dakar mais dans la réalité à Toussus) et le groupe industriel de Boussac.

Il s'agit du Dragon Rapide F-BFVR, remplacé ensuite par le DH 104 Dove F-OANL ex F-BFVL. Nos lecteurs en savent-ils peut-être plus long ?

Le dernier satellite (Christian Dior New York Inc)

On ne saurait évoquer cette « galaxie Boussac » sans parler de son appareil le plus singulier.

Nous avons vu que Marcel Boussac avait créé la maison de haute-couture qui allait apporter une notoriété mondiale à Christian Dior et contribuer au renouveau de la place de Paris dans la mode.

Dans le but d'assurer les déplacements privés de son protégé (et les

▼ Le Mallard N2966 garé devant le hangar Boisavia de Toussus en juillet 1962. Photo collection Jacques Guillem.



extrados en gris clair, pour rappeler la couleur de la toque de ses jockeys !

Mais l'avion n'est pas très spacieux ni spécialement confortable. Or, au milieu des années 50, le concept de l'avion d'affaires a commencé à percer, sous l'impulsion de Ted Smith, ancien chef de projets chez Douglas, et sa société Aero Engineering Co.

Le Navion est revendu courant janvier 1957 (en septembre 2020, sa cellule était en vente par l'association Foug'Air à Châteauroux-Villers).

Après avoir affrété ponctuellement un Beechcraft D18S que nous ne sommes pas parvenus à identifier, Marcel Boussac achète l'Aerocommander 560F exposé par Rockwell au Salon du Bourget de 1961. L'avion est immatriculé **F-BJUO** en octobre de la même année, basé à Toussus-le-Noble, au nom du CIC. Il ne garde pas sa livrée blanche d'usine mais reçoit de grands parements orange afin de se conformer aux goûts déjà évoqués de son propriétaire. C'est un habitué de la piste de

Mivoisin.

En 1974, il sera revendu à la société Wasteels.

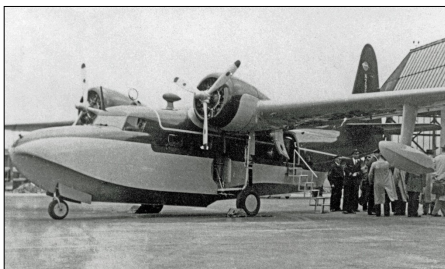


siens) entre Paris et la Côte d'Azur, Boussac crée la société Christian Dior New York Inc, qui se porte acquéreur le 28 avril 1950 d'un amphibie Grumman Mallard déjà aménagé en VIP par son précédent propriétaire. Pour des raisons de certification, l'appareil reste immatriculé au registre américain (**N2966**).

L'amphibie de Dior est basé à Toussus-le-Noble et rejoint régulièrement la Baie des Anges ou les aéroports de Nice ou de Cannes.

La mort de Christian Dior en 1957 et la reprise de la maison de couture par Yves Saint-Laurent et ses soutiens entraîne une brouille avec Boussac mais celui-ci conserve le Mallard sans changer le nom de la société propriétaire. Le magnat du textile l'utilise pour visiter ses usines, transporter confortablement ses invités et voyager avec sa femme, la cantatrice belge Fanny Heldy. On verra l'appareil aussi bien près des hippodromes européens qu'amarré devant le Casino de Monte-Carlo ou l'hôtel

▼ La maquette d'usine de ce qui aurait pu être le premier jet d'affaires du registre français. Photos Pierre Parvaud.



▲ Le Mallard de passage à Manchester en juin 1951 à l'occasion de la Manchester Cup. Photo collection Pierre Parvaud.

Palm Beach de Cannes.

Le Mallard est revendu aux USA le 28 avril 1966. Il totalisait 556 heures de vol en 1957 et 1 659 en 1964. Aux dernières nouvelles, il vole toujours en Australie comme VH-JAW !

La tentation du jet d'affaires

Au faite de sa richesse, Marcel Boussac s'est intéressé au quadrireacteur Lockheed L-1329 Jetstar, premier jet d'affaires pressurisé de l'histoire. Les contacts avec le constructeur américain sont allés jusqu'au cadeau d'une ma-

quette d'un Jetstar décorée du nom du Comptoir de l'Industrie Cotonnière en toutes lettres, avec une bande de fuselage évidemment de couleur orange.

L'avion était cher, performant mais réputé peu fiable, bruyant et gourmand : il n'y aura jamais de Jetstar sur le registre français.

L'écroulement

Marcel Boussac voit ses sources d'approvisionnement en fibres textiles renchérir après la décolonisation. Il n'a pas mesuré la concurrence des pays émergents en matière de coûts de production. Persuadé que la qualité et le Made-in-France restent les clés du succès, il ne croit pas non plus aux fibres synthétiques qui déferlent sur le monde. Campé sur ses certitudes, il puise largement dans sa fortune personnelle pour soutenir ses usines, jusqu'à devoir les vendre à vil prix à ses concurrents.

Jusqu'à sa faillite retentissante en 1978, il conserve son écurie hippique, dernier témoin de sa splendeur passée.

Complètement ruiné, il meurt à Mi-voisin le 21 mars 1980.♦



Les avions de la galaxie Boussac

Immatriculation	Type	N°	De ...	À...	Propriétaire
F-BAVX	Ryan Navion B Super 260	4-2147B	12.50	01.57	CIC
F-BCJM	Bristol 170 Freighter	12787	04.49	01.57	SCAL
F-BFUO (2)	Bristol 170 Freighter	13076	11.56	11.66	SCAL
F-BFVR	DH 89 Dragon Rapide	6563	07.51	08.53	« SCA » Toussus
F-BJUO	Aerocommander 560F	1079-30	10.61	ca 74	CIC
?	Beechcraft D18S	?	1958-1960		Affrètements
F-OANL	DH 104 Dove	04313	04.53	06.56	« CITC » (Dakar, Toussus)
N2966	Grumman G-73 Mallard	J-26	04.50	03.66	Christian Dior New York Inc