

Les Aviateurs du département de la Haute Loire

GALIEN D'ADIAC, Claude, dit le Père Joseph GALIEN, né en 1685 à Saint Paulien.

Claude Galien étudie au Puy. Ce dominicain professe la philosophie et la théologie à Avignon. Il publie, en 1745, «Lettres théologiques touchant l'état de pure nature», puis en 1755 «Mémoire touchant la nature et la formation de la grêle», suivi en 1757 de «L'art de naviguer dans les airs». Son livre parut à Avignon. Joseph de Montgolfier, qui venait tous les ans dans cette ville pour une tournée commerciale auprès des imprimeurs locaux (qui étaient un débouché pour les papetiers) prit connaissance de l'ouvrage. En 1781, Joseph de Montgolfier, après la lecture de l'ouvrage du Père Joseph Galien, n'aurait-il pas été influencé pour aboutir à son expérience du 4 juin 1783? Claude Galien est décédé au Puy en 1762.

Sources: Montgolfières en Haute-Loire. Novembre 1985, Tricentenaire de Galien d'Adiac.

de MEZEYRAC de GOYS, Louis, Marie, Joseph, né le 23 avril 1876 à Lyon.

La famille de Mezeyrac de Goys a ses origines dans la région de Montfaucon. Après des études secondaires, Louis de Goys est admis à l'Ecole militaire de Saint Cyr le 26 octobre 1895. Lieutenant en 1899, capitaine en 1910, il est affecté au 153^{ème} régiment d'infanterie à Toul.

Louis de Goys réussit à se faire détacher dans une section de l'aéronautique où il passe son brevet de pilote civil, le 3 février 1911 avec le numéro 354, et le 12 août de la même année, celui de brevet militaire avec le numéro 27.

Le 13 juin 1913, il reçoit le commandement de la 11^{ème} section d'aérostiers, et en avril 1914, le Général Hirschauer, Inspecteur de l'Aéronautique militaire, lui confie la mission d'organiser une aviation militaire en Turquie. Promu Capitaine en Novembre 1914, il est chargé de créer et de commander le premier groupe français de bombardement sous les directives du Commandant de Goys. Cette unité reçoit la mission de neutraliser l'usine allemande de Ludwigshaven qui fabrique le gaz asphyxiant nommé «moutarde ou ypérite». Le 26 mai 1915, 18 biplans Voisin décollent de la région de Nancy pour un vol de nuit afin de bombarder cette usine. Sur le vol du retour, l'appareil de de GOYS se trouve dans l'obligation de faire un atterrissage forcé en terrain ennemi et l'équipage est fait prisonnier. Après plusieurs tentatives d'évasion, de Goys ne retrouve la liberté qu' en novembre 1917. Il reprend le commandement d'unités de bombardement et dirige personnellement plusieurs raids. Du 15 au 17 juillet 1918, son escadre de bombardiers joua un rôle décisif contre la puissante attaque de Ludendorf, en Champagne, qui sera arrêtée seulement sur la Marne. Puis, du 18 juillet au 8 novembre 1918, ses unités pilonnèrent sans relâche les allemands en retraite.

Dans la paix retrouvée, le Lieutenant-Colonel de Goys est chargé d'organiser diverses missions pour la promotion de l'aviation française : créer un grand aéroport à Constantinople (Istanbul), réaliser un parcours d'hydravions en Afrique, etc... En 1923, Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, qui avait apprécié les qualités d'organisateur de de Goys, le prend comme chef de son cabinet technique. En décembre 1926, de Goys accède «aux étoiles», et en

septembre 1927, le premier ministre de l'Air, Laurent-Eynac le désigne pour organiser ce nouveau ministère. En avril 1933, Pierre Cot qui vient de réorganiser l'Armée de l'Air, charge le Général de Goys de l'Inspection de l'aviation de défense métropolitaine, de celle des écoles et de la direction du Centre d'Etudes de l'Armée de l'Air. Mais parvenu au faite des grades, Grand Croix de la Légion d'Honneur, le Général de Goys est placé le 1^{er} avril 1935 en congé du personnel navigant.



Les Aviateurs du département de la Haute Loire

Pendant l'occupation allemande, le Général de Goys appartient à un réseau de la Résistance, puis reste le doyen des généraux de l'Armée de l'Air.

Le Général Louis de Goys décède à 91 ans, le 14 juillet 1967.

ALEXANDRE, Pierre, né le 17 avril 1886 à Craponne sur Arzon.

A la déclaration de guerre en 1914, Pierre Alexandre demeurait à Lyon. Adjudant pilote au 2ème Groupe d'aviation, il meurt dans la chute de son avion dans la région de Prunay (Eure et Loire) le 6 juin 1918.

LAURENT-EYNAC, Victor André, né le 4 octobre 1889 au Monastier sur Gazeille.

Laurent-Eynac fait une carrière d'avocat et de journaliste avant de devenir un homme



Le président Louis GARNIER accueille LAURENT-EYNAC à Loudes.
(Source : Collection privée M. P. Garnier)

politique français. Au cours de la première Guerre mondiale, il fut mobilisé dans l'Aéronautique militaire. Localement, en tant qu'élue radical pendant 21 ans, il fut Conseiller Général et Député de 1913 jusqu'en 1935, puis Sénateur de 1935 à 1940.

Il fut un ardent défenseur du projet et de la construction de la «transcévenole», voie ferrée devant relier Le Puy à la région d'Aubenas. On lui doit également la réalisation de l'aérodrome du Puy-Loudes.

Il exerça les fonctions gouvernementales suivantes :

Commissaire Général aux Essences et Pétroles du 2 juin 1920 au 16 janvier 1921, Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique et aux Transports Aériens du 17 janvier 1921 au 19 juillet 1926, Ministre de l'Air de septembre 1928 au 13 décembre 1930, Ministre des Postes et Télécommunications du 18 décembre 1932 au 26 octobre 1933, Ministre du Commerce et de l'Industrie du 26 octobre 1933 au 30 janvier

1934, Ministre des travaux Publics du 7 juin 1935 au 24 janvier 1936, Ministre de l'Air du 21 mars au 16 juin 1940.

Laurent-Eynac assura les fonctions de Président de la Fédération Française de l'Aéronautique et prit une part importante dans la création de l'Aviation Populaire en 1936.

Il décède à Paris 7^{ème}, le 16 décembre 1970. Une stèle édiflée au Monastier sur Gazeille commémore sa mémoire.

GILBERT, Eugène, né le 19 juillet 1889 à Riom (Puy de Dôme).

Eugène Gilbert passe son enfance à Vichy, où sa famille vient s'installer auprès de son grand-père maternel. Il part ensuite pour Brioude avec sa famille. De là, il accomplit, à l'âge de douze ans, son premier raid jusqu'à Vichy sur un tricycle à pétrole. A seize ans, il entre comme metteur au point dans un garage clermontois avant d'intégrer, en 1910, l'École Blériot d'Etampes où il obtient rapidement son brevet de pilote (brevet n° 240 en date du 4 octobre 1910).



EUGÈNE GILBERT
Né le 19 juillet 1889 à Riom (Puy-de-Dôme) - 1918

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MO



Les Aviateurs du département de la Haute Loire

Il effectue ensuite son service militaire dans l'aviation et bat à plusieurs reprises des records mondiaux. Le 8 mars 1912, il réussit le vol Clermont-Brioude avec un retour le 4 avril, après de nombreux incidents mécaniques, sans gravité pour le pilote. Ses nombreux exploits lui valent les appellations de «Roi des Ailes » (attribuée par Roland Garros) ou encore de « Pégase des Arvernes ».

En 1914, mobilisé, il est affecté dans l'aviation à Dijon. Il réalise plusieurs exploits grâce auxquels il est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur. Il est ensuite affecté à l'essai et à la mise au point des nouveaux appareils. C'est lors de l'un de ces essais qu'il trouve la mort à Villacoublay, le 17 août 1918.

Une plaque sur la façade de sa maison à Brioude et une stèle sur l'aérodrome de Brioude commémorent la mémoire d'Eugène Gilbert.

GUIGNAND, Urbain, né le 28 octobre 1891 à Saint Didier la Séauve.

Urbain Guignand entre au service actif en octobre 1912 au 11^{ème} Régiment de Chasseurs à pieds. Il est breveté pilote en date du 5 septembre 1913 sous le n° 1442. Au début de la Première Guerre mondiale, sergent au 2^{ème} Groupe d'aviation, il est cité à l'ordre de la 3^{ème} Armée, décoré de la Croix de Guerre avec palme, adjudant pilote à l'escadrille HF 13 le 5 février 1915, puis à la MS 37 et N 67 en mai 1916, où il est promu sous-lieutenant. Le 17 juin 1916, il est l'équipier de Navarre lorsque celui-ci est abattu. Ultérieurement, il est détaché à l'usine Nieuport comme pilote réceptionnaire. Il est condamné le 17 juillet 1918 par le Conseil de Guerre à la peine de destitution et à un an de prison. Le jugement est suspendu en ce qui concerne l'emprisonnement, mais il est cependant cassé de son grade. Muté par mesures disciplinaires au 31^{ème} Régiment d'artillerie le 18 juillet 1918, il sera amnistié au lendemain de la guerre.



Membre de Vieilles Tiges sous le n° 417, Urbain Guignand, Chevalier de la Légion d'Honneur, 3 citations, Médaille militaire, décède à Paris 13^{ème}, le 19 février 1934.

BERTRAND, Pierre, né le 19 août 1892 à Pradelles.

Mécanicien d'aviation au cours de la Première Guerre mondiale. Membre des Vieilles Tiges n° 661 en date du 15 janvier 1981, Pierre Bertrand décède le 15 septembre 1989.

CUERQ, François, est né le 27 février 1893 à Monistrol sur Loire.

Entré en service le 13 octobre 1913 au 38^{ème} Régiment d'Infanterie. Puis, affecté dans l'aviation comme sergent mitrailleur. Ecole de Cazaux. Ecole de Pau jusqu'au 14 juillet 1915. Le sergent Cuerq rejoint l'escadrille C 17 à partir du 29 juillet 1915.



BRUNEL, Paul, Marie, en religion Frère BRUNEL, né en 1894 à Thoras.

Le soldat Brunel, à l'âge de 20 ans, est un passionné de mécanique puisqu'il est affecté dans l'aviation militaire au cours de la Première Guerre mondiale. Il se fait remarquer des autorités militaires en mettant au point un système ingénieux qui permet, aux avions de chasse, de gagner quelques centaines de mètres en altitude et de se trouver ainsi hors de portée

Les Aviateurs du département de la Haute Loire

des batteries allemandes. Sur ces conseils, un constructeur reprit et perfectionna le système d'admission d'air et l'on gagna encore 1000 mètres.

Frère Brunel devenu Frère des Ecoles Chrétiennes, dans l'Institut Agricole de Vals où il professa, bricola un carburateur de voiture en ramenant la consommation de 14 à 9 litres sans perte de puissance. Marie Paul Brunel décède au Puy, le 23 septembre 1982.

LAURENT, André, Henri, né le 26 décembre 1894 au Puy.

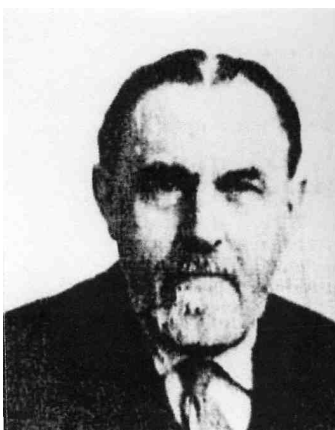
Fils de Joseph et de Virginie Dufaux demeurant à Pradelles. Etudiant, il est appelé à sa mobilisation le 10 octobre 1914 au 105ème Régiment d'Infanterie. Il passe dans l'aviation le 11 juin 1917 en tant qu'élève-pilote. Affecté à Dijon, Etampes, Chateauroux et Avord, il est breveté brigadier-pilote le 22 octobre 1917 avant d'être affecté à l'escadrille 313. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'adjudant-chef Laurent participe activement à la vie aéronautique au Puy.

de BAILLIENCOURT, dit COURCOL, André, Henri, Marie, Joachim, né le 26 juillet 1895 à Douai (Pas de Calais)

Avant 1907, André de Bailliencourt avait étudié au Collège Saint Jean à Douai. De 1907 à 1910, il poursuit ses études au Collège de Florennes en Belgique. En juillet 1911, il termine ses études à la Faculté catholique de Lille. Il entre dans la vie active, en août 1911, comme apprenti mécanicien aux Automobiles Lorraine-Dietrich à Reims. Il rencontre Louis Breguet qui participait, en 1911, au Concours d'aviation militaire à Betheny les Reims. André fait son baptême de l'air à Betheny sur un Hanriot piloté par Bielovicic. Il est breveté pilote avec le n°1406 en date du 4 juillet 1913 à Villacoublay.

Sa carrière aéronautique est la suivante :

- mars 1913 : il est engagé par Louis Breguet comme mécanicien d'aviation. André espère devenir pilote militaire.
- 17 juillet 1913 : il réalise son premier vol, seul à bord, sur un Breguet Renault, pendant une heure, à l'altitude de 500 mètres au-dessus de Douai et de La Brayelle. Peu de temps après, André vole de Douai à Villacoublay où il étudie les procédures d'assemblage des avions Breguet-Renault destinés aux gouvernements sud américains.
- 24 août 1913 : Louis Breguet envoie André à Buenos-Aires en Argentine pour surveiller l'assemblage et procéder aux tests d'essais des avions Breguet-Renault.
- 24 septembre 1913 : Le premier avion monté en Argentine est endommagé lors de son premier vol d'essai. Après réparations, les tests de vol sont effectués sur l'aérodrome de El Palomar aux environs de Buenos-Aires. André vole avec le personnel militaire argentin désigné. Lors de l'un de ces vols, le record d'altitude sud américain est battu. Un autre incident remarquable : lors d'un vol avec deux passagers, il atteint une altitude de 1760 mètres, au cours d'un raid entre Buenos-Aires et La Plata. Ainsi, il bat le record sud américain d'altitude et de distance.
- 16 octobre 1913 : André se rend au Chili à bord du chemin de fer transandin et arrive à Santiago du Chili, le 25 octobre. Il se rend à l'aérodrome de La Espejo dans la banlieue de la ville où commence l'assemblage de trois avions Breguet Renault, envoyés par caisses.



23 janvier 1914 : le quatrième avion Breguet-Renault arrive à Santiago pour assemblage et essais en vol. L'envoi par caisses des avions qui devaient être montés par les constructeurs Bathiat-Sanchez-Besa ne comprenait pas les instructions et plans de montage. Sanchez-Besa était d'origine chilienne, un héros local et

AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

Les Aviateurs du département de la Haute Loire

- un pilote expérimenté. Léon Bathiat était un ingénieur français et pilote d'essais.
- 24 mars 1914 : André quitte Valparaiso comme passager d'un bateau à destination de Rio de Janeiro où il embarque pour Lisbonne. De là, il prend le train pour Paris, puis pour Douai où il arrive le 12 avril 1914.
- 3 mai 1914 : Louis Breguet demande à André de lui rendre service sur une commande d'hydravions à destination de l'Indochine et du Japon. La guerre est imminente. Breguet donne comme dernier délai un départ au plus tard en Août. Après avoir livré plusieurs avions Breguet à l'armée, André est incorporé dans l'aviation militaire française. Il est affecté à l'escadrille Br 17.
- 3 septembre 1914 : André est breveté pilote militaire avec le n° 584. Plus tard, il est affecté aux escadrilles du terrain du Bourget pour la protection de Paris.
- 18 septembre 1914 : André livre un nouveau Breguet au Bourget et plus tard un autre pilote endommage l'avion au cours d'un atterrissage rugueux. Après réparations, André décide de tester l'avion en vol. Après un décollage, à pleine vitesse, l'avion fait un atterrissage forcé qui ne lui cause que de faibles dégâts. André, nommé Caporal, est affecté à l'escadrille Br 53, laquelle reçoit le prototype Breguet équipé d'un moteur Renault 160 hp. Ultérieurement, il est affecté à l'escadrille 54 où il y a un prototype semblable équipé du moteur de 200 hp Salmson-Canton-Unné.
- 26 janvier 1915 : André vole à l'escadrille Br 54 sur 400 km à la vitesse de 100 km/h pour la Commission Michelin.
- 15 février 1915 : L'escadrille Br 54 est désignée pour réceptionner les productions Michelin à Clermont-Ferrand. En effet, les frères Michelin donnent 100 avions de leur fabrication à l'armée française. L'escadrille Br 54 est chargée de convoyer ces appareils vers le terrain d'Avord où ils sont examinés par des instructeurs. André de BAILLIENCOURT est désigné en 1915 pour réceptionner à Clermont-Ferrand les appareils construits par Michelin. C'est ainsi qu'il participa aux essais de la méthode Michelin de bombardement, depuis les premiers lancements, au terrain des Gravanches, de traînées de bombes lestées, jusqu'aux bombardements réels, au plateau de Lachamp, au pied du Puy de Dôme, puis au terrain spécial créé près de Malintrat.
- En septembre 1917, il est rappelé aux usines Breguet à Villacoublay pour l'essai en vol Breguet 14. 465 avions sont réceptionnés par ses soins en 1875 heures de vol.

André de Bailliencourt et Simone Pitavy se marient le 7 janvier 1919 à Espaly-Saint Marcel en Haute-Loire. Ils n'eurent pas d'enfants. On retrouve André de Bailliencourt installé au Puy, 34 boulevard Gambetta, où il dirige un établissement de ventes de produits pour l'agriculture.

André de Bailliencourt décède à l'âge de 86 ans, le 12 mai 1978, à la Maison de retraite du Monastier sur Gazeille (Haute Loire). Ses funérailles sont célébrées à la cathédrale du Puy.

Il est inhumé dans le cimetière de la localité. Une rue de la ville du Puy en Velay porte son nom.



FOUILLOUX, Paul, Stanislas, François, est né le 27 septembre 1895 à Salzuit.

Caporal au 1er Groupe d'Aviation, Paul Fouilloux décède de maladie contractée au service à l'Hôpital temporaire n° 77 à Dijon (Côte d'Or) le 4 avril 1917.

Les Aviateurs du département de la Haute Loire

REY, Pierre, Jean, Marcel, est né le 23 juin 1896 à Mazet Saint Voy.

Fils de Jean-Pierre Rey et de Marie Elisa Celia Nidal, Pierre Rey est appelé au 2ème groupe d'aviation de Bordeaux, le 30 avril 1916. Présélection personnel Navigant à l'école d'aviation militaire de Dijon. Brevet de pilote militaire n° 5573 obtenu à l'école d'aviation militaire de Pau, le 5 mars 1917. Pilote de l'escadrille N 80 du 5 avril 1917 au 15 juin 1917. Tué, aux commandes du Nieuport 24 bis n° 3875, lors d'un combat aérien contre 3 avions dans les environs de Ailles (Aisne), le 15 juin 1917. Son adversaire était le Vfw Hans Bowski du Jasta 14 (sa 2ème victoire). L'escadrille N 80 était stationnée à la ferme de Bonne Maison de Courville (Marne). La N 80, sous les ordres de l'aéronautique de la VIème armée, était engagée sur le Chemin des Dames où les Allemands lanceront plusieurs attaques en mai et juin 1917. La Jasta 14 était stationnée à Marchais, à 20 km à l'est de Laon. Le VFW Hans Bowski a remporté 5 victoires homologuées pendant la 1ère guerre mondiale.

CELLARD, Marie, Joseph, André, est né le 21 février 1898 à Saint Julien (Loire).

Fils de Louis, Jules et de Marie Oriol, demeurant à Le Monastier (Haute-Loire), Marie, Joseph Cellard est employé de bureau lorsqu'il s'engage au 54ème Régiment d'Artillerie le 27 décembre 1916 avant d'être affecté au 81ème Régiment d'Artillerie lourde. Il passe dans l'aéronautique militaire comme élève-pilote le 31 juillet 1917 et sera breveté pilote militaire sous le n° 9680 le 31 octobre 1917 à l'Ecole d'aviation militaire de Chartres le 31 octobre 1917, puis stage de perfectionnement à l'Ecole d'aviation militaire d'Avord jusqu'au 31 octobre 1917 où il est nommé caporal le 13 novembre 1917. Affecté à l'escadrille N 79 du 1er avril au 28 décembre 1917, puis au CRP de Paris avant d'être détaché en Italie du 22 février au 23 avril 1918. De retour en France, le sergent Cellard est affecté à Sommesous du 4 mai au 12 octobre 1918, puis au CIAO de 12 octobre 1918 au 23 février 1919. Sergent CELLARD, pilote, et Sergent POUPINEAU à bord d'un SPAD XI



GAUTHIER, Louis, Marcel, né le 2 juillet 1903 à Vergongheon.

Louis Marcel Gauthier passera sa jeunesse à Paray-le-Monial (Saône-et-Loire), où ses parents tenaient un Café-épicerie au lieu-dit «Le Colombier». Après ses études élémentaires, il est mécanicien dans un garage de la ville, avant d'être incorporé dans l'Aéronautique maritime à Lorient.. Entré aux Lignes Latécoère, il est mis à la disposition de la «Mallorquina» pour l'exploitation de la ligne Barcelone-Palma de Majorque et participe au vol expérimental avec Enderlin le 7 mars 1923.



CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOULLEARD

Les Aviateurs du département de la Haute Loire

Affecté en Amérique du Sud avec la première mission en novembre 1924, il est accidenté le 14 janvier 1925 lors d'une reconnaissance de ligne à la suite d'une panne de radiateur causant un atterrissage forcé sur la plage de Torrès, entre Florianopolis et Porto Alegre. Chef mécanicien à Rio de Janeiro en février 1928 sur l'aérodrome de Campo dos Alfonsos. Puis pilote d'essai des Hydravions Latécoère 631, il participe à la mise au point du «Croix du Sud» de Mermoz, à bord duquel il bat le record du monde de distance avec la traversée de l'Atlantique Sud : un aller-retour de 19767 km, en 126 heures de vol. Médaille de Guerre 1914/1918 et Croix de la Légion d'Honneur, Louis Gauthier, à bord d'un hydravion FBA 17HE2, au cours d'un vol de reconnaissance, s'écrase sur l'étang d'Hourtin le 3 juin 1938. Grièvement blessé, il est transporté à l'hôpital de Villenave d'Ornon où il décède quelques heures plus tard. Louis Gauthier avait accompli 2213 heures de vol. Dans le quartier du Colombier à Paray le Monial, où ses parents tenaient leur commerce, une rue porte son nom

BOYER, Léon, né le 18 juillet 1905 à Arlempdes.

Léon BOYER est issu d'une famille modeste. Boursier de pilotage, il est breveté pilote à l'Ecole Camplan à Bordeaux, le 7 décembre 1924, avec le n° 20500. Le sergent Léon BOYER, pilote au 35^{ème} Régiment d'Aviation à Bron, trouve la mort lorsque son appareil s'écrase au sol, au quartier du Terrailon à Bron, le 17 avril 1925. Son nom a été donné à une rue du quartier des Essarts à Bron (Rhône).



BUFFERNE, Henri, Pierre, né le 10 février 1910 à Craponne sur Arzon (Haute-Loire)

Sergent-chef Radio-mitrailleur au GB II/23 sur Glenn Martin 167 n° 26, décédé le 7 juin 1940 à Laucourt (Somme), inhumé au cimetière communal.

Le Glenn-Martin n° 26 du Groupe de Bombardement II/63 décolle en soirée (18 h. 30) de Droisy pour une mission de bombardement dans la région de Roye. L'équipage se compose du sous-lieutenant Le Marchant De Trigon, observateur, du sergent-chef Bufferne, radio-mitrailleur, et du sergent Chommeloux, pilote. La chasse allemande est au rendez-vous et l'abat en flammes. L'avion s'écrase à Laucourt à 4 km au sud de Roye. Les trois hommes sont tués. Depuis lors, ils reposent au cimetière communal de Laucourt (Somme).



Les Aviateurs du département de la Haute Loire

JOHANNY, Henry, né le 8 octobre 1915 à Saint Priest d'Allier

En 1940, répondant à l'appel du Général de Gaulle, le sergent-chef radio-télégraphiste sur avion, Henry Johanny regagne l'Angleterre. Peu après son arrivée en Angleterre, il est blessé lors d'un bombardement allemand le 16 septembre 1940. Il s'engage dans les Forces Aériennes Françaises Libres le 11 novembre 1940. Titulaire de 450 heures de vol, il est affecté au Groupe de bombardement «Lorraine» (542 nd squadron de la RAF) avec le grade d'adjudant-chef, en tant que radio-mitrailleur. Le 8 février 1944, le Douglas Boston III A, à bord duquel il a pris place, est abattu par la Flak au-dessus du terrain d'aviation de Nuncq, dans le Pas de Calais. Mort pour la France en opération aérienne, Henry Johanny est tout d'abord inhumé au cimetière de Saint Pol sur Ternoise avant son transfert au cimetière du Puy.

BOYER, Maurice, alias Val CHARNY, né le 26 avril 1918 à Salzuit.

Incorporé dans l'Infanterie en octobre 1938, Maurice Boyer est reçu à l'examen de l'Ecole d'Aviation d'Istres, en tant qu'élève-pilote. Il commence son entraînement à l'Ecole Civile de pilotage d'Ambérieu en Bugey, où il est breveté pilote le 1^{er} mars 1939. Est nommé sergent en août 1939. Il est grièvement blessé, le 8 septembre, sur le terrain d'aviation de La Martinerie à Chateauroux dans un accident aérien ; au décollage, son appareil chute à cause d'une rupture de commandes. Son entraînement est interrompu par un long traitement médical, en juin 1940, il se trouve à l'hôpital d'Argenton sur Creuse, amputé d'un doigt de la main droite et souffrant de multiples brûlures et cicatrices. Sur le point de passer le conseil de réforme, il entend l'appel du Général de Gaulle et décide de rallier la Grande Bretagne. Il embarque à Bordeaux sur le bateau «Madura» qui arrive à Falmouth, le 21 juin 1940, et s'engage le même jour dans les Forces Aériennes Françaises Libres. Il reprend l'entraînement dans les écoles de la RAF et à sa sortie à la fin juin 1941, il est affecté au 607th squadron. Transféré au 174th squadron, le sous-lieutenant Maurice Boyer ne rentre pas de sa onzième mission de guerre, le 17 avril 1942, qui consistait au repérage des convois ennemis près des côtes de la Manche. Disparu en mer en opération aérienne, le sous-lieutenant Maurice Boyer, Mort pour la France, est fait Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 39/45, Médaille de la Résistance, Cité à l'ordre de l'Armée de l'Air le 5 juin 1942.



Les Aviateurs du département de la Haute Loire

PASSEMARD, Amédée, né le 20 février 1920 à Vezézoux.

D'origine paysanne, il rejoint à 16 ans la Section d'Aviation Populaire de l'Aéroclub de Brioude. En 1937, il passe son brevet civil premier degré. Il est admis comme 'boursier de pilotage', en mai 1938, à l'Ecole Caudron d'Ambérieu en Bugey. En octobre 1938, nommé sergent, il suit les cours de l'Ecole des sous-officiers pilotes à Istres. A l'issue de ce stage, il choisit l'aviation de chasse. Sa première affectation est à Dijon au Groupe de Chasse 2/7, 3ème escadrille : il est alors le plus jeune pilote de chasse de France. Au cours de la 'drôle de guerre', le sergent Passemard, au cours d'une soixantaine de missions de guerre, remporte sept victoires en participation, dont quatre homologuées. Le 18 juin 1940, le Groupe traverse la Méditerranée pour rejoindre l'Afrique du Nord. Après le débarquement allié du 8 novembre 1942, les Dewoitine 520 sont remplacés par des Spitfire pour des missions de 'coastal command'. Nommé sous-lieutenant Amédée Passemard rejoint Meknès comme moniteur à l'Ecole de Chasse. En octobre 1944, affecté au Groupe 'Ile de France', il participe aux combats de la Libération de la France. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, i après un court passage au Groupe de Chasse ½, il rejoint le Centre d'Essais en Vol à la fin de 1945. En 1946, affectation à l'Etat-Major de la Défense Aérienne du Territoire en AFN. Fin 1949, alors qu'il est affecté au Groupe de Chasse 3/6 'Roussillon', il part en Indochine comme commandant de la 1ère escadrille et vole sur P 63 Kingcobra et sur Grumann Beatcat. De 1952 à 1955, Amédée Passemard participe à la vie de la 11ème Escadre de Chasse à Luxeuil et vole sur F 84 G Thunderjet en tant que commandant du groupe 1/11. De 1955 à 1959, il assure le commandement du Groupement de Contrôle Tactique Aérien de Friedrischaffen. Au Centre de Tir et de Bombardement de Cazaux, il est le 'patron'. En 1960, le commandant Passemard prend le commandement de l'aviation légère d'Oranie. Le Colonel Passemard, en 1963, est nommé Commandant de la base aérienne de Bangui, puis de celle d'Istres en 1965, où il reste trois ans, avant d'intégrer l'Etat-Major de la FATAC. En 1969, le Colonel Passemard quitte l'Armée.



Dans sa reconversion dans la vie civile, Amédée Passemard n'est toujours pas loin de l'aéronautique. Le 31 octobre 1982, il termine sa belle aventure aérienne par un vol en solo à bord d'un Nord 1100. Dix jours plus tard, il subit un quadruple pontage.

Avec 5000 heures de vol, 650 missions de guerre en 1200 heures, Commandeur de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 39/45, Croix de Guerre TOE, Croix de Guerre du Vietnam, 11 citations et un témoignage de satisfaction, Médaille de l'Aéronautique, le Colonel Amédée Passemard s'éteint à l'âge de 94 ans, le 19 août 2013, ses funérailles se dérouleront le 23 août à Chevry-Cossigny (Seine et Marne).

Les Aviateurs du département de la Haute Loire

ABOULIN,

Roger, né le 12 avril 1926 au Puy.

Roger Aboulin est moniteur technique instructeur aéromodélisme octobre 1945 ; premier vol solo en planeur 1945 ; brevet de pilote de planeur n° VV 00280 du 21/7/46; pilote Privé avion du 15/03/55 ; pilote Professionnel n° PP0130 du 8/02/55 ; instructeur Planeur n°509 du 26/06/50 ; instructeur Avion n°413 du 8/02/55. Il est salarié à l'aéro-club des Ailes Roannaises comme chef pilote, instructeur vol moteur et vol à voile du 1/11/45 au 30/04/71 avec une interruption du 13/05/46 au 09/03/47 pour service militaire.



Roger Aboulin est ensuite salarié à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Roanne jusqu'en avril 1987. Il a assuré l'information des vols à la tour et a géré l'activité commerciale sur le terrain, entre autres la ligne commerciale Roanne-Paris pendant une vingtaine d'années. Pendant son temps libre et jusqu'à ses derniers jours en septembre 2007, jusqu'à 81 ans, il a continué à servir assidûment l'aéroclub.

Pour son dévouement et ses services accomplis avec discrétion mais grand sérieux, il a reçu du Président de la Fédération Française d'Aéronautique, en juin 2006, la médaille de la Fédération aéronautique pour services rendus à l'aviation de loisirs.

Pendant sa carrière légendaire il a accompli 2 700h de vol Planeur et 9 100 h de vol en avion. Il a été un pilier incontournable de l'aviation à Roanne pendant plus de soixante ans. Homme exigeant et généreux, il a formé des centaines de pilotes à Roanne et aidé de nombreux jeunes pilotes en formation à poursuivre leur activité de pilotage malgré des difficultés financières. Roger Aboulin a transmis sa passion du vol à ses frères, enfants, petites filles et neveux qui pour certains sont devenus professionnels et champions du monde de vol à voile et honorent ainsi leur aîné.



Les Aviateurs du département de la Haute-Loire © C.A.L.M 03/2012