

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**COCHE**, Auguste, né le 11 juillet 1845 à Cour et Buis.

Auguste Coche dès sa plus jeune enfance manifeste son goût pour inventer. Installé comme mécanicien, il construit une machine à battre le grain dotée de multiples accessoires perfectionnés, puis il prend divers brevets d'invention. Aux environs de 1900, il s'installe à Lyon. Vers 1910, il parvient à exposer à Lyon lors d'un concours, la maquette d'un aéroplane «Le Stable», et obtient le deuxième prix. Ceci l'engage à réaliser l'appareil dont il a établi les plans et le fonctionnement. Le brevet n° 415722 est déposé en date du 4 mai 1910, au nom de Coche-Lajoux. Les caractéristiques de l'aéroplane sont les suivantes : un ou plusieurs plans sustentateurs à ailes rigides incurvées fixées sans aucune liberté de mouvement sur le fuselage ; suspension de la nacelle au fuselage au moyen d'un joint à cardan ; deux gouvernails, l'un vertical placé à l'avant, l'autre horizontal placé à l'arrière ; système de direction, au moyen d'un levier maintenu dans la suspension à cardan.

Au printemps 1912, il s'installe à Revel et confie à Francisque Gabier, maréchal-ferrand, la construction de l'appareil... En 1913, le fuselage, la nacelle et le train d'atterrissage sont terminés. Avec l'assemblage de ces pièces, dans les premiers mois de 1914, il reste l'entoilement des ailes et la mise en place du moteur. Dans les mois qui suivent, la Première Guerre mondiale éclate, et Auguste COCHE décède fin 1916.

**PIRAUD**, Jean-Claude, Pompéin, né le 16 août 1846 à Corbelin.

Pompéien Piraud exerça la profession de dentiste à Lyon. Il fut un inventeur et ses inventions nombreuses ont porté sur des sujets très différents, mais ses préoccupations constantes furent dans la navigation aérienne et fut un partisan convaincu du plus lourd que l'air. Vers 1875, il oriente ses recherches sur la physiologie de l'aile des oiseaux : il construit des ailes artificielles articulées reproduisant les mouvements si divers et si compliqués de l'aile de l'oiseau, et en particulier de la chauve-souris. En 1883, Pompéien Piraud construisit un ballon ovoïde «L'Espérance» dans l'intention d'y adapter et expérimenter ses ailes articulées. C'était une erreur qu'il a vite reconnue, car cet aérostat fit 6 ascensions durant l'année. Pompéien Piraud renonça aux ballons pour se consacrer exclusivement à l'aviation. Il écrivit de nombreuses brochures et, en 1903, un ouvrage «Les secrets du coup d'aile». Puis, en 1906, il abandonna les appareils orthoptères pour les types aéroplanes et étudier un propulseur à mouvement hélicoïde basé en partie sur le gauchissement et la rame de l'aile de l'oiseau. Il construisit 4 aéroplanes, dont le dernier grand modèle fut achevé un mois avant sa mort en janvier 1907. Henri Fabre, cet ingénieur marseillais, futur créateur des hydravions, a rapporté qu'il lut, en 1903, un des livres de Pompéien Piraud. Son jugement est féroce : «C'était une suite d'élucubrations !». En 1909, il reçoit une médaille d'Argent pour un aéronef qu'il présente à l'Exposition Universelle de Paris. Pompéin Piraud décède le 24 janvier 1907, il repose au cimetière de La Guillotière à Lyon. La Municipalité de Corbelin a honoré sa mémoire en donnant son nom à la rue qui passe devant sa maison natale.

**REY**, Paul-Louis, né le 19 mai 1878 à Chambéry (Savoie)

Capitaine Paul-Louis Rey se tue en tombant d'un biplan qui capota au-dessus de Bethon (Marne) le 2 juillet 1913. Ce jour là, le Capitaine Paul-Louis Rey, accompagné du sapeur mécanicien Bouchayer, décolle du terrain d'Etampes sur l'appareil Farman n° 62. Sa mission était de rejoindre Mailly le Camp, distant de 150 kilomètres en ligne droite. Vers 10 h 30, alors qu'il survolait Villenauxe, à environ 400 mètres d'altitude, son moteur donna des

## Les Aviateurs du département de l'Isère

signes de faiblesse: le capitaine décida d'effectuer un atterrissage d'urgence à proximité de la Ferme de Nuisement. L'appareil s'écrasa dans un champ en déclivité. Sous la violence du choc, le sapeur Bouchayer fut éjecté de l'appareil à une vingtaine de mètres et retrouvé dans le coma, il survécut malgré la gravité de ses blessures. Le Capitaine Rey, extrait agonisant de la carcasse, devait rendre son dernier souffle quelques minutes après. Le 5 juillet, 5000 personnes de Villenauxe et des environs accompagnèrent à la gare la dépouille de l'Officier qui fut inhumé dans le village de Biviers.

*Source : Renseignements fournis par Monsieur Jacques GESLIN de Villenauxe la Grande.*

**BOUCHER, Max, Edmond, né le 11 avril 1879 à Voiron (Isère).**

Fils de Jules Boucher, docteur en Médecine et de Blanche Berlioz, domiciliés à Grenoble.

Cheveux, sourcils et yeux bruns, front ordinaire, nez moyen, bouche moyenne, menton rond, visage ovale, taille 1,65 mètres, tel est son signalement sur sa fiche matricule.

Jeune soldat appelé de la classe 1899. Il entre à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr, le 27 août 1900. Promu sous-lieutenant à sa sortie d'école le 1er août 1902, il est affecté au 19ème Régiment de Chasseurs où il est promu Lieutenant le 1er octobre 1904, puis au 7ème Régiment de Chasseurs le 9 décembre 1905, et au 23ème Régiment de Dragons le 9 janvier 1908. Le Lieutenant Boucher est mis à la disposition du Département des Colonies pour servir à Madagascar et sera de retour en métropole le 24 février 1911 où il est affecté au 1er Régiment de Dragons. Puis passe au service de l'aéronautique militaire le 23 octobre 1912, en tant qu'élève-pilote le 15 novembre 1912, et sera breveté pilote militaire n° 413 le 15 décembre 1913. Promu au grade de Capitaine le 23 juin 1913, il prend le commandement de l'escadrille Bl 18 le 10 avril 1914, de l'escadrille MS 15 le 25 mars 1915, et de la VB 103 au 1er Groupe de Bombardement le 25 mai 1915 ( bombardement de Ludwigshafen le 27 mai 1915, bombardement de Karlsruhe le 15 juin 1915).



Le Capitaine Boucher prend le commandement de l'Ecole militaire d'Avord avec rang et prérogatives de chef de corps le 31 octobre 1915. Puis, il assure la Présidence de la 'Commission des Expériences des avions automatiquement stables manoeuvrés par TSF' en décembre 1917. Il est mis à la disposition du Général en Chef le 1er octobre 1918, et appartient à la Commission Interministérielle de l'Aéronautique en mission au Maroc le 1er février 1919.

Max Boucher se marie à Grenoble le 7 juillet 1919 avec Mademoiselle Gabrielle Vannier-Liguières. Sur sa demande, il est mis en congé de 2 ans le 10 avril 1920, congé qui sera transformée en congé de trois ans. Le 30 juin 1923, le Capitaine Boucher appartenant à la Réserve Spéciale est affecté au 2ème Groupe d'ouvriers d'aérostation où il est promu au grade de Chef de Bataillon le 15 juillet 1925. Sur sa demande, il est placé en disponibilité le 26 décembre 1925.

Max Boucher décède à son domicile, avenue du Roule à Neuilly sur Seine, le 16 décembre 1929.

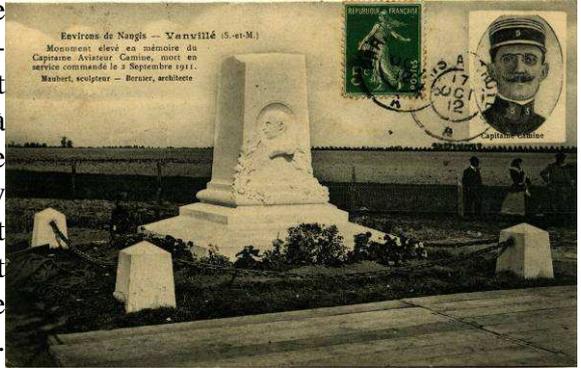
Officier de la Légion d'Honneur. Croix de Guerre avec palmes, diverses décorations étrangères, 2 citations à l'ordre du régiment : 31 juillet 1914 et 15 août 1915, 3 citations à l'ordre de l'armée: 10 octobre 1914, '*belle attitude et brillante conduite au feu*', 2 février 1915, ' "Bien que commandant d'escadrille, a pris part, depuis le début de la campagne, à de nombreuses reconnaissances en arrière des lignes ennemies, soit comme passager observateur, soit comme pilote dans des conditions souvent très périlleuses.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

Donne constamment l'exemple de l'audace et du sang-froid aux jeunes pilotes de son escadrille. S'est particulièrement distingué le 25 décembre, en allant lancer des obus sur des positions ennemies importantes."

**CAMINE**, Victor, Alexandre, né le 21 juillet 1879 à Aix les Bains (Savoie)

Victor Camine est sorti de l'Ecole Vaucanson à Grenoble en 1897 à l'âge de 18 ans. Le 9 octobre 1897, il s'engage au 140<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, puis il choisit le 1<sup>er</sup> Régiment du Génie à Versailles. A sa sortie de l'Ecole Polytechnique en 1903, il est affecté comme sous-lieutenant au 5<sup>ème</sup> Génie. En décembre 1910, il est promu Capitaine au 5<sup>ème</sup> Régiment du Génie à Versailles; Le 1<sup>er</sup> février 1911, le Capitaine Camine et Victor Ménard effectuent le raid Mourmelon-Satory en couvrant les 165 kilomètres en 2 heures. Il est breveté pilote civil n° 427 en date du 3 mars 1911 et brevet militaire n° 35, il est alors affecté à la deuxième section d'aviateurs militaires du 7<sup>ème</sup> Corps d'armées.



Dans la première quinzaine de septembre 1911, le 7<sup>ème</sup> Corps participe à de grandes manoeuvres dans la région de Besançon. Le 2 septembre, les Capitaines Camine et de Chaunac, ainsi que le Lieutenant de Grailly quittent Buc en début de matinée pour se rendre à Vesoul, point de leur concentration. Le Capitaine de Chaunac est de retour à Buc pour faire vérifier son appareil. Le monoplane REP du Capitaine Camine, alors qu'il se trouvait à 70 kilomètres de Paris, entre les villages de Vanvillé et de Maison Rouge (Seine et Marne), perd une aile et chute verticalement tuant le pilote. Le Lieutenant de Grailly qui continue sa route est obligé d'atterrir brusquement dans un champ à 15 kilomètres de Nogent sur Marne, mais le réservoir d'essence de son appareil éclate et prend feu, le pilote est brûlé par les flammes. Les enquêtes menées par l'Armée et par Robert Esnault-Pelterie, constructeur de l'appareil, déterminent un défaut dans les ailes des appareils. Grâce à une souscription locale, un monument élevé sur le lieu de l'accident à la mémoire du Capitaine Camine est inauguré le dimanche 22 septembre 1912. Le Capitaine Camine repose dans le cimetière Saint Roch à Grenoble

Source : Monographie du Capitaine CAMINE réalisée par Monsieur Luc GOLFIER de Vanvillé en septembre 2011

**BADIN**, Edouard, né le 17 décembre 1879 à Champier.

Raoul, Edouard, Badin, fils de Jean-Baptiste, notaire, est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et officier d'artillerie. Il est entré dans l'aviation en 1909 dans les rangs de la première promotion de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique. Il fait plusieurs ascensions en ballon libre, puis collabore avec Henri Fabre à la construction du premier hydravion ayant réussi à quitter la surface de l'eau. Ayant compris la nécessité de donner aux pilotes d'avions des instruments leur permettant de voler avec le maximum de sécurité, il organise 14, rue de l'Ecole Polytechnique à Paris 5<sup>e</sup>, un atelier d'études doté d'une petite soufflerie, d'un manomètre à eau et de quelques machines-outils ; il réalise, dès 1911, l'indicateur de sustentation SAF dont l'aiguille se déplace sur un torse perpendiculairement au vent. Puis, il imagine de le remplacer par un indicateur gradué donnant la vitesse relative de l'avion, il met au point ainsi, en 1911, l'instrument fondamental du pilote auquel il donne le nom d'indicateur de vitesse relative.



## Les Aviateurs du département de l'Isère

Le mot «BADIN» entrainé dans le dictionnaire Larousse pour désigner communément l'anémomètre embarqué à bord des avions.

Après la guerre 14/18, Edouard Badin abandonne son premier atelier et fonde «L'Appareillage Aéronautique, Anciens Ateliers Badin», rue Nansouty à Paris. Ultérieurement, il développera un autre établissement à Angers. En 1923, Edouard Badin eut l'idée de grouper sur un même dispositif, trois appareils (anémomètre, indicateur de virage et indicateur de pente) pour en faire un contrôleur de vol qui permit les premières expériences de pilotage sans visibilité. Son apport à l'aviation française ne se limite pas à la conception et à la fabrication des instruments de bord, on lui doit, en outre, la réalisation de multiples instruments de laboratoire, d'importantes études notamment sur l'aérodynamique et les conditions de vol, sur les phénomènes gyroscopiques, sur l'élasticité des métaux.

Sous l'occupation, il prend une part active à la Résistance, aussi bien dans l'action directe que dans la protection de son personnel contre les réquisitions. Il sera appelé à figurer parmi les membres de l'Association «Les Premiers de la Résistance». Après 1945, il entreprend de nouvelles recherches et intensifie ses fabrications pour répondre aux besoins de l'aviation moderne. Il réalise ainsi toute une gamme de nouveaux appareils qui amélioreront la sécurité aérienne.

Médaillé de l'aéronautique en 1946, Commandeur de la Légion d'Honneur en 1955, Edouard Badin décède le 20 Juin 1963. La Municipalité de Champier a donné son nom à une place de la localité.

**DEVALUEZ, Félix, Auguste, né le 16 décembre 1880 à Voiron.**

Félix Devaluez est dessinateur et reporter photographe au journal Le Matin à sa mobilisation, en août 1914. Lieutenant d'infanterie au début de la Première Guerre mondiale, puis détaché dans l'aéronautique navale. Il est breveté pilote civil n°1874 le 12 avril 1915, breveté pilote militaire n° 983 le 26 mai 1915, breveté pilote marine n°130 le 23 mars 1917. Il est affecté au Canet le 16 juillet 1917. Il participe au sauvetage d'un hydravion de la F-6, le 26 octobre, puis il est muté à l'Aviation Maritime à Antibes, le 1er janvier 1918. A ce poste, il est chargé d'organiser le service postal entre le continent et la Corse. Préférant le site de Nice à celui d'Antibes, il ouvre le poste de Commandant à Nice, le 7 avril 1918. Il effectue des raids entre Nice et la Corse avec des hydravions de la Marine, tout en poursuivant des activités plus militaires. Ainsi, il attaque un sous-marin allemand, le 1er mai 1918. Les appareils du moment, en raison des caprices de la mer, se révélant incapables d'assurer un service régulier, les essais seront arrêtés assez rapidement.

Félix Devaluez termine sa carrière aéronautique en tant qu'inspecteur général d'Air France et décède à Paris XIème, le 28 juin 1952.

**FABRE, Henri, né le 29 novembre 1882 à Marseille (Bouches du Rhône).**

Henri Fabre, ingénieur marseillais, né d'une famille d'armateurs marseillais, il est aussi dauphinois par sa mère originaire de Lumbin. Il se passionne pour l'aéronautique, mais son père l'envoie faire des études d'électricité à Paris. Il rencontre dans la capitale les pionniers de l'aviation. Son idée de survoler la mer grâce à des aéroplanes, capables de surnager en cas d'avarie, le conduit à réaliser «un aéroplane marin» équipé d'un moteur Gnome fourni par ses amis Laurent et Auguste Seguin. Le lundi 28 mars 1910 à 10 heures sur le plan d'eau de La Mède près de Martigues, il réussit à décoller et à voler sur 500 mètres. Le pilote Henri Fabre, qui n'a jamais passé son brevet de pilote, est le premier au monde à réaliser un vol en hydravion. Il épouse Germaine de Montgolfier qui lui donne huit enfants. Il achète le château de La Terrasse et séjourne fréquemment dans la propriété



## Les Aviateurs du département de l'Isère

familiale de Lumbin. Henri Fabre effectue aussi d'importantes mesures aérodynamiques et utilise les cerfs-volants, construit 4 hydroplanes.

Henri Fabre décède au Touvet le 28 juin 1984, à l'âge de 102 ans, et repose dans le cimetière de Lumbin.

◦  
**CLARET, Pierre, Marius**, né le 6 mai 1885 à Passins.

Pierre Claret, au cours de la Première Guerre mondiale, est mobilisé au 2<sup>ème</sup> Régiment de Hussards avant d'être affecté dans l'Aéronautique militaire. Breveté pilote militaire n°4512 en date du 17 septembre 1916, il est affecté à l'escadrille 201. Le sous-lieutenant Claret est blessé à l'atterrissage aux commandes d'un Sopwith I A 2, le 2 mai 1917, sur le terrain de Hourges. Il décède suite à ses blessures à l'hôpital de Châlons sur Marne, le 3 mai 1917.

**BROCARD, Antonin**, né le 14 novembre 1885 à Biol le Haut.

Antonin Brocard partagea ses années de jeunesse entre Montagnieu où son père était instituteur et le collège de Bourgoin, puis le lycée de Grenoble, avant d'embrasser la carrière militaire. Il entra à Saint Cyr en 1905, et quatre ans plus tard avec le grade de sous-lieutenant, il était affecté au 30<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie à Chambéry. On demandait des volontaires pour l'aviation, il en fut. Breveté pilote, le 9 Mars 1912 avec le numéro 770. Puis il entreprend en 1913, seul à bord de son appareil et sans assistance au sol d'un mécanicien, un tour de France aérien. C'est ainsi qu'il est le premier pilote à se poser sur le champ de course de La Tour du Pin en mai 1913.



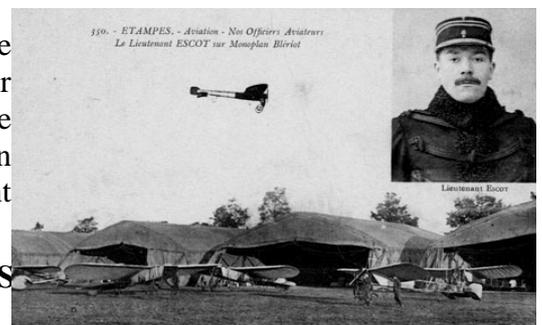
Le 18 mars 1915, il reçoit le commandement d'une escadrille de chasse. Il y a là Guynemer, Nungesser, Fonck, Garros, Dorme, Védrières, mais aussi deux dauphinois Guiguet et Rabatel. Le 28 août 1915, il abat le premier avion allemand venant bombarder Paris. Le groupe d'avions commandé par Brocard était formé de quatre escadrilles, et il fit peindre sur leurs avions des cigognes au graphisme différent. A l'armistice du 11 novembre 1918, les «Cigognes» avaient livré 338 combats et descendus 89 appareils ennemis, mais avaient perdu 22 des leurs.

Antonin Brocard quitta l'armée avec le grade de commandant. Il se lança alors dans la politique. Tout d'abord élu député de Paris en 1924 et 1928, c'est Grenoble qu'il représentait en 1932. Mais ses compatriotes de La Tour du Pin en 1936 ne lui donnèrent pas la majorité. Déçu, il renonça à la vie politique. Général de brigade, Commandeur de la Légion d'Honneur, titulaire de neuf décorations et de la Croix de guerre. Antonin Brocard décède à Paris le 29 Mai 1950. Il repose au pied du Mémorial Lafayette à Marnes la Coquette.

Pour commémorer son Centenaire, la Municipalité de Biol le Haut a fait apposer, sur la façade de l'école, une stèle à sa mémoire. Une rue de la localité porte son nom.

**ESCOT, Pierre, André**, né le 16 janvier 1886 à Saint Symphorien d'Ozon (commune passée dans le département du Rhône).

Fils de Laurent, vétérinaire, et de Jeannette Francon. Pierre Escot est Polytechnicien et opte pour l'Artillerie Coloniale. Puis il passe dans l'Aéronautique Militaire et sera breveté pilote militaire sous le n°68 en date du 14 novembre 1911. Lieutenant, Commandant



**CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS**

## Les Aviateurs du département de l'Isère

l'escadrille C 9 du 18 février au 23 août 1915. Chevalier de la Légion d'Honneur, le Lieutenant Esco décède à l'hôpital Mirambeau à Paris, le 6 août 1916, des suites d'une maladie contractée au service.

**BILLE**, Henri, né le 27 novembre 1886 à Vienne.

Philippe Billé, tour à tour pilote et ingénieur, compte à son actif une très longue carrière aéronautique. Sa carrière de pilote débute en 1910 et se termine pour raison de santé en 1916; soit six années de vols journaliers. Sa carrière d'ingénieur commence en 1917 et dure toujours en 1952 : 1916 à 1952, 42 ans d'activités aéronautiques.

Ces longs états de service lui ont valu la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur qui lui fut remise le 1er décembre 1951, sur le terrain même de Toussus le Noble qu'il survolait comme pilote il y a 42 ans, après avoir passé son brevet de pilote à l'Ecole Farman d'Etampes (brevet n° 205 en date du 29 août 1910).

Estimer que Philippe Billé a reçu sa croix, uniquement au titre de l'ancienneté serait une grave erreur car il fut l'un des plus grands pilotes de ses temps héroïques et le second à réussir le looping sur biplan Henri Farman, aussitôt après Maurice Chevilliard. Il était réputé pour son audace et partageait à l'époque avec Pégoud, Chevilliard et Chanteloup, la grande vedette parmi les as de l'acrobatie aérienne. Ses qualités d'aviateur de grande classe s'affirmèrent dès son apprentissage et, à peine breveté, il est engagé par la maison Farman en qualité de chef-pilote : instruction des élèves, mise au point et réception des avions. Il

prend part à de nombreux meetings avec un succès personnel sans cesse croissant ; ayant pris le départ dans le circuit européen 1911, il est victime d'une rupture des plans rabattants et des ailerons, sans dommage pour lui, du reste. Quelques temps après, nous le retrouvons aux grandes manoeuvres militaires des Ardennes, où il est nommé caporal. Il avait fait son service militaire de 1906 à 1909 au 4ème Régiment du Génie à

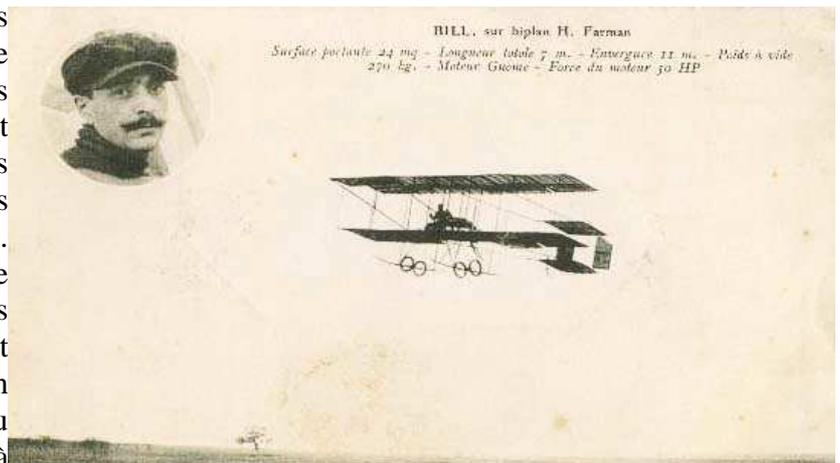
Grenoble, comme sapeur de 2ème classe. Devenu pilote, il est détaché à l'aviation militaire. Les manoeuvres des Ardennes terminées, il prend part au Concours Militaire de Reims.

En 1912, ses qualités exceptionnelles de moniteur le font nommer à Lyon où il est chargé de l'instruction des premiers officiers qui avaient choisi le biplan Henri Farman comme avion de carrière. Au cours de la même année, il est l'une des vedettes les plus acclamées des grands meetings d'Aix les Bains et de Grenoble.

En 1913, il est affecté à Toussus le Noble où continuant ses fonctions de chef-pilote, il réussit un premier looping sur biplan Henri Farman. On l'envoie ensuite aux grandes manoeuvres où, encore une fois, il se distingue.

En 1914, il prend une part exceptionnelle au meeting de Lyon, puis c'est la guerre.

Philippe Billé est mobilisé à l'escadrille H F 26 commandée par le Capitaine Maillefer. Mais il est rappelé par la maison Farman pour assurer la réception des avions de série et la mise au point des prototypes.



## Les Aviateurs du département de l'Isère

Avant la guerre, il avait présenté, en Italie, les avions Henri et Maurice Farman et obtenu la commande de ces types d'avions pour le gouvernement italien. En Autriche, à Vienne, il avait obtenu le même succès pour les biplans Henri Farman.

Au cours de la période, où rappelé du front par sa maison pour les réceptions en vol des avions en série et la mise au point des prototypes, il est victime de plusieurs accidents, sans gravité, et commence à ressentir les effets d'une grande fatigue, conséquences de ses six années où il ne prit jamais de repos. Sa santé devenant chancelante; il doit abandonner sa carrière de pilote.

Malgré la tristesse qu'il en ressent, il aime trop l'aviation pour l'abandonner : ne plus respirer l'air des terrains, ne plus hanter les usines aéronautiques et leurs bureaux d'étude, c'est trop demander à Billé.

Se rappelant qu'il est un ancien élève de l'Ecole professionnelle de Voiron et de l'Ecole spéciale de Rouvière de Toulon où étaient formés, à l'époque, les élèves officiers mécaniciens de la Flotte, Philippe Billé se perfectionna dans la technique purement aéronautique et commença par être dessinateur dans l'industrie mécanique à la Société Viennoise de Constructions Mécaniques à Vienne (Isère).

Puis, il devint ingénieur. Il débuta en étant chargé de la mise en route des ateliers de Marnay (Haute-Saône) et de la fabrication en sous-traitance des célèbres avions Spad VII.

Ensuite, ce sont successivement : la réalisation d'un avion à voilure variable, la création des amortisseurs oléo-pneumatiques Billé qui équiperont les avions Caudron (Aiglon, Simoun, entraînant à la chasse C 710 et les avions Amiot type 144. Il met ensuite en route le bureau d'études 'Train d'atterrissage Caudron'. Ses créations se succèdent alors à une cadence accélérée de 1918 à 1945 : ce sont les trains d'atterrissage pour les avions suivants : Arsenal VG 33, Potez 762, VG 10, Nord 1101, Nord 1200, tous ces trains sont, soit semi-rétractables, soit à rétraction totale, réalisés pour la première fois en France par BILLE sur avion Caudron 714.

De 1946 à 1948, Billé crée et dirige le département de 'Train d'atterrissage Aérocentre' à la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre. Il réalise là les trains d'atterrissage pour les machines suivantes : prototype du NC 711, NC 711 de série, NC 270. Enfin, pour la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest, il crée et met au point le basculement des roues du SO 6020, le train à rétraction totale de la SNCAM pour l'avion NI 601 et pour l' Arsenal celui du VG 90.

Telle est la longue carrière de réalisateur de Billé qui se continue toujours sous le signe de la recherche constante en vue d'améliorations incessantes. Entre les deux guerres, il déposa 45 brevets d'invention.

Malgré sa carrière exceptionnellement fournie, Philippe Billé n'avait jamais reçu la moindre distinction jusqu'au jour où, en 1951, on s'aperçut qu'il avait été oublié. La Légion d'Honneur, brillamment méritée, vint réparer l'oubli.

Si vous vous amusez à consulter et à feuilleter les registres de l'état-civil, vous vous apercevrez que Philippe, Paul, Henri Billé naquit le 27 décembre 1886 à Vienne (Isère). Son père, François, Jean-Baptiste, employé de fabrique et sa mère Claudette Menéroud habitent au 6, rue Trémeau. Philippe Billé s'est marié le 5 octobre 1936 à Paris. Si vous feuilletez la presse de l'époque héroïque de l'aviation ou l'annuaire des brevets des Vieilles Tiges, vous y trouverez figurer le nom d'Henri Bill, toujours sans 'e' à la fin et toujours sous le même prénom d'Henri ; si vous persistez dans vos recherches localisées entre 1910 et 1952, vous trouverez toujours cette même erreur dans nombre de publications, de récits ou de souvenirs. On n'a jamais connu la raison exacte pour laquelle le nom de ce grand pilote est passé à la postérité avec une lettre en moins dans le nom enregistré complet à son état-civil.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

Et Billé ne s'en est jamais inquiété, car c'est le garçon le plus indifférent qui soit pour tout ce qui touche à l'histoire de ses recherches ou son passé d'aviateur. Or, que son nom s'écrive avec un e ou non l'a laissé toujours indifférent.

Mais lorsqu'on le décore, il fallait remettre les choses officiellement en ordre. Depuis qu'il porte le ruban rouge, Billé a son nom exactement orthographié dans les comptes-rendus, les articles, les rapports ou diplômes où il figure.

Lorsqu'on le décore, sur le terrain même au-dessus duquel il avait tant volé, il ne put contenir son émotion et demanda que la cérémonie soit menée tambour battant afin qu'elle soit très courte.

Philippe, Paul, Henri Billé qui demeurait 16 rue de Bourgogne à Vienne, décède le 29 novembre 1965 à l'Hôpital de Mont Salomon à Vienne. Il est inhumé au cimetière de Pipet dans la concession Truchet-Billé.

**GUILLOT, Pierre**, né le 14 avril 1887 à Chatonnay.

Sergent-pilote à l'école de pilotage de Pau, il décède à la suite d'un accident d'avion, le 28 août 1918, à l'hôpital mixte de Pau (Pyrénées Atlantiques).

**VALLET, Aimé, Laurent, Antoine**, est né le 2 mai 1887 à Vienne.

Aimé Vallet est le fils d'Elie, fabricant de draps à Vienne.

Appelé au 13ème Régiment de chasseurs à cheval, en octobre 1908.

Passé à l'aviation comme élève pilote en 1912. Médaille Militaire le

14 juillet 1913. Brevet de pilote militaire n° 344 en date du 22 août

1913. Le maréchal des logis Vallet, sur monoplan REP, fut le

premier pilote à se poser sur le terrain de la station d'atterrissage

militaire de Vienne-Reventin lors de son inauguration le 9

novembre 1913. Au cours de la Première Guerre mondiale, il sera

affecté dans différentes unités : Ecole de Dijon - Plessis-Belleville

(GDE). Pilote de l'escadrille MS 31. Le Maréchal des Logis Vallet

appartient à l'escadrille MS 29 où il est cité à l'ordre de l'armée en avril 1916, puis à

l'escadrille MS 31. Nommé lieutenant le 24 octobre 1916, il est affecté à la Société Française

de Constructions Aéronautiques (SCAF) à partir du 1er décembre 1916. Croix de Guerre -

Une citation en janvier 1915: "Excellent pilote, hardi et plein d'entrain et de sang-froid. S'est

distingué à plusieurs reprises dans des opérations de bombardement. A pris part, comme

pilote, au bombardement des hangars à dirigeables, exécuté le 26 décembre par un groupe

d'aviateurs. A eu son appareil atteint au cours de cette expédition, mais a réussi, grâce à son

sang-froid et à son habileté, à revenir au centre d'aviation. A également pris part à d'autres

raids."

Le Lieutenant Vallet décède à Paris, en octobre 1918, des suites de maladie contractée au

front.

**POGGI, Paul**, dit «Paolo», né le 10 novembre 1887 à Toulon.

Une figure !!! Paul Poggi entre dans l'aviation maritime en décembre 1913, il est

alors quartier-maître fourrier. Elève-pilote de la Marine à l'Ecole Nieuport à Villacoublay, il

est breveté pilote civil n° 1746 le 19 novembre 1914, pilote militaire n°738 le 20 mars 1915,

pilote marine par équivalence n° 18 le 3 avril 1917. Officier de première classe des équipages



## Les Aviateurs du département de l'Isère

de la flotte à la base d'hydravions de Berre, il sera affecté aux Centres aéromaritimes de Venise, puis de Fréjus-Saint Raphaël comme instructeur à partir de 1917. Premier maître en 1918, il est le premier pilote de la Marine à accéder au grade d'Officier des équipages. De 1925 à 1927, il participe à la Campagne du Rif et gagne la Croix de guerre des TOE. Il quitte la Marine en 1932, nommé Officier principal des équipages dans la réserve. Officier de la Légion d'Honneur, Médaille militaire, Croix de guerre 1914-1918 et TOE, Paul Poggi décède le 24 août 1967 et repose dans le caveau familial de sa fille dans le cimetière de Montbonnot-Saint Martin.

**CHANARON, Charles, né le 30 décembre 1887 à Charnécles.**

*Fils de Philippe Chanaron et de Noémie Romestain, Charles Chanaron effectue le 1er octobre 1908 son Service militaire au 13ème régiment de Chasseurs à Cheval stationné à Vienne. Il est mobilisé au 13ème Régiment de Chasseurs à Cheval, le 2 août 1914. Il passe dans l'aéronautique militaire où il est breveté pilote militaire n°2244 à l'école d'aviation militaire d'Etampes, le 3 janvier 1916, puis brevet de pilote de l'Aéroclub de France n° 3077. Affecté à la Réserve Générale d'Aviation en janvier 1916, puis en région parisienne du 16 janvier au 14 mars 1916. Il est pilote à l'escadrille MF 44 du 14 mars 1916 au 25 février 1918. Nommé Adjudant-pilote, le 25 avril 1917, il est affecté à l'escadrille BR 275 du 25 février 1918 au 2ème trimestre 1919. Nommé Adjudant-chef, le 25 juin 1918, puis promu Sous-lieutenant, le 27 février 1919, pour prendre rang, le 26 décembre 1918. Il effectue des périodes de réserve au 35ème Régiment d'aviation de Lyon-Bron de 1921 à 1931. Total des heures de vol 548h 15 en 14-18, puis 64h05 (1921 à 1931) : 612h10.*



**BOURKADAM, Constant, Paul, né le 27 mai 1888 à Vienne**

Constant Bourkadam est breveté pilote civil le 6 octobre 1912 sous le n° 1058. Il débute la Première Guerre mondiale comme sergent pilote, et est affecté dans diverses escadrilles. Le Lieutenant Bourkadam trouve la mort dans un accident aérien à Meknès (Maroc) le 18 janvier 1918.

**de MONTGOLFIER, Raymond, Alphonse, Marie, né le 12 avril 1889 à Charavines.**

Sa famille est installée depuis 1859 à Charavines où elle a installé une manufacture de papier. Raymond de Montgolfier sort ingénieur en 1908 de l'Ecole Centrale Lyonnaise. Il se passionne pour l'Aviation, et c'est ainsi qu'il construit un monoplan de 16 mètres d'envergure et de 15 mètres de longueur ; les ailes souples aux extrémités incurvées vers le haut reposant sur un fuselage en toile à l'intérieur duquel se trouvait un moteur Mors d'automobile. Deux sièges côte à côte pour le pilote et un passager. Le moteur commandait les deux hélices tournant en sens inverse, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière du fuselage. Les premiers essais de roulage prouvèrent que le terrain de la propriété familiale n'était pas assez long, deux flotteurs furent ajoutés à l'appareil qui sera expérimenté sur le lac de Paladru au cours de l'été de 1910. Un second appareil fut construit et essayé à Bron. Le R de M 3, un troisième appareil vola à Bron fin 1913, atteignant une vitesse de 110 kilomètres/heure. La guerre terminée, le 11 Novembre 1918, l'aviation avait fait d'énormes progrès qui dépassaient toutes constructions artisanales. Raymond de Montgolfier reprit sagement sa place à la papeterie familiale de Charavines, il s'éteint le 12 juin 1941 à Charavines, où il est inhumé.

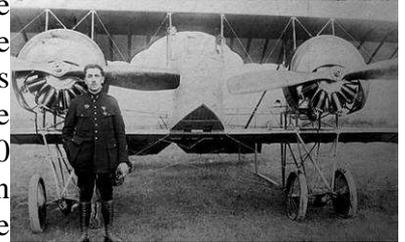


## Les Aviateurs du département de l'Isère

Afin de procéder aux essais de son aéroplane, Raymond de Montgolfier, qui avait une très mauvaise vue, avait embauché un pilote du nom d' Almyr Janvier, brevet de pilote n° 1195 en date 10 janvier 1913.

**COTTAVE-CLAUDET**, Paul, Augustin, né le le 6 juin 1889 à Aoste.

Paul Cottave effectue ses études à l'école technique Vaucanson à Grenoble. Le 15 octobre 1910, il s'engage au 11ème Régiment d'Artillerie. Le 1er octobre 1913, il rengage pour deux ans et demande d'être affecté dans l'aviation. Muté à l'école d'aviation de Reims-Bétheny où il est breveté pilote civil sous le n°1684 le 10 juillet 1914 sur avion Deperdussin, il est envoyé au parc d'aviation Deperdussin le 30 juillet 1914 où il est breveté pilote militaire sous le n° 631 en date du 23 octobre 1917. Affecté à l'escadrille C 43 en avril 1915, puis nommé moniteur à l'école de pilotage de Chateauroux le 23 octobre 1916. Il restera dans cette unité jusqu'au 1er janvier 1920 avant de rejoindre le magasin n°3 à Romorantin. Le 9 octobre 1923, Paul Cottave est nommé lieutenant et affecté au 37ème Régiment d'Aviation à Casablanca où il sera décoré de la Légion d'Honneur par le Maréchal Lyautey en 1924. Retour en France en avril 1926 où il obtient le brevet d'officier mécanicien n°165. Promu Capitaine en 1929, il enseigne à l'Ecole militaire de l'Air de Versailles, puis à celle de Salon de Provence en 1935. Le 1er septembre 1936, il est nommé adjoint au commandant du parc technique de la base aérienne de Villacoublay, et en tant que commandant, il prend le commandement de cette unité le 2 septembre 1939. Le Commandant Paul Cottave prend sa retraite en septembre 1940 et décède à Grenoble le 13 juin 1946.



**PEGOUD**, Adolphe, Célestin né le 13 juin 1889 à Montferrat.

Adolphe Pégoud est le quatrième fils d'un modeste propriétaire. Après son certificat d'études obtenu à 11 ans, il rêve «d'aller ailleurs». Son père le place chez un parent boucher à quelques kilomètres du village natal. A 14 ans, il part pour Paris où il exerce plusieurs petits métiers. Le 8 août 1907, il s'engage pour 5 ans au 5° Régiment de Chasseurs d'Afrique. Lors d'un séjour en Algérie, il contracte les fièvres et rentre en France à Toulon au 3° Régiment d'artillerie coloniale où il est nommé brigadier. Le Capitaine Carlin lui fait découvrir une nouvelle carrière : l'aviation. Libéré du service en février 1913, Adolphe Pégoud, s'inscrit à l'Ecole de pilotage à Bron, il sera breveté pilote sur avion Farman le 7 mars 1913 avec le n° 1243. Son moniteur a été Louis Plantier, un dauphinois originaire d'Anjou, près de Vienne. Une semaine après son brevet, Adolphe Pégoud est embauché comme troisième mécanicien chez Blériot à Buc. Il est très marqué par le décès accidentel d'un camarade et songe à limiter l'hétacombe des pilotes par l'emploi du parachute. Le 19 août à Chateaufort, près de Versailles, sur un Blériot sacrifié d'avance, Adolphe Pégoud se sépare de son avion et descend en parachute, c'est un triomphe. Le pilote a toutefois remarqué que son appareil abandonné avait retrouvé, sans l'aide du pilote, une certaine stabilité après diverses «cabrioles». Il s'agissait de trouver les manœuvres adéquates. Blériot souhaite que son pilote exécute une montée en chandelle suivie d'une boucle et de voler ainsi quelques secondes la tête en bas. Adolphe Pégoud, le 21 septembre 1913, réussit à «boucler la boucle». Il devient célèbre et proclamé



## Les Aviateurs du département de l'Isère

«roi de l'air». Adolphe Pégoud est mobilisé le 2 août 1914, le 2 septembre, il effectue une mission de renseignement. Il est nommé sergent. Ensuite, il réalise des missions spéciales afin de déposer des agents de renseignements à l'arrière des lignes ennemies, puis à quelques missions de bombardement avec des fléchettes en acier. Adolphe Pégoud est nommé adjudant et décoré de la Médaille militaire, le 17 février 1915. Le 15 juillet, il est nommé Sous-Lieutenant et consacré As de guerre avec 5 victoires aériennes homologuées. Il est proposé pour la Légion d'Honneur à compter du 28 août. Dans la matinée du 31, il effectue une mission au sein de l'escadrille MS 49. Lors d'un combat aérien, il est touché d'une balle en plein cœur et s'écrase avec son appareil, à Petit Croix près de Belfort. Adolphe Pégoud est inhumé au cimetière Montparnasse à Paris.

Le village de Montferrat a sa place Célestin Adolphe Pégoud depuis 1987. Au premier Monument aux morts de la localité, un deuxième le remplaça qui était surmonté d'un buste de l'aviateur. Dans le cadre du centenaire de la naissance d' Adolphe PEGOUD, Montferrat a inauguré un musée retraçant la carrière de ce pilote et un monument a été élevé à sa mémoire



**DESCHAMPS, Henri, Joseph**, né le 23 juin 1889 à Grenoble.

Henri Deschamps est Lieutenant élève-pilote à l'école d'aviation d'Ambérieu en Bugey. Le 20 septembre 1916, il trouve la mort à Druillat (Ain), lors d'une épreuve de brevet de pilote. Une plaque commémorative à son nom à l'église Saint Louis à Grenoble et son nom figure sur le Monument aux Morts de Talloires (Haute-Savoie).

**MELIN André**, né le 28 juin 1889 à Grenoble.

Ingénieur d'une Ecole des Travaux Publics, mais c'est cependant vers l'aviation qu'il s'oriente. A l'âge de 19 ans, il expose un modèle de monoplan à incidence variable au Salon du Cinquantenaire en 1912. Il effectue son service militaire dans un régiment d'aérostiers à Reims, où il obtient le brevet n° 125 comme ballonnier. Il apprend à piloter à ses frais et est breveté pilote n° 886, le 6 mai 1912, sur appareil Antoinette. En août 1912, il est appelé par les Etablissements Berthaud à Villeurbanne pour prendre les fonctions de directeur et de pilote. Ces Etablissements, véritables sponsors de l'aviation, permettent à André Mélin et aux frères Wroblewski, alias Salvez, d'étudier et de concevoir de nouveaux appareils. Au début de l'année 1914, il devient pilote chez Breguet et conçoit un parachute qui est présenté lors de meetings. Il est alors considéré comme le premier parachutiste au monde...Lors de la Première Guerre mondiale, il est affecté à l'escadrille VB 105, en avril 1915. Pilote de convoyage pour Breguet-Michelin avant d'être affecté à l'Escadrille française à Venise, en août 1916, il est grièvement blessé lors d'une mission de guerre. Breveté pilote de transport public n° 687 en 1922, il entre à l'Ecole d'Aviation de Morane-Saulnier, en 1923, comme pilote et instructeur technique avant de devenir directeur commercial de cette école. En 1927, il est directeur commercial de Gnome et Rhône, puis en 1930, chef du personnel et chargé de l'organisation intérieure du service commercial France de Michelin à Clermont-Ferrand. On le retrouve en 1938, à Bordeaux, comme Président de la Société «L'Aile volante» créée par Charles Fauvel, où il réalise un record d'altitude. Suite à sa Campagne de France en 1939-1940, il rejoint l'Angleterre. Envoyé en mission spéciale en France, il devient en 1943, Chef de l'Armée Secrète dans les Alpes Maritimes. Il est nommé Lieutenant-Colonel, le 1er septembre 1945, et reçoit la cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur le 16 janvier 1946. Il passe son



## Les Aviateurs du département de l'Isère

brevet C de pilote de vol à voile le 28 octobre 1948. Lors de sa retraite, de 1947 à 1952, il est administrateur de différentes léproseries en France et en Nouvelle Calédonie. De retour à Lyon, il milite au sein du Comité de Protection de l'Enfance malheureuse. Un de ses exploits fut de se poser le 22 mars 1960 à bord d'un Super Cub, piloté par Henri Giraud, sur le Mont Aiguille dans le Massif du Vercors. Il quitte Lyon, en 1960, pour une maison de retraite en région parisienne. Commandeur de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre 1914/1918, Croix de Guerre 1939/1945, Médaille de la Résistance, Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 61 en date du 14 septembre 1948, André Mélin s'éteint à Crozon (Finistère), à l'âge de 74 ans, le 7 janvier 1963 et repose dans le cimetière de Kerfautras à Brest (Finistère)

Son épouse, était une descendante de Félix du Temple, précurseur de l'aviation.

Son fils, dans les années 1960, était pilote à la base aéronavale de Lanvéoc-Poulmic en Bretagne.

Son père Louis Eugène Napoléon Mélin, breveté pilote n°699 du 9 décembre 1911, participa à la Première Guerre mondiale.

**PLANTIER, Louis**, né le 8 juillet 1890 à Anjou.

Louis Plantier a vécu son enfance à la ferme des ses parents à Anjou. Adolescent ingénieux et habile, il est admis à l'École Nationale d'Aviation de Bron, créée en Novembre 1910 par Kimmerling, où il passe son brevet de pilote sur avion Farman le 6 Septembre 1912 avec le numéro 1010. En 1913, au départ de Kimmerling, Louis Plantier assure la direction de l'école de pilotage et forme de futurs pilotes dont les noms devinrent prestigieux : Pegoud, Lashermes, Dordilly, Fusier, etc...Le 5 Février 1914, Louis Plantier, qui ne manquait pas d'audace, accomplissait



l'exploit de poser son appareil sur les bas-ports du Rhône en plein centre de Lyon. A la déclaration de guerre, le 3 Août 1914, il s'engageait dans l'aviation comme simple soldat. Remarqué pour son courage raisonné, sa hardiesse extraordinaire et pour la précision efficace de ses missions au-dessus des lignes ennemies, il allait être successivement promu aux grades de caporal en Octobre 1914, sergent en Février et sous-lieutenant en Juillet 1915, lieutenant en 1916 et capitaine en Août 1918. Il a été chargé du perfectionnement des jeunes pilotes sortis des écoles et de l'organisation des divisions au combat aérien. Le 10 Août 1920, lors d'un vol de reconnaissance sur Farman, son appareil s'écrasait au sol près du terrain de Villacoublay. A l'origine, Louis Plantier reposait dans le cimetière de Bron, mais son corps a été exhumé dans les années 90. La commune de Bron a donné le nom de Louis Plantier à une rue de la localité.

**LAVERLOCHERE, Camille**, né le 2 octobre 1890 à Diémoz.

Camille Laverlochère, au cours de la Première Guerre mondiale, est passé dans l'aviation en septembre 1916. Breveté pilote le 24 janvier 1917, affecté à l'escadrille MF 33, il aurait combattu sur le front russe au cours de la Première Guerre mondiale.

**NAQUIN, Joannès**, né le 12 janvier 1891 à Vienne.

Au cours de la Première Guerre mondiale, Joannès Naquin est aviateur à l'escadrille 383 du 2ème Groupe d'Aviation. Il est tué par bombes lors d'un bombardement aérien à Florina (Grèce), le 8 octobre 1916.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**JOURDAIN**, Francisque, né le 28 janvier 1891 à Grenoble.

Mobilisé au 111ème régiment d'Infanterie, le Lieutenant Jourdain passe dans l'aviation et se trouve affecté au 2ème Groupe d'Aviation. Il est tué devant l'ennemi à la Ferme de La Perthe (Aube), le 26 juin 1918.

**LACAM**, Louis, Marie, Joseph, Antoine, né le 26 janvier 1891 à Grenoble.

Mobilisé en 1914 au 41ème Régiment d'artillerie, le Sous-lieutenant Lacalm passe dans l'aéronautique militaire. Il est observateur à l'escadrille C 53 du 3ème trimestre 1915 au 4 mars 1916, date de sa mort. Grièvement blessé au combat, le 2 mars 1916, il décède des suites de ses blessures à l'ambulance 3/1 de Dugny sur Meuse (Meuse), le 4 mars 1916. Le Sergent Georges Tréca, pilote qui faisait équipage avec lui, a été blessé. *Citation* : "Parti, sous l'escorte d'un appareil de son escadrille pour exécuter une reconnaissance photographique dans une région où l'aviation ennemie manifestait une grande activité, s'est trouvé isolé après une première attaque. N'en a pas moins poursuivi l'accomplissement de sa mission en s'enfonçant plus avant dans les lignes et a achevé sa reconnaissance. Attaqué deux fois par un appareil plus puissant que le sien, a été grièvement blessé au cours de la lutte inégale qu'il a soutenue."

**GUIGUET**, Joseph, né le 10 mars 1891 à Veyrins.

Joseph Guiguet, passionné de mécanique à 15 ans, il entreprend la fabrication d'un moteur à 4 cylindres. Incorporé en octobre 1912 dans le Génie, il est rapidement affecté à la 23ème section d'aviation. En 1915, il est breveté pilote à l'école de pilotage de Pau. Au cours de la Première Guerre mondiale, il était tout d'abord affecté dans des escadrilles chargées de la défense aérienne de Paris, C 94, MF 1 et N 95, puis à l'Escadrille des Cigognes au début de 1916. Plusieurs fois blessé en combat aérien et même abattu en mai 1917, le sous-lieutenant Guiguet termine la guerre comme AS de guerre avec 5 victoires aériennes homologuées et plus de 500 heures de vol au-dessus de l'ennemi. Officier de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre 1914-1918 avec palmes. Au lendemain de la guerre, il fonde l'Union des Mutilés et Anciens Combattants (UMAC).



En 1928, il crée avec son frère Marcel, la Société M.G.C (Marcel Guiguet Constructeur) afin de réaliser la construction d'une moto considérée comme une réalisation d'avant-garde avec pour emblème «la cigogne». Mais, hélas, la production s'arrêta en 1938. Avec Clément Guillaud, Joseph Guiguet participe à la création de l'aéroclub de Cessieu à La Tour du Pin en juillet 1929.

Joseph Guiguet avait orienté son activité professionnelle vers l'architecture, activité qu'il poursuivra jusqu'après la Seconde Guerre mondiale, à l'âge de 80 ans. Joseph Guiguet s'est éteint à l'âge de 98 ans, le 28 octobre 1979, à Corbelin.

**LAVERLOCHERE**, Jean-Pierre, né le 17 septembre 1891 à Pont Evêque.

Jean-Pierre Laverlochère est breveté pilote civil n°1313 le 2 mai 1913 et militaire n° 316. Caporal Pilote au Centre d'aviation de Reims. Lors d'un vol en direction de Langres, son monoplan Deperdussin vire brutalement, pique au sol, et s'écrase en tuant son pilote aux environs de Perthes (Haute-Marne), le 4 octobre 1913. Un monument sera élevé à l'endroit de la chute. Il sera l'un des premiers aviateurs militaires mort en service aérien commandé. Jean-Pierre Laverlochère repose dans le cimetière de Pont Evêque. Une rue de cette localité porte son nom.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**BLANC, Marius, Florentin**, né le 5 décembre 1891 au Gûa.

Marius Blanc s'engage au 6ème Régiment d'artillerie de campagne le 31 octobre 1910. Au cours de la Première Guerre mondiale, il passe dans l'aviation où il est breveté mitrailleur, le 3 mars 1917. Il est breveté pilote militaire à l'Ecole de pilotage d'Istres, le 10 novembre 1917, sous le n° 9824. Médaillé Militaire, Croix de Guerre avec 6 citations, l'Adjudant-chef Blanc est mort au combat à Tanail en Syrie, le 26 août 1920. Il est inhumé au cimetière de Prélénfrey dans la commune du Gûa.

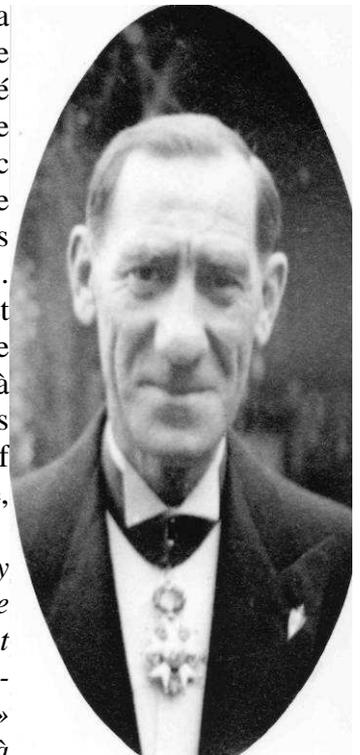
**OLLIETTI, Jean, Paulin**, né le 3 janvier 1892 à Entre Deux Guiers.

Jean Ollietti est mobilisé en 1914 au 133ème Régiment d'Infanterie. Il passe dans l'aviation où il est breveté pilote à l'Ecole de pilotage de Chartres. Affecté à Avord comme pilote de Caudron G 4, il décède à Avord, le 8 août 1918, dans un accident d'avion.

**REY, Célestin**, né le 1er février 1892 à Charavines.

Après ses études, baccalauréat es-sciences en 1909 et philosophie en 1910, il s'engage pour trois ans, le 5 Mars 1911, au 2ème Régiment d'Artillerie. Le 9 Juin 1915, il suit les cours de l'Ecole d'Artillerie de Fontainebleau. En Août 1915, promu sous-lieutenant, il se trouve affecté au 84ème Régiment d'artillerie lourde. Le 12 février 1916, sur sa demande, il est admis dans le personnel navigant de l'aéronautique militaire. Après un stage à l'Ecole de tir aérien à Cazaux, il sera affecté comme observateur à l'escadrille MF 60, puis à la C 17 et 228, dans le Nord et l'Est de la France. Breveté pilote militaire, le 28 Mars 1917 avec le n° 6751, il a livré de nombreux combats contre les avions ennemis. Le 16 Février 1919, le Lieutenant Rey est muté au Service des Entrepôts Généraux de l'Aviation, puis le 21 Mars 1919 à l'escadrille Br 55. Affecté en Janvier 1920 au 7ème Régiment d'observation au Maroc, et puis au 37ème, en tant que pilote et commandant d'escadrille, il participe aux combats dans le Tafilalet, à la Moulouya et à Bou Draa. Il arrive à Bron, le 27 Juillet 1923, en tant que Capitaine, il occupera divers commandements au sein du 35ème Régiment d'Aviation (chef d'escadrille, chef du service photo, adjoint au commandant de groupe, adjoint au commandant de brigade).

*Du 3 au 7 avril 1928, l'Amiot 122 du voyage de Pelletier d'Oisy autour de la Méditerranée fut utilisé avec succès dans le cadre d'une nouvelle expérimentation militaro-commerciale. Modifié notamment avec des pare-brise plus enveloppants et une installation radio-électrique Radio LL, il fut lancé sur un long voyage «France-Sénégal» et retour de plus de 10.000 kilomètres au-dessus du désert, destiné à essayer la navigation par goniométrie. Son équipage était composé des pilotes, Capitaine Rey et Lieutenant Girardot, du radio-navigateur Capitaine Cornillion et du Quartier-Maître Viguioux. Ils parcoururent à 150 kilomètres/heure de moyenne en 69 heures 15 minutes de vol, le circuit de 10.330 kilomètres qui les mena successivement depuis Le Bourget jusqu'à Colomb Béchar (1950 kilomètres en limite d'autonomie), Tombouctou, Bamako, Dakar, Port Etienne et Casablanca, avant le retour au Bourget.*



Le Commandant Rey sera détaché de la Base aérienne 105 de Bron, du 8 Juillet 1934 au 21 Octobre 1934, au Centre de la Banne d'Oranche (Puy de Dôme), en qualité de Commandant de la Section militaire de vol sans moteur, et du 15 juillet au 4 Décembre 1935, pour diriger la Section militaire de vol sans moteur à Avignon-Pujaut (Gard). Il obtient son brevet de pilote d'avion sans moteur le 2 Novembre 1934 avec le n° 89. Le 8 janvier 1936, il

## Les Aviateurs du département de l'Isère

quitte la base aérienne de Bron, et sera affecté à la 25<sup>ème</sup> Escadre aérienne à Bizerte où il prend le commandement du 1<sup>er</sup> Groupe de cette Escadre, et rejoint en Septembre 1938, le Bataillon de l'Air 205. Le 3 septembre 1939, il prend le commandement de la 25<sup>ème</sup> Escadre aérienne à Sidi Ahmed. Le 20 Août 1940, atteint par la limite d'âge, il est démobilisé. Il est admis à la retraite le 20 Septembre 1945 et sera promu au grade de Lieutenant Colonel, le 1<sup>er</sup> Juillet 1948.

Sa longue carrière militaire de 29 années, marquée par dix campagnes, fut récompensée par ses nominations et distinctions : Chevalier de la Légion d'Honneur en 1919, Officier en 1929 et Commandeur en 1940. En outre, il est décoré de la Croix de Guerre 1914-1918, Croix de Guerre des TOE, Médaille Colonial avec agrafe Maroc, Médaille interalliée, du Ouissam Alaouite, et plusieurs citations à l'Ordre de l'Armée, dont une en date du 15 Mai 1922 :

*«Pilote d'élite qui depuis son arrivée au Maroc en 1919, a montré la même bravoure, le même entrain qu'il avait déployé sans compter sur le front français, a accompli des bombardements audacieux, mitraillant les dissidents à faible altitude. Est rentré à différentes reprises avec son avion atteint par les balles ennemies. Vient particulièrement de se signaler par des missions photographiques très éloignées en dissidence, accomplies dans des conditions climatiques très difficiles»*

Célestin Rey décède à l'hôpital de Voiron d'une longue maladie, le 18 avril 1962 Il est inhumé au cimetière de Charavines dans le caveau familial.

**LEIGH-MALLORY**, Trafford, né le 11 juillet 1892 à Mobberley (Grande Bretagne)

Trafford Leigh-Mallory est pilote dans la Royal Flying Corps au cours de la Première Guerre mondiale. Après avoir franchi tous les échelons de la hiérarchie, il est Commandant de la Royal Air Force au cours de la Seconde Guerre mondiale. En août 1943, il est nommé commandant de toutes les forces aériennes alliées sur le front européen, puis en août 1944, commandant en chef des forces aériennes alliées en Asie du Sud-Est. Pour rejoindre son poste, il s'envole d'Angleterre à bord d'un Avro York, le 14 novembre 1944. La première étape du voyage devant l'emmener en Birmanie comporte un survol de l'ouest de la France avant de rejoindre Naples, mais l'appareil n'arrive pas à destination. Ce n'est qu'au printemps de l'année 1945 que les débris de l'appareil sont retrouvés dans la Chaîne de Belledonne, au-dessus du village du Rivier d'Allemont. L'Air Chief Marshal Leigh-Mallory, son épouse Lady Doris et 10 membres d'équipage trouvent la mort dans l'accident et, sont inhumés dans le cimetière de la localité du Rivier d'Allemont.



**BLACHE**, Jules, Lucien, né le 28 janvier 1893 à Grenoble.

Après de solides études supérieures, et alors que débute la Première Guerre mondiale, il s'engage le 27 août 1914 au 32<sup>ème</sup> Régiment de Dragons. Ultérieurement, il se trouve affecté au 97<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, au 2<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie, puis au 105<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie lourde. Nommé Aspirant, il passe dans l'aviation en qualité d'observateur le 4 octobre 1917 et rejoint l'école d'observateur de Cazaux. Jules Blache termine la guerre au Maroc où il découvre la photographie aérienne. Au lendemain de la guerre, en tant qu'agrégé de géographie, il présente une thèse sur la géographie alpine et sera nommé dans un poste dans l'Est de la France. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, ses engagements le conduisent au poste de préfet de la Meurthe et Moselle à la Libération. De 1946 à sa retraite en 1963, il exercera les fonctions de recteur de l'Académie d'Aix en Provence. Jules Blache décède à l'âge de 78 ans, le 9 avril 1960 à Nice.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**FAIDIDE, Auguste, Louis**, né le 18 février 1893 à Bourgoin

Après avoir servi dans un régiment d'infanterie, Auguste Faidide est affecté dans l'aviation en 1916. Sous-lieutenant, il est breveté pilote militaire n°5851, le 7 avril 1917 à Ambérieu en Bugey. Appartenant à une escadrille d'observation sur Sopwith, il est descendu en combat aérien. Blessé et fait prisonnier, il tente à de multiples reprises de s'évader, mais il ne sera délivré qu'à l'armistice.

Il fonde, en 1920, l'Union Lyonnaise des Combattants de l'Air, dont il sera longtemps le Président. Auguste Faidide, industriel soyeux lyonnais, adhère à la même époque à l'Aéroclub du Rhône, et à bord de son appareil personnel, participe à de nombreux meetings. Parallèlement, il poursuit son entraînement militaire et à la déclaration de guerre en 1939, il prend le Commandement du GAO II/514 à Bron. Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges n°78 en date du 11 septembre 1949, Auguste Faidide décède le 2 mai 1967.



**BLANCHARD, Gaston, Pierre, Ulysse**, né le 9 juin 1893 à Grenoble

Gaston Blanchard est matelot de 2ème classe mécanicien au Centre d'aviation maritime de Fréjus au cours de la Première Guerre mondiale. Il décède à l'hôpital de Fréjus, le 7 mars 1915, des suites de maladie contractée au service.

**RABATEL, Henri, Augustin**, né le 14 août 1894 à Montagnieu.

Fils de Joseph Jean et de Fideline Euphrosine Chevallier. Engagé volontaire pour 3 ans au 3ème régiment de Cuirassiers, le 7 avril 1913. Nommé Brigadier, le 2 mars 1914. Détaché au 2ème groupe d'aviation de Reims, le 2 juin 1914. Observateur de l'escadrille BL 4 du 2 août 1914 au 1er février 1915. Nommé Maréchal des Logis, le 15 octobre 1914. RGA (Réserve Générale d'Aviation) du 1er février au 13 mars 1915. Affecté comme élève pilote à l'école d'aviation militaire d'Avord du 13 mars au XX octobre 1915. Brevet de pilote militaire n° 985 obtenu à l'école d'aviation militaire de Buc, le 26 mai 1915. Instructeur au GDE (groupement des Divisions d'entraînement) du XX octobre au 14 novembre 1915. RGA du 14 novembre au 29 décembre 1915. Pilote de l'escadrille VC 111 du 30 décembre 1915 au 22 avril 1917. Médaille Militaire et une citation à l'ordre de l'armée, le 2 mars 1916. Croix de Guerre 1914-1918 et citation à l'ordre de l'armée, le 2 mars 1916. Nommé sous-lieutenant à titre temporaire, le 2 août 1916. Pilote de l'escadrille N 3 du 22 avril au 16 août 1917. Pilote le SPAD VII n° 1639 codé "10" nom de baptême "Dick". Blessé par balle en combat aérien et fait prisonnier, aux commandes du SPAD VII n° 1639, dans les environs de Roullers (Belgique) le 16 août 1917. Nerf sciatique coupé en partie à la hauteur de la hanche. Rapatrié d'Allemagne comme grand blessé à Lyon-Bron, le 8 juillet 1918. Nommé Lieutenant à titre temporaire, le 2 août 1918 - 4 victoires homologuées - Croix de Guerre belge - 2000 heures de vol. Affecté comme instructeur à l'école d'aviation militaire de Pau à compter du 25 septembre 1918. Chevalier de la Légion d'Honneur, le 12 décembre



## Les Aviateurs du département de l'Isère

1918. Détaché à l'école d'aviation militaire d'Avord pour convoyage d'avions du 18 février 1919 au 15 avril 1919. Nommé Lieutenant à titre définitif, le 9 mars 1919. Détaché à l'organe de coordination Générale de l'Aéronautique du 31 juillet 1919 au 1er juin 1920. Classé hors cadres aéronautique au sous-secrétariat de l'Aéronautique et des transports aériens du 1er juin au 1er septembre 1920. Désigné pour un stage d'essai à la section d'expériences de navigation aérienne de l'annexe de Villacoublay du 22 septembre au 6 décembre 1920 - Affecté au service technique de l'aéronautique à compter du 6 décembre 1920. Démissionnaire de l'armée d'active, le 12 mars 1926. Nommé Capitaine de Réserve, le 25 juin 1931. Officier de la Légion d'Honneur, le 28 décembre 1934. Attaché à la direction de la société Hispano-Suiza. Décédé au 8 avenue Foch à Paris 16ème arrondissement, le 18 juillet 1973. Une citation à l'ordre de l'armée en date du 2 mars 1916 comportant l'attribution de la Croix de Guerre avec palme : "Rabatel Henri, matricule 2.113, Maréchal des Logis pilote au 3ème groupe de bombardement, escadrille VC 111 : "Très bon pilote d'avion-canon d'une excellente tenue. le 6 février 1916, au cours d'une mission de surveillance sur les lignes s'est porté seul à l'attaque d'un Drachen ennemi, malgré un violent vent pouvant contrarier son retour et dans une région très fréquentée des avions ennemis. n'a pas craint de descendre de plusieurs centaines de mètres pour faciliter son attaque et a incendié le drachen après avoir tiré 10 projectiles. A été l'objet d'une violente canonnade qui a entamé fortement un longeron et une commande, a pu néanmoins, grâce à son sang-froid et à son adresse, ramener jusqu'à nos lignes, son avion qui portait 14 atteintes, son pointeur ayant eu ses vêtements traversés par un éclat." Une citation à l'ordre de l'armée en date du 30 juin 1917 : "Jeune et bon pilote de combat. Le 25 mai 1917 a abattu son deuxième avion ennemi qui s'est écrasé dans ses lignes." Une citation à l'ordre de l'armée et attribution du grade de Chevalier de la Légion d'Honneur en date du 12 septembre 1918 : M. Rabatel, Henri, Augustin, sous-lieutenant au 2ème groupe d'aviation, pilote aviateur a été nommé dans l'ordre de la Légion d'Honneur au grade de Chevalier : «Pilote hors de pair qui, dans l'aviation de bombardement, puis dans l'aviation de chasse, a toujours fait preuve des plus belles qualités militaires et morales. Le 19 août 1917, n'a pas hésité à engager contre 5 avions ennemis un combat inégal, au cours duquel il tomba grièvement blessé dans les lignes allemandes». *Médaille Militaire pour faits de guerre - Une citation - Légion d'Honneur pour prendre rang du 12 décembre 1918.*"

**CAROL**, Henri, né le 28 mai 1895 à Grenoble.

Henri Carol habitait 13 rue de la Fédération à Grenoble, mais il passe sa jeunesse à Saint Didier de la Tour. Sa grand'mère est une Pégoud et l'aviateur Pégoud son cousin. Au cours de la Première Guerre mondiale, il est breveté pilote et affecté aux escadrilles Voisin 102 et 114. Gravement blessé lors d'un combat aérien, il est réformé et décoré de la Médaille Militaire. Souhaitant poursuivre le pilotage, il demande à être affecté à la Mission française en Russie. Sur des appareils de fortune, il assure une centaine de missions en Sibérie et connaît des aventures, qu'il partage avec Joseph Kessel, lors de la Révolution d'Octobre.

De retour en France, Henri Carol, pilote et ingénieur, assure chez Salmson, les fonctions de chef de service des aérodromes. En 1924, Henri Carol fut l'équipier de Bossoutrot dans le Premier Grand Prix des avions de transport et celui de J.C. Bernard dans le Grand Prix de l'Aéroclub de France. Le 12 août 1925, le capitaine Ludovic Arrachart et Henri Carol, ingénieur chez Lorraine-Dietrich, bouclent un tour d'Europe de 7420 kilomètres de trois jours, en trois étapes : Paris-Constantinople, Constantinople-Moscou, Moscou-Paris, avec des escales à Belgrade, Constantinople, Bucarest, Moscou, Varsovie et Copenhague. Partis le 10 août 1925 à 4 h 45 de l'aérodrome de Villacoublay, sous la pluie et les orages, ils ont achevé leur tour des capitales européennes en 39 heures de vol, évoluant dans les airs à une vitesse moyenne de 190 kilomètres à l'heure. Pour ce raid, ils étaient aux commandes d'un Potez 25 GR, à savoir un biplan biplace de 14 mètres d'envergure pour 46 mètres carrés de

## Les Aviateurs du département de l'Isère

surface portante, équipé d'un moteur Lorraine-Dietrich de 12 cylindres en W, pouvant développer une puissance de 450 cv, voir 480 en pointe. C'est aux alentours de 21 heures qu'ils ont atterri au Bourget, accueillis par une foule nombreuse venue saluer leur très belle performance, dont le sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique M. Laurent-Eynac, le constructeur Henri Potez ou encore le pilote Louis Blériot.

En 1926, Henri Carol devait s'illustrer avec Pelletier d'Oisy en réussissant en six jours et dix huit heures de vol le raid Paris-Pékin qui eut un retentissement mondial : 10.000 kilomètres avaient été couverts à une moyenne de près de 1500 kilomètres par jour à une vitesse de 160 à l'heure. C'est sur un Breguet 19 à moteur Lorraine que ce grand raid fut réussi au cours des étapes suivantes : 11 juin Paris-Varsovie 1525 km ; 12 juin Varsovie-Moscou 1150 km ; 13 juin Moscou-Kourgan 1930 km ; 14 juin Kourgan-Krasnoïarsk 1750 km ; 15 juin Krasnoïarsk-Irkoutsk 1000 km ; 16 juin Irkoutsk-Tchita 750 km ; 17 juin Tchita-Moukden 1150 km ; 17 juin Moukden-Pékin 750 km.

1927 Paris-Tokyo avec Pivolo ; 1932 Croisière Noire avec le Général Vuillemin ; 1934 Tour d'Afrique avec Pelletier d'Oisy.

Il est à l'époque le pilote ayant le plus d'heures de vol au monde et sera décoré de la Légion d'Honneur. Henri Carol est considéré comme le meilleur metteur au point et d'essais des avions français et étrangers équipés de moteurs Lorraine. En 1937, il fonde la station d'essais des moteurs du Mont Lachat au-dessus de Saint Gervais (Haute Savoie).

A la veille de la Seconde Guerre Mondiale, il est appelé par Bloch pour participer aux activités de sa société. En décembre 1940, Marcel Bloch délègue les fonctions de Directeur Général de sa société à Henri Carol, directeur de l'usine aéronautique de Saint Cloud. Les collaborateurs de Marcel Bloch, en son absence, prennent des mesures conservatoires pour sauvegarder les intérêts de la Société Anonyme des Avions Marcel Bloch. Le siège social est transféré de Saint Cloud à Thiers.

Après une longue et brillante carrière de navigant, Henri Carol, «le champion de la mise au point» (ainsi défini par Raylond Saladin dans son article paru dans Aviation Magazine n°16 du 15 décembre 1950) entre chez Marcel Dassault et dirige à l'usine de Boulogne sur Seine la délicate fabrication et la mise au point des prototypes, dont celui du célèbre avion à réaction «Ouragan».

Le 5 décembre 1950, Henri Carol, membre des Vieilles Tiges, recevait de Léon Bathiat la cravate de commandeur de la Légion d'Honneur. Henri Carol décède à Nice le 7 octobre 1975.

*Avec l'aimable collaboration de Madame Claude SCARPELLI du Centre Généalogique Dauphinois, que nous remercions.*

**LASHERMES, Georges**, né le 3 juin 1895 à Tournon (Ardèche).

Georges Lashermes est très probablement breveté pilote à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron le 4 juillet 1913 sous le n°1416 sur Farman. A l'âge de 17 ans, il aurait été à cette époque le plus jeune pilote du monde. Il est nommé Chef-pilote à l'Ecole Forézienne de Pilotage à Saint Etienne Bouthéon. Les 28 et 29 juin 1914, il participe au meeting de La Clayette (Saône et Loire). Au cours de la Première Guerre mondiale, pilote sur avion Caudron à l'escadrille N 531, il participe aux combats sur le front serbe.

En 1914, il demeurait rue des Clercs à Vienne. En 1962, il exerçait la profession de teinturier au n°6 du quai Souchon à Givors. Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n°97 en date du 15 juin 1950. Georges Lashermes décède le 3 avril 1970 à l'hôpital de Montgelas à Givors.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**COT, Pierre**, né le 20 novembre 1895 à Grenoble.

Sa carrière ministérielle débute en décembre 1932. En janvier 1933, Pierre Cot devient Ministre de l'Air du Gouvernement Daladier. Passant le brevet de pilote, il se consacre avec fougue dans la promotion de l'aviation et réorganise l'aéronautique civile en créant la compagnie nationale Air France. Dans le Gouvernement de Léon Blum, en 1936, il se consacre à la nationalisation des industries aéronautiques. Pierre Cot décède le 21 août 1977 à Coise-Saint-Jean-Pied-Gauthier (Savoie).



**ARLOT, Jean-Baptiste**, né le 9 avril 1895 à Besse en Oisans.

Jean-Baptiste Arlot s'engage dans la Marine le 29 Avril 1913. Breveté à l'école des torpilleurs de Toulon, il sert successivement sur différents bâtiments avant d'être promu quartier-maître, le 1<sup>er</sup> janvier 1915. Affecté au Centre d'aviation maritime de Fréjus-Saint Raphaël, il est breveté pilote d'hydravion le 27 octobre 1917 (brevet n° 353). Promu second maître, le 1er octobre 1925, il est affecté au Centre Aviation maritime de Berre, puis il rejoint la base de Karouba en tant que moniteur de pilotage ; Promu maître le 1er août 1929. Lors des épreuves de tir d'un concours, le 5 juillet 1930, l'hydravion CAMS 37 A, codé 4 S 1.9, piloté par le Maître mécanicien pilote Arlot se rapproche trop de la manche à air remorquée et la heurte. L'appareil déséquilibré se met en vrille et tombe en mer au large des Salins de Giraud (Bouches du Rhône). Le chef de bord s'évacue en parachute et les deux autres hommes de l'équipage, indemnes après la chute, se réfugient sur l'empennage de l'appareil qui flotte encore, avant d'être recueillis par des proches pêcheurs. Le malheureux pilote, coincé dans l'avant de l'épave, ne peut être secouru et disparaît avec elle.



**GOUNON, Marcel, Georges**, né le 1er novembre 1895 à Saint André les Alpes (Alpes de Haute-Provence).

Marcel Gounon, élève au Lycée Ampère de Lyon, poursuit ses études à l'Ecole Centrale. Engagé volontaire le 5 décembre 1914, il est affecté au 31<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie, puis à l'Ecole militaire d'Artillerie où il est nommé aspirant le 2 août 1915. Il effectue un stage d'observateur avant d'être nommé sous-lieutenant à l'escadrille MF 60 puis à l'escadrille C 51 en avril 1916. Le Sous-Lieutenant Gounon est tué en combat aérien le 21 juillet 1916 près de Roye (Somme). Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre, son nom figure sur le Monument aux Morts de Rives, ainsi qu'au Mémorial des Anciens Elèves du Lycée Ampère de Lyon.

**ROUSSILLON, Henri**, né en 1896 à Chasse sur Rhône.

Henri Roussillon est engagé volontaire pour 5 ans dans la Marine à Lorient le 3 octobre 1910. Il rejoint l'école des mécaniciens à Toulon où il est breveté matelot mécanicien de 1<sup>ère</sup> classe le 1er octobre 1912. Il est affecté sur le croiseur Michelet le 1er avril 1913, puis au Centre Aéromaritime de Fréjus-Saint Raphaël le 20 avril 1914.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

Il est promu premier quartier-maître le 1er octobre 1914, et rejoint le 6ème Dépôt des équipages de Paris pour suivre les cours de pilotage.

Il est breveté pilote sous le n°2204 en date du 3 septembre 1915, il est affecté à l'escadrille de Brindisi, puis à celle de Port Saïd. Promu second maître le 17 août 1916, il est affecté successivement aux Centres Aéromaritimes d'Argostoli, d'Hourtin et de Fréjus-Saint Raphaël, le 2 décembre 1917. Le Second Maître mécanicien pilote Roussillon et le Quartier-Maître mécanicien observateur François Trenquier sont victimes d'un accident, le 30 janvier 1919 lors des essais d'un hydravion Georges Lévy 300 hp n°601. Transportés à l'infirmerie du Centre de Fréjus-Saint Raphaël ils y décèdent peu après leur admission. Le Second Maître Roussillon avait 900 heures de vol.

**QUINQUINET, André**, né le 30 janvier 1896 à Voiron.

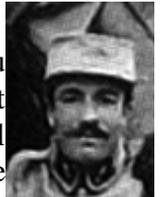
Sergent-major à l'escadrille 40 du 2ème Groupe d'Aviation, il décède à son domicile de Diémoz, le 25 octobre 1918, de maladie contractée au service.

**THERMOZ, Joseph**, né le 31 mars 1896 à Cessieu.

Sergent-pilote à l'escadrille 127, il trouve la mort le 19 janvier 1919 à Gemersheim (Allemagne), à la suite d'un accident aérien en service commandé.

**CARLIN, Charles, Joseph**, né le 30 avril 1896 à Saint Cassien.

Fils de Joseph, Louis, cultivateur et de Marie Germaine Rey, demeurant au lieu dit 'Maloza' sur la commune de Saint Cassien. Charles Carlin est cultivateur lorsqu'il est appelé le 8 avril 1915 au 26ème Régiment de Dragon, puis affecté au 5ème Dragons. Il passe dans l'aviation le 1er juillet 1917 en tant qu'élève-pilote et sera breveté pilote le 24 septembre 1917 après avoir passé par Dijon, Etampes et Avord. C'est à l'escadrille SOP 39 que le caporal Charles Carlin participe comme pilote aux missions de guerre. Il est porté disparu le 5 octobre 1918 entre Arfeuil et Saint Etienne en Champagne (Marne) *Ces deux noms de commune n'existent pas, mais il y a Saint Etienne du Temple.*



Charles Carlin assis

**VILLE, Eloi**, né le 12 mai 1896 à Saint Martin de Clelles.

Breveté pilote militaire n°15829 à Istres le 10 septembre 1918. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, Eloi Ville reprend son métier de mécanicien qu'il poursuit chez Latécoère à Toulouse en juin 1924 où il passe son brevet de pilote d'avion de transport public. Il fait parti désormais du cercle fermé des futurs héros de la Ligne et se trouve affecté à la ligne Toulouse-Casablanca, puis à Marseille-Barcelone. En 1926, il passe à la ligne Toulouse-Dakar où il connaît de nombreuses péripéties.

**CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD**

## Les Aviateurs du département de l'Isère

De 1928 à 1932, Eloi Ville est affecté à la ligne en Amérique du Sud. Chef d'aéropostale à Porto Alegre en 1931. Lorsqu'il décède de maladie à Paris, le 10 juin 1932, Eloi Ville avait effectué 4400 heures de vol.

Le 18 septembre 2009, son nom a été donné à la nouvelle salle polyvalente de Saint Martin de Clelles, et une plaque inaugurée en sa mémoire.

Le 22 juillet 1925, victime d'un incident qu'il relate ainsi :

*«Le 22 juillet, j'assure le courrier avec Rozès. Nous arrivons normalement à Agadir et repartons après avoir changé d'appareils. Après 1 h 20 de vol, alors que nous survolions une nappe de brume à environ 1500 mètres d'altitude, je remarque que l'avion conduit par Rozès, volant à quelque distance en avant, descendait progressivement et allait se poser sur une plage non loin de l'oued Noun. Je descends aussitôt, me pose un peu en avant et fais demi-tour, mais la roue extérieure s'enfonce dans le sable mouvant et je dois descendre pour dégager le sable devant ma roue. Rozès arrive et, à nous deux, nous déportons le fuselage, mettant l'appareil face à la mer pour le ramener sur la bande consistante où nous roulons jusqu'à l'avion en panne déjà entouré par les Maures.*

*Ceux-ci, à notre approche, s'éloignent de quelques mètres et nous mirent en joue. Deux, je crois, avaient des fusils français -fusils Gras-. Les Maures nous firent signe de descendre, nous n'avions qu'à nous exécuter, ils étaient à peu près une vingtaine. Je ne me suis fait dès lors aucune illusion sur ce qui allait se passer ; mais il était trop tard et, d'ailleurs, il fallait tenter de sauver le*

*courrier. Nous descendons les bras levés et sommes aussitôt saisis de toutes parts et fortement malmenés. C'est vainement que Rozès tente de parler et de raisonner avec cette meute hurlante. Rozès fait dévier un coup de feu qui m'était destiné. Je suis empoigné de toutes parts, on me pousse, on me bouscule. On me frappe à coups de poing, mes lunettes sont brisées sur mon front et cela sans que j'aie opposé aucune résistance. Rozès réussit à se dégager à coups de poing d'une dizaine d'assaillants. Aussitôt dégagé il essuie un coup de fusil à moins de 8 mètres, mais n'est pas touché. A ce moment, jugeant qu'il n'y avait plus rien à espérer et profitant du fait que le fusil était déchargé, je tente de me dégager en donnant un violent coup de poing dans la poitrine d'un Maure qui me tenait d'une main à droite et de l'autre avait un poignard. Je libère une partie du bras droit, je saisis dans la poche de mon veston mon pistolet que les Maures n'avaient pas trouvé en me palpant, et j'abats un de mes agresseurs qui, me voyant me débattre, m'avait saisi à la gorge. D'un autre coup de feu, j'abats un autre Maure qui se précipitait sur moi. L'étreinte se desserre, le cercle s'élargit, mais je reçois par derrière un coup de pierre à la nuque qui me fait chanceler. Aussitôt, je réagis et tire à plusieurs reprises sur celui qui avait un fusil, mais ne réussis qu'à l'éloigner. Rozès court à l'avion et arrive juste à temps pour abattre un Maure qui, par derrière le fuselage, allait nous fusiller dans le dos à moins de 10 mètres. Il saute aussitôt à la place du pilote où je le rejoins rapidement, profitant d'un instant d'hésitation de nos assaillants.*

*Au moment où l'avion commençait à rouler une balle traverse l'aile supérieure de l'avion, passant à quelques centimètres de la tête de Rozès. Les Maures arrivaient de toutes parts*



## Les Aviateurs du département de l'Isère

*dans les dunes et en grand nombre. Ils nous ont tiré de nombreux coups de feu au passage. Nous avons donc été contraints d'abandonner le courrier.»*

**LOUVAT**, Ernest, Pierre, Joseph, né le 12 juin 1896 à Saint Jean de Bournay.

Ernest Louvat à sa sortie de l'École de Saint Cyr, en avril 1915, est affecté comme sous-lieutenant au 75, puis 222 et 369<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie. Après deux années passées dans les tranchées, il est versé sur sa demande, à l'école d'aviation militaire d'Avord le 14 mars 1917. Il sera breveté pilote sur Caudron G 3 le 6 septembre 1917, puis affecté successivement à l'école de combat de Pau et à l'école de tir de Cazaux. Ernest Louvat arrive au Groupement des Divisions d'Entraînement le 19 novembre 1917 pour essais sur Spad et Nieuport. Il est nommé le 10 décembre 1917 à l'escadrille SPA 153, où il abat deux avions allemands ainsi qu'un drachen, mais il sera descendu deux fois, ce qui lui vaut trois citations à l'ordre de l'armée ou du corps d'armée. Le 11 novembre 1918, il totalise 311 heures de vol dont 269 sur les lignes. Ernest Louvat décède tragiquement en vol au-dessus de la région lyonnaise au début des années 20.

**SALIS**, Jean-Baptiste, né le 19 septembre 1896 à Montmorin (Puy de Dôme).

Jean-Baptiste Salis fait ses études à Billon, puis à l'école Saint André à Clermont-Ferrand. D'abord mécanicien, il apprend à piloter en 1912 sur monoplace Libellule Hanriot à la première école d'aviation d'Aulnat à Clermont-Ferrand. Le 8 avril 1915, il est mobilisé et affecté au 4<sup>ème</sup> Régiment du Génie, blessé à Verdun en 1916, il reçoit la Croix de guerre avec deux citations. Il intègre l'école de pilotage de Pau en 1916 et sera breveté pilote militaire le 23 février 1917 au Camp d'Avord. Nommé sergent moniteur de perfectionnement, il forme de nombreux pilotes. Puis, en tant que pilote réceptionnaire, il met au point de nombreux avions et prototypes. Il termine la Première Guerre mondiale avec 1900 heures de vol et nommé Lieutenant de réserve. En 1921, il crée les aérodromes de Grenoble et de Chambéry et une école d'aviation à Pont de Claix, près de Grenoble. Avec des avions militaires provenant des surplus, il fait des relevés topographiques dans les Alpes, débute le secours en montagne en se posant dans des endroits accidentés et participe à de nombreux meetings aériens

En janvier 1927, Jean-Baptiste Salis devient le premier pilote de la Société de Propagande Aéronautique et pilote de Monsieur Laurent-Eynac, le premier ministre de l'Air. A la même époque, il crée la première patrouille d'acrobatie «La Patrouille Tricolore» avec Alfred Fronval et Charles Robin. En septembre 1933, il participe au développement de l'aérodrome de Toussus le Noble

En 1946, Jean-Baptiste Salis crée un centre de vol à voile sur le plateau de l'Ardenet à La Ferté-Alais. Le terrain de La Ferté-Alais est alors agréé aérodrome privé avec restriction. Jean-Baptiste Salis installe sur cet aérodrome ses ateliers de restauration d'avions pour son musée et réalise des vols du souvenir sur ses appareils. A l'origine de l'Amicale Jean-Baptiste Salis, il décède le 10 décembre 1967.

**GAUDET**, Albert, né en 1897 à Pont de Beauvoisin.

A 17 ans, en 1914, il s'engage pour la durée de la guerre au 28<sup>ème</sup> bataillon de chasseurs, puis au 14<sup>ème</sup>, où il est blessé au bras gauche le 1<sup>er</sup> janvier 1915. Un mois plus tard, il est affecté au 42<sup>ème</sup> et nommé caporal le 8 mars, sergent le 17 mai. Blessé de nouveau le 1<sup>er</sup> septembre, il est cité à l'ordre du bataillon le 2<sup>ème</sup> décembre 1915 pour son courage et son sang froid, sa haute valeur militaire, et c'est une nouvelle citation après la terrible journée du 25 septembre. En mai 1916, toujours dans les chasseurs alpins, c'est le 22<sup>ème</sup> bataillon et une nouvelle blessure le 5 novembre dans la Somme. La Croix de Guerre avec étoile et la Médaille militaire.

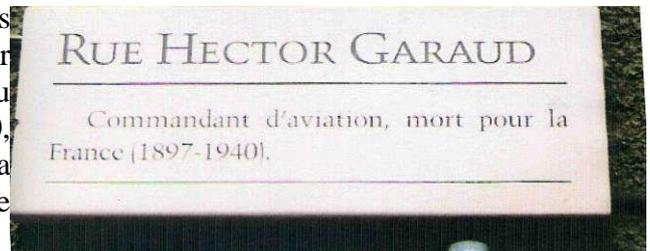
## Les Aviateurs du département de l'Isère

Passé au 16ème d'Infanterie en 1917, il est de nouveau blessé et déclaré inapte à l'infanterie, mais apte à l'artillerie. Le 7 mai 1918, il est alors dirigé sur le 1er groupe d'aviation de Dijon, puis Istres où il obtient son brevet militaire de sergent-pilote, un mois avant l'Armistice.

Albert Gaudet retrouve la vie civile, sculpteur de talent, peintre de valeur, il possédait des dons exceptionnels d'artistes. Arrive la Seconde Guerre mondiale, il adhère dès 1942 au réseau 'Combat'. Ses qualités de chef et d'entraîneur d'hommes le font désigner pour l'organisation de la Résistance dans le 'Petit Bugey', et devient le 'Commandant Pascal'. Chevalier dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, Albert Gaudet s'éteint, à l'âge de 58 ans, en mai 1955.

**GARAUD, Hector, Eugène, Joseph**, né le 27 août 1897 à Saint Antoine.

Le 12 juillet 1915, Hector Garaud s'engage au 2ème Groupe d'aviation à Bron. Il est breveté pilote sous le n° 5003 en date du 10 décembre 1916. En tant qu'adjudant pilote, il est affecté à l'escadrille N 38, et termine la Première Guerre mondiale AS de guerre avec 13 victoires aériennes homologuées. Après l'Armistice, l'adjudant Garaud quitte l'Armée pour entrer dans l'industrie. En 1939, il reprend du service en tant que Commandant. Le 2 avril 1940, il trouve la mort en essayant un appareil dans la région de Montpellier. Il est inhumé au cimetière du Père Lachaise à Paris



**ARGOUD, Fernand, Lucien**, né le 10 avril 1898 à Le Mottier.

Ajusteur dans le civil, Fernand Argoud est mobilisé le 16 avril 1917 au 2ème Groupe d'aviation à Bron, en tant que mécanicien. Il réalise en 1934, un monoplane équipé d'un moteur de motocyclette Harley-Davidson. D'une envergure de 8 mètres, l'appareil pesait 160 kg en ordre de vol. Fernand Argoud souhaitait créer une école de pilotage au sein de l'Aéro-club de la Bièvre sur le terrain des Burettes à Marcilloles. Fernand Argoud décède le 27 août 1976 à Villeurbanne (Rhône).

• **CORSIN, Charles**, né le 8 décembre 1898 à Marlieu, commune de Bouvesse.

Charles Corsin, dès son jeune âge, n'avait qu'une passion : l'aviation. A l'âge de 17 ans, il s'engageait au 99ème Régiment d'Infanterie, le 11 septembre 1914. Blessé par deux fois, il demandait à servir dans l'aviation. Le sergent Charles Corsin était breveté pilote militaire le 15 septembre 1917 et participait à plusieurs combats aériens. Devenu pilote de ligne en 1921, il débute à l'Aéropostale sur les tronçons de vol dans le sud de l'Espagne. L'Aéro-club de France lui décernait, en 1923, la médaille de vermeil, au pilote qui totalisait le plus grand nombre de kilomètres ; il va garder durant dix sept ans ce titre glorieux. Avec la même régularité, Charles Corsin continue à Air Union les liaisons Paris-Londres ou Paris-Marseille. En 1930, il dépasse 1.000.000 kilomètres, il est le seul en France. En 1938, Charles Corsin était affecté comme chef-pilote au réseau d'Indochine sur les modernes Dewoitine D-338. Le 9 juillet 1939, Charles Corsin fêtait son deux millionième kilomètres et venait de terminer sa 12.364ème heure de vol.



## Les Aviateurs du département de l'Isère

Charles Corsin, Commandant de bord, était fait le 17 février 1954, Commandeur de la Légion d'Honneur. Il totalisait 3000 voyages sur la ligne Paris-Londres, 18.000 heures de vol dont 643 en temps de guerre. Inspecteur de 1er classe à Air France, il s'était retiré à Mougins après avoir parcouru 3.164.928 kilomètres dans le monde. Il s'est éteint à l'âge de 72 ans, à Ardingly en Angleterre d'où son épouse était originaire.

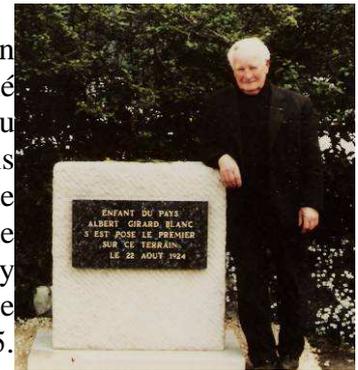
Charles Corsin est l'oncle de Maurice Corsin, pilote militaire.

**REYMOND**, Charles, né le 10 août 1902 à Chavanoz.

Originaire du village de Belmont, près de Chavanoz, le Caporal Charles Reymond, pilote un avion Nieuport 29, appartenant à la 5ème escadre de chasse de Bron, lorsque dans l'après-midi du 7 mars 1923, son appareil part en vrille au-dessus du terrain d'aviation de Bron et s'écrase au sol à 1 kilomètre en direction de Saint Priest (carrefour de l'Aviation). Le Caporal Charles Reymond, grièvement blessé, décède de ses blessures dans les heures qui suivirent à l'Hôpital Desgenettes de Lyon

**GIRARD-BLANC**, Albert, né le 23 novembre 1901 à Grenoble.

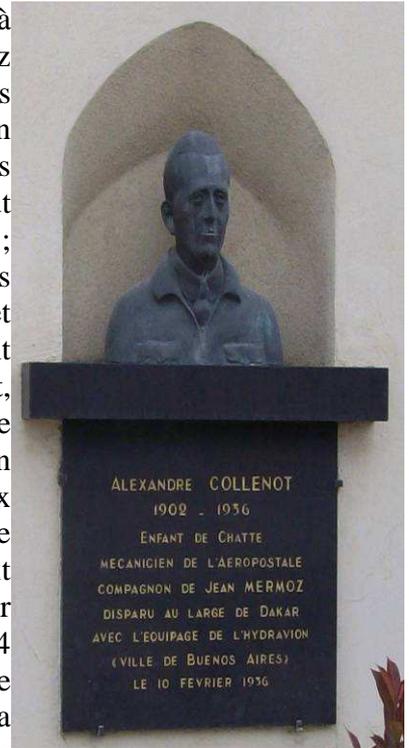
Albert Girard-Blanc, après son service militaire dans l'aviation en tant que mécanicien, il s'installe dans un garage à Lancey. Passionné par l'aviation, il aménage un terrain d'aviation dans la Plaine du Grésivaudan, à proximité de Domène. Il se posera pour la première fois sur ce terrain le 22 août 1924. Ce terrain prendra le nom d'aéroport de Grenoble- Le Versoud en 1968 après la suppression de l'aérodrome de Grenoble-Eybens. Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n°729 en date du 18 octobre 1984. Médaille de l'Aéronautique, Albert Girard-Blanc décède le 27 septembre 2005. Un monument sur l'aéroport du Versoud commémore sa mémoire.



## Les Aviateurs du département de l'Isère

**COLLENOT**, Alexandre, né le 7 septembre 1902 à Saint Hilaire du Rosier.

Alexandre Collenot, sixième d'une famille de huit enfants, vient rapidement habiter Chatte. A l'école locale, Alexandre est un élève modèle et passionné de mécanique, il sera orienté vers l'école pratique de Pont de Beauvoisin d'où il sortira avec le premier prix d'ajusteur mécanicien. Un an plus tard, c'est le service militaire au 35ème Régiment d'aviation à Bron. Après l'armée, il entre aux usines Berliet à Vénissieux. Une rencontre avec son ancien capitaine l'oriente chez Latécoère à Toulouse en novembre 1925. En 1928, il est affecté dans les ateliers Latécoère à Buenos-Aires, et c'est là qu'il rencontre Jean Mermoz. Ce dernier lui demande d'être son mécanicien volant. Ces deux hommes connurent les honneurs, mais Alexandre Collenot eut le bonheur d'un foyer à Chatte et la joie d'accueillir deux enfants ; Chef mécanicien à Natal en 1933. Nous ne reviendrons pas sur les circonstances de l'accident dans lequel Alexandre Collenot et l'équipage de l'hydravion «Ville de Buenos-Aires» disparaissaient dans l'Atlantique sud, le 10 février 1936. Alexandre Collenot, Chevalier de la Légion d'Honneur, qui effectuait sa dixième traversée de l'Atlantique sud, totalisait 2800 heures de vol. Garçon modeste, de taille moyenne, un peu râblé, aux cheveux blonds, aux yeux d'une incroyable limpidité, travailleur consciencieux avec une diligence d'abeille, selon J.G. Fleury «lorsque, sur le terrain on disait à un pilote que son avion avait été révisé par Collenot, l'aviateur enjambait sa carlingue avec un profond sentiment de sécurité». Le 14 mai 1988, un buste en bronze d'Alexandre Collenot (œuvre de Bernard Céna qui a des attaches chattoises) a été inauguré, par la Municipalité Chattoise en présence de ses deux enfants, sur le mur de son école, en face de la maison où il a vécu.



**PONCE**, Jean, né le 16 juin 1903 à Grenoble.

Jean Ponce débute comme quartier-maître dans la marine avant d'appartenir aux Lignes Latécoère en Décembre 1925, puis à Air France lors de sa création en 1933. Sa valeur professionnelle est reconnue dans ses liaisons comme pilote d'hydravion sur la Méditerranée. En 1930, le premier prix de pilote d'hydravion lui est décerné.

Lors de la disparition de l'hydravion «Ville de Buenos Aires», le 10 Février 1936 entre Natal et Dakar avec cinq membres d'équipage (Pereyre, Lhotellier, Marret, Collenot et Ponce) et un passager (Barrière, Directeur des Services d'Air France à Buenos Aires), Jean Ponce assurait les fonctions de premier pilote. Il effectuait sa vingt et unième traversée de l'Atlantique Sud et totalisait 6.200 heures de vol et 1.000.000 kilomètres.

**VIRE**, Pierre, né le 15 octobre 1903 à Koléa, près d'Alger.

Pierre Viré, à sa sortie du lycée Bugeaud à Alger à l'âge de 16 ans, embarque comme matelot pour payer sa traversée Alger-Marseille. Il entre à l'école de radiotélégraphie à Marseille et obtient son brevet de radiotélégraphiste. Il accomplit son service militaire dans la Marine Nationale.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

Pierre Viré est engagé, le 1er décembre 1925, en qualité de radiotélégraphiste à bord des vedettes des lignes Latécoère de Toulouse. D'octobre 1928 à 1939, une carrière de radionavigant s'ouvre à lui à bord des hydravions et avions Latécoère, où il est aux prises avec un danger permanent, et prouve son dévouement lors de plusieurs sauvetages. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Pierre Viré poursuit sa carrière à Air France et trouve la mort, le 29 novembre 1949, à bord du DC 4, immatriculé F-BELO, qui effectuait la liaison Paris-Tunis avec escale à Lyon-Bron. Lors de son approche de Bron, l'appareil s'écrase au sol à Saint Just Chaleysin (Isère). A bord de l'appareil 32 passagers et 3 membres d'équipage ; 3 personnes trouvent la mort dans cet accident dont Pierre Viré. Il a été inhumé le 4 décembre 1949 au cimetière de Saint Eugène à Alger. Après l'indépendance de l'Algérie, sa tombe ayant été profanée, son corps fut exhumé et transféré à Paradou, à proximité des Baux de Provence. Pierre Viré comptait 10.500 heures de vol.

Les talents de narrateur seront très vite appréciés par les lecteurs de la Dépêche Algérienne où il écrit dans la rubrique «Bruits d'ailes et de moteurs». Puis, il publie «Fortune de mer», «Au péril de l'espace», «Figure de proue», «T.V.B Tout va bien».

**BRUYERE, Jean**, né le 2 août 1905 à Chaponnay.

Jean Bruyère fréquente l'école communale avant d'aller poursuivre ses études au cours supérieur de l'école d'Ainay à Lyon. A 15 ans, il entre à l'usine Berliet jusqu'à son service militaire. Attiré par l'aviation, il obtient une bourse de pilotage puis passa son brevet de pilote à l'Ecole Farman. A l'Ecole d'Istres, il apprend le pilotage des avions militaires et fut affecté au 33ème Régiment d'aviation. Il rengage au 35ème Régiment d'aviation à Bron sous les ordres du Capitaine Girier où il participe à la coupe Bréguet et fut classé second. En 1928, il débute à l'Aéropostale sur la



ligne Toulouse-Barcelone avant d'être affecté au tronçon Barcelone-Alicante puis il fut nommé chef d'escale à Cap Juby. En 1925, la compagnie aérienne fait appel à Jean Bruyère pour effectuer les étapes de nuit entre Alicante et Casablanca pour le transport du courrier d'Amérique du Sud. C'est au cours du vol de Malaga à Tanger, à bord de l'avion Latécoère 26, numéro 691, immatriculé F-AJCL, piloté par Jean Bruyère, radio Aubry avec quatre passagers, qu'ils disparaissent en mer lors d'une formidable tempête, au large de Tanger, le 25 janvier 1930. Jean Bruyère comptait 1300 heures de vol. Le 27 novembre 2010, à l'initiative de la Municipalité de Chaponnay, inauguration d'une plaque commémorative offerte par le Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges.

o

o **CAVALLI, Jérôme**, né le 25 octobre 1905 à Lapeyrouse-Mornay. (Drôme).

Jérôme Cavalli, orphelin de ses parents, est recueilli par son oncle à Omblèze et à Pennes le Sec, où jeune berger, il regarde passer les avions. Boursier à l'Ecole de Pilotage de Chalon sur Saône, il est breveté pilote le 14 novembre 1924. Affecté à la 6<sup>ème</sup> escadrille de chasse au 35<sup>ème</sup> Régiment d'aviation de Bron, il se distingue comme un remarquable pilote de voltige et d'acrobatie, et parfois au-delà des limites réglementaires. Il quitte l'aviation militaire, en juin 1931, en tant que sergent-chef, avec à son actif 600 heures de vol.



## Les Aviateurs du département de l'Isère

Il entre chez le constructeur Gourdou-Lesseure comme pilote d'essais et effectue la mise au point de prototypes, les tests de bombardement en piqué et la technologie du train d'atterrissage rétractable. Merveilleux pilote d'acrobaties aériennes, il participe à plus de cent meetings et concours entre 1931 et 1939. Il se classe 2<sup>ème</sup> de la Coupe de France d'acrobaties en 1934 à Rennes, 5<sup>ème</sup> de la Coupe mondiale d'acrobaties, en 1938, il est champion de France de voltige. A ses 660 heures de vol militaire, il ajoute 450 heures de vols civils.

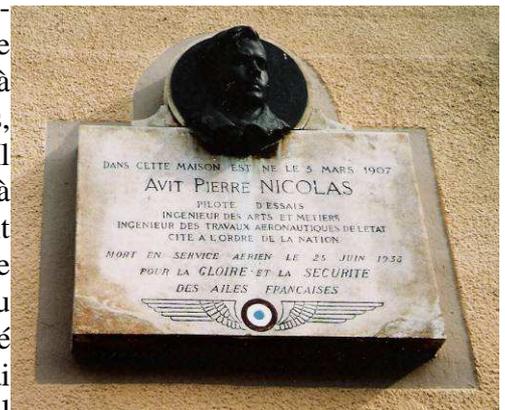
A la déclaration de guerre en 1939, il est affecté comme pilote de ligne à la section civile des liaisons aériennes métropolitaines. Ce n'est que fin 1942, qu'il peut rejoindre l'Afrique du Nord et l'escadrille des Sioux dans le Groupe de chasse La Fayette. Le 3 février 1943, il est tué lors d'un bombardement allemand sur le terrain de Thélepte en Tunisie.

Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec palmes, titulaire de nombreuses décorations étrangères, Jérôme Cavalli repose aujourd'hui dans le cimetière de Coublevie, près de Voiron, dans l'Isère.

Monsieur Gaston Emery de Bourg les Valence, Président de l'Association «En Envol avec Jérôme Cavalli», perpétue la mémoire de ce Chevalier du Ciel, en donnant, le 31 août 2002, le nom de «Col Cavalli» à un lieu de la commune de Combovin. Les municipalités de Lapeyrouse-Mornay et de Valence ont donné le nom de Jérôme Cavalli à une voie locale.

◦  
**NICOLAS, Pierre-Avit**, né le 25 mars 1907 à Salaise sur Sanne.

A Salaise sur Sanne, où son père était receveur-distributeur des Postes, Pierre-Avit Nicolas fréquente l'école communale, puis a poursuivi ses études à Beaurepaire et à Voiron, pour terminer à Cluny. Ingénieur des Arts et métiers, il obtient une bourse pour l'Ecole de pilotage de Bourges. Il accomplit son service militaire au 35<sup>o</sup> Régiment d'aviation à Bron et après un stage à Avord, il termine Sous-Lieutenant pilote. Il passe le concours d'ingénieur adjoint des travaux de l'aéronautique et se classe premier. Il est alors attaché au centre d'essais de Villacoublay. En juin 1937, il est nommé ingénieur des travaux de l'aéronautique de l'Etat. En mai 1938, il se voit décerner à la Sorbonne le diplôme de vermeil des hommes de courage. Le 25 juin 1938, en essayant un planeur prototype, Pierre-Avit Nicolas trouve la mort. Il comptait alors 100 heures de vol sur avions prototypes dont 60 heures de vol de nuit et 130 heures sur planeurs. Il avait mis au point 14 avions militaires, 8 avions de transport, 5 avions de tourisme, 7 avions étrangers et 4 planeurs. Une association de fidélité à sa mémoire a fait apposer, sur sa maison natale, un médaillon en bronze. Lors de la démolition de sa maison natale, une stèle fut élevée sur la place devant la mairie de Salaise sur Sanne.



**DESJARDINS, Pierre.**

Originaire de la région parisienne, Pierre Desjardins épouse, en février 1942, la soeur d'Avit Nicolas, pilote d'essais, originaire de Salaise sur Sanne.

Pierre Desjardins s'engage à l'âge de 20 ans dans l'Armée de l'Air à la base aérienne de Chartres. En mars 1939, il sort breveté supérieur de l'Ecole des mécaniciens de Rochefort. Il sera mis en congé libérable après l'armistice de juin 1940. En 1944, il reprend du service comme mécanicien militaire. Puis, il intègre l'Arsenal de l'aéronautique de Chatillon sous Bagneux pendant trois ans. De mars 49 à novembre 1977, c'est comme mécanicien d'aéronautique qu'il collabore à la Société Nationale d'Etudes et de Construction de moteurs. Il prend sa retraite à Salaise sur Sanne.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**BELLET, François**, né le 20 octobre 1907 à Saint Christophe sur Guiers.

François Bellet entre comme boursier à l'Ecole de pilotage Blériot en 1926, il y prend son baptême de l'air le 20 mars 1926. C'est sur Spad 54 qu'il fait son apprentissage de pilote, il est lâché le 17 juin 1926 et sera breveté pilote militaire sous le n° 21064 le 25 août 1926. De 1928 à 1930, il effectue chaque année des périodes volontaires sur la base aérienne d'Istres. En janvier 1931, il s'engage dans l'Armée de l'Air et se trouve affecté à un régiment de bombardement à Reims. Il est muté à la 12ème Escadre de bombardement à Avord, le 3 mai 1935. En juillet 1937, il rejoint l'Ecole de Formation du Personnel Navigant de l'Armée de l'Air à Istres où il assure les fonctions de moniteur-pilote, il compte alors 1823 heures de vol. Au début de la Seconde Guerre mondiale, en décembre 1939, il est sur la base aérienne d'Avord, chargé de missions d'observation. Le 23 juillet 1941, il convoie son appareil sur la base de stockage de Bergerac. Il restera deux ans sur cette base où il sera chargé de l'intendance des mess. Il est muté en 1943 à l'Ecole des Pupilles de l'Air où il assure les mêmes fonctions qu'à Bergerac. Les militaires de carrière sont rayés des cadres, il entre au Service du Contrôle du Ravitaillement à la Préfecture de l'Isère. En mai 1945, il rejoint l'Ecole des Cadres de l'Armée de l'Air à Montfrin dans le Gard. Ultérieurement, il vole sur Caudron Goéland et Potez 43, et effectue des missions de liaison sur Morane 500 en Indochine.

Il quitte l'Armée de l'Air en 1946. De novembre 46 à janvier 47, il passe ses brevets C et D de pilote de planeur à Saint Auban sur Durance et fait un bref séjour à Challes les Eaux. En 1948, il assure les fonctions d'agent de la navigation aérienne sur l'aérodrome de Saint Etienne de Saint Geoirs et participe activement à la création de l'aéroclub local. Le 15 août 1955, il totalisait 3136 heures de vol. Au cours de l'été 1955, il rejoint son nouveau poste au sein de la Navigation Aérienne sur l'aérodrome de Cannes Mandelieu.

Début 1957, il prend sa retraite et va partager son activité aérienne entre les USA, où il passe son brevet de pilote d'hélicoptère, et la Suisse où, au cours de l'été 1960, il effectue quelques vols sur glaciers avec H. Geiger. De retour dans le Dauphiné, il reprend une activité aéronautique au sein de l'aéroclub de Saint Etienne de Saint Geoirs et arrête de voler en 1971 avec plus de 4000 heures de vol. A cette époque, il réside à Saint Christophe sur Guiers où il occupe les fonctions de maire. François Bellet décède 2 décembre 1982 à Saint Laurent du Pont.

Son fils, Jacques, au cours de sa carrière dans l'Armée de l'Air, a commandé la base aérienne d'Ambérieu en Bugey, puis termine comme Général.

**JACQUET, Fernand**, né le 10 janvier 1908 à Saint Siméon de Brssieux.

Fernand Jacquet; après ses études primaires à La Côte Saint André, est dirigé vers l'Ecole Normale. Pendant quelques temps, il professe à Saint Georges d'Espéranche avant d'intégrer la Faculté de Sciences de Grenoble où il débute des études de géologie. Sans achever sa licence, il passe une année à l'Ecole Nationale Supérieure des Pétroles de Strasbourg, où il fut classé premier de sa promotion de géologues. Lors de son service militaire dans l'aviation au 34ème Régiment d'aviation à Avord, il réussit les examens d'accès au personnel navigant et termine premier de sa promotion. Il achève son service militaire comme sous-lieutenant observateur. A côté de l'exploration géologique, l'aviation d'observation fut la seconde passion de Fernand Jacquet. En novembre 1933, il est nommé géologue en Afrique occidentale française, il devait y travailler jusqu'à sa mort survenue dans des circonstances non élucidées en Mauritanie en avril 1937.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**SATRE, Pierre**, né le 4 mai 1909 à Grenoble.

Pierre Satre est polytechnicien en 1931, ingénieur de Sup'Aéro en 1934. Après son service militaire comme pilote et observateur, il a pour affectation le CEMA, en tant qu'Ingénieur de l'Air en 1936. Puis le Service Technique de l'Aéronautique, avant d'entrer à la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Est, en 1942, en zone libre. Il sort sa première réalisation, le biplace «aile volante» de tourisme SE 2100 en 1945 et, presque simultanément le SE 2300 et 2310 de tourisme.



Ensuite ce sera le quadrimoteur de transport SE 2000 «Armagnac» en 1949, et le Se 2410 «Grognard» militaire, dont le fuselage a la particularité de contenir deux réacteurs Nene superposés, ainsi que tout l'armement d'un bombardier moyen en 1950. Après le SE 210 «Caravelle, qui décollera pour la première fois de Toulouse-Blagnac, le 27 Mai 1955, il réalisera le chasseur bi-sonique SE 212 «Durandal» en 1956, auquel sera préféré le «Mirage III». Ingénieur discret, modeste et chaleureux, Pierre Satre prend sa retraite en Juin 1974. Il décède le 12 Juillet 1980, et repose dans le cimetière du Vésinet (Yvelines).

**KLEIN, Paul**, né le 20 mai 1909 à Grenoble.

Paul Klein, né d'un père de nationalité hongroise, obtient la nationalité française à 12 ans. Diplômé de l'Institut national d'agronomie coloniale, il quitte la France en 1928 pour s'occuper des plantations de cacao et de café aux Nouvelles Hébrides. Trois ans plus tard, il s'installe en Nouvelle Calédonie où il se marie. Pionnier de l'aviation dans l'île, avec son coéquipier Henri Martinet, il entreprend un raid aérien en 1939 entre la Nouvelle Calédonie et la France à bord d'un monomoteur.



Leur raid de 25000 kilomètres s'effectuera en quarante huit étapes avant d'atteindre Paris-Le Bourget où Paul Klein fêtera ses 30 ans à l'arrivée. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il s'engage comme pilote en décembre 1940, mais c'est en tant que parachutiste qu'il est affecté aux SAS (Commando). Il combat en Afrique du Nord, fait prisonnier en janvier 1943 en Tunisie, le Lieutenant Klein sera enfermé dans la forteresse de Colditz en Allemagne. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il fonde une entreprise de transport de minerais en Nouvelle Calédonie. Pour son Centenaire, il lui est offert un vol de 20 minutes à bord d'un Stampe et effectue un saut en parachute en tandem. Paul Klein, titulaire de la Croix de Guerre et Officier de la Légion d'Honneur, s'éteint à l'âge de 101 ans, en juillet 2010, dans son île.

Son nom a été donné à l'aéroclub de Nouméa et le 25 août 2011, l'Armée de l'Air, qui reprend la base aéronavale de Nouméa, donne le nom de Paul Klein à la base aérienne 106.

**THOMASSET, Maurice**, dit «TOM», né le 13 janvier 1910 à Grenoble.

En 1929, à l'âge de 19 ans, Maurice Thomasset a passé les épreuves d'officier radio de la Marine Marchande. Recruté par l'Aéropostale de Marignane (secteur hydravion) le 8 juillet 1929, il est affecté à la liaison Marseille-Alger. Le 7 novembre 1929, le Laté 32, n° 85, immatriculé F-AJBK, avec pour équipage : pilote Larbone, mécanicien Traverse, navigateur Adam et radio Thomasset, tombe en panne en Méditerranée au nord des Baléares. Le radio réussit à réparer son appareil dans une mer démontée et peut donner sa position afin d'obtenir les secours.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

L'hydravion est secouru le lendemain par le navire «Jean Argaud» qui récupère le courrier et l'équipage et prend en remorque l'hydravion. Le 9 au matin, le vent forçit, l'hydravion coule et l'amarre casse. Les rescapés sont débarqués à Alger. Suite à cet accident, Maurice Thomasset est promu Chevalier de la Légion d'Honneur, cette distinction lui fut remise durant son service militaire à la base aérienne de Bron en 1929.

Maurice Thomasset intègre Air France en 1933 et fut envoyé en Indochine. Dès 1936, il se joint à l'équipe de l'Atlantique sud et, le 10 février, il effectue sa première traversée sur l'hydravion «Ville de Rio». Son dernier vol sur cette ligne a lieu le 25 avril 1939 après 93 traversées au cours desquelles il fit équipe avec les plus grands noms de cette ligne prestigieuse.

Maurice Thomasset termine sa carrière à Alger en 1964 comme chef radio. Il décède à Cassis (Bouches du Rhône), le 18 septembre 1996.

**LELANDAIS, Marcel, Auguste**, né le 16 juillet 1910 à Gentilly (Seine).

Engagé à 18 ans comme élève-pilote dans l'Armée de l'Air, il intègre dès la fin de 1940 un réseau de l'Armée Secrète. En 1944, à la Libération, il reprend le combat au sein du Groupe 1/35 sur le front des Alpes.

Ordre général n°6 du Colonel Ruby, Commandant le Groupe 1/35 de l'Aviation du Secteur des Alpes en mai 1945 : «Sous-lieutenant Lelandais, 4 ans et 9 mois de service, 2 citations. Officier pilote du plus grand courage, toujours volontaire pour n'importe quelle mission, a effectué du 14 décembre 1944 au 9 avril 1945 à la base du Fayet (Haute-Savoie), 44 missions de jour et de nuit. Missions de ravitaillement, observations, mitraillage, bombardement et photo, parfois dans des conditions extrêmement difficiles et a eu son appareil 5 fois touché par les tirs antiaériens ennemis»

Lors d'un vol de liaison, le Morane 500, avec pour équipage le sous-lieutenant Lelandais et le sergent-chef Mollaret, s'est crashé, le 10 août 1945, au lieu-dit «Saint Corps» sur la commune de La Côte Saint André. Les deux occupants sont indemnes, mais l'appareil est détruit.

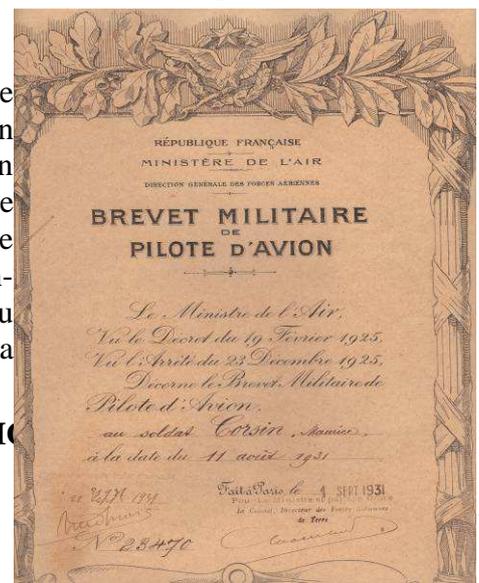
Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec neuf citations, Marcel Lelandais reprend la vie civile au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Il s'installe à Vienne et monte une affaire de cycles et motos, et assure en même temps les fonctions de moniteur-pilote à l'aéroclub de Vienne-Reventin.

En 1956, il est fait appel aux officiers de réserve volontaires pour servir en Algérie. Compte tenu des contraintes liées à la limite d'âge pour voler dans l'Armée de l'Air, c'est l'Aviation de l'Armée de Terre qui accueille ce pilote d'expérience. Tout d'abord, il effectue des convoyages de Broussard entre Reims et l'Algérie, puis au G.A.O.A 3. Dans cette unité opérationnelle, il effectue de très nombreuses missions avec pour pilote, l'adjudant Guilles, un baroudeur. Le 8 août 1958, le Piper du Capitaine Lelandais et de l'adjudant Guilles décolle pour une ultime mission dans les Aurès. Ils n'en reviendront jamais. Le Capitaine Lelandais est fait Officier de la Légion d'Honneur et Médallé de la Valeur Militaire avec palme.

**CORSIN, Maurice**, né le 11 juin 1911 à Lyon 1er.

La famille de Maurice Corsin est originaire de Bouvesse-Quirieu dans l'Isère. Ses parents exploitaient un commerce de charcuterie, au 11 rue d'Algérie à Lyon 1er. En nourrice quelques années à Bouvesse, chez sa tante Clotilde Bouvier et chez ses grands parents maternels, où il fréquente l'Ecole primaire. C'est à l'Ecole Technique de La Salle à Lyon-Croix-Rousse qu'il poursuit ses études. Allergique au commerce de la charcuterie, il refuse obstinément de prendre la

**CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MO**



## Les Aviateurs du département de l'Isère

suite de son père. En attendant l'autorisation paternelle et la signature de l'engagement dans l'armée, Maurice Corsin effectue des petits boulots (chauffeur de taxi à Lyon, employé de bureau, entre autres). Son oncle Charles Corsin, pilote professionnel, qui vient participer à des meetings à Bron survole Bouvesse. Est-ce cela qui attire Maurice Corsin à prendre son baptême de l'air ?

Engagé volontaire dans l'Aéronautique Militaire le 28 août 1930, il est affecté au 35ème Régiment d'Aviation à Bron. Admis, le 2 septembre 1930, en tant qu'élève-pilote à l'École de pilotage d'Istres, il est breveté pilote, le 11 août 1931 sous le n°23470, et breveté pilote militaire, le 21 septembre 1931 sous le n°21931. Nommé caporal, il rejoint la 14ème escadrille du 35ème Régiment d'observation à Bron et nommé sergent-pilote le 26 mai 1932. Affecté au 2ème Groupe de la 55ème Escadre, le 1er avril 1934, il est nommé sergent-chef, le 1er juillet 1937. Désigné pour continuer son service en Indochine, il embarque le 7 avril 1939. Débarqué à Haïphong, il rejoint le 13 mai 1939 le GAO 595 à Bach-Mai. Nommé adjudant à compter du 1er avril 1940, il est affecté à l'escadrille 1/CBS, le 1er janvier 1942. Au cours de ces dernières années, Maurice Corsin a pris part aux combats dans la région de Langson au Tonkin, puis au Siam. Nommé adjudant-chef le 31 décembre 1942, il est affecté à l'escadrille 1/42, le 1er mars 1944, puis au Central d'Alerte du Bataillon de l'Air 211, le 6 mai 1944. Maurice Corsin est fait prisonnier par les Japonais, le 10 mars 1945, il est interné à la Citadelle d'Hanoï puis passe 54 jours dans les camps de représailles dans la région de Hoa-Binh, et ne sera libéré que le 19 septembre 1945. Il est alors incorporé dans les Forces Françaises en Extrême-Orient en opérations. Radié du personnel navigant à compter du 19 juin 1946, il est rapatrié sanitaire en France, le 19 août 1946. Mis en congé de fin de campagne, il est admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 19 décembre 1949. Cité à l'ordre de la Brigade Aérienne, Croix de Guerre 1939/1940, Médaille de l'Ordre Royal du Cambodge, Médaille Coloniale avec agrafe Indochine, Médaille Militaire.



Au cours de ce séjour en Indochine, Maurice Corsin s'est marié à Hanoï, le 19 mai 1942, avec Lucie Hefty, franco-vietnamienne, elle-même fille de militaire (RIMA). Le 5 juin 1946, naissance de leur fils unique Michel à Hanoï.

A son retour en France, Maurice Corsin connaît des années difficiles à Briord (Ain) dans la maison de ses parents, tous deux décédés en son absence (son père en 41 et sa mère en 44), restrictions, difficultés à récupérer son échelle IV et ses dommages de guerre. Mais il parvient à acheter un tracteur du plan Marschall et devenir entrepreneur de travaux agricoles. Maurice Corsin décède à Crémieu le 23 septembre 1993.

Maurice Corsin est le neveu de Charles Corsin, pilote professionnel, originaire de Bouvesse.

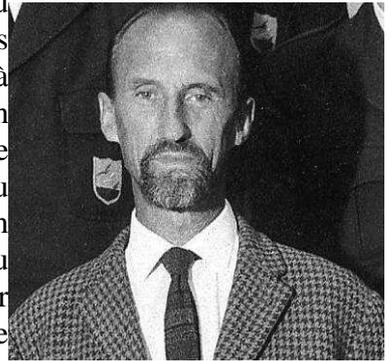
**MANESCAU, Robert, Marie, Jean, né le 19 décembre 1912 à Nans les Pins (Var).**

Le samedi 18 mai 1940, le Groupe de Reconnaissance II/55 fait mouvement du terrain de Marcilloles (Isère) vers celui du Bourget en région parisienne. Par suite des mauvaises conditions météo sur le trajet, un appareil fait demi-tour et s'écrase au sol à l'atterrissage, vers 17 heures. Il s'agit du Potez 63/11 n° 666 avec pour équipage : Lieutenant pilote Manescau, Sergent-chef radio Carassou et Sergent-chef mitrailleur Martini. Les deux premiers membres d'équipage décèdent, dans les heures qui suivent, des suites de leur blessures à l'hôpital de La Tronche à Grenoble.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**PONCET, Jean**, né en 1914 à Granville (Manche)

Jean Poncet rejoint Paris pour poursuivre de solides études au Lycée Chaptal. C'est à Grenoble qu'il poursuit ses études en sciences mathématiques avant de devenir enseignant au Lycée Moulay Idriss à Fez au Maroc. Après son service militaire dans l'Armée de l'Air, Jean Poncet a effectué quatre missions au cours de la Campagne de France 1939/1940. Pour peu de temps, il reprend ses fonctions d'enseignant au Maroc, car au début 1943, il rejoint l'Angleterre. Après un entraînement en Ecosse dans la Royal Air Force, il est affecté au Groupe Guyenne et promu commandant d'avion sur bombardier Halifax. Il effectue 22 missions de guerre sur l'Allemagne avant que son appareil soit abattu par la DCA ennemie le 15 mars 1945. Il se retrouve au sol en Belgique et recueilli par des moines.



Après sa démobilisation, Jean Poncet est nommé professeur de mathématiques à l'Ecole des Pupilles de l'Air à Grenoble, fonction qu'il assumera jusqu'à sa retraite en 1978. Il partage alors son temps à parcourir le monde et en tant que montagnard, il participe bénévolement au Secours en Montagne.

Lieutenant-Colonel de Réserve, Jean Poncet, Grand Officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, Commandeur dans l'Ordre national du Mérite, Croix de Guerre 1939/1945, Médaille de l'Aéronautique, Distinguished Flying Cross, décède à Grenoble le 24 mai 2003.

**TARDY, Michel**, né le 13 août 1914 à Faverges.

Appelé au service militaire le 19 octobre 1936, officier de réserve en situation d'activité, il est admis à l'Ecole militaire de l'air en 1939 et breveté pilote. De 1952 à 1954, affecté en Indochine, il se distingue au commandement du 23ème Groupe aérien d'observation d'artillerie. Il participe ensuite à la guerre d'Algérie où, commandant en second de l'Escadron d'hélicoptères n° 3, il effectue de nombreuses missions d'assaut, d'appui feu et d'évacuation sanitaire. Il est abattu le 25 février 1960 lors d'une opération dans la région de Batna. Le commandant Tardy était Officier de la Légion d'Honneur, titulaire de la Croix de guerre TOE avec six citations et de la Croix de la valeur militaire avec deux citations. Son nom a été donné à une promotion de l'Ecole militaire de l'Air.

**BRESSIEUX, Jérémie**, né le 8 novembre 1914 à Bougé-Chambalud.

Jérémie Bressieux s'engage dans l'Armée de l'Air en Août 1935. Quatre mois plus tard, il est breveté pilote. En Novembre 1937, le sergent Bressieux est affecté à Reims au groupe de chasse I/5. Il participe à la Campagne de France 39/40 en abattant huit avions ennemis. Replié en Afrique du Nord, son groupe attend l'heure de reprendre le combat. Après des missions de surveillance maritime pour la protection des convois en Méditerranée, il participe au-dessus de l'Italie, de l'Alsace et de l'Allemagne à d'âpres combats aériens. Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, le Lieutenant Bressieux assure en 1947 en France, puis en tant que Capitaine en 1951 en Indochine, divers commandements opérationnels. En 1957, affecté à Paris au Centre de détection et de contrôle, le Commandant Bressieux assure ses fonctions avant d'être muté au Service militaire de Sécurité aérienne. Le 7 Novembre 1961, le Lieutenant-Colonel Bressieux quitte le service actif après vingt-six années passées au service de l'Armée de l'Air qu'il honore de ses neuf victoires aériennes homologuées.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**VARICHON, Robert**, né le 13 novembre 1914 à Vienne.

Robert Varichon est breveté pilote à l'Aéroclub du Rhône, il s'engage dans l'aéronavale à Berre et devient pilote d'Hydravion. Il accomplit plusieurs missions au cours de la Deuxième Guerre Mondiale et à la Libération, il passe dans l'Armée de l'Air. Il participe à la Guerre d'Indochine. Revenu en France, il devient moniteur à Villacoublay pour entraîner les pilotes militaires. Pilote moniteur testeur civil Robert Varichon, dit «le Général», forme de nombreux élèves à l'Aéroclub du Rhône, puis au Cercle Aéronautique de Bron dont il devient le chef pilote. Il était affecté au CERO 306 de Bron pour entraîner les pilotes militaires réservistes. Il a piloté pendant 37 ans, dont 10 passés dans l'Aviation Maritime et 15 dans l'Armée de l'Air. En 1968, il totalisait 8700 heures de vol et formé 130 pilotes civils. La Médaille de l'Aéronautique lui est décernée en 1970. Robert Varichon, membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n°306 en date du 15 juin 1968, décède le 2 mars 1981.



Schwartz Varichon

**LUCCHESI, Yves**, né le 23 mai 1915 à Bastia (Corse)

Yves Lucchesi, bachelier, s'engage dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote en avril 1936. Il est breveté pilote à l'Ecole de pilotage Hanriot à Bourges en novembre 1936. Affecté à la 38ème Escadre aérienne à Metz, il est promu sergent pilote.. Lors de la Campagne de France, au retour d'un vol de nuit, son avion s'écrase au sol, le sergent-chef Lucchesi est grièvement blessé. En novembre 1940, il obtient sa démobilisation à Istres et cherche à répondre à l'appel du Général de Gaulle. Après un long périple, il parvient aux Etats Unis, puis signe son engagement dans les Forces Aériennes Françaises Libres en Angleterre en mai 1942. Nommé aspirant en décembre 1942, et après plusieurs stages dans des écoles de la Royal Air Force, il est affecté comme pilote au squadron 226 en février 1943, puis au Groupe de bombardement 'Lorraine' (Squadron 342 de la RAF) en mars 1943. Promu sous-lieutenant, il participe à sa première mission de guerre le 12 juin 1943. Au cours du bombardement d'une centrale électrique dans la région parisienne, le 3 octobre 1943, son appareil est abattu par la Flak allemande. Blessé, il évite les patrouilles allemandes et réussit à regagner l'Angleterre en passant par l'Espagne. Promu Lieutenant; Yves Lucchesi termine la Seconde Guerre mondiale avec 33 missions au cours de 100 heures de vol de guerre. Après avoir été affecté dans des Groupes de transport militaire, il est démobilisé en août 1946.

Officier de la Légion d'Honneur, Compagnon de la Libération, Croix de Guerre avec palmes, Yves Lucchesi décède accidentellement avec son épouse au cours de leur voyage de noce, le 17 mars 1947, alors qu'ils étaient passagers d'un avion d'Air France qui s'est écrasé à Chateau-Bernard (Isère). Il est inhumé à saint Florent des Bois en Vendée

**ALLEMAND, André**, né le 25 juillet 1916 à Grenoble.

André Allemand est moniteur et parachutiste d'essais français. Il est grièvement blessé, le 8 mai 1952, en essayant à 800 km/h le siège éjectable français depuis un Gloster Meteor F2. Il totalisait 516 descentes en parachute et détenait le record du monde de sauts à grande vitesse. Profitant des longs mois d'immobilité à l'hôpital, il est l'auteur de l'ouvrage «Parachutiste d'essais», retraçant l'historique du parachutisme. André Allemand décède à Villejuif, le 10 novembre 1983.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**MEUNIER**, André, né le 8 Octobre 1916 à Grenoble.

Après l'école maternelle et l'école primaire, il poursuit ses études au Lycée Champollion de Grenoble. En 1935, il est admis comme boursier de pilotage et rejoint la Base aérienne 105 à Lyon-Bron, puis l'Ecole Caudron à Ambérieu en Bugey avec comme chef-pilote Bornand. Il pilote sur Caudron à moteur rotatif, puis Caudron 159 à moteur de 180 Cv sur lequel il passe les épreuves de brevet de pilote en 1936. Puis le sergent André Meunier se perfectionne sur Potez 25 et, exceptionnellement il termine sur Caudron Simoun de 180 Cv. Son stage achevé, il retourne à Bron où il est muté à la 55<sup>ème</sup> Escadre sur Potez 540. Sergent-chef, il est affecté, sous les ordres du Commandant René Girard, au GAO 514 à Lyon-Bron, équipé de Bréguet 27, puis de Mureaux 117. Le sergent-chef André Meunier et l'équipage du Potez 63-11 n°333 : sous-lieutenant Hunziker, observateur, et Adjudant Durand, mitrailleur, a effectué de nombreuses missions de guerre qui se sont révélées fructueuses du point de vue des renseignements obtenus, les 22 mai et 10 juin à Villeneuve les Vertus. André Meunier parle de rejoindre l'Angleterre, mais devant les hésitations de l'équipage, il rejoindra le Groupe dans sa retraite sur les terrains de Toulouse et Perpignan. Son Potez 63-11 sera le seul appareil du Groupe, en état, de pouvoir traverser la Méditerranée pour rejoindre l'Afrique du Nord. Ultérieurement, le sergent-chef Meunier sera affecté sur Potez 63-11 dans une unité de reconnaissance. Après le débarquement américain en novembre 1942 en Afrique du Nord, André Meunier prépare les cours d'Elève Officier d'Active. Il est affecté sur B 26 Marauder au Groupe 1/19 «Gascogne» commandé par le Commandant Nicot. Avec son groupe, il participe aux missions de bombardement sur l'Italie, puis au débarquement du 15 août 1944 sur les côtes de Provence. Le 18 août 1944, lors d'une mission de bombardement des installations d'artillerie sur la presqu'île de Giens, dans la baie de Toulon, le B 26 Marauder «69» est abattu par les tirs antiaériens, lors de son approche, à 10 miles au sud de l'île de Porquerolles. A bord du B 26 n°69, lieutenant André Meunier, pilote, sergent-chef Garrigues, co-pilote, adjudant Zienora, navigateur, adjudant Guelou radio, caporal Barrière mitrailleur, soldat Brulebois, mitrailleur, et un passager, lieutenant Billecart, officier d'ordonnance du Général Bouscat. Tous les membres d'équipage et le passager sont portés disparus. Le Lieutenant Meunier, disparu en mer, effectuait ce jour-là sa vingtième mission de guerre.

**BRET**, Emile, né en 1917 à La Tronche.

Emile Bret, sous-officier et pilote de chasse au Groupe II/7, participe à la bataille de France en 1940. Le 5 juin 1940, lors d'une mission aérienne, il subit une lésion cérébrale à la suite d'une manoeuvre trop brutale. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il est en Indochine, pilote du Général de Lattre de Tassigny, Commandant en Chef du Corps Expéditionnaire français. Il souhaite rentrer en France pour apprendre à piloter les hélicoptères. Lors d'un vol d'initiation sur le terrain de Toussus le Noble, l'Adjudant-chef Bret trouve la mort en février 1952. Médaille Militaire, Croix de Guerre 1939/1945, il était proposé au grade de sous-lieutenant. Il repose dans le caveau familial au cimetière de Saint Geoire en Valdaine.

**de THIERRY de FALETANS**, Bruno, né le 12 juin 1917 à Bourgoin-Jallieu.

Bruno de Faletans s'engage dans l'Armée de l'Air le 19 octobre 1938. Breveté pilote le 8 décembre 1939, il est affecté à la base aérienne de Toulouse-Francazal. Affecté au GC II/9, il est promu lieutenant le 2 septembre 1941. Placé en congé d'armistice, il s'évade de France. Il se porte volontaire pour rejoindre le Groupe «Normandie» en URSS où il arrive le 7 janvier 1944. Il trouve la mort en service aérien commandé le 30 juin 1944 à Rilenki. Chevalier de la Légion d'Honneur, Décoration de l'Ordre de la Guerre pour la Paix (URSS), le Lieutenant de Faletans est inhumé au cimetière militaire de Moscou. Une plaque commémorative aux Avenières rappelle sa mémoire.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**PATURLE**, Jacques, Marie, François, né le 8 juin 1918 à Grenoble.

Jacques Paturle est reçu à l'école de l'Air à Salon en 1937. Le 12 mai 1940, il rejoint le GC 1/6. Le 18 mai après un engagement contre des Dornier 17, il est blessé à l'épaule par des tirs de la Flak dans la région de Saint Quentin, il ramène son avion au terrain après un vol de 150 Km. Il est hospitalisé. Ecourtant sa convalescence il rejoint son groupe le 5 juin. Le 6 juin, la Flak endommage de nouveau son appareil lors d'une attaque de blindés, dans la région de Roye.

Le 7 juin disparaît ce courageux pilote à la veille de ses 22 ans. Mort pour la France aux commandes de son Morane Saulnier 406, près du village de Frettemolle dans la Somme. Inhumé sur place près de l'épave de son appareil, une croix portant la mention «aviateur inconnu». Identifié en juillet 1941, il sera exhumé, puis inhumé à nouveau le 27 juillet 1941, au cimetière de Frettemolle, en présence de sa mère et de ses frères Bruno et Xavier. Il trouve enfin le repos éternel le 24 octobre 1949, rapatrié par les siens, dans le caveau de famille à Saint Laurent du Pont (Isère).

Texte d'une lettre du maire de Hescamps-Saint Clair (témoin) envoyée à la famille Paturle.

*«Le 6 juin 1940 vers 14 heures les blindés légers allemands traversent le village, les champs, des avions surveillent la marche. Le 7 juin les gros tanks sont arrivés, les troupes ennemies ramassent la foule des fuyards et tout le village est rempli de mitrailleuses se cachant dans les haies des enclos. A 18 heures le tir contre avions fait rage, il y a des tas de douilles derrière chaque pièce. Dans le ciel les évolutions laissent deviner qu'il y a des combats engagés. Bientôt un spectacle retient l'attention des curieux qui osent regarder. C'est un avion arrivant de l'Est qui est poursuivi et assailli de tous côtés. Il tire, se défend, suit sa route.*

*Arrivé sur le village il pique et descend jusqu'au ras des toits. Est-ce une feinte ? Les mitrailleuses font rage, l'appareil se relève laissant une traînée de fumée derrière lui et va s'écraser dans un champ de labour à la sortie Ouest du village. 18h30. Le moteur s'enterre, la carlingue glisse sur le sol et s'enflamme complètement. Les troupes accourent interdisant à la population d'approcher. Ce n'est que deux jours après lorsque l'ennemi aura évacué que l'on peut aller voir. Les débris fument encore, on trouve l'aviateur sur son siège à demi carbonisé et portant la trace d'une blessure au coté gauche dans la région du cœur. Les civils l'inhument provisoirement. Sur la queue de l'appareil restée intacte on relève le N° d'immatriculation ce qui permet d'identifier l'appareil et savoir à quelle formation il appartient.»*

**GIRAUD**, Henri, né le 16 mai 1920 à Marcollin.

C'est en 1936, sur le terrain d'aviation de Challes les Eaux, qu' Henri Giraud ressent l'ivresse du premier vol. De maigres bourses d'état lui permettent, à 17 ans, après 11 heures de double commande, d'être «lâché». A 18 ans, sur le terrain d'aviation Jean Mermoz à Grenoble-Eybens, il



## Les Aviateurs du département de l'Isère

obtient le brevet de pilote. A la déclaration de guerre en 1939, il est dirigé vers les écoles militaires de pilotage de Vichy, puis d'Istres. Sa carrière militaire prenait fin avec 210 heures de vol. Après deux années de clandestinité au maquis, et cinq années d'abstinence aéronautique, il se retrouve, fin 1945, détaché par l'Armée de l'Air au Centre National de Saint Auban, puis à celui de la Montagne Noire, comme moniteur de vol à voile. Il passe avec succès son examen de pilote professionnel et devient Moniteur d'Etat. Après un séjour comme chef-pilote à l'aéro-club de Beauvais, Henri Giraud revient en Janvier 1950 à Grenoble pour prendre les fonctions de chef-pilote à l'Aéro-Club du Dauphiné. La montagne demeure omniprésente dans la tête d'Henri Giraud. Le 8 Mars 1953, il pose son planeur Castel 25 à Chamrousse, réalisant ainsi le plus haut posé de planeur à 2225 mètres. En 1953, avant que l'hélicoptère soit opérationnel, Henri Giraud participe au ravitaillement des refuges à partir de largages avec un bimoteur Dragon De Havilland. Mais son audace est sans limite, le 25 Août 1957 à 11h 10, il pose son Piper Cub de 65 CV sur le sommet du Mont Aiguille, qu'il considère comme l'atterrissage sans repentir (il réitérera cette prouesse 53 fois). Le 21 Mars 1958, Henri Giraud réceptionne son Super Piper «Choucas» et se familiarise avec l'atterrissage sur glaciers en vue du secours en montagne. Un matin de Juillet 1958, il pose son appareil à 4300 mètres au Dôme de Gouter, mais sa passion est d'aider la Protection civile de l'Isère afin d'installer des terrains de fortune aux portes des villages de montagne pour faciliter les secours. Le 19 Août 1959, il réalise le premier atterrissage officiel sur la piste de l'Alpe d'Huez, avant que ce site devienne le premier aéroport des neiges. Avec son Super Piper PA 18, moteur de 150 CV, le matin du 23 Juin 1960 à 6 heures 25, Henri Giraud se pose au sommet du Mont Blanc. Tout au long de la décennie qui va suivre cet exploit, Henri Giraud ne cessera de développer cette activité de pilote montagnard et de sauveteur. A 79 ans, Henri Giraud, pilote de glacier, dépassait les 40.000 heures de vol en 63 ans de pilotage. «Le vol en montagne, c'est ma maîtresse de toujours» disait-il. Médaillé de l'Aéronautique, Médaille d'Or de l'Education Nationale de la Jeunesse et des Sports, Henri Giraud décède le 19 Novembre 1999 à La Tronche. Incinéré, il repose dans le caveau familial à Marcollin.

**Comte PAULZE d'IVOI de La POYPE, Roland, né le 28 juillet 1920 aux Pradeaux (Puy de Dôme)**

Le Comte Roland de La Poype a des attaches profondes à Trept, près de Morestel. En 1939, à la déclaration de guerre, il est déjà pilote car il a été formé par l'Aviation populaire. Breveté pilote militaire en Février 1940, il n'a pas 19 ans lorsque le Général de Gaulle lance son Appel du 18 Juin. Avec ses camarades de l'Ecole de chasse d'Etampes il rejoint Saint Jean de Luz et s'embarque pour l'Angleterre pour s'enrôler dans les Forces Aériennes Françaises Libres. Roland de La Poype fait ses premières armes au Squadron 602 de la Royal Air Force en Ecosse. Le 28 Novembre 1942, c'est au sein de l'Escadrille Normandie-Niemen qu'il se retrouve sur le front russe. En 18 mois de combat, il abat 17 appareils ennemis et en endommage plusieurs autres. Le 9 décembre 1944, au Kremlin, il est fait Héros de l'Union soviétique, distinction attribuée à 11200 combattants dont seulement 4 Français. Il est fait Compagnon de la Libération par le Général de Gaulle en personne. Rendu à la vie civile en 1947, il s'investit dans l'achat de domaines, crée la Société d'Etudes et d'Applications du Plastique (inventeur du berlingot Dop pour l'Oréal et de la Méhari Citroën), il consacre, en 1970, son infatigable énergie au Marineland d'Antibes dont il fut le fondateur et le Président-Directeur général. Roland de La Poype décède à Saint Tropez le 23 octobre 2012. Après des obsèques solennelle à Saint Louis des Invalides, son corps incinéré et ses cendres déposées au cimetière de Trept.



## Les Aviateurs du département de l'Isère

**BERNARD, Maurice**, né en 1920 à Corps.

Après avoir obtenu son diplôme d'ingénieur des Arts et Métiers (promotion 38-42), il devient ingénieur dans les forages artésiens à Biskra (Algérie). Après le débarquement allié en Afrique du Nord en novembre 1942, Maurice Bernard s'engage dans l'Armée de l'Air et part comme élève-pilote aux USA. Breveté pilote de chasse, il reste aux USA comme instructeur sur P 47 Thunderbolt. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, de retour en France, il pose sa candidature à Air France, qui est immédiatement acceptée. Il vole sur DC3, Languedoc et Constellation du réseau intérieur. De 1951 à 1955, il est instructeur aux écoles de pilote de ligne au Bourget et à Orly. Puis, il est nommé commandant de bord sur le réseau d'Amérique du Sud équipé de Super-Constellation. Ultérieurement, il participe aux vols d'expérimentation de Caravelle et devient le

pilote de présentation de ce magnifique appareil. Son expérience l'amène à diriger de très nombreux stages de formation de commandant de bord et de pilote de ligne. C'est sur Boeing 707 qu'il reprend les vols avant d'être désigné, avec un autre pilote de ligne, pour étudier la mise en service de Concorde, et de voler sur l'un des prototypes. Délégué d'Air France aux Commissions d'Enquête de l'IATAA, il termine sa carrière comme responsable de la flotte des Boeing 747. A sa retraite d'Air France, il est engagé par Thomson pour étudier les nouvelles générations



d'instruments de bord. Maurice Bernard décède en 2003 et sera inhumé dans son pays natal.

En 2013, son fils Eric Bernard termine sa carrière de commandant de bord à Air France.

**ROSIER, Gaston**, né en mars 1921 à Pont Evêque.

C'est grâce à l'Aviation populaire que Gaston Rosier découvrit l'aviation. Engagé volontaire à la déclaration de guerre en 1939, il devient élève-pilote à l'Ecole d'Istres. Breveté pilote militaire à 19 ans, sa carrière est interrompue par l'occupation. En 1945, il reprend du service au sein du Groupe d'Aviation des Alpes, puis l'année suivante il part en Indochine comme pilote d'observation. A son retour en métropole, il est affecté à Villacoublay à la Section de liaison ministérielle jusqu'en 1954. En 1955, Gaston Rosier fait partie de la première promotion des dix pilotes militaires sur hélicoptères. C'est ainsi qu'il vola sur Bell 47 et sur Sikorski avant de connaître l'Alouette II lors de son séjour opérationnel en Afrique du Nord. Moniteur de pilotage à la base du Bourget du Lac, il participe à des opérations de secours en montagne. Atteint par la limite d'âge, l'adjudant-chef Gaston Rosier quitte l'Armée de l'Air avec 4000 heures de vol et 300 missions de guerre qui lui ont valu la Légion d'Honneur, la Croix de guerre et la Médaille militaire. Gaston Rosier décède le 27 mai 1999 et repose au cimetière de Pont Evêque.

## Les Aviateurs du département de l'Isère

**RAJON**, Jean-François, né le 29 juillet 1921 à Moirans.

Le sergent Rajon trouve la mort le 29 septembre 1945 à Eclaron (Haute-Marne). Il était membre d'équipage d'un Marauder appartenant au Groupe de bombardement moyen 2/52 'Franche-Comté' qui effectuait un vol de liaison depuis Alger-Maison Blanche à destination de Saint Dizier et qui s'est écrasé au sol, lors de son approche de ce terrain.

**LABOREL**, Henri, Fernand, est né le 11 décembre 1921 à Valence (Drôme).

Son père, Henri-Louis est veuf, sa mère Alphonsine Bunoz, veuve Sondaz, a deux fils dont André qui deviendra le Capitaine André Sondaz, arrêté par la Gestapo et fusillé par les Nazis en déportation en Allemagne.

Dans sa jeunesse, Henri Laborel qui habite Vienne fréquente l'aéroclub local où il sera breveté pilote. Le 10 octobre 1939, il souscrit, dans l'Armée de l'Air, un engagement volontaire pour la durée de la guerre au titre d'élève-pilote. Il est affecté à l'école élémentaire de pilotage n° 440 à Saint Etienne-Bouthéon, puis à l'école d'aptitude au pilotage de Vichy le 18 décembre 1939 où il est nommé caporal le 3 janvier 1940 et breveté pilote militaire en février. Il est affecté à la 4ème école de chasse à Avord, le 1er avril, où il sera nommé sergent le 5 mai. A partir du 17 juin, il est affecté à diverses unités avant d'être démobilisé le 15 juillet.

En janvier 1941, il rejoint la Résistance à Vienne et sert dans le Mouvement 'Libération' au 'Groupe- franc Rosier' sous les ordres du Capitaine André Sondaz où il participe à des opérations dans l'organisation de la propagande et du renseignement. En juillet 1943, alors qu'il envisage un passage en Espagne afin de rallier les Forces

Françaises Libres, il est arrêté par les Allemands à Céret (Pyrénées Orientales). Il est enfermé à la kommandantur du Boulou, puis à la citadelle de Perpignan, avant d'être transféré au Front-Stalag 122 à Compiègne. Le 13 décembre, lors de son transfert en chemin de fer vers le camp de déportation de Dachau, il s'évade en fracturant le wagon dans lequel il est enfermé. Dans les quinze jours qui suivent, il rejoint la région lyonnaise. C'est à Mâcon en Saône et Loire qu'il se met au service des Mouvements Unis de la Résistance, sous le pseudo 'Robi', puis de 'Jean-Loup'. Comme chef départemental, il organise les Forces Unies de la Jeunesse Patriotique en organisant la diffusion, la propagande et les liaisons vers les divers services. De plus, il appartient au groupe-franc 'Ville de Mâcon' où il participe à des attentats et sabotages. Soupçonné par la Milice de l'exécution de l'un de ses agents, il est arrêté, interrogé et relâché pour faute de preuves. Au début de 1944, à Mâcon, il rencontre Yvonne Michel, agent de liaison FFI, avec laquelle il se marie le 16 septembre 1944. Ils auront deux enfants : Michèle née le 20 septembre 1946 et Jean-Loup né le 25 décembre 1948.

A la Libération, en septembre 1944, Henri Laborel rejoint le Centre de Rassemblement de l'Armée de l'Air d'Albigny (Rhône) et prend ses grades rétroactivement de sergent-chef à compter du 1er octobre 1943, et d'adjudant à compter du 1er octobre 1944, au titre de la réserve pour services rendus à la Résistance. Du 25 novembre 1944 au 8 mai 1945, il se trouve incorporé au Groupe 1/35 Aviation des Alpes pour des missions de reconnaissance armée sur le front des Alpes où il effectue 7 missions de guerre en 17 heures de vol. Affecté au 1er Groupe Aérien d'Observation d'Artillerie (GAOA), il débarque à Saïgon en février 1946.



## Les Aviateurs du département de l'Isère

Il participe aux opérations du Centre-Annam et du Laos dans des conditions extrêmement difficiles et sera de retour en métropole en février 1948. Au cours de son séjour de 27 mois en Indochine, il a effectué environ 200 missions de guerre en 270 heures de vol et obtenu deux citations à l'ordre du Corps d'Armée. En avril 1948, il se rengage au titre de pilote du Personnel Navigant. Volontaire pour un nouveau séjour en Indochine en tant que pilote, il est affecté au Cours Pratique d'Observation Aériennes (CPOA) à Mayence (Allemagne), pour perfectionnement sur un matériel nouveau. Il trouve la mort en service aérien commandé le 21 mars 1950 sur le terrain de Kusel (Palatinat allemand).

Titulaire de la Croix de Guerre 39-45 avec étoile de Vermeil et étoile d'Argent, Médaille de l'Aéronautique, Médaille Coloniale avec agrafe 'Extrême-Orient', Citation à l'ordre de l'aviation française, Henri Laborel est décoré de la Médaille Militaire à titre posthume.

**TELMON, Fernand**, né en mai 1922 à Saint Martin le Vinoux

Fernand Telmon s'engage, début 1940, pour la durée de la guerre en tant qu'élève-pilote. D'août 1943 à avril 1944, il est aux Etats-Unis pour une formation de mitrailleur-avion, tout en étant radio-navigant. En septembre 1944, il est affecté au Groupe de bombardement moyen II/63 Sénégal. En septembre 1945, il entre à Air France et suit les cours de l'Ecole centrale de TSF pour devenir radio. Pendant six années, il assurera les fonctions de radio au secteur de Dakar. De retour en métropole en 1953, il est radio sur DC4, puis fait son stage de pilote en 1955/1956. Au secteur Europe, puis Atlantique Nord, il est affecté «tous secteurs» à l'arrivée du Boeing 747 en 1970. En tant qu'Officier pilote, il est successivement qualifié sur les appareils suivants : Douglas DC 4 (1956-1957) 1724 heures de vol (HDV), Lockheed Constellation 749 (1957) 910 HDV, Super Constellation 1049 (1958) 825 HDV, Super Starliner 1649 (1958 à 1960) 1793 HDV, Boeing 707 (1960 à 1970) 7221 HDV, Boeing 747 (1970 à 1982) 7687 HDV. A la fin de sa carrière, il totalise 30 229 heures, tous avions confondus. Soit 15 000 heures sur avions à hélices, 15 000 heures sur avions à réaction, dont 12 500 heures de nuit, ainsi que 1 505 traversées de l'Atlantique. Fernand Telmon prend sa retraite en mai 1982, à l'âge de soixante ans. Il continuera de voler bénévolement en tant que pilote instructeur dans plusieurs aéroclubs de la région parisienne.

**VINCENDON, Gabriel**, né le 31 juillet 1926 à La Côte Saint André.

Gabriel Vincendon fait des études jusqu'au brevet au collège de la Côte Saint André. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, animé de sentiments de haine envers l'occupant, il organise des mouvements de résistance. En septembre 1943, recherché par la Gestapo, il passe en Espagne et rejoint l'Afrique du Nord. Gabriel Vincendon s'engage dans l'aviation et intègre le 17ème détachement français pour une formation de pilote aux USA. Breveté pilote de bombardier sous le n°231 en date du 12 décembre 1945. De retour en France, au printemps 1946, il poursuit ses cours et sera nommé lieutenant. Au début de l'année 1947, il est affecté au Groupe de transport «Béarn» G.T 02/64. et part en mission en Indochine. Mais il envisage déjà sa reconversion dans l'aviation commerciale. Le 29 juillet 1948, lors d'une mission de parachutage sur les hauts-plateaux du Tonkin, à Yen-Chau, son Ju 52 , n°352 G, est atteint par les tirs du Vietminh, et s'écrase au sol. L'équipage et les six hommes à bord trouvent la mort. Le Lieutenant Vincendon, Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume, Croix de Guerre TOE, Médaille



## Les Aviateurs du département de l'Isère

de la Résistance et des Evadés, repose dans le cimetière de la Côte Saint André.

**COLLOT, Marcel**, né le 29 juin 1927 à Grenoble.

Marcel Collot prend son baptême de l'air sur le terrain d'aviation de Moirans en 1934. En 1942, il appartient à la Section d'aéromodélisme de l'Aéroclub du Dauphiné. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, sur l'aérodrome de Grenoble-Eybens, il s'initie au vol à voile, obtient successivement les brevets B, C et D et participe à deux stages au Centre de la Montagne Noire. : en sort instructeur planeur. Marcel Collot est breveté pilote 2ème degré sous le numéro 18 986 en date du 28 juillet 1948.

A partir de ce moment, il effectue son service militaire à l'Ecole des Pupilles de l'Air de Grenoble comme instructeur vol à voile, puis ultérieurement il devient instructeur professionnel sur l'aérodrome de Grenoble-Eybens au sein du Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS). En 1957, breveté pilote professionnel, il apporte sa collaboration à l'Aéroclub du Dauphiné. A cette même époque, il intègre le Service de la Formation Aéronautique (SFA), comme instructeur à Aulnat (annexe de Saint Yan), puis au Centre de Challes les Eaux. En 1959, premiers stages montagne pour l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT).

En 1960, Marcel Collot effectue un stage montagne à Sion chez le pilote des glaciers Hermann Geiger. A partir de 1960, l'administration charge le Centre de Challes les Eaux de proposer une réglementation pour les atterrissages en montagne. Marcel Collot et Delparte rédigeront un projet d'arrêté qui sera l'arrêté de 1963. En 1961, à la création de la compagnie Air Alpes, par décision ministérielle de janvier 1962, Marcel Collot est désigné pour la prospection, l'homologation des plates-formes en montagne et la formation, délivrance de qualification. Il définit une méthode d'atterrissages et de décollages en montagne. Air-Alpes demande de plus en plus d'infrastructure : décollages de nuit, départs par tous les temps. Le CEV est chargé des essais, n'ayant pas de pilote spécifique montagne. Marcel Collot est détaché auprès de cet organisme : balisages de nuit à Courchevel et l'Alpe d'Huez en 1972 et 1973, expérimentation du SIDAC pour les arrivées AMV à Megève pendant les hivers de 1975 à 1977. Le Centre national de Challes les Eaux déménage sur l'aérodrome de Grenoble-Saint Geoirs en 1946, Marcel Collot en est le chef-pilote. Pendant trois ans au cours des années 80, il est détaché en Nouvelle Calédonie en tant que pilote inspecteur.

A sa retraite en 1990, Marcel Collot apporte sa collaboration, en tant que contrôleur, à la Compagnie aérienne dauphinoise Sinair basée sur l'aéroport de Grenoble-Saint Geoirs. En 1997, Marcel Collot arrête de voler. Au cours de sa carrière, il a effectué 22.000 heures de vol (avion et planeur) et le plaisir de voler sur Mirage III et de passer le mur du son lors d'un stage à Istres. Son expérience du vol en montagne, lui a permis de reconnaître 98 altiports ou altisurfaces dans le monde. En 2012, il rédige ses mémoires dans sa demeure familiale en banlieue grenobloise.

**FREBAULT, Alain**, né en 1931, en région parisienne.

Alain Frebault se passionne, dès sa jeunesse, à l'aviation. Il est rapidement breveté pilote de planeur, puis vol moteur. Tout d'abord, moniteur de pilotage à l'Aéroclub de Perpignan ; à 28 ans, il intègre la Protection Civile en entrant chez les CRS pour sa formation et son brevet de pilote d'hélicoptère à l'Alat à Dax en 1961. Après de très nombreuses affectations, il arrive sur la base de Grenoble-Le Versoud en 1963. Lors de ses détachements, il participe à de nombreuses missions de sauvetage : en 1965, il hélicoptère les secours sur le Mont Blanc où un avion d'Air India s'est écrasé; en 1970, lors de l'avalanche qui emporte le chalet de l'UCPA à Val d'Isère, il participe aux secours; le 25 février 1973, aux Grandes Jorasses avec son



## Les Aviateurs du département de l'Isère

Alouette III, il dépose les sauveteurs qui viennent évacuer l'alpiniste René Desmaison. En 1986, Alain Frebault est fait Chevalier de la Légion d'Honneur, et prend sa retraite après 27 années de service au cours desquelles il a effectué 8000 heures de vol dont 4000 en hélicoptère et participé à 750 secours en montagne. Il se retire dans le Lubéron et sa passion devient la COM : chasse, olives et miel. Alain Frebault décède le 21 octobre 2011 des suites d'une longue maladie.

**GEOFFRAY, Roger, Emile, Lucien**, né le 17 mars 1932 à Saint Maurice l'Exil.

Roger Geoffray, membre de l'Aéroclub de Vienne, pilote de planeur avec brevet B et C en novembre 1949. Boursier de l'Armée de l'Air, il est admis au stage de vol sur Stampe à Saint Yan Il est breveté pilote de tourisme le 4 juillet 1950. Il entre à l'Ecole de pilotage de l'Armée de l'Air de Marrakech où il est breveté pilote militaire le 23 mars 1951. Ensuite, il se spécialise comme pilote de chasse à l'Ecole de Meknès. Affecté au Groupe de chasse 2/6 Normandie-Niemen à Oran où il vole sur P 47 Thunderbolt. Début 1952, il est transformé pilote sur avion à réaction, après des stage à Avord et Mont de Marsan. Le sergent



Geoffray vole sur avion Mistral et, c'est sur ce type d'avion qu'il disparaît en mer, lors d'une mission en service aérien commandé le 23 mars 1953, près du Cap de l'Aiguille, au large des côtes de l'Oranie. Il est Médaillé de l'Aéronautique à titre posthume.

**BOMEL, Paul**, né le 5 août 1935 à Annonay (Ardèche).

Passionné depuis son tout jeune âge par l'aviation, Paul Bomel passe, en 1953, son Brevet des Sports Aériens à l'Aéroclub d'Annonay sur le terrain de Saint Rambert d'Albon. Puis élève-pilote avec comme instructeurs Wolf et Perenon, il obtient le Brevet C de vol à voile le 21 janvier 1956 et pilote 1<sup>er</sup> degré, le 9 mars 1956. Il s'engage dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote et connaît Aulnat, Marrakech, puis Le Bourget du Lac où il est breveté pilote militaire d'hélicoptère sous le n°349 en 1958. Ultérieurement, il sera affecté en opérations en Algérie sur hélicoptère H 34.



Suite à une perte d'aptitude médicale contactée en service aérien commandé, il revient à l'aviation civile. Paul Bomel occupe divers postes au sein des aéroclubs régionaux, puis pendant huit ans, il préside l'Union Régionale des Aéroclubs Rhône-Alpes et sera également Membre du Comité Directeur de Fédération Française Aéronautique. Titulaire de la qualification instructeur dans toutes les disciplines de l'aviation légère, il est désigné pour la délivrance du PPL. Il a formé de très nombreux pilotes et délivrés de nombreux brevets. Titulaire de la Médaille de l'Aéronautique, Médaille de la Fédération Aéronautique Internationale, Médaille d'Honneur de la Fédération Aéronautique, Médaille des 50 ans de brevet des Vieilles Tiges, Paul Bomel a réalisé environ 11432 heures de vol dont près de 9100 heures d'instruction.

## **Les Aviateurs du département de l'Isère**

**SINOUR**, Jean-Claude, né le 7 mai 1937 au Guâ.

Jean-Claude Sinour débute sa carrière comme pilote de l'avion du journal «Le Dauphiné Libéré» (transport du journal pendant la période estivale entre Grenoble et la Côte d'Azur, couverture des manifestations sportives, etc...). En 1961, il crée la société «Sinair» et coopère avec le SAMU 28, la société Merlin-Gerin et d'autres partenaires du moment. Il connut des moments difficiles, un soir de l'été 1996, lorsque le train d'atterrissage refusait de s'ouvrir lors d'un atterrissage sur l'aéroport de Saint Geoirs. Il ne comptait plus les heures de vol au-delà de 15000. Jean-Claude Sinour décède subitement à Voiron, le 11 mars 1999, ses funérailles eurent lieu à la Côte Saint André, il repose au cimetière de Genevrey du Guâ.

**THOMASSET**, Christian, André, Henri, né 17 mai 1945 à Grenoble

Leader de patrouille, chef de bord, pilote de bombardement, affecté à la 92ème escadre de bombardement, l'Adjudant-Chef Christian Thomasset trouve la mort en service aérien commandé à Apremont (Cher), au lieu dit «Les Lorrains», le 30 avril 1974. Il repose dans le cimetière Saint Roch de Grenoble.

*Les Aviateurs du département de l'Isère © C.A.L.M 01/2014*