

**DARDAINE Charles Henri**, né le 7 janvier 1912 à Lunéville (Meurthe et Moselle).

Il s'engage dans l'Aviation Militaire en 1931. Après avoir été breveté pilote à Istres, il est affecté à la 5<sup>ème</sup> Escadre de Chasse à Bron. Pendant la Campagne de France en 39/40, il remporte une victoire aérienne. Grièvement blessé en Syrie en 1941, il sert ensuite dans les Forces Françaises Libres. Après la guerre, il est affecté au Cabinet d'André Philip, Ministre de l'Economie. En 1950, il revint sur la base de Bron, comme Commandant des vols du Centre d'Entraînement des Réserves. En 1956, il est volontaire pour l'Algérie. L'année suivante, il opte pour l'aviation civile, c'est au journal Le Progrès qu'il entre comme pilote.

Charles DARDAINE est membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 130 en date du 15 septembre 1953. Il décède en avril 1987.



**DAVIS Walter**, né le 20 octobre 1921 en Angleterre.

D'origine britannique, mais en tant que docteur, au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, il a œuvré au Centre International de Recherche sur le Cancer à Lyon. Au cours de la Deuxième Guerre Mondiale, Walter DAVIS, comme pilote de l'aéronavale britannique, a participé sur Barracuda et Avenger, aux missions sur l'Atlantique et dans le Pacifique. En 2004, il est Président Régional de la Royal Air Force Association. Il est membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 861 en date du 15 février 1995.



**DEPLANTE Henri**, né le 12 novembre 1907 à Lyon.

Major de l'Ecole Centrale de Paris en 1929, Officier de l'Armée de l'Air, Henri DEPLANTE débute sa carrière aéronautique à la Société Marcel Bloch comme ingénieur d'études. Puis, il occupe plusieurs postes de cadre au sein de cette Société. Au cours de la Seconde Guerre Mondiale, il s'illustre comme parachutiste dans les bataillons de choc. En 1946, il assure les fonctions de Directeur Technique de la SNCASO, puis de Directeur Général Technique des avions Dassault civils et militaires en 1949. Henri DEPLANTE est à l'origine des études et de la mise au point de tous les avions de la firme : Ouragan, Mystère, Mirage, Mercure, Falcon, Rafale. Il suit de très près les progrès réalisés dans la technologie des structures et dans l'emploi des matériaux nouveaux. Il prend sa retraite en 1981. Commandeur de la Légion d'Honneur, Médaille de la Résistance, Croix de Guerre 1939/1945, Distinguished Service Order britannique, Grande Médaille d'Or de l'Aéroclub de France, Medal of Freedom américaine. Henri DEPLANTE décède le 16 mars 1996 à Paris XVIème et repose dans le cimetière de Clairefontaine en Yvelines (Yvelines).

Son frère, Paul DEPLANTE, né à Rumilly, était également ingénieur chez Dassault.



**DUBOEUF Pierre**, né le 15 avril 1893 à Oullins.

Pilote au cours de la Première Guerre Mondiale avec trois citations, il poursuit sa carrière militaire à la base aérienne de Bron. Il se spécialise dans le pilotage des autogyres militaires qu'il présente lors des meetings aériens régionaux. Dès 1942, sous le nom de Capitaine NITAIN, il fut une des figures marquantes de la Résistance comme chef départemental de l'Armée Secrète, et auxiliaire des Commandants Billon et

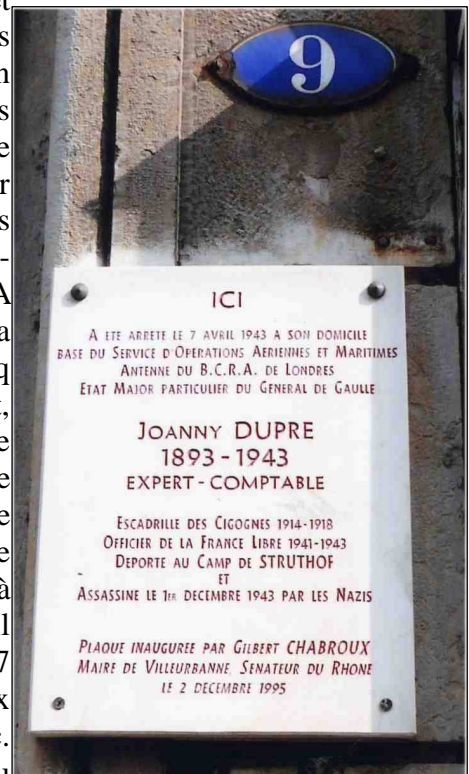


Chambonnet, autres grandes figures de la Résistance régionale. A la Libération, en 1944, il rejoint l'Armée de l'Air et commande la 1<sup>ère</sup> escadrille du Groupe 1/35 sur le front des Alpes. Avec 26 ans et 8 mois de service actif, 3 blessures et 2 citations, il termine sa carrière avec 4905 heures de vol. Titulaire de nombreuses décorations, il était Président d'Honneur de l'Association des Résistants de l'Air. Pierre DUBOEUF décède en juin 1969. Très apprécié à Bron, son lieu de résidence, son nom sera donné au stade municipal de Bron.

Il y a lieu d'associer son fils Guy, jeune résistant de l'air, puis dirigeant apprécié du monde sportif associatif brondillant.

**DUPRE Joanny**, né le 29 Mars 1893 à Lyon.

Joanny DUPRE a fait ses études à l'Ecole de La Salle à Lyon. Appelé au service militaire en 1913, il est affecté au 3<sup>ème</sup> tirailleurs algériens et nommé chef de poste à Ouargla en Algérie. Envoyé sur le front l'année suivante, il participe aux batailles de la Somme et de l'Argonne. Il est grièvement blessé à Verdun. Muté dans l'aviation, il est affecté à l'Escadrille des Cigognes. Après un stage à Cazaux, il est nommé observateur-bombardier dans l'escadrille 119 (escadrille des Hiboux), où il accomplit de nombreux raids. Il a été l'un des premiers à atterrir clandestinement en Allemagne pour y déposer des agents secrets. Après sa démobilisation, il ouvre un cabinet d'expert-comptable à Lyon où il a exercé dans l'entre deux guerres. A nouveau mobilisé en 1939, il reprend son métier à sa démobilisation. Alors il commence par agir au réseau du Coq Enchaîné, puis avec Combat, dans le cadre du Recrutement, Organisation, Propagande. Joanny DUPRE participe activement, à partir du début de l'année 1942, sous le pseudonyme DUCHAMPS ou SIF 8, à la formation du Service des Opérations Aériennes et Maritimes (SOAM) dont le Quartier Général est installé à son domicile, 9 cours Tolstoï à Villeurbanne. Chargé de mission de première classe, il organise les liaisons et les réceptions de parachutage. Le 7 Avril 1943, il est arrêté à son domicile, torturé dans les locaux de l'Hôtel Terminus de Lyon, puis interné à Montluc. Transféré le 6 Mai à Fresnes, il est déporté le 12 Juillet au camp du Struthof où il meurt d'épuisement, le 1<sup>er</sup> Décembre 1943.



**ELIOT André**, né le 20 novembre 1920 à Lyon 7ème.

Après des études classiques chez «les Lazaristes» à Lyon, il s'engage, le 28 novembre 1940, en qualité d'élève-pilote de l'Armée de l'Air. En 1943, il rejoint l'Angleterre et les Forces Aériennes Françaises Libres au sein du Groupe «Lorraine» (143 missions sur Boston). Il est instructeur dans la Royal Air Force en 1946, puis à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence en 1948. En 1954, André ELIOT est envoyé au Cambodge avec la Mission militaire française où il participe à la création de l'Ecole de l'Air Royale Kmère, dont il devient le Chef-pilote et le Directeur de l'Instruction en vol. En 1959, il est affecté à l'Escadrille de liaison et d'observation 3/45, où en tant que chef-pilote, il effectue 59 évacuations sanitaires sur Broussard. En 1960, il est Chef des stages d'instruction au Centre d'Essais en vol de Villacoublay. Il quitte l'Armée de l'Air, en 1964, et se reconvertit dans l'aviation civile.

André ELIOT décède à Bayonne, le 27 juin 1997. Ses cendres reposent dans le caveau de famille au cimetière de Chessy les Mines.

**FIESCHI Jean-Toussaint**, né le 23 octobre 1893 à Petreto-Bicchisano (Corse)

Il s'engage au 163<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, le 28 novembre 1913. Après sa blessure au front, en 1916, le sous-lieutenant FIESCHI est volontaire pour l'aviation militaire : tout d'abord, observateur, puis élève-pilote à Etampes en décembre 1917. De 1920 à 1923, il est chargé d'une mission militaire au Venezuela, puis de 1927 à 1929, professeur à l'école de guerre de Pékin en Chine. Attaché militaire à Rome, il revient en France, où il assure à Bron le commandement de la 35<sup>ème</sup> Escadre qu'il forme au bombardement de nuit. En 1939, avec le grade de colonel, il prend le commandement de l'Air Régional 14 à Lyon. De 1940 à 1942, il assure le commandement de la Base de Stockage de Bron avec comme adjoint le Capitaine Chambonnet, futur chef de l'Armée Secrète, assassiné par les Allemands, en juillet 1944, sur la Place Bellecour à Lyon. En 1953, élu conseiller municipal de Lyon, il fut l'adjoint du Président Edouard Herriot, Maire de Lyon, et fut chargé de la police, des affaires sociales et des sports. Grand Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec Palmes 14/18 et 39/45, Membre du groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n° 80 en date du 13 septembre 1949, le Général Jean-Toussaint FIESCHI décède en 1954.



**GARDE Georges**, né le 30 juillet 1903 à Tarare.

Georges GARDE a 8 ans quand son père meurt. Sa mère, institutrice, prend en charge son éducation. Le 17 août 1921, il souscrit un engagement de quatre ans au 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation à Bron. Il est breveté pilote militaire en 1922. Nommé sergent en 1924, il demande sa mutation pour l'Afrique occidentale française. Rapatrié, il est affecté au 37<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation au Maroc. Il réalise ses premiers faits d'armes et se distingue dans le Haut-Atlas en rébellion : le 23 avril 1931, le ministre de l'air DUMESNIL, nomme sur le champ de bataille, l'adjudant GARDE, au grade de sous-lieutenant. Nommé au grade de lieutenant, le 6 novembre 1933, il rejoint la base d'Istres pour participer à la «Croisière Noire». A son retour en janvier 1934, il est fait Chevalier de la Légion d'Honneur. A la déclaration de la Deuxième Guerre mondiale, c'est avec le grade de capitaine qu'il commande la 2<sup>ème</sup> escadrille du groupe de chasse I/1. Il termine la Campagne de France 39/40 avec six victoires aériennes à son palmarès. Le Capitaine GARDE, mis en congé d'armistice le 1<sup>er</sup> mars 1943, entre dans la Résistance au sein du réseau «Alliance». Il s'évade par l'Espagne et rejoint les Forces Aériennes Françaises en Afrique du Nord le 16 octobre 1943. Il est nommé adjoint, puis Directeur du Centre d'instruction de la chasse à Meknès. Lieutenant-Colonel en août 1943, ses qualités d'organisateur lui valent de prendre la direction du Service de l'Information du Ministère de l'Air. En août 1948, il est promu colonel. Il part, en novembre 1949, à Villacoublay pour commander la 60<sup>ème</sup> escadre de transport et de liaisons aériennes. Le 28 février 1953, il est appelé aux fonctions de Commandant de l'Air en Tunisie, où il termine sa carrière. Le Colonel GARDE est élevé au grade de Général de brigade lors de son départ de l'Armée de l'Air. Il décède à Fréjus le 8 juillet 1986.



**GAUTHIER Gabriel**, né le 12 septembre 1916 à Lyon.

Gabriel GAUTHIER est issu d'une famille de médecins. Dès l'âge de 14 ans, il est attiré par le métier des armes, et c'est par esprit sportif qu'il vient à l'Aviation militaire. Admis à l'Ecole Militaire de l'Air à Versailles, il en sort en Octobre 1938 pour être affecté au groupe de chasse II/7. Il participe avec son groupe à la Campagne de France en 39/40 et obtient 2 victoires. Alors qu'il vient de descendre un avion ennemi, il est gravement blessé par les tirs d'un autre appareil. A sa sortie d'hôpital, son groupe s'est replié en Afrique du Nord. C'est tout d'abord à la protection des convois alliés en Méditerranée, puis c'est avec un Spitfire, qu'il participe à la Libération de la Corse en remportant trois victoires homologuées et trois probables. Capitaine et commandant la 2<sup>ème</sup> escadrille de son groupe, il prend part au débarquement de Provence et aux combats qui s'en

suivent. Il abat deux avions ennemis, mais au cours d'une de ces missions, il est abattu et blessé. Recueilli par de courageux témoins, des résistants parviennent à le faire passer en Suisse. Remis de ses blessures, il rejoint son groupe pour terminer la guerre, As de Guerre 1939/1945 avec 10 victoires aériennes homologuées.

Nommé Commandant en décembre 1946, il assure de nombreux commandements : commandant en second de la 6<sup>ème</sup> Escadre de chasse, commandant la base-école de Meknès, commandant la 2<sup>ème</sup> Escadre de chasse à Dijon, il est à l'origine de la «Patrouille de France», sous-chef d'Etat-Major à Lahr, etc... Promu Colonel en 1956, il participe à l'expédition de Suez. En 1957, Jacques Chaban-Delmas l'invite à renforcer son cabinet particulier, tout en commandant la base de Reims. En avril 1960, il préside aux destinées de l'Ecole de l'Air à Salon. Général de division en janvier 1963, Général de corps aérien en Avril 1965, le 1<sup>er</sup> juillet 1968, le Général d'armée aérienne GAUTHIER est Inspecteur général de l'Armée de l'Air. Enfin, le 1<sup>er</sup> décembre 1969, il est chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, poste qu'il occupe jusqu'à son départ à la retraite en Décembre 1972. Parrain de la Promotion 1995 de l'Ecole de l'Air, Grand Croix de la Légion d'Honneur, le Général Gabriel GAUTHIER, décède le 3 mars 1996, et repose dans le cimetière de Marchamp (Rhône)



**GISCLON Jean**, né en avril 1913 à Lyon.

Il débute l'aviation à l'Ecole Gilbert Sardier à Aulnat qu'il quitte, le 7 septembre 1932, avec le brevet militaire n°23786. En mars 1933, le sergent Jean GISCLON est affecté à la base aérienne de Bron, successivement aux 35<sup>ème</sup> et 55<sup>ème</sup> Escadre d'observation, puis à la 5<sup>ème</sup> Escadre de Chasse. En juin 1936, suite à une infraction caractérisée au règlement de la circulation aérienne...il est détaché au cabinet du Ministre de l'Air !. Puis d'août à octobre 1936, il partagera le sort des escadrilles républicaines espagnoles. Il sera de retour à Bron au Groupe de chasse 2/5 avant de faire mouvement avec son unité vers le terrain de Reims. Il sera breveté pilote civil à Reims avec le n°12006 le 1<sup>er</sup> octobre 1938. Au cours de la Campagne de France, en mai et juin 1940, il remporte 5 victoires. En novembre 1942, avec son Groupe 2/5 devenu le «La Fayette», il participe à la campagne de Tunisie et acquiert une 6<sup>ème</sup> victoire. Puis ce sera une longue et fastidieuse campagne de «Coastal Command» avant de débiter, sur P 47 Thunderbolt, les campagnes d'Italie et du Sud de la France. Au lendemain des hostilités, il connaîtra diverses affectations. Commandant, As de Guerre aux 6 victoires, Commandeur de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 39/45 avec 6 palmes, Médaille de l'Aéronautique, Air Medal américaine, 6025 heures de vol dont 5850 militaires, il quitte l'Armée de l'Air en avril 1960. En février 1960, il est breveté TT avec le n°3346.



Jean GISCLON commence alors une carrière, de vingt années de journalisme, au quotidien Le Parisien et publie une dizaine de livres couronnés de Prix. Il sera, en outre, membre du Comité Directeur des Vieilles Tiges et Rédacteur en Chef de «Pionniers», revue des Vieilles Tiges. Jean GISCLON décède à Paris, à l'âge de 96 ans, le 7 janvier 2009.

**GOEPERT Antoine**, né le 28 février 1910 à Lyon.

De père alsacien et de mère lyonnaise, orphelin dès l'âge de huit ans, son oncle Edmond Jeandet (compagnon du célèbre Brocard de l'escadrille des Cigognes) fut un guide dans sa vie. A l'âge de 18 ans, il contracte un engagement dans l'aviation militaire et se retrouve en école de pilotage à Buc. Breveté pilote militaire n° 22631, en date du 22 août 1929, il reçoit son affectation dans l'aviation de chasse à Istres. Nommé sous-lieutenant de réserve en septembre 1930, il quitte l'armée. Antoine GOEPERT passe son brevet de pilote de transport public, puis son brevet de navigateur. Engagé par la Compagnie Aérienne Française, il effectue de nombreuses heures de vol (photos aériennes, liaisons saisonnières en Afrique, baptêmes de l'air). Puis il se retrouve chef-pilote à la section de l'Aviation populaire à l'aéro-club de Deauville. A la déclaration de guerre, il vole sur avion de transport. C'est en Afrique du Nord que l'armistice le surprend alors qu'il réceptionne des avions de chasse livrés par l'Amérique.

Démobilisé à Salon de Provence, il s'occupe d'une affaire familiale d'autocars. Contacté par un officier du 2<sup>ème</sup> Bureau, il fait du renseignement pendant deux ans. Puis il quitte la France, en mai 1943, pour rejoindre les Alliés, mais il est arrêté et interné en Espagne.

Arrivé à Casablanca, en septembre 1943, il est dirigé vers l'Angleterre pour effectuer un stage de perfectionnement sur Wellington, puis sur Halifax, comme pilote de bombardier lourd. Au Bomber Command, en tant que Chef d'escadrille, il effectue 28 missions de bombardement de nuit sur l'Allemagne. La guerre terminée, Antoine GOEPERT entre à Air France où il vole sur tous les types d'avions en service à cette époque : du Junkers 52 au Dewoitine 338 et au DC 3. C'est sur Caravelle qu'il choisit de faire son dernier vol, le 28 Février 1970, pour son 60<sup>ème</sup> anniversaire, après 24 000 heures de vol.



De 1948 à 1960, il a été, entre autres, Secrétaire Général puis Président d'organisations professionnelles de l'aviation marchande et du Conseil supérieur de la Sécurité aérienne. C'est la carrière de pilote professionnel d'Antoine GOEPERT, ainsi que ses états de services militaires et sa contribution au développement de la Sécurité aérienne qui lui valurent la Grande Médaille d'Or de l'Aéroclub de France. Médaillé de l'Aéronautique, Antoine GOEPERT décède le 11 Janvier 2001, et repose dans le cimetière de Trilbardou (Seine-Maritime).

**HELDT Georges**, né le 24 juillet 1918 à Lyon.

De septembre à décembre 1939, Georges HELDT sert dans la cavalerie à Lunéville. En janvier 1940, il passe dans l'Armée de l'Air pour y obtenir son brevet d'observateur en avion. Nommé sous-lieutenant deux mois plus tard, il est à Dinard le 15 juin 1940, date à laquelle l'école est évacuée vers Clermont-Ferrand. Il traverse la France par ses propres moyens et arrive à Port-Vendres, le 20 juin 1940, où il réussit à embarquer sur le bateau «Présidente del Piaz», qui emmène des troupes polonaises vers l'Afrique du Nord. Arrivé à Oran, réalisant que tout espoir de reprendre le combat est perdu, il décide de s'évader. Le 30 juin 1940, il s'envole vers Gibraltar avec René Mouchotte, Charles Guerin et Henry Lafond dans un Caudron Goéland. Il signe son engagement dans les FAFL et demande à devenir pilote. Il est cependant affecté dans l'Infanterie de l'Air, section des parachutistes, en janvier 1941. Détaché au Bureau Central de Recherche et d'Action (BCRA), il se spécialise dans le sabotage et l'essai des matériels et des méthodes de combat du personnel aéroporté, notamment les attaques surprises d'aérodromes. Le 25 juillet 1941, au départ de Newmarket, pour un vol d'entraînement, l'avion qui le transporte s'écrase au sol et prend feu. Il assure avec le capitaine Boissonnas, l'évacuation des blessés, sortant lui-même de l'avion avant-dernier et sérieusement brûlé. A peine remis, il revient à la tête de ses hommes, malgré une incapacité fonctionnelle partielle de ses mains. Le 31 août 1943, profitant de la présence d'officiers français au camp d'aviation britannique installé, en bordure de falaises, à Mullion Cove en Cornouailles, le lieutenant HELDT s'offre de faire une démonstration d'une action surprise utilisant l'escalade, spécialité dans laquelle les parachutistes français sont particulièrement entraînés. Il

trouve la mort dans cette opération. Le lieutenant Georges HELDT «Mort pour la France» en service commandé, est inhumé à Helton (Angleterre).

**LA CHAPELLE**, Antoine, né le 27 septembre 1916 à Lyon.

Breveté pilote militaire en 1936, le sergent LA CHAPELLE est affecté au Groupe de chasse II/4 le 16 mai 1939. Au cours de la Campagne de France en mai/juin 1940, il obtient 7 victoires aériennes homologuées. Il est mis en congé d'Armistice. Promu sous-lieutenant en septembre 1944, il est muté au Centre d'Instruction de la chasse à Meknès, puis ultérieurement affecté au Groupe de reconnaissance 1/33. En 1960, il est nommé commandant de la base de Drachenbronn, puis en avril 1968 au Centre d'Instruction des Contrôleurs d'Opérations et des Contrôleurs de Sécurité Aérienne de Dijon-Longvic. Lieutenant-Colonel en avril 1964, il quitte l'armée le 1er octobre 1968. Il s'éteint à Fontaine les Dijon le 10 novembre 1983 et repose au cimetière de Dijon.



**LEFOL** Georges, né le 13 mars 1913 à Tunis.

Dès l'âge de douze ans, Georges LEFOL habite Lyon avec sa famille et étudie à l'Ecole professionnelle de La Martinière. Il obtient son brevet de pilotage à Nîmes, le 22 Décembre 1934, et suit le stage de perfectionnement à l'Ecole de haute voltige d'Etampes. Engagé dans l'Armée de l'Air, il est affecté au 2<sup>ème</sup> groupe de la 5<sup>ème</sup> escadre de chasse à Lyon-Bron.

Le 14 Mai 1937, nommé Sergent, il rejoint la base aérienne de Reims à la 5<sup>ème</sup> Escadre de chasse. Il prépare avec succès en août 1939, le concours d'entrée à l'Ecole Militaire de l'Air. Aspirant, à la déclaration de la Deuxième Guerre Mondiale, il obtient sa première victoire le 6 novembre 1939. Ultérieurement douze autres victoires, dont deux doublés, au cours de 70 missions de guerre, honorent son palmarès et le classent «As de Guerre».

Placé en congé d'armistice, il est démobilisé, en 1942, et sera affecté ultérieurement au Groupe de Sécurité aérienne publique à Lyon. Après la Deuxième Guerre Mondiale, il se retrouve à la base aérienne de Bron, puis à Tours, avant de quitter l'Armée de l'Air à la fin de l'année 1946. Rappelé en 1952, il occupe divers postes à travers la France, dont Dijon où il suit une formation de contrôleur des opérations aériennes, à Versailles, puis Orange où il est promu commandant de la station radar située près de Bourg Saint Andéol (Ardèche). En août 1959, le Commandant LEFOL dirige le Centre de contrôle et de détection de Lyon-Satolas. Promu Lieutenant-Colonel, il prend sa retraite en mars 1960.

Après une seconde carrière dans le civil, Georges LEFOL décède à Lyon, le 2 mai 1988.



**LENOIR Louis Elisée** , né le 20 janvier 1923 à Sathonay (alors dans le département de l'Ain).

Le 16 avril 1941, Louis Lenoir s'engage à la base aérienne de Salon de Provence pour servir pendant quatre ans comme volontaire dans le corps du personnel du service général de l'Armée de l'Air. Il est détaché à la CIEAA de Chambéry le 9 mai 1941, puis affecté au Groupe de Chasse 2/4 le 2 août 1941 et désigné pour servir aux bases aériennes de l'Afrique occidentale française le 4 février 1942. Il embarque à Marseille le 8 mai et débarque à Dakar le 27 mai. Affecté à la base aérienne de Bamako, il est nommé au grade de caporal le 1er octobre 1942. Louis Lenoir est affecté au stage d'élève-pilote et dirigé sur Casablanca en mars 1943. Il est désigné pour faire partie du contingent

du Personnel navigant formé en Amérique et embarque pour les USA le 7 août 1943. Arrivé à New York, il est dirigé sur les écoles de pilotage de Craig-Field, de Tuscalosa et de Gunter Field.

Le 15 janvier 1944, il est affecté sur l'école des élèves-pilotes sur bimoteurs à Turner Field où il est breveté pilote sur ce type d'appareil et nommé au grade de sergent. En vue de son retour en Afrique du Nord, il est admis au peloton des Elèves-officiers de réserve le 9 septembre 1944. Louis Lenoir est de retour en métropole le 18 décembre 1944 où il est nommé au grade d'Aspirant de réserve dans le cadre navigant. Affecté au Groupe de bombardement 1/22 Maroc comme pilote sur B 26 Maraudeurs, il participe aux missions de bombardement sur l'Allemagne en mars et avril 1945, ce qui lui vaut l'attribution de la Croix de Guerre 39/45 avec palme.

L'Aspirant Louis Lenoir trouve la mort en service aérien commandé à Triel sur Seine dans la région de Saint Germain en Laye (Yvelines) le 22 août 1945. Il totalisait 790 heures de vol dont 60 de nuit et 96 heures de vol de guerre au cours de 22 missions. STELE FUNERAIRE

**LEYVASTRE Pierre**, né le 6 février 1920 à Lyon 7ème.

Il réside à Lyon où son père est l'un des directeurs de l'usine Paris-Rhône. Le 23 décembre 1939, il s'engage pour la durée de la guerre dans l'Armée de l'Air. Il rejoint le Bataillon de l'Air 101 à Toulouse en qualité d'élève-pilote, puis il est dirigé vers l'école de pilotage de Graulhet, le 4 janvier 1940. Nommé caporal, le 1er juin 1940, il est démobilisé le 30 août 1940. Dans le cadre de l'armée d'Armistice, il se rengage, le 9 juillet 1941, et rejoint la base aérienne de Blida en Algérie. Suite au débarquement allié en Afrique du Nord, il rejoint, début 1943, le Centre des Personnels Navigants de Casablanca, afin de poursuivre une formation de personnel navigant en Amérique. Il embarque, le 14 juin 1943, avec le Premier Détachement des Elèves-Pilotes sur le paquebot américain «USS West Point». Après 9 jours de traversée, le navire arrive à Boston le 23 juin 1943. Il est dirigé sur la Primary School de Tuscaloosa en Alabama, où il vole sur PT 17, puis en septembre 1943, à Gunter Field, il vole sur Vultee BT-13, à Craig Field, en novembre, il vole sur AT 6, et termine son séjour aux USA avec 201 heures de vol. De retour en Afrique du Nord, il continue sa formation à Kasba Tadla au Maroc où il vole sur MS 315 et Tiger Moth. Pierre LEYVASTRE est breveté pilote militaire, le 9 août 1944, avec le n° 35122. Il continue sa formation sur A 24, Cessna 78, puis sur Curtiss H 75, Hurricane et Spitfire Vb. En mai 1945, il est affecté au Groupe de Chasse 1/3 Corse à Dijon où il vol sur Spitfire IX, puis sur Mosquito. En novembre 1946, il est muté au Groupe de Chasse II/7 Nice à Lahr en Allemagne. En septembre 1947, il rejoint le Groupe de Chasse Dauphiné en Indochine où il effectue sa première mission de guerre sur Spitfire IX. Malade, il sera rapatrié sanitaire en métropole en mai 1948. Pierre LEYVASTRE aura effectué 25 heures de vol de guerre en 26 missions. Après sa convalescence, en décembre 1948, il est muté à la base aérienne 705 à Cognac où il est affecté à l'école des moniteurs où il deviendra moniteur sur Tiger-Moth II. Il quitte l'Armée de l'Air, en septembre 1950, avec le grade de sergent-chef en ayant effectué 1000 heures de vol sur divers types d'appareils.

Dans sa reconversion, il utilise ses compétences aéronautiques en devenant journaliste, d'abord rédacteur stagiaire au journal Les Ailes, puis rédacteur permanent avant la disparition de ce journal. Ultérieurement, il est collaborateur de l'Aéro-Revue, Le Fanatique de l'Aviation, Revue de l'Aéropospatiale, Ingénieurs et Techniciens, Aviation Magazine en France ; Aviazone e Marina en Italie ; Air Enthusiast et Warplanes of the Second World War en Grande Bretagne ; Flug Revue en Allemagne ; Armed Forces Management et Vertical World aux USA. En outre, il est l'organisateur de la Commission militaire au sein de l'association des journalistes professionnels. Il participe aux ouvrages de William Green, de Docavia et aux travaux de spécialistes aéronautiques de premier plan, tels Jean Liron, Jean Noël, Jean Cuny, Raymond Danel, etc... Il ne s'intéressait pas seulement à l'histoire de l'aviation, mais aussi aux véhicules militaires et aux voitures de collection.

Pierre LEYVASTRE, homme discret et secret, résidait ces dernières années au 67 bis, rue de la Pagère à Bron. Il décède,



le 26 octobre 1999, à l'hôpital Degenettes à Lyon. Il est inhumé au cimetière de Les Vastres en Haute Loire.

haut

LEYVASTRE

**MARTIN, René, Lucien**, né le 5 juin 1916 à Digoin (Saône et Loire).

René MARTIN s'engage dans l'Armée de l'Air le 23 avril 1937. Affecté à l'escadrille des Cigognes à Dijon, le sergent MARTIN participe à la Campagne de France en mai/juin 1940 où il obtient deux victoires. Il rejoint l'Afrique du Nord et participe à la Campagne de Tunisie en 1942 et 1943. Le 20 septembre 1943, le sergent-chef MARTIN se porte volontaire pour rejoindre le Groupe de chasse «Normandie» en Union Soviétique. En 1945, le sous-lieutenant MARTIN totalise 9 victoires aériennes homologuées et 3 probables. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il assure plusieurs commandements. Le Lieutenant-Colonel MARTIN prend sa retraite le 1er juillet 1968. Revenu à la vie civile, René MARTIN s'occupe d'équipements destinés à l'élevage et à l'agriculture. Il s'éteint à Bron le 4 janvier 1982.



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

Ingénieur d'une Ecole des Travaux publics, mais c'est néanmoins vers l'aviation qu'il s'oriente, puisqu'à 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. A ses frais, il apprend à piloter 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 sponsor de l'aviation, permettent à André MELIN 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, où 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 Gône 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 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. Il quitte Lyon, en 1960, pour une maison de retraite en région parisienne. Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n° 61 en date du 14 septembre 1948, André MELIN s'éteint en Bretagne, à l'âge de 74 ans, le 7 janvier 1963.



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



**MERMET, François**, né le 13 Mai 1911 à Tassin la Demi-Lune.

Second d'une famille de dix enfants, il fait ses études au collège des Maristes et obtient, en 1930, le Diplôme de l'Ecole de Commerce et de Tissage de Lyon. Issu d'une famille de fabricants de soieries, la tradition le destinait à ce métier. Mais son service militaire comme officier de cavalerie, le fait opter pour le métier des armes. Titulaire d'un brevet militaire d'observateur aérien, il demande à la déclaration de guerre, en 1939, son affectation dans l'Aviation. Il est promu capitaine au 581<sup>ème</sup> Groupement Aérien d'Observation (GAO). Au cours d'une mission d'observation dans la région d'Epernay, son avion est mitraillé par l'ennemi. Le pilote réussit à se poser, mais François MERMET, grièvement blessé, décède le 13 Juin 1940. Le Capitaine François MERMET se voit décerner la Croix de Guerre et la Légion d'Honneur, à titre posthume, qui sont remises à son fils aîné âgé de 5 ans, le 9 Novembre 1942, au cours d'une prise d'armes sur la base aérienne de Bron. Le 30 Octobre 1948, son corps est rapatrié de Troyes à Tassin la Demi Lune, où il repose dans le carré militaire du nouveau cimetière. Une rue de la localité porte son nom.



**NIQUE Pierre**, né le 19 octobre 1901 à Montmerle sur Saône (Ain).

Affecté comme élève-pilote en 1921 à l'Ecole de pilotage d'Istres, il est breveté pilote militaire le 21 mai 1921. Pilote-moniteur à l'Ecole Hanriot de Mourmelon, puis à la Cie France-Aviation, il est nommé Directeur de l'Ecole de pilotage Hanriot à Chalon sur Saône en 1924. En 1932, il assure la Direction de l'Ecole de pilotage Hanriot à Bourges et la mise au point et réception des avions Hanriot construits sur ce site. Il participe à la mise au point d'avions munis de ski sur des sites du Briançonnais et à Chamonix. En 1939/1940, il est affecté spécial à la SNCAC en tant que pilote d'essai. A la Libération, le Lieutenant NIQUE reprend du service dans l'Armée de l'Air au sein du Groupe 1/35 sur le front des Alpes, comme pilote personnel du colonel RUBY. Pendant l'année 1946, à partir du terrain de Macon-Charnay, il assure le pilotage des appareils du Centre National de Défense contre la Grêle. Sur le terrain de Belleville sur Saône, à l'Aéroclub Charles Voisin, il est chef-pilote de 1947 à 1951, à Villefranche sur Saône de 1951 à 1957 et à Bourg en Bresse en 1958. Il prend sa retraite à 58 ans avec un total de 20 000 heures de vol. Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n° 15 en date du 13 juin 1946, Pierre NIQUE décède le 5 décembre 1968 à Montmerle sur Saône.

**PECHAUD Robert**, né le 15 janvier 1917 à Lyon.

Robert PECHAUD commence à voler en 1934, sur planeur Avia XI A . Il obtient les brevets A et B de pilote d'avion sans moteur, numéro 379. En 1935, l'Aéroclub du Poitou lui accorde une bourse pour obtenir le brevet de pilote d'avion 1<sup>er</sup> degré. En 1937, il est reçu au concours des boursiers de pilotage et envoyé à l'Ecole Hanriot à Bourges. En janvier 1938, il est affecté à l'Escadron d'Entraînement de la base de Reims et rejoint quelques mois plus tard le Groupe de chasse 2/5. Le 6 novembre 1939 sur Curtiss, Robert PECHAUD prend part à son premier combat aérien. Lors d'un convoyage d'avion, le 6 juin 1940, son avion s'écrase au sol à la suite d'un incident matériel, le pilote est gravement blessé. En février 1941, démobilisé, il rejoint sa famille en Auvergne. Il apprend que le Centre National de Vol sans Moteur de la Banne d'Ordanche, créé dans les années 30, va rouvrir. Robert PECHAUD sera du premier stage en juin-juillet 1941. En août 1942, il est moniteur en titre et affecté à l'Aéroclub de Roanne. En octobre 1944, le Centre de Beynes ouvre ses portes, Robert PECHAUD y vole avec Max Gasnier, Gaudry, Eric Nessler sur Castel 242 biplace et C 305, Avia 40 P, etc...Il vole à la Montagne Noire où il obtient son brevet D avec le numéro 83 en 1945. En 1948, il passe à Saint Yan les épreuves pratiques de pilote de transport public. L'année

suivante, il rejoint le Centre de La Ferté-Alais. En 1953, Robert PECHAUD réussit le vol de distance sur planeur avec but fixé de 300 km, de La Ferté à Angoulême ; le 21 avril 1959, c'est 500 km de La Ferté à La Teste de Buch. Lors de plusieurs campagnes d'hiver à Issoire, il effectue ses gains d'altitude qui lui permettent de faire homologuer sa couronne d'or numéro 291 et ses 3 diamants, numéro 41. Malgré de gros problèmes de santé, Robert PECHAUD continue de voler. Après 1980, il se plonge avec passion dans une histoire de vol à voile. Robert PECHAUD, chevalier du vol à voile avec 7500 heures sur planeur, s'est éteint le 13 avril 1992. Il est inhumé dans le cimetière parisien de Pantin.

**PIVOT, Gaspard, Antoine, dit Georges**, né le 3 mars 1901 à Marcy l'Etoile (Rhône).

Georges PIVOT est élève-pilote à l'Ecole Hanriot. Breveté pilote sous le n° 18737 le 15 février 1921, il contracte un engagement volontaire au 34ème Régiment d'aviation en avril 1921. Il est breveté pilote de transport public sous le n°0794 le 19 novembre 1923. En mars 1924, il entre chez Latécoère et se trouve affecté à Barcelone et assure les liaisons aériennes Toulouse-Casablanca, Casablanca-Oran, Alicante-Oran, où sur cette liaison, il connaît un accident en 1924 et reste 20 heures en détresse avant d'être secouru. Sur la liaison Casablanca-Dakar, suite à une



panne de moteur, il reste douze jours prisonnier des Maures, vendu comme esclave, il est racheté par un caïd ami de la France. Ultérieurement, il participe aux recherches de Reine et Serre, prisonniers des tribus rebelles. En octobre 1927, il est affecté en Amérique du Sud et assure la liaison Natal-Buenos Aires. De mars 1928 à avril 1930, il assure les fonctions de chef de l'aéropole de Bahia, puis celle de chef d'exploitation de la ligne Bolivie-Chili-Pérou (en octobre 1930, avec Jean Couvet, il réalise un aller et retour de La Paz à Avica au Chili). Au début 1934, il intègre la compagnie Air France où il est affecté au Réseau Afrique. Du 10 février 1936 à septembre 1939, il assure les fonctions de pilote à la Compagnie Aéromaritime/Chargeurs Réunis à Abidjan. Mobilisé dans l'Armée de l'Air, au début de la Seconde Guerre mondiale, il est affecté à la base aérienne de Casablanca. Le sous-lieutenant Georges PIVOT trouve la mort à Port Lyautey (Maroc), le 1er octobre 1943, lors des essais d'un Glenn Martin. Chevalier de la Légion d'Honneur le 1er février 1932, Georges PIVOT est déclaré Mort pour la France.

**PRIEUR, Jack**, né le 30 septembre 1917 à Lyon.

En 1940, observateur militaire à Palmyre en Syrie, l'adjudant Jack PRIEUR décide de ne pas regagner la France, après les combats au Levant. Il est affecté au groupe «Artois» avec le grade de d'aspirant. Le 4 novembre 1943, lors d'un exercice de largage de charges de profondeur, l'Avro Anson n°EG359 du groupe Artois est détruit par l'explosion prématurée de l'une de ses armes. L'avion tombe en mer à Djino, à 20 kilomètres au large de Pointe Noire, au Congo. Alors que le sergent-chef Rolland survit à l'accident, le sous-lieutenant Farrugia, le lieutenant Malbranque, l'aspirant PRIEUR, l'adjudant-chef Reynaud et le sergent Gaston disparaissent en mer. L'aspirant Jack PRIEUR «Mort pour la France» en service aérien commandé, disparaît en mer, le 4 novembre 1943.



**RICARD-CORDINGLEY, Louis**, né le 6 novembre 1917 à La Mulatière.

En décembre 1939, Louis RICARD-CORDINGLEY est admis à l'Ecole Militaire de l'Air de Versailles. Affecté au Centre d'Instruction au bombardement de Toulouse-Franczal en avril 1940, il est nommé aspirant. Il ne peut accepter la défaite de son pays et décide de rejoindre la Grande Bretagne, le seul pays encore en guerre contre les forces de l'Axe.

A Toulouse-Franczal, en compagnie des aspirants Casparius et Schloesing ainsi que du Lieutenant Roques, il cherche un avion pour mettre son plan à exécution.



La chance leur fait rencontrer le sergent Didier Beguin qui arrive de Clermont-Ferrand à bord d'un Caudron Goeland et accepte volontiers de se joindre à eux et de les conduire en Angleterre. Ils décollent le 22 juin 1940 et se posent sur l'aérodrome de Hasten dans le Devonshire. Après un court séjour sur la base RAF de Saint Alban, où sont regroupés les volontaires FAFL, puis à l'école franco-belge d'Oldham, RICARD-CORDINGLEY suit le cycle d'entraînement d'un pilote de la RAF. Lors d'un vol d'entraînement à la 57 Operational Training Unit de Hawarden, le Spitfire du Lieutenant RICARD-CORDINGLEY entre en collision avec un autre appareil, le 26 janvier 1942 vers 10h 30. Alors qu'il réussit à quitter le bord, son parachute ne s'ouvre pas, l'altitude étant insuffisante.

Le Lieutenant RICARD-CORDINGLEY, «Mort pour la France» en service aérien commandé, est inhumé à Hawarden, puis à Brookwood (Angleterre).

**ROCHAIX, Marcel**, né le 14 septembre 1911 à Villanière (Aude).

Marcel ROCHAIX est né dans le village maternel dans le Languedoc, près de Carcassonne. Issu d'une famille lyonnaise, il passe sa jeunesse dans le 6ème arrondissement de Lyon. De 1925 à 1927, il fréquente l'Ecole Technique de La Martinière.

Enflammé par les exploits de Lindbergh, de Costes et Le Brix, il profite des nouvelles dispositions d'octroi de bourses de pilotage. Le 10 mars 1930, il s'engage à l'Ecole Caudron d'Ambérieu en Bugey et obtient son brevet de pilote militaire sous le n° 23113, le 1er septembre 1930. En devançant l'appel, Marcel ROCHAIX rejoint l'Ecole Pratique d'Aviation d'Istres, le 2 janvier 1931 où il obtient son insigne de pilote sous le n° 21928, le 11 mai 1931, en

totalisant 120 heures de vol. Il est alors affecté à la 14ème escadrille du 4ème groupe de la base aérienne de Lyon-Bron. Le 3 décembre 1931, il se rengage au 38ème Régiment d'aéronautique de Thionville.

Le 21 octobre 1935, le sergent ROCHAIX rejoint sa nouvelle affectation : la 3ème escadrille du 2ème groupe de la 35ème escadre d'observation de la 5ème brigade aérienne sur la base de Bron. Le 15

février 1936, son beau-père achète une maison à Azieu-Genas, dans l'est lyonnais, laquelle deviendra le point fixe de la famille. Le 1er

juillet 1937, promotion au grade de sergent-chef et, le 3 septembre, il obtient sa licence de pilote d'avion de tourisme. Avec le début de la

Seconde Guerre mondiale, l'adjudant ROCHAIX effectue sa première mission de guerre sur le territoire allemand dans la nuit du 29 au 30

septembre 1939. Le 8 avril 1940, l'adjudant ROCHAIX est affecté à la 1ère escadrille du 1er groupe de la 38ème escadre de bombardement sur la base aérienne d'Istres. Le 15 juin, il effectue sa

deuxième mission de guerre en bombardant un camp d'aviation en Italie. Devant l'avance des troupes allemandes, le 25 juin, son unité se replie sur l'Afrique du Nord. Affecté au Groupe aérien 1/23, il est nommé adjudant-chef. De retour en métropole pour passer une permission, il ne peut

retourner au Maroc du fait du débarquement de l'armée américaine. Le 1er décembre 1942, l'adjudant ROCHAIX reçoit sa fiche démobilisation. Devant l'évolution des événements, il est déterminé à rejoindre les Forces Françaises Libres. En février 1943, il échoue dans une première

tentative de passer en Espagne, mais la deuxième «c'est la bonne», le 22 février. Arrêté avec ses compagnons d'évasion par la police espagnole, il connaît l'internement dans les prisons de Figueras et de Miranda. Le 25 septembre 1943, il débarque à Casablanca. Le 9 novembre, l'adjudant-chef ROCHAIX est affecté au Groupe de bombardement moyen 'Bretagne' sur avion du

type Marauder B 26 dans la région de Constantine. Le 15 mai 1944, l'unité fait mouvement vers la Sardaigne à Villacidro. Du 27 mai 1944 au 25 avril 1945, il effectue 66 missions de combat sur l'Italie, le débarquement en Provence, et sur l'Allemagne.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le sous-lieutenant ROCHAIX effectue des vols de liaison et des vols de rapatriement de prisonniers ou de déportés depuis l'Allemagne vers la France, puis l'Afrique du Nord. Le 11 avril 1946, le lieutenant ROCHAIX est muté au Groupement des Moyens Militaires de Transport Aériens et affecté au Groupe de transport 3/15 'Maine' stationné au



Bourget. A partir de Junkers 52 et B 25 Mitchell, il assure chaque jour entre sept et dix heures de vol entre la France, l'Allemagne, l'Angleterre, la Pologne, l'Italie et l'Afrique du Nord. Le 17 décembre 1946, le lieutenant ROCHAIX est affecté au Groupe de Liaisons Aériennes Ministérielles (GLAM) à Villacoublay où il est pilote attitré au cabinet du Général Valin. Il entreprend de grands voyages vers l'Afrique, l'Indochine, mais Marcel ROCHAIX se sent fatigué. L'année 1951 débute par une hospitalisation du capitaine ROCHAIX à Dakar, mais en meilleure santé il assure de nouvelles affectations. Le 1er septembre 1953, grâce au Général Valin, il est affecté à l'Entrepôt de l'Armée de l'Air à Ambérieu en Bugey comme pilote réceptionnaire sur P 47 Thunderbolt. Cette affectation lui permet de voler à l'Aéroclub à Bron et de donner des baptêmes de l'air. De fréquentes visites médicales dans des hôpitaux spécialisés lui font comprendre que ses jours sont comptés. Le 7 juin 1955, il retourne définitivement à l'Hôpital Desgenettes d'où il ne sortira plus. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1939/1945, Air Medal of USA, Distinguished Unit Citation of USA, 5567 heures de vol, Marcel ROCHAIX décède le 10 août 1955 à l'Hôpital Desgenettes, à l'âge de 44 ans, de la maladie d'Hodgkins. Il est inhumé au cimetière d'Azieu dans la banlieue Est de Lyon.

Sources : *Ouvrage de Maurice ROCHAIX 'Pilote de Maraudeur, Marcel ROCHAIX, évadé de France'*

**ROUSSELOT, Antoine**, né le 7 novembre 1917 à Lyon.

Titulaire du baccalauréat, il s'engage en mai 1939 dans l'aviation. En juin 1940, répondant à l'appel du Général de Gaulle, il réussit à s'évader en se faisant passer pour un soldat polonais, il rejoint la Grande Bretagne par bateau et demande à servir comme pilote de chasse. Son entraînement terminé, il prend sa place au combat dans un Squadron de reconnaissance de la Royal Air Force où il effectue plus de quarante missions, totalisant plus de soixante heures de vol de guerre. Ce tour d'opérations terminé, il demande à participer avec le Groupe de bombardement «Lorraine» aux opérations sur le front de l'Ouest. Le Lieutenant Antoine ROUSSELOT se distingue particulièrement le 22 octobre 1943 lorsque, blessé à la face et son avion durement touché, il parvient à ramener son équipage sain et sauf en Angleterre. Son séjour à l'hôpital terminé, il reprend son poste au combat. Il effectue sur le front de l'Ouest 37 missions offensives dont 5 en vol rasant et 4 de nuit, portant son nombre de missions à près de 80 pendant plus de 150 heures de vol de guerre. Il termine la guerre avec le grade de capitaine. Poursuivant sa carrière militaire, Antoine ROUSSELOT sert en Indochine où il reçoit la Croix de Guerre des TOE. En 1954, il est promu au grade de commandant, affecté en Allemagne à Ramstein, puis au Quartier Général des Forces Alliées à Fontainebleau en 1959. Grièvement blessé en service aérien commandé en 1961, Antoine ROUSSELOT est promu lieutenant-colonel en 1962. Il fait valoir ses droits à la retraite en 1968 après avoir été promu au grade de colonel. Il devient ensuite Directeur de la Société Voyer.



Antoine ROUSSELOT est décédé le 22 mai 1999 à Hyères (Var), il a été inhumé à Saint Cernin (Lot).

**ROY, Louis**, né le 20 mars 1921 à Phnom Penh (Cambodge).

Il est le fils de Eugène Clément Roy et de Ho Thi Nanh. Sa mère, n'ayant pu s'habituer en France, est repartie seule vivre dans son pays. C'est ainsi qu'il se retrouve pensionnaire à l'Internat de Tourvieille, mais fréquente l'école laïque du Point du Jour. Il poursuit ses études à l'école des Minimes. Le 25 mai 1938, il contracte un engagement volontaire de 5 ans dans la Marine Nationale. Le matelot de 2ème classe Louis ROY est affecté au 5ème dépôt des équipages à Toulon. Le 11 juin 1938, il entre à l'école des apprentis sur le cuirassé Courbet, et le 1er octobre, il est affecté à l'école des timoniers sur le cuirassé Paris. En décembre, il embarque sur le cuirassé Algérie, puis le 1er juillet 1939 sur le cuirassé Provence. Le 11 décembre 1939, c'est au bâtiment de dépôt de sous-

marins Jules Verne qu'il est affecté et sera promu Quartier-maitre timonier, le 1er janvier 1940, sur le sous-marin Alphée. Le 9 janvier 1940, Louis ROY est muté sur la base aéronavale de Rochefort, mais détaché à l'école de pilotage de l'Armée de l'Air à Angoulême. Les événements de juin 1940 viennent mettre fin temporairement à son début de carrière aéronautique. Le 1er août 1940, c'est sur le torpilleur La Bayonnaise qu'il embarque, et un an après, on le retrouve sur le sous-marin Le Héros.

*«Le 7 avril 1942, à 5 heure, dans la baie de Courrier (à l'entrée du canal de Mozambique, 40 kilomètres à l'ouest de la base navale de Diego-Suarez, Madagascar), un avion Swordfish du porte-avions HMS Illustrious repère le sous-marin 'Le Héros'. Alors qu'il plonge, il est touché par une bombe. Le sous-marin gravement endommagé, fait surface et est abandonné par son équipage au complet. Il coule par 300 mètres de fond. 72 rescapés devront nager vers la côte la plus proche qui est distante de 13 kilomètres. 5 heures après le drame, il ne reste que 52 survivants».* Devant le choix de se retrouver prisonnier des Anglais dans un camp en Rhodésie, il s'engage dans les Forces Navales Françaises Libres, le 25 mai 1942. Il est transféré en Angleterre. En vue de former la flottille 6.F, il est envoyé aux Etats Unis avec le 2ème Détachement. Il quitte Glasgow, le 18 décembre 1942, à bord du S/S Andes et arrive à Halifax, le 25 décembre. Il intègre le cursus de pilote d'aéronavale à New Orleans et sera breveté pilote, n° 250A sur hydravion PBY Catalina, le 13 août 1943, à Pensacola en Floride.

En octobre 1943, il est affecté à la flottille 6.FE à Agadir pour effectuer des missions de surveillance sur l'Atlantique. Cette unité quitte Agadir, le 22 août 1944 pour Naples, puis Saint Tropez, afin d'appuyer le débarquement de Provence. Le 25 octobre 1945, il quitte l'Aéronavale et Louis ROY rejoint le domicile paternel à Lyon.

Le second-maitre Louis ROY est reconnu comme Free French Navy depuis 1942. Titulaire de la Croix de Guerre, Médaille Commémorative des Services volontaires dans la France Libre n° 1474.

Il entre à Air France en 1945 comme pilote de ligne. Il totalisait 3 900 heures de vol lorsqu'il trouve la mort à bord d'un avion de tourisme, à Lyon 5ème, le 13 avril 1949. Ce jour, vers midi, un avion de tourisme du type «Piper Cup» survole, à très basse altitude, les maisons à proximité de la Place de Trion dans le quartier de Saint Just. Tout à coup, l'appareil heurte de l'aile un cerisier qui se trouvait dans un jardin et s'écrase au sol, en bordure de la rue des Pépinières. Louis ROY qui pilotait l'appareil trouve la mort ainsi que son passager Louis Lalechère, 32 ans, demeurant 36 montée du Gourguillon. Le père et l'oncle du pilote qui demeuraient à proximité, 50 chemin Barthélémy Buyer, furent parmi les premiers sur le lieu du drame. Louis ROY de passage à Lyon venait rendre visite à son père, qui demeurait au 50 de l'avenue Barthélémy Buyer, à quelques dizaines de mètres du lieu de l'accident Il avait emprunté cet appareil à l'aéroport de Bron. Son passager Louis Lalechère était un copain de l'Internat de Tourvieille. Les funérailles de Louis ROY et Louis Lalechère eurent lieu à l'église Saint Just, le samedi 16 avril. Il est inhumé au cimetière de Loyasse.



**RUBY, Frédéric**, né le 22 décembre 1883 à Beaujeu.

Frédéric RUBY est entré dans l'Aéronautique militaire dès 1910. Il obtient son brevet de pilote civil sous le n° 514, le 15 juin 1911. Il avait construit et fait voler un avion monoplane avec hélice arrière. Breveté pilote militaire en juillet 1915, au cours de la Première Guerre Mondiale, il obtient sur le front français une victoire aérienne en octobre 1915. Ultérieurement, il sera affecté sur le front serbe. Après l'Armistice, il est affecté au Levant. Promu Chef de bataillon, il commande le 39<sup>ème</sup> Régiment d'aviation et seconde le R.P. Poidebard, pionnier de la photo aérienne d'identification des sites anciens. En



juin 1931, il est affecté au 35<sup>ème</sup> Régiment d'aviation à Bron. Il se consacre à l'aviation de montagne et crée l'Ecole militaire de vol en montagne de Challes les Eaux. Il atteint le grade de Lieutenant-Colonel, en 1933, puis de Colonel en 1936. Il se spécialise dans les recherches aérologiques par voie aérienne et plus particulièrement dans la lutte contre la grêle et dans le déclenchement de la pluie artificielle. Au cours de la Deuxième Guerre Mondiale, il coopère au service radiogoniométrique. A l'automne 1944, il met sur pied, à Bron, l'Aviation des Alpes ou Groupe 1/35, une escadrille de reconnaissance armée avec des aviateurs issus de la Résistance. Il est promu Général de brigade aérienne à compter d'août 1945.

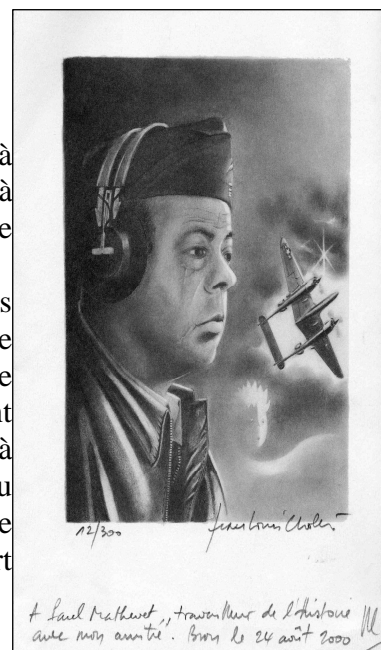
Avec plus de 5 000 heures de vol, dont la moitié en opérations de guerre, le Général RUBY était depuis 1949, Grand Officier de la Légion d'Honneur, Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 125 en date du 13 mars 1952, il décède à Lyon, le 20 octobre 1970. Il est inhumé au cimetière de Loyasse.

**Comte de SAINT EXUPERY, Antoine**, né le 29 juin 1900 à Lyon.

Antoine de SAINT EXUPERY reçoit son baptême de l'air, en Juillet 1912, à l'aérodrome d'Ambérieu en Bugey. Le 9 avril 1921, il est incorporé au 2<sup>ème</sup> Régiment d'aviation de chasse à Strasbourg, avant d'être muté au Maroc. Breveté pilote militaire, le 23 décembre 1921 avec le numéro 19398, il est nommé sous-lieutenant. Revenu à la vie civile, il est breveté pilote de transport public, le 5 juillet 1926, et entre chez Latécoère à Toulouse en octobre. Il vole sur Breguet XIV entre Toulouse et Casablanca, puis jusqu'à Dakar, avant d'être nommé chef d'aéroposte à Cap Juby, en 1928. En octobre 1929, il est nommé à Buenos Aires, Directeur de l'Aeroposta Argentina. De mai à décembre 1931, il pilote le Laté 26 sur la liaison Casablanca-Port Etienne. En Février 1932, il est affecté à la ligne d'hydravion Marseille-Alger, avant d'être pilote d'essais chez Latécoère à Toulouse. Entre 1935 et 1938, à bord d'un Caudron-Simoun personnel, il prospecte des routes aériennes. Mobilisé en 1939 avec le grade de Capitaine, Antoine de SAINT EXUPERY est affecté au groupe de reconnaissance II/33. Il effectue plusieurs missions de reconnaissance sur l'Allemagne et le Nord de la France, en mai et juin 1940. En 1943, il retrouve son groupe en Afrique du Nord et reprend l'entraînement sur P 38 Lightning. Il effectue des missions de reconnaissance sur le Sud de la France occupée. A sa dixième mission de guerre, le 31 juillet 1944, il est porté disparu.

Le Grand Prix littéraire de l'Aéro-Club de France lui est attribué, à titre posthume, pour l'ensemble de ses œuvres littéraires. Il est à l'origine de nombreux brevets d'invention, dont un brevet de dispositif de radio-guidage ou atterrissage sans visibilité.

Le souvenir d'Antoine de SAINT EXUPERY est conservé dans l'agglomération lyonnaise: plaque commémorative sur la façade de sa maison natale; la rue où il est né est devenue avenue Antoine de SAINT EXUPERY; plusieurs établissements scolaires et rues portent son nom; une œuvre architecturale a été inaugurée, place Bellecour, à l'occasion du Centenaire de sa naissance; le Club aéronautique du Bugey à Ambérieu en Bugey a pris le nom de Club aéronautique SAINT EXUPERY, ainsi que l'aéroport de Satolas devenu aéroport de Lyon-Saint Exupéry.



**Comtesse de SAINT-VICTOR, Nicole, née de CUREL**, née en 1897 à Saint Laurent de Chamousset.

En 1939, Nicole de SAINT-VICTOR, s'engage comme infirmière SSBM dans la Section IPSA. Elle

organise l'évacuation des populations des villes de Liège, Bruxelles et Gand, et organise les secours sanitaires d'un groupe de chasseurs alpins isolés dans les Alpes. Son action est reconnue par la Croix de Guerre avec 2 citations. En 1944, sa résidence de Chamousset, près de Saint Laurent de Chamousset, est un lieu de refuge et de ralliement pour les agents et les radios de Londres parachutés en France. Elle héberge clandestinement une ambulance de campagne. A la Libération, Nicole de SAINT-VICTOR est la directrice du centre d'accueil aérien de Lyon-Bron d'où elle assure le rapatriement, par voie aérienne, des déportés venant d'Allemagne. Elle sera démobilisée avec le grade de sous-lieutenant.

Nicole de SAINT VICTOR décède en 1987 et repose dans le caveau familial du cimetière de Saint Laurent. de Chamousset.

**SALVA** , Pierre, né le 5 mai 1917 à Lyon.

Sous-lieutenant en 1939/40, il vole sur Morane 406 et Dewoitine 520. En novembre 1940, il est nommé Commandant d'escadrille au Groupe de chasse 1/3, puis Commandant en second du Groupe 1/3 au débarquement en Provence. Il quitte l'Armée de l'Air avec le grade de Lieutenant-Colonel. Le Lieutenant-colonel SALVA décède le 27 mai 1997 à Suresnes. Il est incinéré et ses cendres sont dispersées dans la baie de Collioure (Pyrénées Orientales).

**SEIVE**, Fleury, né le 17 mai 1896, à Lyon

Il est engagé volontaire, le 3 janvier 1915, dans un régiment d'infanterie en garnison à Lyon. Il suit les cours de l'Ecole militaire de Saint Cyr en 1919-1920. Affecté à la base aérienne de Bron, en tant qu'observateur, il est chargé de missions de photographies aériennes pour le compte du Service Géographique de l'Armée, en 1921, et collabore avec de grands géographes de l'époque. Breveté pilote en 1924, il obtient le certificat d'aptitude aux fonctions de commandant d'avion en juillet 1936. Le lieutenant-colonel SEIVE assure la direction du dépôt de stockage de la base aérienne de Bron de 1940 à 1942. A la suite de l'invasion de la zone libre, il est mis en congé du personnel navigant. Membre du Réseau de Résistance Air, il est arrêté et incarcéré au fort Montluc à Lyon, puis à la prison de Fresnes. En septembre 1944, il réintègre l'Armée de l'Air et prend le commandement de la subdivision aérienne de Lyon. Il est mis en congé du personnel navigant avec le grade de général de brigade aérienne du cadre de réserve, le 1er novembre 1946.

Le Général Fleury SEIVE sera conseiller municipal de Lyon , adjoint au maire d'arrondissement, adjoint chargé des Beaux-Arts. . Il décède à Lyon, le 15 mai 1972.

Le Général SEIVE a été secondé dans ses travaux par un photographe d'exception, l'Adjudant-chef Suspene à qui nous devons des clichés merveilleux sur les Alpes, de diverses régions touristiques françaises, de la région lyonnaise, de l'évolution de la catastrophe en 1930 de la colline de Fourvière, de la construction de l'aéroport de Bron, etc...



SEIVE

**SERMET**, Gérard, né le 5 octobre 1913 à Saint Symphorien sur Coise.

Ingénieur chimiste de l'Ecole de Chimie Industrielle de Lyon. Il s'engage par devancement d'appel le 16 avril 1933 à la 5<sup>ème</sup> Brigade Aérienne à Bron. Il est breveté pilote militaire le 3 juin 1940, après avoir eu son brevet d'observateur en avion numéro 671 du 20 mars 1934. Il participe brillamment à la guerre 39/40 au sein d'un groupe aérien de reconnaissance. Il s'évade de France en 1943 et rejoint l'Afrique du Nord. Il est affecté sur bombardier Halifax (Groupe Tunisie) comme

commandant de bord et fait de nombreuses missions de bombardement sur l'Allemagne. Au lendemain de la guerre, il part trois ans en Indochine et effectue 170 missions de parachutage et convoyage. Rapatrié en France, il participe au pont aérien de Berlin avant de recevoir le commandement de bases aériennes en Allemagne. Il effectue de nouveaux séjours en Indochine et Algérie. Il obtient le brevet de pilote d'hélicoptère n° 2 le 12 novembre 1956. De 1958 à 1960, il dirige la base de Chateaudun, promu colonel il prend le commandement de la base du Bourget du Lac où sont formés des pilotes d'hélicoptères. En 1962, il est nommé chef d'Etat-Major de la 4<sup>ème</sup> Région Aérienne.

Gérard SERMET totalise 2802 heures de vol; Médaille de l'Aéronautique en mars 1965, membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 195 en date du 12 septembre 1956, trouve la mort dans la région lyonnaise, après avoir été renversé par une voiture, le 19 septembre 1978.

**SOUBEIRAT, Pierre**, né le 10 octobre 1920 à Lyon.

Pierre SOUBEIRAT est engagé volontaire pour 8 ans, le 2 décembre 1939, au titre de l'Ecole de l'Air de Bordeaux-Mérignac. Breveté pilote militaire le 10 mai 1940, il est promu lieutenant en mars 1942. Il est affecté dans un groupe de chasse en mars 1943, puis le 3 février 1944 au groupe de chasse 1/3 «Navarre» en opérations. Il totalise 430 heures de vol lorsqu'il trouve la mort lors d'une mission sur la Vallée du Rhône à Chateaneuf du Rhône, le 25 août 1944. Une stèle sur le lieu de l'accident, un bâtiment de la base aérienne du Mont Verdun et une place de Sainte Foy lès Lyon commémorent sa mémoire.



**THIERRY, Emile, Albert**, (surnommé «Le Tapir»), né le 19 avril 1915 à Lyon 3<sup>ème</sup>.

Emile THIERRY entre à l'Ecole de l'Air en Octobre 1936. Le sous-lieutenant THIERRY s'illustre dans la Campagne de France 39/40 en abattant deux avions ennemis, le 22 novembre 1939. Quatre autres victoires complètent son palmarès. Replié en Afrique du Nord, il participe à de nombreuses missions avant de retrouver le Groupe de chasse II/5 «Lafayette», qui est engagé en Italie ainsi que pour le débarquement allié en Provence ; AS de Guerre 1939-1945.



Au lendemain de la Deuxième Guerre Mondiale, il exerce divers commandements d'unités ou de bases au sein de l'Armée de l'Air. Promu général de brigade aérienne, le 1<sup>er</sup> avril 1963, il quitte le service actif quatre ans plus tard. Commandeur de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1939/1945 avec 6 citations, Croix de Guerre TOE avec 2 citations, Médaille de l'Aéronautique, le Général Emile THIERRY décède le 14 Septembre 2000 à Taulignan (Drôme) et repose dans le cimetière de cette localité.

**VALENTIN, Georges**, né le 19 mai 1908 à La Ville.

Georges VALENTIN, passionné d'aviation, obtient une bourse pour suivre les cours de pilotage à l'Ecole Richard où il est breveté pilote le 5 février 1927. Le 25 février 1927, il devance l'appel et se trouve affecté dans diverses unités d'aéronautique avant d'être admis, en avril 1931, dans le corps des sous-officiers de carrière. Le 1<sup>er</sup> janvier 1936, le sergent-chef VALENTIN est envoyé au groupe de chasse II/7. Il débute la Campagne de France 39/40 en abattant un avion ennemi le 22 Novembre 1939. Sept autres victoires complètent son palmarès. Replié en Afrique du Nord avec son groupe, il attend le réarmement de son unité pour reprendre le combat. C'est aux commandes d'un





Spitfire que le lieutenant VALENTIN participe aux opérations sur la Corse, au cours desquelles, il abat un Dornier 217 puis, un mois plus tard, un Junkers 88.

Le Capitaine VALENTIN est promu, le 6 juillet 1944, commandant de la 1<sup>ère</sup> escadrille du groupe de chasse II/7. Le 8 septembre 1944, au-dessus de Dijon, le Capitaine VALENTIN est tué par les tirs de la défense anti-aérienne ennemie.

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

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.



VARICHON

La Médaille de l' Aéronautique lui est décernée en 1970, membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n° 306 en date du 15 juin 1968, Robert VARICHON décède le 2 mars 1981.

