



## **Les pionniers de l'aviation en Midi-Pyrénées**

**Marius TERCE (1889 – 1979)**



**Commission Patrimoine 3AF MP**

**Alain CHEVALIER**

**7 Janvier 2019**

Marius Jean Joseph TERCE est né le 4 avril 1889 à Breteuil dans l'Oise...

Son père Jean (Joseph) TERCE, né le 5 mai 1854, est originaire du Luchonais, plus exactement de Billière, petit village de la vallée de Larboust, sur la route du col de Peyresourde. Il s'est marié avec Marie Louise Joséphine LARRITOU née à Poubeau, village voisin dans le val de Sahouledo (partie haute de la vallée du Larboust), le 22 février 1854.

La maison TERCE n'existe plus à Billière, elle a été rasée et reconstruite un peu plus bas lors de la réfection de la route, il n'en reste que le portail avec le linteau daté de 1867 et gravé T C – P L. certainement pour TERCE Paul.

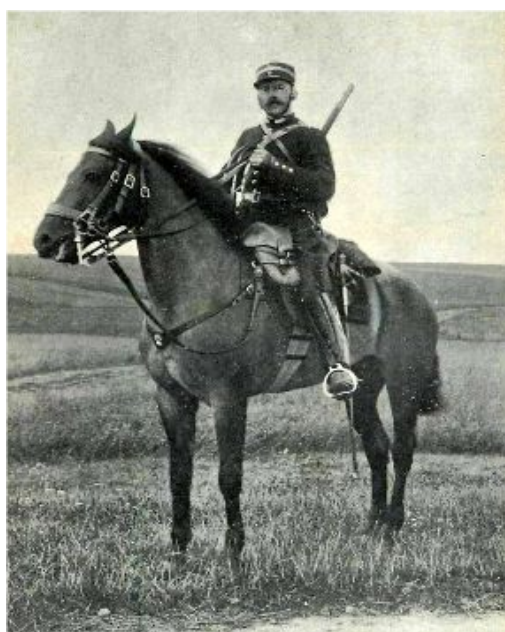


La maison LARRITOU existe toujours à Poubeau. Elle a subi des modifications, principalement en remplacement des communs et de la grange par une partie habitable dans les années 1930, mais le corps central, certes modifié, est resté le même. Elle est aujourd'hui la propriété de monsieur GARCIA.

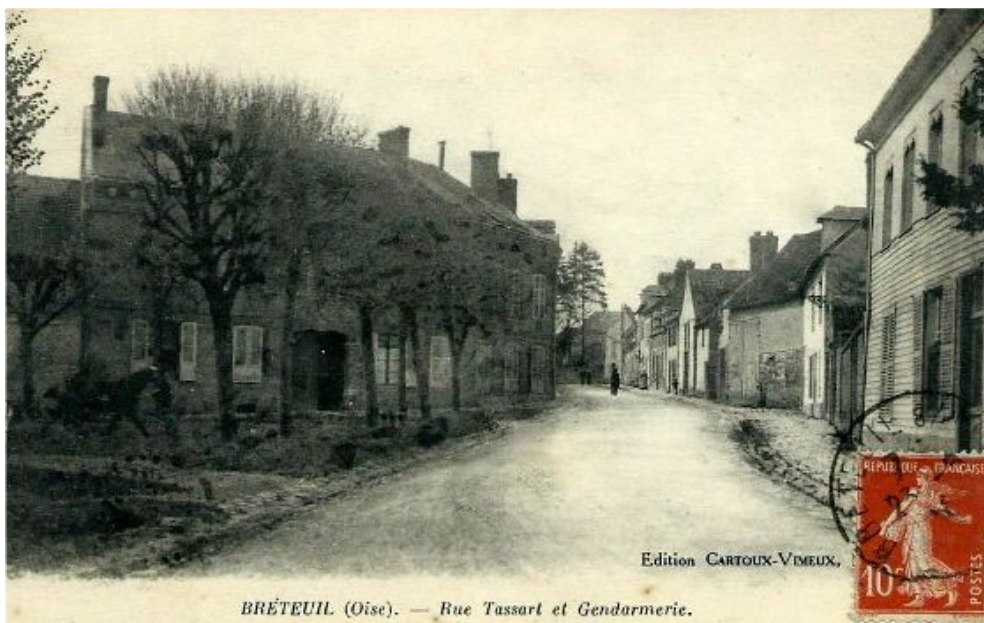


Jean TERCE est le fils d'un agriculteur Paul TERCE né à Garin en 1815, mais il va devoir s'exiler et trouver un nouveau métier tant il est difficile de vivre dans ces hautes vallées. C'est son frère aîné, Jacques TERCE, né en 1847 qui gardera la ferme.

Jean se prépare à la fonction de gendarme à cheval puis est nommé dans la garnison de l'Oise à compter du 5 septembre 1879. Il est rapidement affecté dans la ville de Breteuil, bien loin de ses chères montagnes...

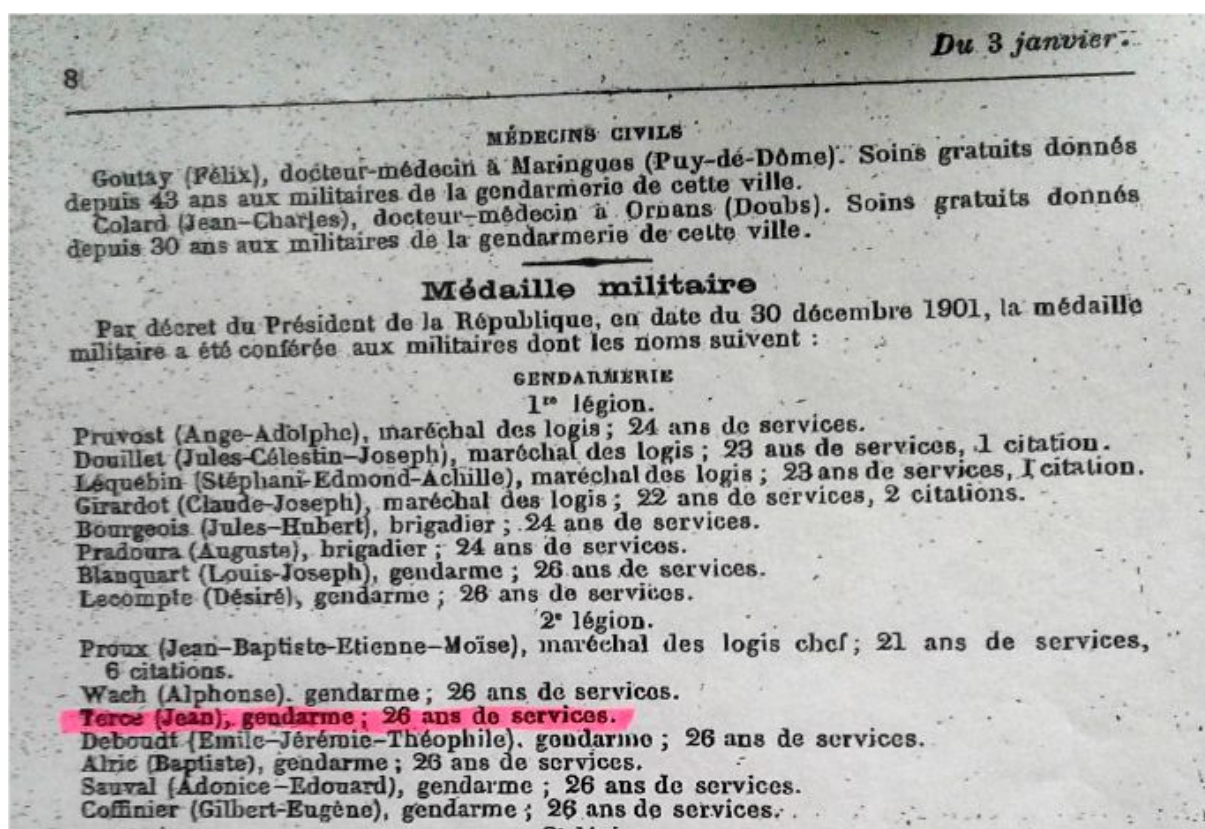






BRÉTEUIL (Oise). — Rue Tassart et Gendarmerie.

On retrouve la famille TERCE à Breteuil, à la gendarmerie, située au 4 de la rue Tassart, dans les recensements jusqu'en 1896. Jean TERCE a obtenu la Médaille Militaire par décret du Président de la République en date du 30 décembre 1901 pour 26 ans de service. Il est donc fort probable que la famille ait rejoint la Haute-Garonne au tout début des années 1900.



Jean TERCE est décédé avant 1907.

Le jeune Marius TERCE se passionne rapidement pour l'aviation et dès 1906, il étudie un avion de sa conception.

Marius TERCE s'est engagé volontaire dans l'armée pour trois ans, à Paris 18<sup>ème</sup> à partir du 16 octobre 1908. Il est à l'époque domicilié 12 rue Rochebrune dans le 12<sup>ème</sup> arrondissement. Son emploi mentionné sur sa fiche militaire de 1907 est : commerçant automobile – employé mécanicien. Il est affecté au 23<sup>ème</sup> régiment d'artillerie et est nommé canonnier de 2<sup>ème</sup> classe le 28 octobre 1908, puis brigadier le 21 septembre 1909. Il sera libéré du service actif le 16 octobre 1911.

### **Nota : Marius TERCE et le motocyclisme**

A cette époque il pratique également le motocyclisme sur piste, comme coureur et entraîneur de courses de demi-fond et effectue des compétitions au vélodrome Buffalo en région parisienne. Il court sous le nom d'André et fut l'ami et le rival de Jean OLIESLAGERS, le « démon anversois ». Ce dernier bascula également dans l'aviation et fut un grand pilote belge durant le conflit de 1914 – 1918.



Le vélodrome Buffalo était situé rue Parmentier à Neuilly-sur-Seine. Il tire son nom du fait qu'il était construit sur l'emplacement où se trouvait, pendant l'Exposition universelle de 1889, l'exhibition indo-américaine du colonel Cody, dit Buffalo Bill.



Entièrement rénové en 1902, le vélodrome est cette fois construit à l'américaine. A la rugosité du ciment succède la souplesse des lattes de bois, disposées dans le sens de la longueur pour rendre la surface plus unie donc plus rapide. La longueur de la piste (la ligne de foi) passe de 333,33 mètres à 300 mètres: deux lignes droites de cinquante mètres chacune, réunies par deux virages égaux de chacun 100 mètres, pour une largeur de six mètres environ. On regretta de ne pas avoir conservé une

piste de 333,33 mètres, ce qui aurait évité aux juges de se déplacer à chaque kilomètre ! L'enceinte réservée au public, répartie tout autour de la piste, pouvait accueillir 8000 spectateurs. Le quartier des coureurs, derrière le virage d'arrivée, communiquait avec la pelouse centrale par un tunnel.

Le demi-fond est une compétition de cyclisme sur piste disputée derrière une moto sur des distances variables, en une ou plusieurs manches. Chaque coureur ou stayer roule derrière un entraîneur à motocyclette (surnommée moto de stayer ou de demi-fond). Ces dernières portent à l'arrière un rouleau contre lequel le coureur vient coller sa roue avant afin de profiter au maximum de l'entraînement. Ces épreuves très spectaculaires animent durant de nombreuses années les anneaux cyclistes. Ces courses sont très dangereuses, les vitesses dépassant parfois les 100 km/h. Les chutes sont fréquentes et souvent dramatiques, voire mortelles.

Marius TERCE alias André est un entraîneur réputé, il a concouru avec de nombreux champions tels que Georges PARENT avec lequel il a remporté le championnat de France de demi-fond en 1908.



Marius TERCE (moto) et Georges PARENT (vélo) le 19 juin 1908 à Buffalo

On demande aux lecteurs du journal « La Pédale » d'élire le meilleur entraîneur et Marius « André » est dans la liste des « 20 possibles ».

**La Pédale**  
REVUE DES CHAMPIONS DU CYCLE

**Si vous devez faire du demi-fond  
quel entraîneur préféreriez-vous ?**

|                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |  |
| AMÉ-RIGO                                                                            | DELIÈGE                                                                             | MASSICOT                                                                            | LAUTIER                                                                              |

Voici les noms des 20 entraîneurs parmi lesquels nos lecteurs devront établir leur choix : Didier, Carman, André, Sauge, Pasquier aîné, Pasquier jeune, Amé-rigo, Lautier, Colonna, Caudrillier, Naso, Luycken, Demenou, Fossier, Passerieu, Colombatto, Requis, Delième, Meyer, Massicot.



Il participe également à des courses avec les autres entraîneurs



Pesage avant le départ ... Marius TERCE est le deuxième en partant de la gauche

Marius TERCE construit un aéroplane à Toulouse entre 1909 et 1910. Il s'agit d'un monoplan monoplace de 150 kg muni d'un moteur Anziani de 80 CV, avec un palonnier pour la direction, un empennage vertical mobile et un levier à main pour le volet de profondeur. Cet appareil aurait été construit dans un des ateliers d'ébénisterie (meubles en bois, carrosserie de fiacres et de camions) et chez un charron de l'avenue Honoré SERRES à Toulouse.

Mais si l'on a vu cet appareil rouler, en particulier au Meeting d'Aviation de Toulouse en 1910 (voir dossier 3AF du 13 février 2018), il semble que personne ne l'ait vraiment vu décoller ... ?



Marius TERCE et son avion à Toulouse vers 1910

Il est partout et suit également les essais de SANTOS-DUMONT et de THOMAS sur « Antoinette » à Bagatelle.



Il est entré à l'usine Deperdussin comme mécano, mais Marius TERCE veut tout d'abord apprendre à voler. C'est ce qu'il fait à l'école civile et militaire Deperdussin d'Etampes et de Pau à partir de 1910 sur des appareils Voisin, Deperdussin et Nieuport, afin d'obtenir son brevet de pilote.

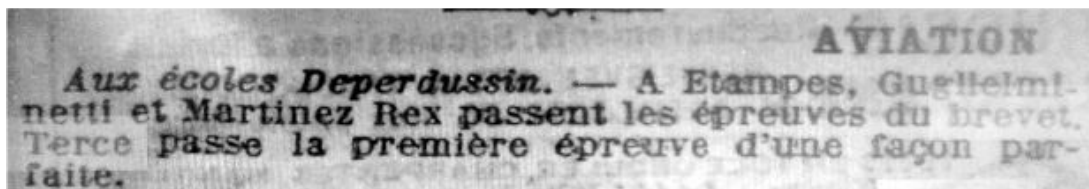
Son avancement est suivi, car on retrouve sa progression dans les journaux de l'époque.

**Huit, lignes droites, vols planés**  
**D'Etampes.** — A l'école Deperdussin, les élèves sortent matin et soir. Fanet, Tercé, Urrizburo, Maghella, Martinez, très en progrès, font des huit. La comtesse de Coligny vole en ligne droite et le pilote de Mirandole vole longuement sur la campagne et va voir ses amis, chez qui il atterrit par un magnifique vol plané, puis rejoint son aérodrome avec son 3 cylindres Anzani.

A l'école Deperdussin, Urrizburo, Guglielminetti, Martinez, Tercé se sont entraînés longuement sur l'aérodrome, pendant que Rousseau a volé sur la campagne environnante.

**AERONAUTIQUE**  
**Ecole Deperdussin. — Etampes**  
 Profitant de la moindre accalmie, les élèves s'entraînent activement. Martinez se promène sur la campagne et exécute d'impeccables vols planés ainsi qu'Urrizburo, Rousseau, Fanet, Tercé, qui n'attendent qu'un jour de beau temps pour passer les épreuves du brevet. Maghella, la comtesse de Coligny, Mlle Vandersy continuent leur entraînement.





C'est fait, il obtiendra son brevet, le n° 1135, le 8 novembre 1912 sur avion Deperdussin.

**TAURIN (André) (84).**  
**TENAUD (Charles) (298).**  
**TERCE (Marius) (1135).**  
**TESTULAT (Pierre) (821).**  
**TÉTARD (Maurice) (79),** 舊, 新, ✕, 10, rue Ferdinand-Fabre,  
 Paris et garage Mercedes, 10, Impasse Bayen, Paris. Tél. :  
 Wag. 86-25.  
**THANLOW (1035).**

Marius TERCE habite avec sa mère au 37 de l'avenue de Paris à Toulouse. Il s'est marié le 23 octobre 1911, à Toulouse, avec Suzanne JOUANEL née en 1890 à Auch, dans le Gers. Ils vont habiter au 12 de la place Saint-Pierre à Toulouse, chez la mère de son épouse.

Après sa formation Marius TERCE est resté fidèle et a continué de voler sur des appareils Deperdussin et c'est avec cet avion qu'il va participer à de nombreux meetings en France, en Espagne et en Amérique centrale de 1911 à 1914.



Marius TERCE devant son appareil Deperdussin

#### **Nota : Les avions Deperdussin**

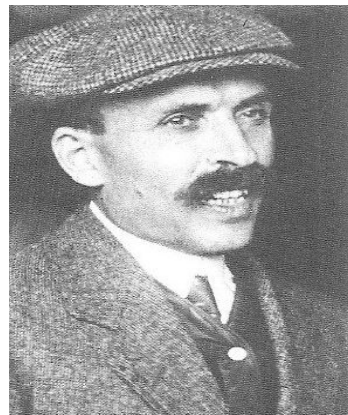
Armand Jean Auguste DEPERDUSSIN, né à Paris le 8 juillet 1864 et mort par suicide le 11 juin 1924 à Paris, fut l'un des plus célèbres constructeurs d'avions d'avant la Première Guerre mondiale.

Armand DEPERDUSSIN vint s'établir à Paris en 1901.

En 1909, il fonde avec l'artiste designer Georges de FEURE, une société d'aéronautique, appelée de Feure & Deperdussin (DFD & Cie). Fin 1910, deux modèles d'aéroplanes sortent des ateliers : le DFD1 et le DFD2. De FEURE, blessé lors des essais, se retire de l'affaire, et DEPERDUSSIN s'associe alors à Louis BECHEREAU, pour fonder la Société de Production d'Avions Deperdussin (SPAD). Créée en 1910, la SPAD connut un succès rapide grâce à l'ingénieur Arts et Métiers Louis BECHEREAU à qui Armand DEPERDUSSIN confia la conception des avions de la marque. Une grande estime s'instaura très vite entre eux, l'un ayant les capitaux, l'autre le génie de l'innovation technique. C'est pourquoi il confia immédiatement à BECHEREAU la direction technique de l'entreprise.

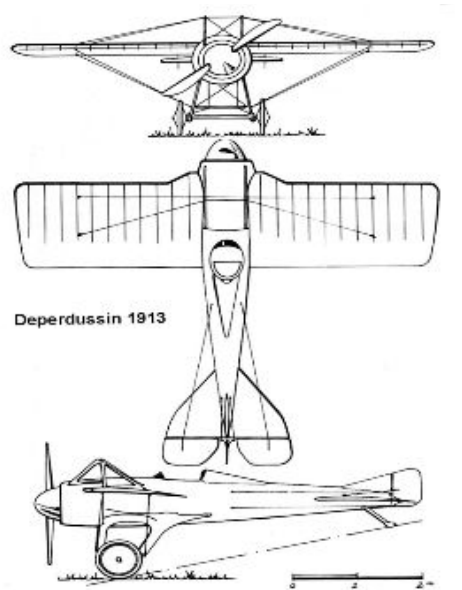


Armand DEPERDUSSIN



Louis BECHEREAU

Celui-ci conçut en effet des appareils « monocoques » – appareils dont l'originalité résidait notamment dans le fuselage, rigidifié par la coque elle-même et non plus par l'armature – dont les formes aérodynamiques offraient des performances inaccessibles jusqu'alors.





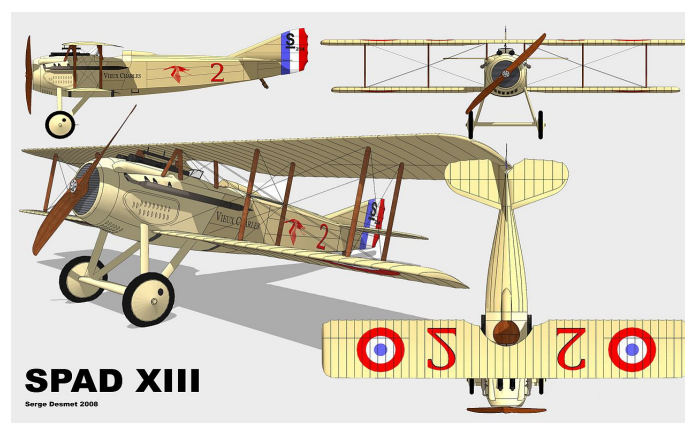
Forte de collaborateurs dévoués et de choix techniques révolutionnaires, la maison Deperdussin remporta de nombreux prix, en particulier la fameuse coupe internationale d'aviation de vitesse Gordon-Benett de 1912 avec le pilote Jules VEDRINES et la coupe Gordon-Bennett de 1913, disputée à Reims et remportée par le Rémois Maurice PREVOST avec plus de 203 kilomètres à l'heure.

C'est en 1912 qu'il racheta l'Aérodrome de la Champagne, terrain d'aviation sur lequel il installa une société de constructions aéronautiques – soit une trentaine de hangars servant d'ateliers de construction et au logement du matériel aérien et quelques bâtiments administratifs ou d'hébergement et l'une de ses écoles de pilotage.

C'est sur un hydravion monocoque Deperdussin que Maurice PREVOST remporte le 16 avril 1913 à Monaco la première épreuve de la Coupe Schneider.

En reconnaissance des services qu'en tant que créateur de plusieurs modèles d'aéroplanes, propriétaire et directeur de deux usines d'avions, et propriétaire du célèbre aérodrome de Champagne, il avait rendus à l'aviation de guerre française, le gouvernement français l'avait élevé au rang de chevalier de la Légion d'honneur.

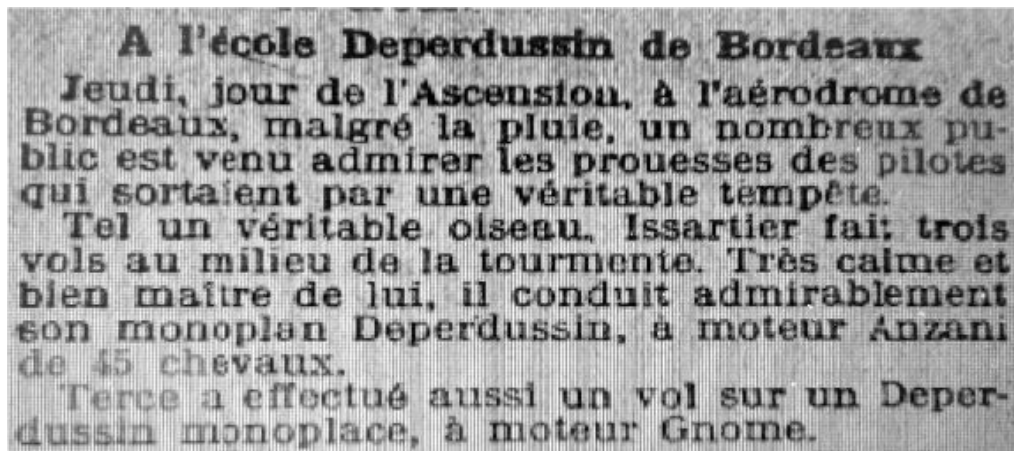
Le 7 août 1913, la SPAD s'avéra incapable de rembourser ses créanciers et fut déclarée en faillite : elle sera rachetée par Louis BLERIOT. Elle devient SPAD (Société de Production d'Avions et de Dérivés) en 1914 avec toujours Louis BECHEREAU comme Chef du Bureau d'Etudes. C'est lui qui a développé le fameux SPAD S. XIII. Georges GUYNEMER disait de lui que c'était « l'as des constructeurs ».





On peut toujours suivre les performances de Marius TERCE dans la presse de l'époque :

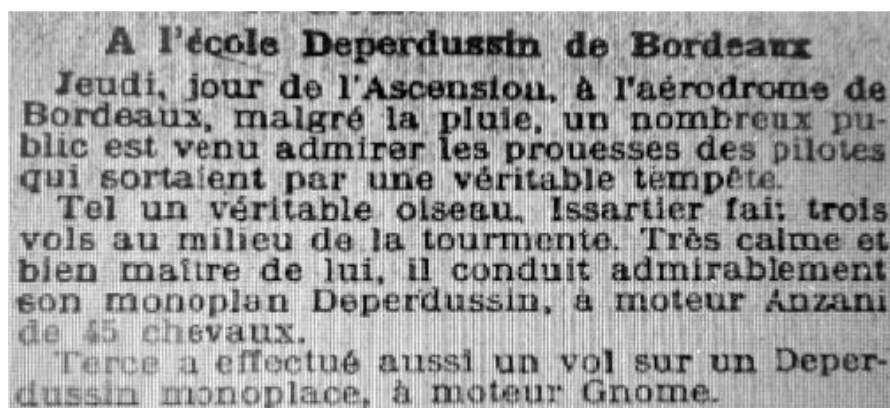
- à l'école Deperdussin de Bordeaux, début 1912.



- à Etampes en octobre 1912,



- à l'école Deperdussin de Bordeaux-Mérignac en Mai 1913,



### **A l'Aérodrome Deperdussin de Bordeaux-Mérignac**

Comme nous l'avions annoncé, dimanche, malgré un temps toujours brumeux et menaçant, Issartier, Terce et Dupont ont magnifiquement évolué sur leur appareil Deperdussin.

Issartier exécute trois vols au-dessus des spectateurs et se fait applaudir à chaque atterrissage.

Dupont fait un long vol en hauteur et descend en plané de plus de 300 mètres.

Terce sort par deux fois, sur son Deperdussin-Gnome (bougies Oléo). Le premier vol est assez court, mais au second, il pique droit vers l'Est, pour

aller faire ses adieux aux Bordelais ; survole ainsi, à très faible hauteur, la ville de Bordeaux, passant au-dessus des Quinconces, contournant le monument des Girondins, et enfin passe au-dessus des Arènes pour rentrer à l'aérodrome.

- à la coupe Michelin en 1913,

La Coupe Michelin Internationale est un trophée annuel qui récompense l'aviateur qui aura parcouru la plus grande distance sans contact avec le sol, d'abord d'une traite puis avec escales autorisées à partir de 1911. À partir de 1914, il s'agira d'effectuer le plus rapidement possible un circuit de 3 000 km. C'est Emmanuel HELEN qui gagna la coupe le 23 novembre 1913 avec près de 20 000 km parcourus en 39 jours consécutifs.

### **LA COUPE MICHELIN**

Nous apprenons qu'un jeune aviateur, Marius Terce, a l'intention de concourir pour la coupe Michelin et de battre le record de Cavelier établi à Etampes.

Vers le 15 septembre, il s'attaquera aux 7.096 kil. 300 de son camarade d'école.

Marius Terce habite Toulouse depuis longtemps déjà. Il passa son brevet de pilote à l'école Duperdussin, à Etampes.

Il fut là et à Pau le camarade de Cavelier ; avec lui, il entre maintenant en compétition.

Il s'est signalé jusqu'ici par des vols très beaux à Bordeaux, Saint-Sébastien, Hendaye, Eibar, Aspétia, Bilbao, la traversée des Pyrénées de Saint-Sébastien à Hendaye, etc.

Habitué aux remous des Pyrénées espagnoles, Terce est un vrai virtuose, qui mènera à bien son entreprise, car c'est aussi un énergique.

Il pilotera un Duperdussin, moteur 50 HP, et espère abattre au moins 10.000 kilomètres pour obtenir la coupe. Il s'agit de courir pendant un nombre de jours illimité la plus grande distance possible, avec une moyenne journalière de 50 kilomètres à l'heure entre le lever et le coucher du soleil. La coupe doit se courir en circuit fermé entre deux points distants d'au moins 50 kilomètres.

Terce se mettra en route de Francozal, sans doute, et virera à Montauban.

L'Aéro-Club des Pyrénées lui a prêté très aimablement son concours le plus complet.



# AÉRO-CLUB DE FRANCE

Reconnu d'utilité publique  
Siège : 35, rue François-I<sup>er</sup>, PARIS

## COMMISSION D'AVIATION

# COUPE MICHELIN

## INTERNATIONALE

(Pouvant être gagnée dans tous les pays fédérés)

Disputée sous les règlements  
de la " Fédération Aéronautique Internationale " et sous ceux  
de la " Commission Sportive Aéronautique " pour la France

**20.000 francs par an pendant HUIT ans**

1908 — 1909 — 1910 — 1911 — 1912 — 1913 — 1914 — 1915

(en tout : **160.000 francs**)

## RÈGLEMENT GÉNÉRAL

MM. Michelin confient à l'Aéro-Club de France, la rédaction du règlement qui sera refait chaque année, suivant l'importance des progrès accomplis. Ce règlement devra être ratifié par eux.

ARTICLE PREMIER. — Chaque année, avant le 1<sup>er</sup> janvier, le règlement sera remis, par les soins de l'Aéro-Club de France, à toutes les Fédérations ou Clubs adhérents à la Fédération Aéronautique Internationale.

ART. 2. — Le gagnant de la Coupe, pour chaque année, sera le pilote de l'appareil qui, à l'expiration de l'année en cours, sera détenteur du record, suivant les conditions du règlement de l'année en cours.

Nul ne pourra concourir sans avoir été reçu membre du Club (fédéré ou affilié) du pays où se fera l'expérience.

ART. 3. — Le record, pour être valable, devra avoir été homologué par la Fédération ou le Club régissant le sport aéronautique dans chaque pays, conformément aux statuts et règlements de la F. A. I.

Les essais seront contrôlés, dans chaque pays, par la Commission d'Aviation du Club reconnu par la Fédération.

ART. 4. — Le gagnant de la Coupe annuelle recevra, en même temps que la réplique en bronze d'un objet d'art d'une valeur de 10.000 francs — qui constituera la Coupe — une somme de 20.000 francs, laquelle lui sera versée dans les trente jours de l'homologation de son record.

ART. 5. — Chaque année, une semblable réplique sera remise au Club fédéré du pays dans lequel aura été établi le record, si ce Club ne possède pas déjà cette réplique.



ND Phot.  
Concours pour l'exécution  
de la Coupe MICHELIN pour l'Aviation  
Paul ROUSSEL : Triomphe de l'Aviation. — 1<sup>er</sup> PRIX  
COUPE MICHELIN

**Nota : Les premiers vainqueurs de la coupe Michelin :**



- 1908 ; Wilbur WRIGHT, 124,7 km en 2 h 20 min 31 s (le Mans) le 31 décembre 1908.
  - 1909: Henry FARMAN, 234,212 km en 4 h 17 min 32 s (Camp de Châlons), le 3 novembre 1909.
  - 1910: Maurice TABUTEAU, 584,935 km en 7 h 48 min 31 s (Buc), le 30 décembre 1910 avec un appareil biplan,
  - 1911 Emmanuel HELEN, 1 252,8 km en 14 h 07 min, le 8 septembre 1911,
  - 1912: Le trophée n'est pas remporté,
- en Espagne en 1913 pour des voyages et des démonstrations, à Santander, Handaye, Bilbao et Saint-Sebastien, toujours sur appareil Déperdussin équipée d'un moteur Gnome rotatif à 7 cylindres, de 50 CV.



Egalement à Eibar, au pays basque espagnol, du 24 au 29 juin 1913, pour les fêtes de la Saint-Jean.

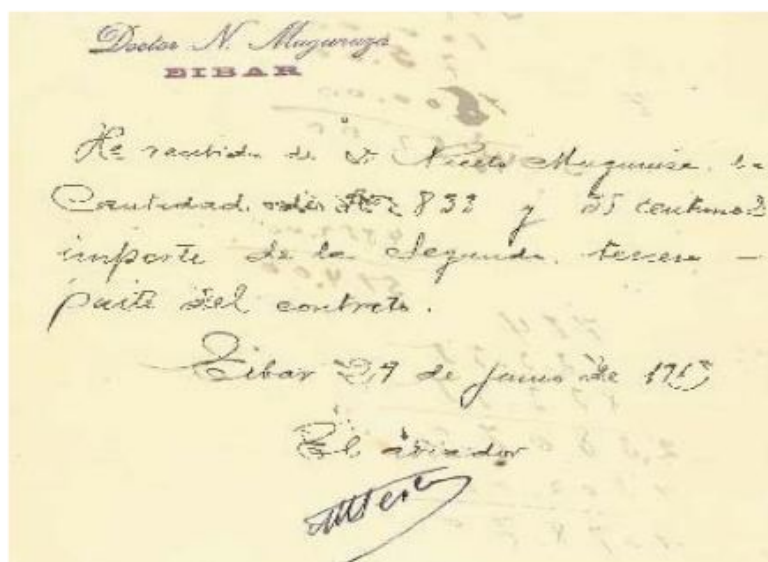


**Nota :** Extraits du journal « La voix de Guipuzcoa », par le journaliste Tomas ECHALUCE.  
Chronique du 23 juin :

« ... Les fêtes de la Saint-Jean 1913 n'allaient pas être comme celles des autres années, car le programme officiel annonçait les vols étonnants qu'avec son monoplane, l'intrépide aviateur français, monsieur Marius TERCE, allait réaliser.

La nouvelle invention de l'aviation avait commencé à séduire la population eibarresa. Dès 1910 quelques exhibitions avaient été réalisées à Saint-Sébastien, avec plus ou moins de fortune si l'on se réfère au récit que nous ont laissé ceux qui ont assisté au "meeting" de 1910.

Malgré tout, les eibarreses désireux de connaître les progressions du nouveau siècle, ont décidé d'organiser une Commission pour la Fête de l'Aviation formée par des membres des sociétés récréatives d'Eibar. En premier il a été lancée une souscription populaire, puis le Conseil Municipal a été sollicité pour une subvention de 2000 pesetas. Il a fallu également réquisitionner un champ pour la réalisation des vols projetés. Et finalement il a été décidé de fixer un droit d'entrée modique de 0,50 et 0,25 pesetas. En cas de bénéfice, ce dernier serait reversé aux colonies scolaires ... »



Eibar, le 29 juin 1913, reçu du paiement d'une partie du contrat signé par l'aviateur Marius TERCE.

« ... Le matin du 23 juin, dans le premier train qui venait de Saint-Sébastien, se trouvait l'aéroplane démonté et plié. Il a été déplacé de la rue la Station au hangar et monté pour la grande joie de la population qui l'avait accompagné durant son trajet. Selon la narration qu'en 1953 Antonio nous a laissée, il s'agissait d'un avion qui n'avait plus que le moteur et l'hélice et le reste était une espèce de cercueil habillé de « ferblanterie » de toutes les provenances, et le tout monté sur deux roues de bicyclette. Il faut mentionner également des fils de fer minces qui invitaient plutôt à pendre le linge ! ». Malgré tout, les eibarreses, qui voulaient voir de près cette machine capable de voler comme les oiseaux, ont payé leur entrée et ainsi ont pu admirer in situ l'aéroplane ...

... Et enfin un grand jour est arrivé. Le 24 de ce mois à six heures de l'après-midi, l'avion a été porté au pré du hameau de Tutulu. Quand le moteur a été mis en place, il a commencé à se mouvoir et tout de suite a décollé pour après s'élever sur la Place de Taureaux.

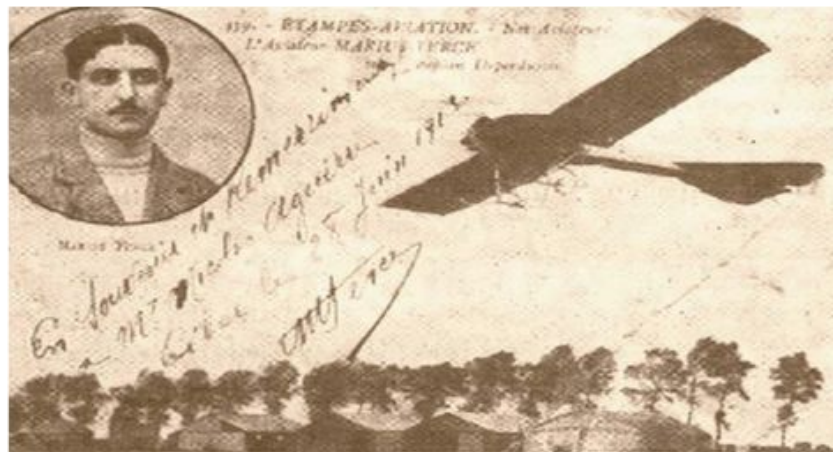
Comme racontent les chroniques, l'aéroplane a survolé plusieurs fois Eibar et durant les trajets, monsieur TERCE, assis dans son appareil, répondait aux acclamations en faisant des signes de main. Son plus grand plaisir consistait à effrayer les spectateurs avec ses acrobaties et ainsi récolter les

d'admiration et de forts applaudissements. Quand est arrivé le moment de l'atterrissage, la manœuvre a été compliquée et le retour à la terre a endommagé l'appareil. La fête semblait finie, mais c'était sans compter sans les spectateurs qui ont déplacé l'appareil jusqu'à un atelier où il a pu être réparé. L'avion a été ramené à la zone de décollage et la fête a pu reprendre pour le grand plaisir des spectateurs qui avaient attendu. L'aviateur a récompensé la patience des spectateurs en faisant quelques « baptêmes de l'air ». ... Nous ne devons pas oublier qu'après chaque atterrissage, il fallait déplacer à nouveau l'appareil jusqu'à sa zone de décollage !



L'aviateur Marius TERCE devant son appareil Deperdussin.

L'aviateur, en plus de l'argent convenu dans son contrat a reçu une gratification de 250 pesetas. De plus on lui a offert une horloge Longinus d'une valeur de 63 pesetas, qui avait été acquise dans l'établissement du graveur Cayetano CAREAGA. Et finalement, comme la prestation de monsieur TERCE a été jugée excellente, il lui a été demandé de refaire deux nouvelles démonstrations à Eibar les 29 juin et 6 juillet ... ».



Eibar, le 28 juin 1913, dédicace de Marius TERCE à Nicolas AGUIRRE



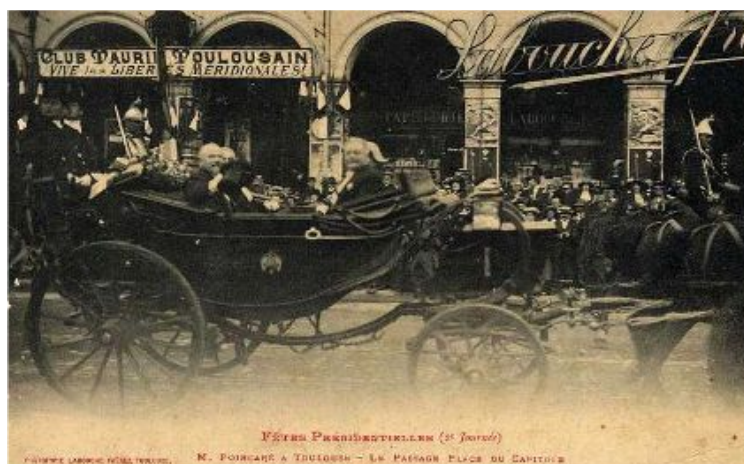


Marius TERCE survolant Eibar

Raymond POINCARRE, Président de la République de 1913 à 1920, effectue une visite officielle à Toulouse dans le cadre des manœuvres de l'Armée les 17 et 18 septembre 1913.



Jean RIEUX, maire de Toulouse, refuse de le recevoir. Socialiste convaincu, il manifeste ainsi sa réprobation devant l'imminence de la guerre. C'est donc le Préfet qui accueille le Président, dans le quartier Saint-Cyprien, en présence du Ministre de la Guerre et du Président du Conseil Général notamment.



On peut lire dans le journal « L'Express du Midi » : « ...A midi, le Président POINCARRE sort de la préfecture et arrive sur les bords du canal où le personnel de la manufacture des tabacs l'applaudit. Mais à ce moment, un spectacle grandiose distrait la foule et sollicite la curiosité. C'est Marius TERCE, sur son monoplane, qui vient saluer du haut des airs le Président de la République. L'aviateur exécute des prouesses d'une audace insensée. Le voilà faisant des lignes droites à 150 à l'heure, puis, tout d'un coup, se cabrant et montant obliquement comme une flèche pour virer ensuite presque verticalement sur une aile et descendre à pic sur les maisons. L'appareil n'est pas à 50 mètres ; il file au-dessus des arbres, des cheminées d'usines, dans un formidable bourdonnement, enlace le cortège là-haut de ses sinuosités capricieuses, puis tout d'un coup, s'en va sur la Garonne... TERCE donne le frisson, le frisson de l'admiration ».



Marius TERCE au domaine de La Sesquièrre en 1913

En janvier 1914, Marius TERCE part en Amérique Centrale et arrive au Costa Rica. Il visite San-José, Cartago, Puntos-Arenas, Orotina, Port-Leumon, Panama, Colon, ... Il eut un accident, pris dans une des rafales aériennes si fréquente sur le plateau central, il tomba d'une hauteur de 50 mètres et brisa son appareil. Il dut passer plus d'un mois à l'hôpital entre la vie et la mort. Une souscription organisée aussitôt au Costa-Rica produisit 30.000 francs et l'on fit venir de France un nouvel aéroplane dont on fit cadeau à Marius TERCE. Il reprit l'aviation et réceptionna des appareils pour les armées du Guatemala, du Nicaragua et du Costa-Rica. Il révéla à ce pays les mystères de l'aviation et fut reçu et fêté comme un roi. Il y rencontrera Tobias BOLANOS qui deviendra le premier aviateur diplômé du Costa Rica en 1929. Il est venu étudier l'aviation en France en 1914 et il s'est rangé sous le drapeau français lors de la Première Guerre Mondiale comme pilote.

**Nota : Tobías BOLANOS**



Tobías BOLANOS fut le premier aviateur diplômé du Costa Rica. Il étudia l'aviation en France et se rangea sous le drapeau français lors de la Première Guerre mondiale. Reconnu en diverses occasions, il fut le premier costaricien à voler au pays le 19 décembre 1929. Tobías BOLANOS est né le 2 novembre 1892 à Santo Domingo d'Heredia, au Costa Rica.

Ses parents étaient Francisco BOLANOS et Luisa PALMA, des paysans. Il était le deuxième de dix fils. Ses parents voulurent que leurs enfants soient scolarisés, raison pour laquelle TOBIAS fut élève à l'École de Santo Domingo. Il se fit remarquer et obtint une bourse pour étudier au Lycée du Costa Rica. Son enfance et adolescence se passèrent normalement à Heredia. En 1912, il fut attiré par le pilote américain Jesse SELIGMAN, qui vint donner un spectacle aérien dans le pays. L'année suivante arriva au Costa Rica le célèbre aviateur français Marius TERCE. Tobias BOLANOS, qui souhaitait en apprendre plus sur l'aviation, discuta avec TERCE qui lui offrit de le rejoindre en France. BOLANOS demanda alors à terminer ses études de manière anticipée. Le 18 septembre 1914, il se rendit à Paris mais le pilote français ne le reçut finalement pas comme prévu.

Tobías BOLANOS obtint une aide de l'Ambassade du Costa Rica qui lui permit de devenir mécanicien. Au début de l'année 1915, BOLANOS entra dans l'armée française. Il fut blessé à un bras par une balle qui pénétra son avion. Lors de sa convalescence, son courage et son mérite lui valurent d'être accepté à l'école d'aviation militaire de Pont-Long à Pau, dans le sud de la France, où il essaya des prototypes d'avions. Le 16 août 1915, quinze jours avant sa promotion comme pilote, il eut un accident sur un avion Morane. Sa jambe droite fut amputée, et il resta encore un temps à l'école d'aviation où il continua à travailler et piloter.



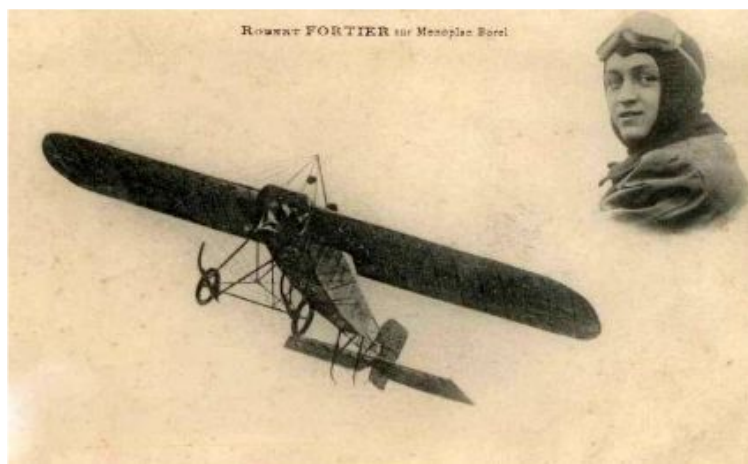
Tobías BOLANOS avec des collègues de l'Armée Française

Il rentra au Costa Rica avant la fin de la guerre, le 26 mai 1917, avec plusieurs reconnaissances officielles et une retraite du gouvernement français, outre une jambe de bois. Lors de ses premiers jours dans le pays. Cette même année, le Général José Joaquín TINOCO GRANADOS lui attribua une position honoraire dans la milice costaricienne. BOLANOS se dirigea ensuite vers la Zone du Canal de Panama où il travailla comme pilote pour une entreprise Nord-américaine. Aujourd'hui, l'aéroport international Tobías Bolaños de San José est l'un des quatre aéroports internationaux du Costa Rica et le deuxième aéroport de la capitale de San José, après l'aéroport international Juan-Santamaría, inauguré en 1958.



Marius TERCE est revenu à Toulouse en juin 1914. Il vole le dimanche 5 juillet 1914 avec Robert FORTIER (brevet n° 1690), à l'aérodrome de la Sesquière, (en réalité le parc de Lalande), converti en « aérodrome » pour l'inauguration de ce magnifique terrain de sports, situé à 300m de l'arrêt des tramways de Lalande. Cette fête est placée sous le haut patronage de l'Aéro-Club des Pyrénées et des autorités civiles et militaires de Toulouse. Les jeunes aviateurs Robert FORTIER et Marius TERCE, voilà deux noms qui réservent, à l'époque, des émotions et des surprises !

Robert FORTIER, dont la famille habite Toulouse, fut d'abord élève à l'école de commerce. Il était en même temps un boxeur émérite et, plusieurs années de suite, il fut imbattable dans sa catégorie des « poids mouche ». Il fut ensuite boursier du comité national d'aviation et fit son apprentissage à Chateaufort sur avion Borel. Il est maintenant chef-pilote de l'école d'aviation du Parc des Sports et il a 21 ans.



Des tribunes installées à la hâte seront bientôt transformées, avec un souci de confort qui fera honneur à l'organisateur de cet aérodrome superbe, Monsieur A. PREVOST.

Les appareils de Marius TERCE et de Robert FORTIER sont prêts. Marius TERCE pilotera son monoplane Deperdussin équipé d'un moteur Gnome de 80 CV à bord duquel il emmènera des passagers et fera des démonstrations de spirales. Quand à FORTIER, il fera de l'altitude avec son appareil Borel équipé d'un moteur Gnome de 50 CV.

Une course de vitesse devait réunir ces deux excellents aviateurs en trois manches : deux de 10 km et une de 50 km. Mais il semblerait qu'elle n'ait pas pu se dérouler, car l'on n'en retrouve pas de trace

A deux heures, malgré l'incertitude du temps, un public nombreux s'était rendu au parc de Lalande. A la vérité, ce furent de beaux vols qu'effectuèrent les jeunes pilotes. Fortier prit place au volant à 4 heures et il repartit à 16h 45 pour monter jusqu'à 700 m.

A 17h 10, Marius TERCE effectua un splendide vol sur son monoplane biplace Deperdussin. Des billets avaient été tirés au sort pour une « promenade aérienne » à bord du monoplane de Marius TERCE. Un premier passager prit place, c'était un jeune étudiant au « bachot », Géo BARTHES. L'appareil tourna au-dessus du champ d'aviation, mais l'impétueux passager, par ses gestes enthousiastes, finit par inquiéter le pilote qui, après quelques minutes de vol ramena le jeune homme sur la pelouse. Le public ovationna cet aspirant aviateur. Marius TERCE accomplit ensuite quelques belles prises de vol en spirale. Deux nouveaux passagers montèrent tour à tour dans le monoplane : Melle GALINIER, puis le duc de CARLAVAT. A 18 heures, tout était fini...

Le dimanche 6 juillet après-midi, vers 18h30, il quitte Toulouse à bord de son monoplan biplace muni d'un moteur de 80 chevaux, direction Luchon, où il souhaite se reposer quelques jours avant de participer à l'inauguration de « l'aéroport » de la Sesquière.

Avant de partir, Marius TERCE a évolué assez longtemps sur la ville, provoquant l'admiration des promeneurs nombreux en cette belle journée.

Il a atterri dans la soirée à Marignac, à 15 km de Luchon, but de son voyage, pour faire de l'essence. Il en est reparti le lendemain, dans la matinée, pour atterrir dans une prairie voisine de la gare de Luchon. Confondant la chocolaterie Dardenne (Yo-Yo) avec la tribune de l'hippodrome de Moustajon, Marius TERCE a, dans un atterrissage mouvementé, cassé son hélice et endommagé les ailes de son appareil.



On peut lire dans l'Express du Midi » : « Nous avons, nous, Luchonnais, la joie de constater qu'un de nos compatriotes a été le premier aviateur qui ait osé affronter le défilé de la vallée de la Garonne et celui de la Pique, malgré le péril des remous et des courants de vent de nos montagnes.

*C'est avec une témérité folle, une audace peu commune que le jeune et déjà célèbre aviateur luchonnais TERCE a atterri derrière la gare en face de la chocolaterie Dardenne.*

*L'espace où l'aviateur a osé descendre n'avait pas cent mètres carrés. Peu d'aviateurs auraient eu ce courage. Malheureusement, un fossé inaperçu, caché par les hautes herbes, a été la cause d'un accident à l'appareil, dont le transport par chemin de fer a été décidé pour réparation. Cet accident cause une perte de 2 à 300 francs à notre compatriote.*

*Les membres du Syndicat de la Presse se sont émus de la situation faite à notre ami et ont décidé d'adresser à la population et à la colonie étrangère l'appel suivant : « Les membres du Syndicat de la Presse luchonnaise adressent un pressant appel à la population et à la colonie étrangère pour venir en aide à leur compatriote, l'aviateur TERCE, qui a eu son appareil endommagé en atterrissant à Luchon. Ils recommandent aux Luchonnais et aux étrangers de faire bon accueil à la liste de souscription qui leur sera présentée afin de défrayer notre vaillant aviateur d'une partie des frais que va lui occasionner la réparation de son appareil. En retour, Marius TERCE viendra pendant la période des fêtes, atterrir à Luchon et exécuter une série de vols qui ne pourront manquer d'intéresser le public de notre station. » ».*

Malheureusement la suite des événements de 1914 fera que ce retour ne pourra pas avoir lieu ...

Il s'est ensuite rendu auprès de sa mère, qui habitait Luchon, avenue de la gare.



Il est souvent écrit que Marius TERCE est le premier aviateur qui ait osé se risquer à venir à Luchon par la voie des airs. **Mais est-ce vraiment le premier ... ?**

#### **Nota : L'aviation à Luchon**

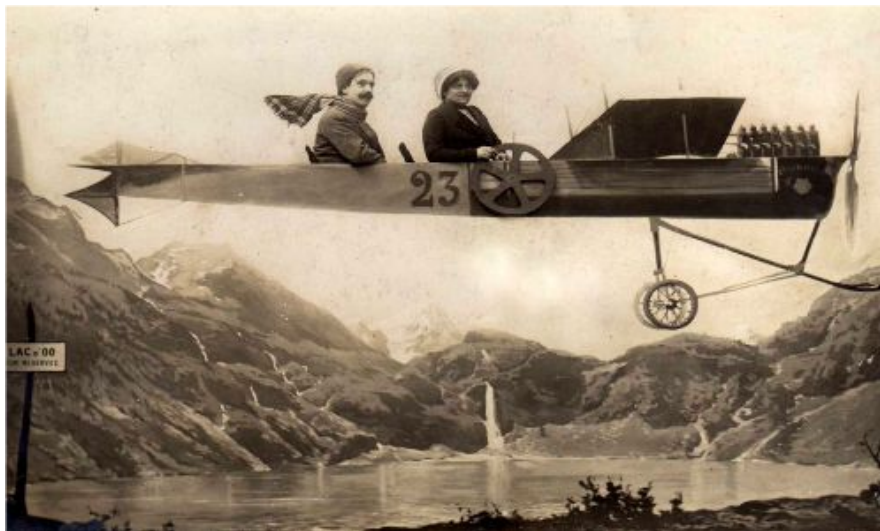
Si l'on effectue quelques recherches dans les archives luchonnaises à cette époque, on trouve quelques documents fort intéressants. Bien sûr, en ce début de l'aviation, Luchon n'échappe pas à la mode qui consistait à rajouter en surimpression sur une photo, un avion, comme le montre la vue du Casino, ci-dessous.



Mais, tout d'abord, il faut citer un photographe local, monsieur BENOIST qui habitait rue Sylvie et qui, dès 1910 semble-t-il, effectuait des photographies de personnes associées avec un fond de toile peinte représentant un avion Antoinette évoluant au-dessus du las d'Oô. Il devait travailler dans sa boutique, mais certainement également sur les fêtes et foires locales. Il proposait comme publicité : « *Faites-vous photographier dans la montagne à la photo Modern'style. La douzaine 4fr50* ». Ces photographies permettaient au client, pour un prix modique, de se mettre en scène, valorisant son voyage. Le nouveau moyen de locomotion, l'aéroplane, apparaît comme un signe extérieur de richesse et le paysage souligne l'aventurier. Ces photographies n'offraient pas au client l'illusion du voyage, mais l'illusion qu'il était un voyageur.

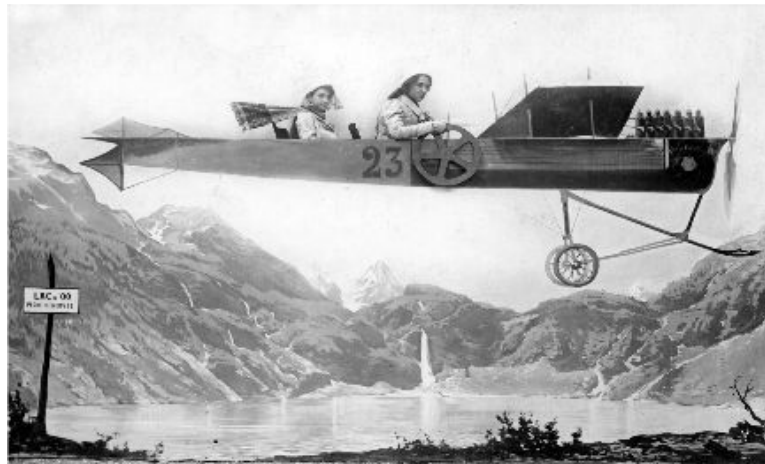
On retrouve des voyageurs adultes, en couple, ...



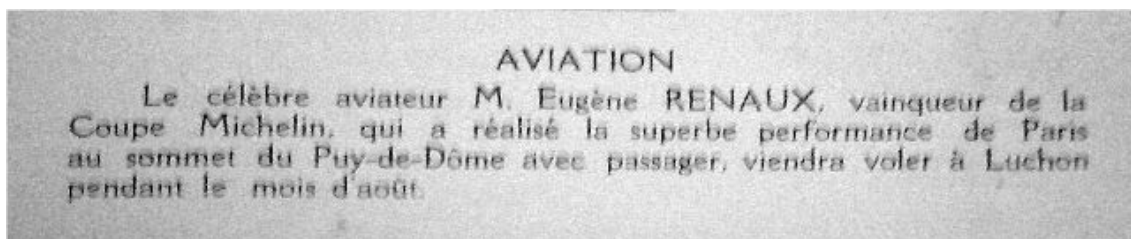


... mais aussi de nombreux enfants.





On retrouve également, et là cela devient de plus en plus intéressant, dans le livret des festivités prévues à Luchon pour l'année 1911, la prévision d'un meeting aérien qui était planifié pour le mois d'août, avec la participation de l'aviateur Eugène RENAUX vainqueur du « Grand Prix Michelin » pour avoir posé son avion avec un passager au sommet du Puy de Dôme le 7 mars 1911 (et non pas le vainqueur de la « Coupe Michelin » comme indiqué dans la brochure).



Comme signalé dans la presse le célèbre aviateur GARROS avait été également contacté.

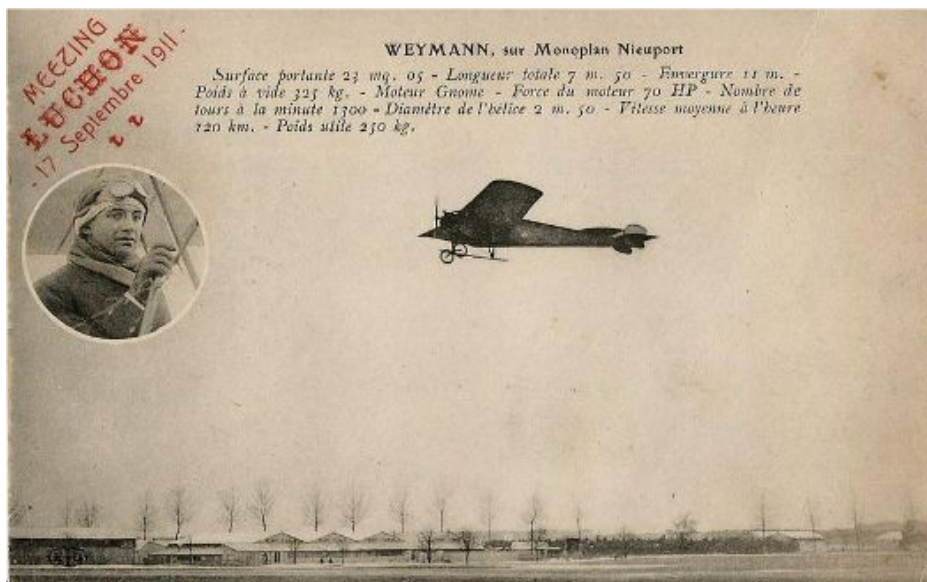


Mais en réalité, ce n'est pas Eugène RENAUX, ni Roland GARROS qui viendront, mais un autre aviateur Charles WEYMANN. Il pilotera un appareil Nieuport.



Charles WEYMANN devant son Nieuport

On retrouve deux documents du passage l'aviateur WEYMANN à Luchon, dont une carte postale très rare, datée du cachet du meeting, le 17 septembre 1911.



Et une belle photo, la seule connue à ce jour, prise lors de l'arrivée de WEYMANN, en pull gris et casquette, au milieu des officiels luchonnais.





Arrivée de WEYMANN à Luchon

On peut lire dans « La Dépêche du Midi » qu'un « grand meeting d'aviation » était prévu le dimanche 17 septembre 1911 à partir de 15 heures, sur l'hippodrome de Moustajon.

AVIATION. — Nous sommes heureux d'annoncer que le grand meeting d'aviation, annoncé maintes fois par « la Dépêche », vient d'être fixé au dimanche 17 septembre. Il aura lieu, à 3 heures, sur l'hippodrome de Moustajon.  
L'aviateur n'est autre que Weymann, recordman de la vitesse et gagnant de la coupe Gordon-Bennett.

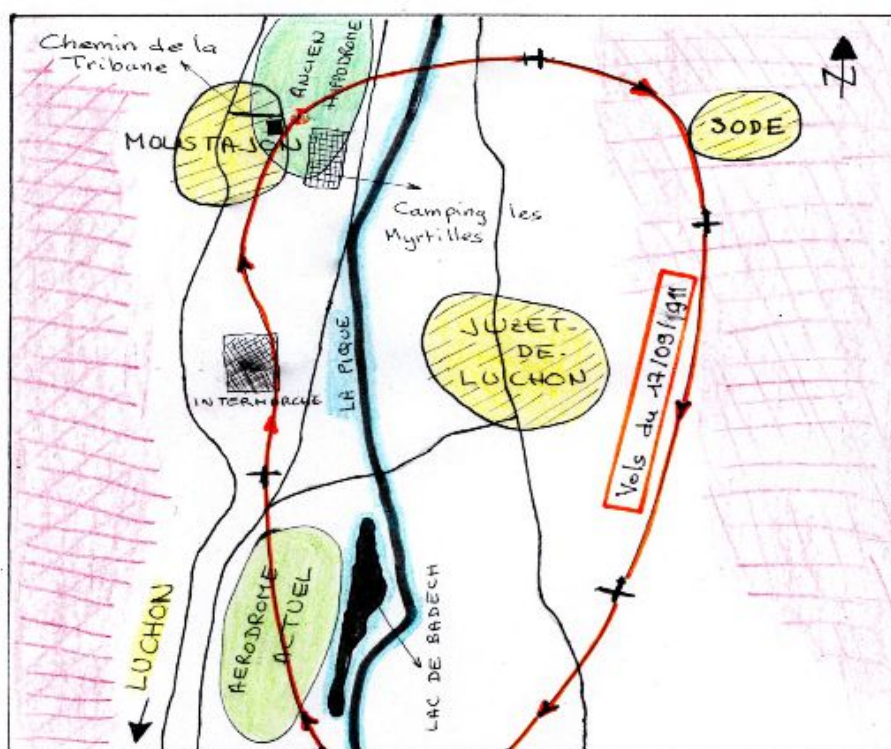
Plusieurs autres articles sont parus dans « La Dépêche du Midi » :

« ...Les grandes fêtes d'aviation, irrévocablement fixées au dimanche 17 septembre, s'annoncent comme devant être du plus haut intérêt sportif.

Monsieur VOISIN, le constructeur bien connu, avec lequel BIELOVUCCI est allé le premier de Paris à Bordeaux, vient de visiter l'hippodrome de Moustajon où doivent avoir lieu les diverses épreuves de ce meeting, accompagné du maire de Luchon, monsieur Paul BONNEMAISON, du concessionnaire du Casino et de monsieur SAUDINOS, chargé de la direction des travaux. ...

Le terrain est une vaste prairie, extrêmement verdoyante, de six à sept cents mètres de longueur, sur deux à trois cents mètres de largeur, bornée à la fois par un large ruisseau et une ceinture d'arbre. Deux de ces derniers vont être abattus en raison de leur grande hauteur. La partie ouest, où se trouve la tribune, sera réservée à la pelouse des spectateurs payants, aux voitures, aux automobiles et à la buvette. Du même côté, mais au nord, on achève, avec une hâte fébrile, la construction du hangar en bois destiné à abriter le monoplan. ... L'aérodrome se trouve en effet placé dans une sorte de cirque surplombé sur trois côtés par de hauts sommets. ... On ne saurait imaginer un décor plus impressionnant.

Remarque : Il ne reste plus de trace aujourd'hui de l'hippodrome de Moustajon, devenu pour un jour « l'aérodrome de Moustajon », seul l'accès, le chemin de la Tribune, nous donne une idée de son emplacement.



Emplacement probable de l'ancien hippodrome de Moustajon

Le terrain ayant été jugé très convenable et des plus propices, monsieur VOISIN a cru pouvoir nous annoncer des vols et des virages sensationnels, et, disons-le, particulièrement périlleux. Il faudra toute l'habileté, l'expérimentation et la hardiesse de l'aviateur WEYMANN pour accomplir de telles prouesses. Dimanche soir, WEYMANN sortira de son hangar et décollera vers le nord (direction de Cier-de-Luchon). Pour le moment le temps est beau. Une légère brise, qui souffle depuis deux jours a sensiblement rafraîchi la température ; les visiteurs s'annoncent déjà en grand nombre. Tout semble faire présager une belle journée. ...

... Charles Terres WEYMANN est né le 2 août 1889 à Port-au-Prince, d'un père américain et d'une mère haïtienne. Après des études en France au lycée Condorcet, où réside une bonne partie de sa famille, il obtient le brevet de pilote de l'Aéro-Club de France le 6 juin 1910. L'Aéro-Club of America lui attribua le brevet américain n° 14 en date du même jour, ce qui lui permit de participer aux épreuves sportives en Europe comme pilote de nationalité américaine. ...

... En septembre 1910, il a effectué avec Manuel FAY une tentative pour remporter le Prix Michelin d'aviation qui consiste à relier Paris au sommet du Puy de Dôme en moins de 6h. À cause de la brume sur le parcours, les deux navigateurs s'égarent et dépassent le délai imparti lorsqu'ils retrouvent leur chemin à seulement 15 km de l'arrivée.

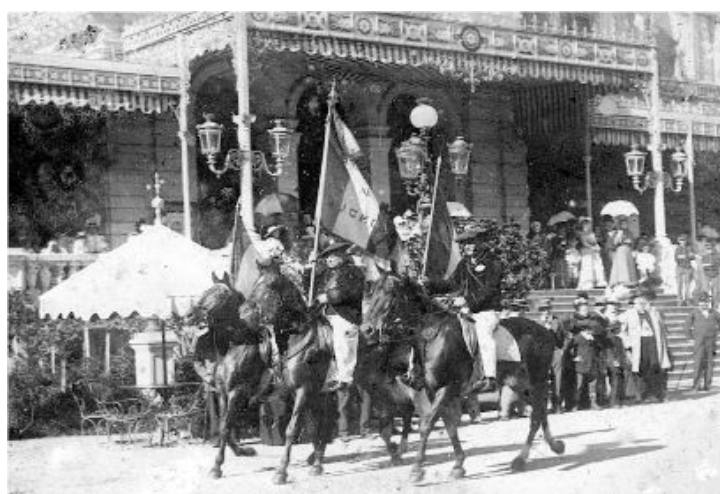


WEYMANN et FAY, avant leur tentative pour le prix Michelin.

Il remporta en 1911 la Coupe Gordon-Bennett à Eastchurch, en Grande-Bretagne.

*« ... Ce n'est pas un professionnel, mais un riche sportsman pour qui l'aviation a un charme attirant et le danger un attrait irrésistible. L'appareil qu'il pilotera dimanche est un appareil Nieuport, de 100 chevaux, pouvant fournir une vitesse de 40 mètres à la seconde ».*

Le soir, au programme, il est prévu de retrouver, retraite aux flambeaux par la corporation des guides, fantasia au Casino où sera donné une splendide fête vénitienne avec concert à grand orchestre, feu d'artifice et sauterie ... ».



Les guides à cheval



### Compte rendu du meeting d'aviation à Luchon dans « La Dépêche » du 18 septembre 1911 :

Dès deux heures et demie, les curieux se rendent de tous côtés au champ d'aviation situé, comme nous l'avons dit à l'hippodrome de Moustajon. ...



Une foule considérable s'installe principalement sur le flanc de la montagne ouest, qui n'est séparé de l'hippodrome que par une soixantaine de mètres. A trois heures, le monde sélect envahit les tribunes, tandis que landaus, calèches, victorias, breaks et automobiles obstruent une bonne partie de la pelouse.



La « petite tribune »



La tribune officielle

L'appareil qui nous est présenté est celui-là même qui a gagné la coupe Gordon-Bennett. Superbe monoplane Nieuport IV G de 100 chevaux ; il pèse environ 350 kilos et mesure une longueur de 7 mètres. Son avant-corps est en aluminium et le reste de sa gracieuse silhouette en toiles imperméables. Ses ailes déployées offrent une envergure de 10 mètres. Son moteur Gnome, composé de deux moteurs accouplés de 50 chevaux chacun, forme un groupe rotatif de 14 cylindres. Cette puissance effrayante permet à l'appareil d'atteindre 140 à 150 kilomètres à l'heure.



Le Nieuport IV G

Le premier départ, annoncé pour trois heures, n'a lieu qu'à quatre heures vingt-sept. Poussé par six ou sept aides, dont plusieurs sont membres du conseil municipal, le monoplane vient se placer au sud de la prairie, presque en face des tribunes. Cap au nord et cap au vent qui souffle avec une certaine force. Après quelques tâtonnements WEYMANN grimpe dans l'appareil. Le mécanicien fait tourner l'hélice et le monoplane glisse sur ses deux roues pendant quelques secondes et s'élève dans les airs. C'est un spectacle extrêmement impressionnant. WEYMANN, obliquant tout de suite à l'est, se dirige vers le village de Sode, y opère une volte élégante et, prenant la ligne nord sud, il passe au-dessus de l'aérodrome et se rend à Luchon.

Après avoir évolué pendant deux à trois minutes au-dessus de la ville, il revient suer ses pas, pique à nouveau une tête sur le village de Sode et regagne enfin le champ de courses, où il atterrit avec une grâce et une sûreté remarquable. Cette envolée a duré dix à douze minutes. La seconde et dernière envolée n'a duré que six minutes et a été à peu de choses près la répétition de la première.



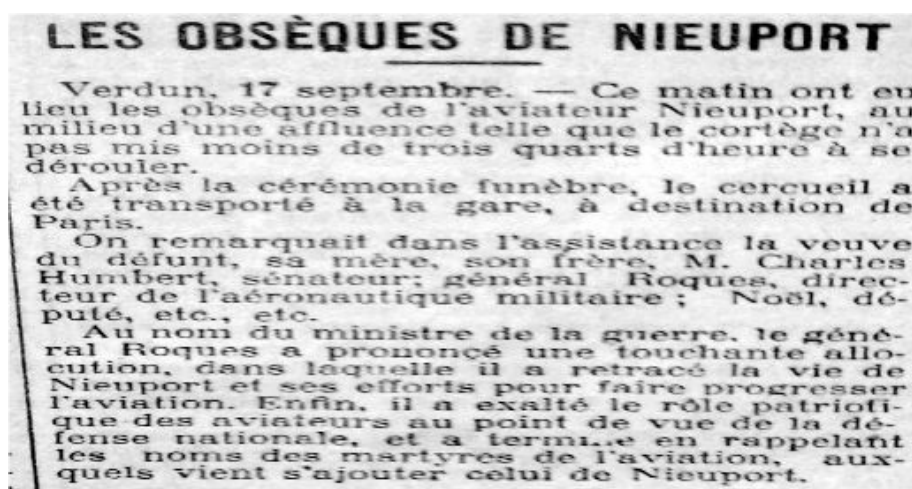
WEYMANN en mai 1911

Il est superflu d'ajouter que des applaudissements unanimes et répétées ont salué la hardiesse et l'habilité de l'aviateur à chacune de ses heureuses tentatives.

En résumé, ce fut une excellente journée. Il reste établi que les fameux remous de la vallée, dont on nous a tant rabattu les oreilles, ne sont pas plus dangereux à Luchon que partout ailleurs, et que la ville possède d'ores et déjà une attraction pour l'avenir.

### **Charles WEYMANN est donc le premier aviateur à s'être posé à Luchon !**

Charles WEYMANN a eu beaucoup de mérite à rester concentré durant cette journée car, deux jours avant, le vendredi 15 septembre, Edouard NIEUPORT fut victime d'un accident d'atterrissage et se tuait. Nul doute que Charles WEYMANN, pilote d'essais de la Société Nieuport, en fut fortement affecté. Charles NIEUPORT, le frère d'Edouard, qui avait repris la société, trouva lui aussi la mort dans un accident à bord d'un avion, le 24 janvier 1913.



Mais revenons à Marius TERCE, en 1914, à son retour de Luchon, là où nous l'avions quitté ...

Les 12 et 13 juillet 1914, une démonstration aérienne est organisée à Toulouse en liaison avec la fête de la gymnastique des jeunes de « Saint-Michel ». Cette manifestation qui se déroule à l'aérodrome de la Sesquièrre se veut surtout populaire, aussi l'entrée sera à prix réduit.





Comme pour le meeting de 1910 (voir dossier 3AF : Le premier meeting aérien à Toulouse), c'est monsieur DENJEAN, propriétaire de l'hôtel de l'Europe, qui s'occupe des rafraîchissements et de la restauration

Robert FORTIER part à 16 heures, il est secoué, son moteur « tire » mal. Il disparaît derrière la propriété de monsieur COUZINET et atterrit dans un champ. Marius TERCE part à sa recherche et après deux tours, il revient et annonce qu'il a vu l'appareil sans dommages. Le public est très anxieux. Les sauveteurs partent au-devant de FORTIER, mais celui-ci arrive sans mal. Il a capoté à l'atterrissage dans un champ de blé, brisant son gouvernail de direction. Le public l'acclame, très crâne, il repart avec TERCE, tandis que les gymnastes exécutent des mouvements variés qui émerveillent les spectateurs. Pendant quelques instants c'est une suite de spirales splendides de TERCE avec FORTIER comme passager. L'excellent aviateur, à qui incombe maintenant toute la tâche, repart avec le docteur DACOING, chef de la clinique chirurgicale à la Faculté, comme passager. Nouveau départ avec monsieur Albert COMERE. A l'atterrissage une roue se prend malheureusement dans un fossé et immobilise l'appareil. L'hélice est brisée dans l'action ... Par suite de ces accidents, le meeting de lundi est renvoyé au dimanche suivant 19 juillet.

Ces accidents ont empêché un spectacle inédit à Toulouse : l'aéroplane survolant le défilé des troupes de la garnison. Grâce à la diligence de monsieur PREVOST, le Directeur de l'aérodrome, les appareils de ces deux pilotes seront prêts à temps.

D'ores et déjà, quelques élèves se sont fait inscrire à l'école de pilotage de Lalande et trois d'entre eux commenceront dans quelques jours leur apprentissage sur appareils-école.

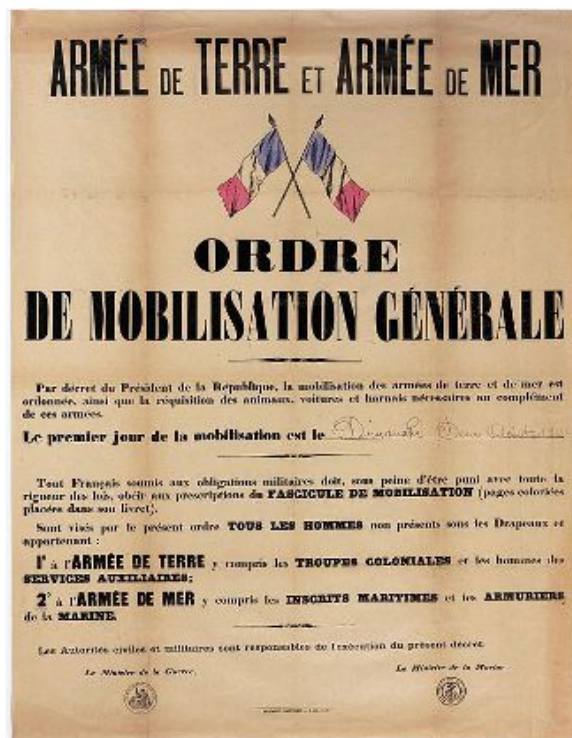
Le dimanche 19 juillet Marius TERCE pilote un nouvel appareil Deperdussin qui doit lui permettre d'exécuter des vols de haute école. De son côté FORTIER va tenter de monter très haut, ce qu'il n'a pu réaliser la semaine dernière suite à son accident. Il fait un radieux soleil, ce qui a attiré sur l'aérodrome une assistance élégante qui a à cœur d'encourager les deux pilotes. FORTIER a fait une première démonstration. TERCE a fait un vol très intéressant en montant à plus de huit cents mètres. Après avoir atterri TERCE est reparti avec son mécanicien, Louis REDONNET, comme passager, mais il est fortement secoué par le vent qui vient de se lever et il doit redescendre après un quart d'heures de vol. FORTIER veut repartir à son tour, mais il fait un faux départ suite à une crevaison, ce qui met fin aux évolutions de la journée.

On ne retrouve plus de trace de cet aérodrome de la Sesquièrre, ni de l'école d'aviation de Lalande ... ?

En 1914, sur sa fiche militaire, on peut lire que Marius TERCE habite toujours au n° 12 de la place Saint-Pierre à Toulouse, profession : aviateur mécanicien.



Mais, le 1<sup>er</sup> août 1914, l'ordre de la mobilisation générale est décrété en France ...



A noter sur l'affiche : Armée de Terre et Armée de Mer, pas encore Armée de l'Air, il faudra attendre le 2 juillet 1934 pour que l'Air soit une arme à part entière.

Marius TERCE est mobilisé le 2 août 1914, matricule 1132 du 4<sup>ème</sup> bureau de la Seine et il entre directement dans l'aviation.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Nom : <u>Terce</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |  | Numéro matricule du recrutement : <u>1132</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |
| Prénoms : <u>Marius, Jean, Joseph</u> Surnoms : <u>le COMMANDANT</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  | Classe de mobilisation : <u>1904</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  |
| <p>ÉTAT CIVIL.</p> <p>Né le <u>4 Avril 1879</u> à <u>Bretguil</u>, canton <u>Orse</u>, département d'Orse, résident à <u>me Rochetune, 13, canton d'Orse</u>, département d'Orse, profession de <u>commerçant pour le mobile</u>.</p> <p>Fils de <u>me Jean</u> et de <u>Mme Marie Josephine</u>, domiciliés à <u>me Rochetune, 13, canton d'Orse</u>, département d'Orse.</p> <p>Marié le <u>3</u>.</p> |  | <p>SIGNALEMENT.</p> <p>Cheveux <u>bruns</u>, sourcils <u>bruns</u>, yeux <u>bruns</u>, front <u>carré</u>, nez <u>fin</u>, bouche <u>modérée</u>, menton <u>ronde</u>, visage <u>ovale</u>.</p> <p>Taille : <u>1 m. 69</u> cent. Taille rectifiée : <u>1 m.</u> cent.</p> <p>Marques particulières : <u></u></p> <p>Degré d'instruction générale : <u>3</u></p> |  |
| <p>DÉCISION DU CONSEIL DE REVISION.</p> <p>Classé dans la <u>3</u> partie de la liste en 19<u>10</u>.</p> <p>Classé dans la <u>3</u> partie de la liste en 19<u>10</u>.</p>                                                                                                                                                                                                                              |  | <p>CORPS D'AFFECTATION.</p> <p><u>23<sup>e</sup> Régiment d'Artillerie</u></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |
| <p>DÉTAIL DES SERVICES ET MUTATIONS DIVERSES.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  | <p>NUMÉROS</p> <p>NO CONTROLE spécial. MATRICULE ou au répertoire.</p> <p><u>6219</u></p>                                                                                                                                                                                                                                                                       |  |

Il intègre le 3<sup>ème</sup> Groupe Aéronautique à Lyon (1<sup>ère</sup> Aviation).

Il rejoint à Epinal l'escadrille du capitaine JACQUET, puis Le Bourget où se trouvent les divisions avions : « Caudron, Morane, Nieuport, Voisin et Farman ».

© Ministère de la défense - Mémoire des Hommes

**TERCE** Prénoms *Marius Jean* Grade *Caporal*  
 Né le *4 avril 1889* à *Bretant* Canton du *det*  
 Département de *l'Oise* Service Armé ou ~~auxiliaire~~  
 Fils de *Jean* et de *Marie Tainton*  
 Domiciliés à *Tuchon (H<sup>e</sup> Garonne)*  
 Entré au Service Actif le *16 octobre 1908* Mobilisé le *2 août 1914*  
 Arme avant l'aviation : *Fusil-mitrailleur* Dépôt à : *Toulouse*  
 Matricule de Recrutement : *1132* Recrutement de : *la Seine*  
 Classe *1907* - ~~Active~~ - Réserve - ~~Territoriale~~ - *H<sup>e</sup> Bur.*  
 Citations \_\_\_\_\_ Entré dans l'aviation *2 août 1914*  
 Décorations \_\_\_\_\_  
 Marié avec *Suzanne Joussel* Domiciliée à *Toulouse*  
 Rue *Place St Pierre N° 12* Département : *H<sup>e</sup> Garonne*

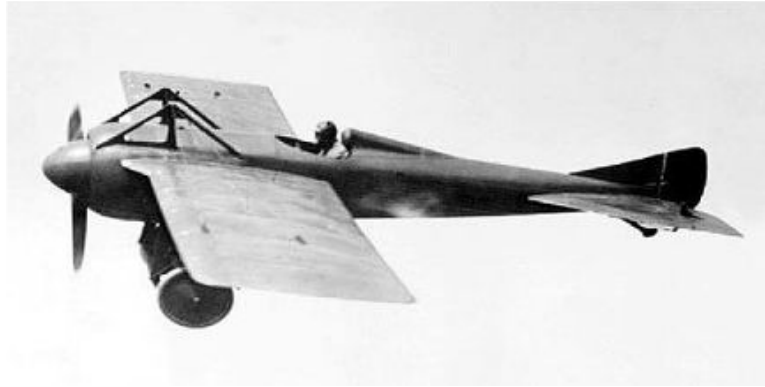
ADRESSE A PREVENIR EN CAS D'ACCIDENT :  
 Nom : *M<sup>me</sup> TERCE Suzanne* Degré de parenté : *épouse*  
 rue *12 Place St Pierre* N° *12*  
 Canton *Toulouse* Département *H<sup>e</sup> Garonne*  
 Emploi dans le Civil : \_\_\_\_\_ Affectation :  
*Aviateur - Mécanicien* *Pilote Nieuport*  
*T.S.V.P. Conducteur*

© Ministère de la défense - Mémoire des Hommes

*27/2/15* Passe Secrétaire au Bureau du Personnel  
*12/4/15* Versé à la *Div<sup>on</sup> Caudron* (a demandé à reprendre son entr<sup>t</sup>).  
*17/4/15* Reprend son poste au Bureau du Personnel  
 (ordre du Major de ne pas voler, raisons de santé).  
*2/2/16* Versé à la *Div<sup>on</sup> Nieuport* pour entraînement sur cet appareil  
*7/2/16* Parti à *Pléssy - Belleville*  
 Parti de *Pléssy - Belleville* à *Avord*.  
*13/11/16* Heure de *Si/ou* au *Si/ro/* Mobile comme *conducteur* pour *L. G. F.*  
*16-1-17* Parti de *L. G. F.* *C. 225* formé à la *R. G. A. F. M.*

Malheureusement, fin 1914, Marius TERCE contracte la fièvre typhoïde, ce qui l'éloigne des avions pour un long moment. Sorti de l'hôpital le 24 février 1915, il est affecté à l'escadrille 36 du capitaine LAPEYROUSE (de son vrai nom Gabriel de BONFILS ROCHON de LAPEYROUSE) et passe secrétaire au Bureau du Personnel. Cette escadrille dotée d'appareils Déperdussin monocoque prend l'appellation de DM 36. Elle a été envoyée en Belgique à partir du 18 novembre 1914. Elle y restera jusqu'au milieu de l'année 1916.





Il est à noter que le capitaine LAPEYROUSE n'était pas un « pilote », ce qui montre bien le fait que l'aviation manquait d'aviateurs au début du conflit.

Pour anecdote, cette escadrille sera renforcée par Jules VEDRINES, rompu au pilotage du Deperdussin, mais dont l'armée ne sait trop que faire en raison de son sale caractère... Il ne fera qu'un vol avant de repartir (où d'avoir été viré ...) de l'escadrille !

Le 12 avril 1915, Marius TERCE est versé à la division Caudron, car il a demandé à reprendre son entraînement, mais il doit reprendre son poste au bureau du personnel car il lui a été interdit une nouvelle fois de voler, pour raison de santé.

Le 2 février 1916, il est versé à la division Nieuport pour entrainer les élèves pilotes sur cet appareil.

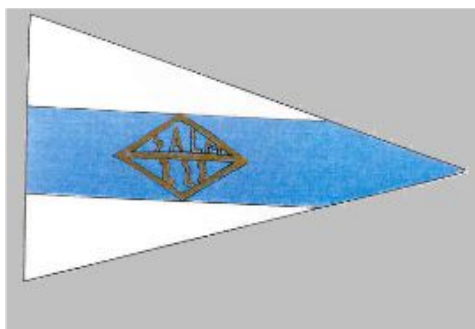
Le 7 février 1916, il est envoyé à Plessis-Belleville, puis à Avord et Pau, toujours comme moniteur.

Le 11 novembre 1916, il passe au 2<sup>ème</sup> Groupe d'Aviation et le 13 novembre il arrive à Dijon, au dépôt mobile comme conducteur. Le centre de Dijon-Longvic verra passer en 1916 des pilotes célèbres comme FONCK et GUYNEMER.

Le 16 janvier 1917, il est affecté à l'escadrille de reconnaissance C. 225 du commandant Robert ODIC. Il participe à des missions de reconnaissances sur bimoteur biplace Caudron G. IV.



Le fanion de la C. 225 est triangulaire tiercé bleu sur blanc et porte dans une bande horizontale bleue un losange avec l'inscription Salm 225.



En 1918 il est démobilisé à Epinal et revient à Toulouse et c'est pour lui la fin de l'époque héroïque de l'aviation. Il se consacrera alors à l'automobile jusqu'en 1965, mais il aura toujours conservé son grand amour pour l'aviation qui fut une grande part de sa vie.

On le retrouve en 1920, toujours habitant place Saint-Pierre à Toulouse.



Place Saint-Pierre vers 1920 (il y avait déjà un bar !)

Il divorcera le 4 décembre 1922 et se remariera le 17 septembre 1923 à Toulouse avec Marie Madeleine ANDRAU. Ils déménagent pour la rue Sainte-Marthe au n°34. Sa dernière adresse connue à Toulouse, sera au 7 de la rue Constantine.

### **Nota : Retour à la motocyclette**

Après le conflit 1914-1918, il semble abandonner l'aviation, mais il reprend son activité motocycliste en participant comme entraîneur à des courses de demi-fond. Il a entraîné le champion du monde Louis DARRAGON, mais aussi le Suisse JEACK, le champion du monde amateur britannique Léon « Jack » MEREDITH, Georg PARENT, QUESSARD et bien d'autres. On trouve des documents le concernant jusqu'en 1929.



Avec Louis DARRAGON



JEACK



Léon MEDERITH



Georg PARENT



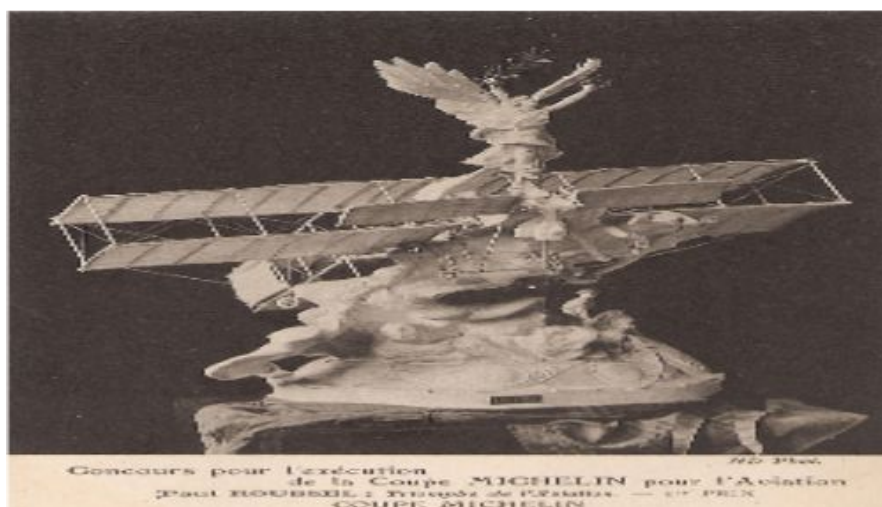
QUESSARD

Il est au départ du premier Bol d'Or, les 28 et 29 mai 1922, sur un side-car Harley-Davidson de 1000 cm<sup>3</sup>.

Née en 1903, Harley-Davidson est la plus ancienne marque de moto au monde encore en activité. Sa légende doit beaucoup au modèle 18J apparu en 1915. Inconnue en France, la marque débarque dans l'Hexagone en 1917 avec les soldats américains pendant la première guerre mondiale.



L'époque la majorité des motos françaises sont de petites cylindrées mono vitesse à courroie. Le bicylindre de 61 « cubic inches » fit alors sensation avec son litre de cylindrée, son moteur semi culbuté, son graissage automatique par pompe, son allumage par magnéto, sa boîte à trois vitesses et son embrayage, sa transmission par chaîne, sa poignée de gaz tournante, sa fourche à amortisseur et son éclairage. En plus d'être moderne, la Harley-Davidson 1000 se révèle également robuste, fiable et surtout très performante. Avec ses 18 chevaux, elle est capable d'atteindre 110km/h en solo et 90 km/h en version side-car. Après la guerre, les Harley-Davidson furent laissées par les Américains et revendues au titre du surplus de guerre. Le modèle s'illustrera en compétition et remportera notamment le titre, dans la catégorie side-car, du premier Grand Prix de France d'après-guerre, en 1920.



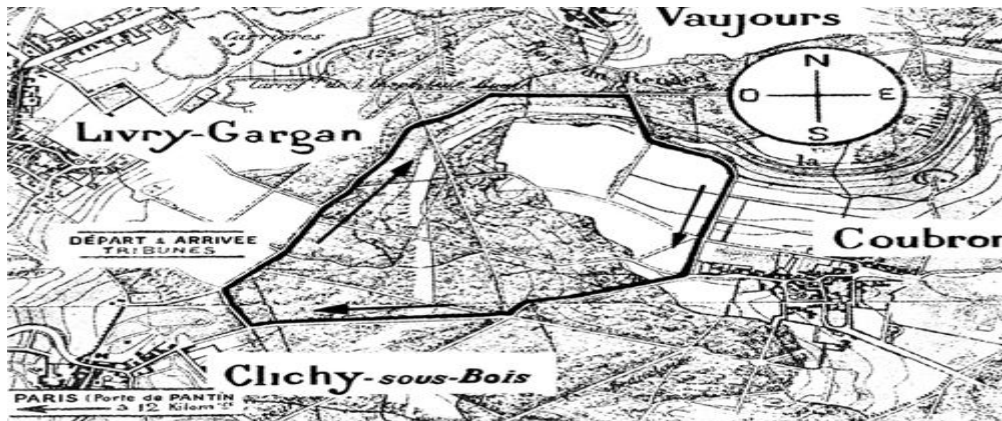
De gauche à droite : MERCIER (1000 René Gillet) ; ANDRE (1000 Harley-Davidson) et GEX (1000 Motosacoche), futur vainqueur. En tout, douze attelages dont deux en 350 avec DUBOST (D.F.R.) et LODS (Motosolo à refroidissement liquide). Ils sont les seuls constructeurs français, avec René GILLET, à s'être risqués dans ces deux tours d'horloge.

Voici ce qu'en disent les spécialistes d'aujourd'hui :

*« ... Imaginez que pour faire les 300 kms qui vous séparent de votre chéri(e) vous deviez emporter une dizaine de litres d'essence car le réservoir de votre moto n'en contient que huit. Imaginez que vous deviez vous munir d'une ou deux chambres à air de rechange, au cas où... (et avec l'outillage spécifique). Imaginez qu'il vous faudra aussi un peu d'huile car votre machine en consomme pas mal et que celle que vous pourriez trouver en route ne sera pas d'une qualité très fiable. Pas plus d'ailleurs que celle de l'essence que vous devrez acheter en bidon plombé.*

*Imaginez, donc, que vous êtes au début des années 20 et que vous allez affronter des routes à peine empierrées, poussiéreuses, garnies de nids de poule, encombrées de troupeaux de vaches et moutons quand ce n'est pas le charriot de fourrage ou le tombereau de fumier qui vous barrent la route. Sans compter les clous et ferrages de chevaux - on en compte 2 778 000 en France - perdus sur le chemin avant de l'être dans vos pneus. On comprend que de telles perspectives apocalyptiques aient pu réfréner les ardeurs du voyageur motocycliste débutant qui devait se doubler d'un aventurier.*

*La moto est encore considérée comme un engin destiné au sportif doublé d'un mécanicien, et c'est contre cette idée reçue que l'Association des Anciens Motocyclistes Militaires (AAMM) propose une grande épreuve d'un genre tout nouveau. Il s'agira de lancer des machines - un seul pilote - sur un circuit durant deux tours d'horloge, pas moins, avec 4 heures de repos (facultatif) par périodes de 1 heure ! Copiée du Bol d'or des cyclistes qui existe depuis 1894 - sur vélodromes - cette épreuve sera le Bol d'or Motocycliste & Cyclecariste, avec une différence essentielle car elle se courra sur un circuit routier (sans vaches ou moutons). Le site choisi, après bien des difficultés administratives (il faut fermer des routes à la circulation) est tracé sur 5 km 126 au nord-est de Paris et se partage entre les communes de Vaujours, Coubron, Clichy-sous-Bois et Livry-Gargan.*



*Du 27 au 29 mai 1922, ces communes vont voir s'affronter les "Tourneurs sur route" en deux sessions qui séparent les motocyclistes solos des sidecaristes et cyclecaristes. Les premiers démarreront le samedi matin à 6 h 30 et les trois ou quatre roues prendront la suite le dimanche. Programme sévère que d'aucuns critiqueront dès que le projet est annoncé. On craint que l'effet n'en soit contre-productif en montrant que les motos sont inaptes à de longues épreuves. Ou encore que la condition physique des pilotes ait trop d'importance dans le résultat final ... ».*

Marius TERCE devra malheureusement abandonner « entre la 14<sup>ème</sup> et la 21<sup>ème</sup> heure » selon le classement officiel.



André n°54, en course avec les voitures, c'était du sport !

On le retrouve également au départ du Paris-Nice, du 16 au 20 février 1923, toujours sur un side-car Harley-Davidson 1000cm<sup>3</sup>.



Voici ce que l'on pouvait lire dans « Le Petit Parisien du 16-02-1923 » :

*« ... Aujourd'hui, première étape : Paris-Auxerre-Dijon (314 kil. 400). Le concours de tourisme Paris-Nice, première grande épreuve de la saison, commence aujourd'hui. Le succès remporté auprès des constructeurs est cette fois particulièrement important. Quatre-vingt-quatre concurrents engagés, soixante-quinze participants pesés et poinçonnés : tel est le bilan de l'épreuve. Les industries américaines, anglaise, belge, française et suisse sont représentées par leurs meilleurs champions, et il ne fait pas de doute que le succès auprès du public sera tout aussi vif. Voici la liste des concurrents ayant satisfait aux obligations préliminaires, et qui prendront le départ ce matin :*

*\* Sidecars 1.000 cm<sup>3</sup> : 90 - Indian (Porsi), 91 - Motosacoche (Gex), 92 - Harley-Davidson (Vulliamy), 93 - Harley-Davidson (André), 94 - BSA (Ring).*



Marius « André » TERCE au pesage du Paris-Nice 1923



En 1974 (il a 85 ans), il a obtenu la Grande Médaille d'Or des « Vieilles Tiges » en très bonne compagnie, comme on peut le voir sur la médaille ci-dessous. Malheureusement, les documents relatifs à cette distinction ont été détruits dans l'incendie des locaux de l'association en 2000.



Les autres récipiendaires, en quelques lignes :

**Joseph FRANTZ** : né le 7 août 1890 à Beaujeu (Rhône) et mort le 12 septembre 1979 à Paris, est un aviateur français de la Première Guerre mondiale, célèbre pour avoir participé au premier combat aérien victorieux de l'histoire. Il fut le président fondateur de l'association des « Vieilles Tiges »

**Général François MAURIN** : né le 9 mars 1918 à Paris et mort le 21 janvier 2018 à Paris, était un militaire français. Il a fini sa carrière au grade de Général d'armée aérienne et a exercé les fonctions de Chef d'État-Major des armées. François MAURIN est le fils du général Louis MAURIN (1869-1956), ministre de la Guerre (1934-1936). Son frère Philippe MAURIN (1913-2008) a été chef d'état-major de l'Armée de l'air française (1967-1969).

**Maurice BELLONTE** : né le 25 octobre 1896 à Méru (Oise) et mort le 14 janvier 1984 dans le 16<sup>e</sup> arrondissement de Paris, est un aviateur français. Associé à Dieudonné COSTES, il réussit en 1930, à bord du Breguet XIX *Point d'interrogation*, la première traversée de l'Atlantique nord d'est en ouest en avion.

**Maxime GALLOIS** : né le 19 octobre 1879 et décédé le 28 octobre 1975. Dans la nuit du 7 juillet 1917 avec le pilote PAILLARD, il part bombarder les usines Krupp à Essen (vol de 9h !). Lieutenant, officier de la légion d'honneur, médaille militaire, croix de guerre.

**Armand LOTTI** : né à Paris 8<sup>e</sup> le 16 novembre 1897 et mort le 28 novembre 1993 au Cannet (Alpes-Maritimes), est un aviateur français. Comptant parmi les pionniers de l'aviation, il est célèbre pour être le commanditaire et un participant comme radio du vol de l'*Oiseau Canari* en 1929, marquant la première traversée française de l'Atlantique Nord, dans le sens Ouest-Est.

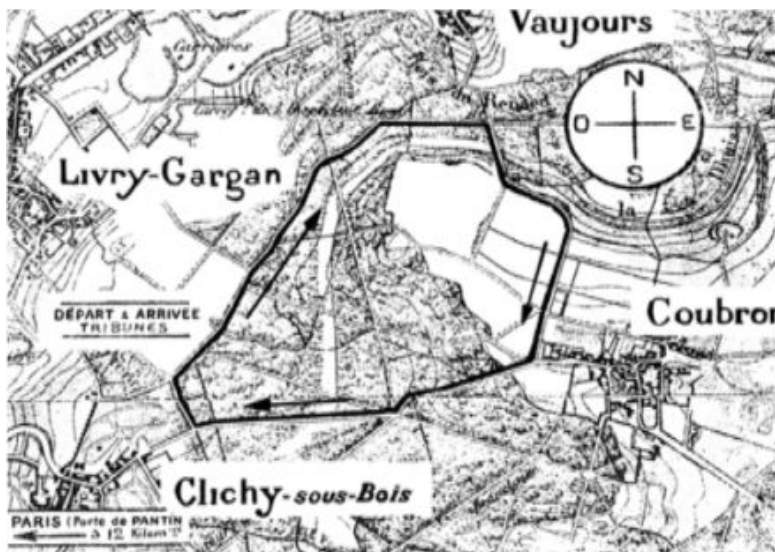
**Maurice MASSON REGNAULT** : né à Chalindrey en 1897. Collégien à Langres, passé par le Prytanée militaire de La Flèche puis par Saint-Cyr, il s'engage en 1915, est promu aspirant en 1916, et passe dans l'aviation en septembre 1917. Grièvement blessé en combat aérien le 9 août 1918, il commande après la guerre l'escadrille Br 221. Colonel de réserve, il fonde plusieurs compagnies : Air-Algérie, Air-Maroc, Gyr-Afrique et Gyrafrance. Mort en 1975.

**Paul TARASCON** : né le 8 décembre 1882 au Thor (Vaucluse) et mort le 11 juin 1977 à Levallois-Perret (Hauts-de-Seine), est un aviateur français, as de la Première Guerre mondiale avec 12 victoires homologuées.

**Edouard VERDIER** : Né en 1892 - Décédé le 23 octobre 1978. Pionnier. Passe son brevet de pilote civil le 7 avril 1911 n°455 et militaire le 15 mars 1913 n° 252 bis. Réalise des exhibitions dans les meetings en province. Entre au service « Aviation » des usines Clément-Bayard. En 1914 affecté à l'escadrille 2 formée d'avions Dorand. Nombreuses reconnaissances. A été le premier pilote blessé. Instructeur aux écoles d'Avord, d'Étampes, de Châteauroux et avant la fin 1918. Il part au Brésil pour participer jusqu'en 1920 à la formation de pilotes aviateurs militaires. Il effectue la première liaison aérienne Rio de Janeiro - São Paulo. Repose dans le cimetière de Tremblay-Lès-Gonesse (Seine-Saint-Denis).

Marius TERCE est décédé le 6 septembre 1979 à Toulouse. C'était le plus âgé des précurseurs-pionniers du Sud-Ouest de la France qui connut les débuts de l'aviation et côtoya tous les grands noms de l'époque héroïque des débuts de l'aviation.

Il est enterré au cimetière de Terre Cabade dans la tombe de la famille de son épouse, Marie ANDRAU, décédée, elle, en 1960.



Une rue de Toulouse porte son nom, située à côté des bureaux d'études Airbus, mais malheureusement avec une erreur sur sa date de naissance : 1887 au lieu de 1889 !.



## Sources :

Wikipedia

Archives départementales de la Haute Garonne, de Paris et de l'Oise

Site « Mémoire des Hommes »

Site « Généanet »

Site « Gallica »

Archives du musée de Luchon

Archives personnelles de Monsieur PEYET, membre de l'académie Julien SCAZE à Luchon

Journal « La Dépêche »

Journal « L'Express du Midi »

Revue « L'Auta »

Livre « Toulouse terre d'envol » de Georges BACCABERE

Site « Delcampe » de cartes postales anciennes

Site « [Zhumoristenouveau](#) »





## Généalogie de Marius TERCE



**Marius TERCE**

1889 - Oise

**Jean TERCE**

1854 - Billière

**Marie LARRITOU**

1854 - Poubeau

**Paul TERCE    Claire SAFFOUR**

1815 - Garin

1818 - Billière

Mariées en 1843 à Billière

**Bertrand LARRITOU    Marie PEFAURE**

1804 - Poubeau

1808 - Garin

Mariés en 1835 à Poubeau

**Jacques TERCE    Marie PEFAURE-RAIGOT**

1763 - Garin

**Sébastien LARRITOU    Thaireze POURTOULE**

1770 - Poubeau