

Les Aviateurs du département du Rhône

Lettre A

ADELEINE, Paulin, né le 15 février 1904 à Lyon.

En 1929, affecté au 22ème Régiment d'Artillerie ; ultérieurement, il est affecté dans l'aviation. Le 14 mai 1938, le Bloch 210 BN 5 n° 38 de la 32ème Escadre de Chateauroux, 4ème escadrille, l'appareil tombe en Méditerranée entre Istres et Bastia. A bord de l'appareil : Adjudant Picard pilote, Lieutenant Petit observateur et Commandant d'avion, Sergent Buzol radio, Sergent Lepoutre mécanicien sont blessés et secourus par la paquebot allemand Verskusen, puis par le torpilleur L'Arbois ; le sergent-chef Adeleine est porté disparu.

ARBAN, Francisque, né en 1815 à Lyon.

L'aéronaute Francisque Arban réalise la première traversée des Alpes en ballon à hydrogène, de Marseille à Stubini, près de Turin, 2 septembre 1849. Un tel vol ne sera pas réalisé avant 1924. Ultérieurement, parti de Barcelone, il disparaît en mer. (Les Français du Ciel)

ARSAC, Henri, né le 8 juillet 1901 à Tassin la Demi-Lune.

Ecole Polytechnique, Ecole de l'Air, puis Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique. De 1927 à 1929, au Service Technique de l'Aéronautique, Henri Arzac participe à l'étude d'avions sans pilote. De 1929 à 1932, il est professeur d'aérodynamique à l'Ecole de l'Air. Commandant d'escadrille et de groupes en Algérie de 1932 à 1937, il accomplit de nombreux raids aériens dans le Sahara, dont la première liaison aéropostale Alger-Gao en 1933. Breveté parachutiste en 1937, il commande le 601ème Groupe d'Infanterie de l'Air. De 1938 à 1939, Henri Arzac est pilote d'essais au Centre d'Expériences de Reims. Il est admis à l'Ecole de Guerre en 1939. Lieutenant-Colonel en 1940, il participe à une ou deux missions de reconnaissance sur le front italien. Il s'engage dans la Résistance en 1943 et participe aux combats de la libération de Montpellier en août 1944. De 1945 à 1947, Commandant d'armes à Rochefort, il réorganise l'Ecole des Mécaniciens de l'Air. En 1948, il crée le Centre d'Engins Spéciaux de Colomb-Béchar. Henri Arzac quitte l'armée en 1950 pour la Société SFR et participe à l'installation des radars de l'aéroport d'Orly. De 1959 à 1972, il assure les fonctions de conseiller municipal, puis de maire-adjoint à Issy les Moulineaux.

Le Colonel Henri ARSAC décède le 17 mai 1972.

AUDENIS Charles, né le 18 février 1889 à Saint Romain au Mont d'Or.

Après des études techniques à l'Ecole de la Martinière à Lyon, Charles Audenis suit les cours d'ingénieur de l'Ecole des Arts et Métiers de Cluny. En 1911, il quitte sa situation dans l'industrie pour entrer comme simple mécanicien à l'Ecole Nationale d'Aviation à Bron. Vite remarqué pour son habileté, il en devient le chef-mécanicien. Elève-pilote dans cette école, il est breveté pilote, le 9 mars 1912 avec le numéro 788.

Avec son ami Jean Jacob, il construit un biplan à moteur Gnôme de 50 CV avec lequel il participe à de nombreux meetings régionaux. Au cours de la Première Guerre mondiale, tout d'abord moniteur-pilote à l'Ecole de pilotage de Chartres, où il forme 90 élèves-pilote (Lufbéry, Coste et Henri Lumière, entre autres), il passe ensuite quelques mois en escadrille où sa bravoure est récompensée par la Médaille Militaire et la Croix de Guerre. Il est mis en sursis pour construire un biplan muni d'un moteur Clerget de 130 CV, qui hélas, n'est pas retenu. En 1918, en compagnie de Beaucourt et de Jacob, il conçoit un biplace de combat muni d'un moteur Hispano de 300 CV, aux lignes très modernes. Son appareil est incendié accidentellement...à la veille de sa présentation à la commission de réception. C'est une épreuve terrible pour Charles Audenis qui apprend que son ami Jacob vient d'être descendu par un chasseur allemand.

La paix revenue, il reprend une activité aérienne à Ambérieu en Bugey, en concevant un avion-école

et des hydroglisseurs fluviaux. En 1927, il assure les fonctions de chef-pilote au Centre d'Entraînement des pilotes civils à Bron, puis à Nîmes, pour le compte de la Compagnie Française d'Aviation. C'est alors qu'il est frappé par la poliomyélite qui le rend infirme de ses bras, et l'empêche de construire l'aile volante qu'il avait conçue.

Cruellement éprouvé par la vie, courageux, tenace, resté pauvre, mais infiniment digne, Charles Audenis personnifie le type même du pionnier de l'aviation naissante et de ces chercheurs à qui, il ne manque, peut-être, qu'un peu de chance pour pouvoir donner toute leur mesure.

Charles Audenis adhère aux Vieilles Tiges le 12 juin 1953 avec le n°143, et s'éteint, le 9 mars 1962, à l'âge de 73 ans.

AVERLY

Dans son ouvrage «Le problème du vol et la force centrifuge» paru en 1904, Averly cherchait à expliquer par la force centrifuge le rôle de l'air dans le vol. Il se proposait de concrétiser sa théorie dans un appareil pour la construction duquel il s'était assuré la collaboration de Monsieur Boulade, Président de l'Aéroclub du Rhône.

BAILLOD, Louis, né le 28 février 1876 à Lyon.

Breveté pilote le 4 octobre 1910 n° 236 sur Hanriot. Le 14 octobre 1910, sur le Champ de Juillet à Limoges, il débute une tournée d'expériences d'avion. Au milieu d'une foule immense qui attend le décollage, Baillod sur aéroplane Hanriot heurte des spectateurs situés en bordure du champ. Une fillette est tuée. Baillod sera condamné à un mois de prison avec sursis et 200 francs d'amende.

BAJARD, Marcel, né le 21 octobre 1909 à Claveisolles.

Breveté pilote de tourisme 2^{ème} degré n° 12753 le 4 août 1938 ; brevet de pilote militaire le 28 mai 1940 ; brevets de pilote de vol à voile A et B n° 1633 le 24 septembre 1942. Après la Deuxième Guerre Mondiale, il effectue une carrière dans l'Armée de l'Air notamment à Bron et à Ambérieu en Bugey. Il quitte le service actif avec le grade de Lieutenant Colonel. Maire de la commune de Claveisolles, il est à l'origine de l'altiport de la Croix Rosier dans le Beaujolais.

Marcel Bajard qui adhère aux Vieilles Tiges le 15 juin 1968 avec le n° 310, décède le 15 septembre 1989 à Francheville et repose dans le cimetière de Claveisolles.

BARBE, Yves, né le 27 mars 1935 à Lyon.

Inspecteur général des finances et directeur de société. Directeur général adjoint en 1976, puis Directeur général délégué de la SNIAS, devenue Aérospatiale, de 1981 à 1986, participe à la mise en place des règles contractuelles de la coopération Airbus. Président d'Eurosatellite de 1980 à 1987. (Les Français du Ciel).

BENOIST, Georges, né le 25 décembre 1879 à Angers (Maine et Loire).

Engagé volontaire au 1^{er} Régiment d'Artillerie de Marine, il est affecté au Tonkin. En 1905, Georges Benoist suit les cours de l'Ecole d'artillerie et du Génie à Fontainebleau et accède au grade de sous-lieutenant dans l'artillerie coloniale à Saïgon. Le 1^{er} juin 1910, il est détaché au Service Aérien Militaire et obtient le brevet de pilote militaire n° 121, le 26 juin 1912, très probablement à l'Ecole Nationale d'Aviation à Bron. Est affecté à Lyon à l'Etat-Major du Général Estienne afin de promouvoir l'aviation militaire. Capitaine, il assure au cours de la Première Guerre Mondiale les commandements de divers services aériens. Le Commandant Benoist prend le commandement du Groupe Aéronautique n° 5 en août 1919 à Bron. Il est à l'origine de la modernisation de la base aérienne et de la mise sur pied du 35^{ème} Régiment d'Aviation. Lieutenant-Colonel en décembre 1922, colonel en 1927, il est promu Général de Brigade, le 1^{er} mai 1933, au titre de Commandant de la 5^{ème} Brigade d'Aviation à Bron. Il bénéficie d'un congé définitif du personnel navigant en octobre 1936, mais il reste en résidence à Lyon. Mobilisé en septembre 1939,

il prend le commandement du Centre d'Instruction et de Renseignements de Clermont-Ferrand, jusqu'en juillet 1940.

Le Général Georges Benoist décède à Lyon, le 8 octobre 1958.

Le Général Benoist a été l'initiateur et le directeur de l'immense travail de prospection et d'identification photographique qu'il a résumé dans son ouvrage «L'Aviation en montagne». La section photographique de la base aérienne de Bron, à l'origine de ce travail, a prouvé la qualité des observateurs et des photographes du 35^{ème} Régiment d'Aviation.

BERARD, Jacques, né en 1907.

Jacques Bérard, ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale lyonnaise, est un industriel bien connu dans notre région. Officier de réserve de l'Armée de l'Air, Jacques Bérard est breveté pilote de tourisme en 1947 au sein de l'Aéroclub du Rhône. Membre du Conseil d'administration du club depuis 1949, ses compétences techniques lui permettent la mise sur pied de l'Ecole des mécaniciens du club. Il effectuait de beaux voyages aériens à l'étranger. C'est en revenant d'un voyage en Angleterre qu'il a trouvé tragiquement la mort à Saint Didier au Mont d'Or, où son appareil s'est écrasé au sol, le 9 juillet 1954.

Son fils a trouvé la mort à bord d'un planeur qui a été accidenté dans les Alpes du Dauphiné.

BERAUD, Alphonse, né le 15 octobre 1912 à Lyon.

Engagé dans l'aviation le 2 décembre 1930, il est breveté pilote en 1935 et il est admis à l'Ecole militaire de l'Air en 1939. Affecté au Groupe aérien d'observation 2/506, il effectue des reconnaissances de l'ennemi pendant la Bataille de France qui lui valent deux citations. En 1943, commandant d'avion sur Halifax au Squadron 346, il reprend le combat. Le 4 novembre 1944, il est porté disparu au cours de sa 26^{ème} mission de bombardement sur l'Allemagne. Le Capitaine Béraud était Chevalier de la Légion d'Honneur et titulaire de la Croix de guerre 39/45 avec sept citations.

BERAUD, Georges, né le 14 janvier 1919.

Breveté pilote civil en 1947, son nom reste attaché aux activités du Réseau des Sports Aériens dont il est l'un des fondateurs, et qu'il préside de 1953 à 1973. Il participe à l'élaboration de la longue série des avions Jodel, en particulier le Jodel, F-PEVM.

Georges Béraud, Administrateur de la Fédération Nationale Aéronautique, Président de l'Union Régionale des aéroclubs Rhône-Alpes, Vice-Président de l'Aéroclub du Rhône et membre de plusieurs commissions aéronautiques de la Direction Générale de l'Aviation Civile, est apprécié de tout le monde aéronautique. Il est titulaire de nombreuses récompenses aéronautiques. Georges Béraud qui adhère aux Vieilles Tiges le 14 janvier 1969 avec le n° 360, décède à Lyon, le 1^{er} août 1977.

BERGER, Anatole, originaire d'Ecully.

Anatole Berger ne se contente pas de concevoir des appareils, mais il les matérialise et les construit. Après des essais dans la région du Mont Pilat (Loire), il se rapproche de Lyon. Le 6 février 1905, sur la colline de Bel Air, entre Francheville et Craponne, son expérimentateur le jeune Gardey réussit un vol plané qui se termine par une embardée.

BERLOT, Henri, né le 25 juin 1890 à Lyon.

Breveté pilote le 23 mars 1911, n° 450 à l'Ecole Nationale d'Aviation à Bron. Breveté pilote militaire le 27 juin 1915, le sergent Berlot est affecté successivement aux escadrilles V 27, N 57 et 387 S. Il décède au Congo lors d'une partie de chasse, le 13 décembre 1920.

BERNARD, Auguste, né le 28 avril 1885 à Lyon.

Ingénieur, Breveté pilote le 24 mai 1911, n° 505 sur Sommer. Lieutenant pilote commandant l'escadrille 547.

BERNARD, Emile, né le 26 avril 1890 à Lyon.

Breveté pilote militaire en 1915 au camp d'Avord sous le n° 2702, il sera ultérieurement technicien réceptionnaire des avions Voisin. Emile Bernard adhère aux Vieilles Tiges le 15 septembre 1945 avec le n° 7. En 1960, doyen des pilotes de la région, il assure les fonctions de Secrétaire Général adjoint du Groupement Joseph Dumas. Médaille de l'Aéronautique en 1963. Emile Bernard décède le 28 février 1965.

BERNAVON, Adrien, né le 11 décembre 1913 à Lyon.

Breveté pilote militaire, le 27 août 1931, sous le n° 23490. Le 3 septembre 1939, il est sergent-chef à la quatrième escadrille du GC II/2. Au cours de la campagne 1939/1940, le palmarès de l'adjudant Bernavon est de quatre victoires certaines et de six probables.

Après l'armistice de juin 1940, il est volontaire pour être affecté en Indochine et s'éloigner de la France occupée, avec l'espoir de rejoindre la France libre et continuer la guerre. Affecté au groupe de chasse 2/595 sur Morane 406, il prend une part active à la résistance contre les Japonais et rencontre le capitaine Pouyade, qui cherche lui aussi à rejoindre la France libre. Sur le point d'être arrêté par les Japonais, Adrien Bernavon s'évade d'Indochine, en octobre 1942, sur un Potez 25 TOE, mais son avion tombe en panne au-dessus de la jungle. Il réussit cependant à rejoindre les troupes chinoises après une semaine de marche, il gagne le Moyen Orient et s'engage dans les FAFL sous le n° 35443.

A la fin de 1942, il se porte volontaire pour être affecté au groupe de chasse n° 3 Normandie, sur le front russe, qu'il rejoint le 10 mai 1943. Blessé le 13 juin 1943, il revient à son unité dès sa guérison, juste à temps pour la bataille d'Orel. Le 16 juillet 1943, huit Yak du groupe de chasse Normandie assurent la couverture aérienne de troupes dans la région de Krasnikovo, à environ 50 kilomètres d'Orel en Russie. Le groupe attaque des Junkers 87 Stuka et se trouve engagé avec des Fw 190, à l'issue de ce combat aérien, le sous-lieutenant Bernavon, le sous-lieutenant Castelain et le Capitaine Littolff sont portés disparus.

Fait Compagnon de la Libération et Chevalier de la Légion d'Honneur, il totalisait 1585 heures de vol et 76 missions de guerre. Le sous-lieutenant Adrien Bernavon est «Mort pour la France» en opération aérienne en Russie. Porté disparu.

BERTHAUD, Joseph, né le 10 mars 1865 à Lyon.

Joseph Berthaud est ingénieur de l'Ecole des Arts et Métiers de Cluny. L'établissement familial, fondé en 1861, fabrique du matériel pour l'industrie de la soie au 18 du Cours de la République à Villeurbanne. Joseph Berthaud, passionné d'aviation, a réussi, grâce à deux hommes exceptionnels de son entreprise, les frères Pierre et Gabriel Wroblewski, alias Salvez, à mettre au point et construire divers appareils de grande qualité et novateurs dans leur conception. André Melin, directeur des Etablissements Berthaud, pilota et construisit ses propres appareils.

Joseph Berthaud décède à Villeurbanne, le 26 novembre 1945, à l'âge de 80 ans.

BERTRAND, Robert, est né le 12 novembre 1919 à Tassin la Demi-Lune.

Robert Bertrand s'engage dans l'Armée de l'Air le 15 février 1939, il est admis directement à l'Ecole des mécaniciens de Rochefort ; le 30 octobre 1939, breveté supérieur mécanicien nommé caporal chef ; le 2 novembre, affecté au GC 1/2 à l'Escadrille des Cigognes SPA 3 ; nommé sergent le 1er mai 1940, il participe avec son unité à tous les combats de la Campagne de France (son unité est citée à l'ordre de l'Armée de l'Air et Croix de guerre avec palme) ; après la dissolution du Groupe, il est affecté à la base aérienne d'Orange en juillet 1940.

En juin 1942, il est muté sur la base de Sidi Ahmed en Tunisie. En novembre 1942, après le débarquement des Alliés en AFN, il quitte Bizerte et participe au début de la Campagne de Tunisie ; déserte l'armée d'Afrique et rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres du Groupe Bretagne ; termine avec cette unité la 2ème campagne Fezzan-Tripolitaine et les derniers combats de la Campagne de Tunisie.

Après un séjour au Liban et réintégration au groupe Bretagne rattaché à la 12th Air Force 42nd Wing, sur bimoteurs B 26 Marauders, c'est la campagne d'Italie, le débarquement en Provence, la Libération et l'Allemagne. Robert Bertrand est nommé sergent-chef le 1er novembre 1944. Son groupe stationne d'août 1945 à août 1947, en occupation à Mungen en Allemagne. Il est nommé adjudant le 1er août 1947 et passe mécanicien volant. Il rejoint avec son groupe la base aérienne de Thiès au Sénégal où il est nommé adjudant-chef le 1er juillet 1952. Quitte Thiès en juillet 1953 et affecté en décembre 1953 en Algérie. En décembre 1954, muté en Indochine au Groupe Franche-Comté, puis revient en janvier 1956 au Groupe Anjou sur la base aérienne de Blida en Algérie. En octobre 1957, Robert Bertrand prend sa retraite après 19 ans de service, 52 annuités et 3800 heures de vol sur B 26 Marauders, Junker 52, Dakota DC 3 et Nord 2501. Décoré de la Médaille militaire avec fourragère, Croix du Combattant, Médaille Commémorative 36/45 avec agrafes France, Afrique, Italie, Libération et Allemagne, Médaille de la France Libre, Chevalier de l'Etoile Noire du Bénin, Médaille Coloniale Tunisie 42/43 et Sahara, Distinguish Unit Citation. Démobilisé, il exerce les fonctions de chef de hangar à la compagnie aérienne Aerotec sur l'aéroport d'Alger-Maison Blanche. A Pâques 1962, il quitte l'Algérie pour le Gabon où pendant deux ans Robert Bertrand procède à l'entretien et à la maintenance des camions Kenworth. En 1974, c'est le retour définitif en France et il s'installe à Lissieu (Rhône). Robert Bertrand décède le 26 octobre 2011 à Héricy (Seine et Marne) et ses cendres sont déposées le 16 novembre dans le caveau familial du cimetière de Lissieu.

BESSON, Marcel, né le 6 août 1889 à Lyon.

Marcel Besson se passionne pour l'aviation. En 1911, il réalise sa première machine, un monoplan canard à moteur propulsif de 40 CV. Attiré par les applications marines de son avion, Marcel Besson imagine deux dérivés hydravions. Séduit par la formule de l'hydravion multiplan, Marcel Besson essaye trois modèles de triplan entre 1915 et 1917, et sort l'hydravion triplan de patrouille maritime dont une série sera commandée par l'Aéronautique maritime.

La guerre terminée, la Société de Constructions Aéronautiques et Navales Marcel Besson est installée à Boulogne sur Seine. De 1919 à 1928, la firme produit de nombreux modèles, du plus petit au plus grand, mais sans succès de série. Toutes ces machines restent au stade du prototype. En 1928, les ANF les Mureaux rachètent la Société Besson.

BILIE, Charles.

Charles Bilié adhère aux Vieilles Tiges le 12 janvier 1949 avec le n° 64. Trésorier du Groupement Joseph Dumas en 1956, Médaillé de l'Aéronautique en 1956, puis Vice-Président de 1964 à 1968. Charles Bilié décède le 31 juillet 1988.

BILLON, Claudius, né le 23 février 1896 à Lyon.

Sous-officier, puis Officier, Claudius Billon est pilote de chasse au cours de la Première Guerre mondiale. Au lendemain de la guerre, il est affecté au Maroc. En 1939-1940, il est au Groupe Aérien d'Observation 1/562, puis au groupe de chasse III/9 à Bron. Dès février 1941, il passe à l'action clandestine au sein du Centre de stockage de la base aérienne de Bron. Il fut l'un des fondateurs d'une organisation de la Résistance, l'Armée Secrète. Il est arrêté par la Gestapo, torturé, le Capitaine Marius Billon meurt en déportation le 1^{er} septembre 1944.

BILLOTTET, René, né le 18 avril 1925 à Dôle (Jura).

Il s'est engagé dans l'Armée de l'Air en 1942 pour la durée de la guerre. Cet engagement durera en fait jusqu'en février 1963. Après avoir quitté la France, il se retrouve en Angleterre au Groupe de Bombardement «Lorraine». Ce Groupe rattaché à la RAF, sous le nom de Squadron n°342, composé de deux escadrilles «Metz» et «Nancy», est équipé de Douglas A 20 Boston. René Billotet suivra ce Groupe dans ses nombreux déplacements. Au lendemain de la Deuxième Guerre Mondiale, il poursuit sa carrière en Outre-Mer.

Il sera de retour en métropole en 1961. Il est admis à la retraite en février 1963 et rejoint alors la région lyonnaise pour travailler comme responsable du magasin technique de l'Institut National des Sciences Appliquées. Le Sergent-Chef Billotet est resté fidèle à l'Armée de l'Air puisqu'il est toujours le fidèle porte-drapeau de l'ANSORRA. Titulaire de très nombreuses décorations et porteur de sa légendaire tenue, il est toujours présent lors des cérémonies militaires lyonnaises.

BLIN de SAINT ARMAND, René, né le 1er janvier 1909 à Tassin la Demi-Lune.

Il s'engage dans l'Armée de l'Air, en tant qu'élève-pilote. Breveté pilote militaire en 1933. A la Libération, il crée sur le terrain de Brindas, l'Aéroclub de l'Ouest Lyonnais dont il restera l'animateur jusqu'à sa mort le 30 mars 1978. René Blin de Saint Armand adhère aux Vieilles Tiges le 13 janvier 1975 avec le n° 459 et reçoit la Médaille de l'Aéronautique, le 22 octobre 1977.

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^{er} degré, le 9 mars 1956. Il s'engage dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote: Aulnat, Marrakech, puis Le Bourget du Lac où il est breveté pilote militaire d'hélicoptère 2^{ème} degré. 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 beaucoup de pilotes et délivrés de nombreux brevets. Titulaire de la Médaille de l'Aéronautique, il a réalisé environ 9000 heures de vol dont près de 7000 heures d'instruction. Paul Bomel adhère aux Vieilles Tiges le 20 octobre 2000 avec le n° 918.

BON, Marcel, né le 12 avril 1914 à Loyettes (Ain).

Boursier de pilotage en 1933 à l'Ecole Caudron d'Ambérieu en Bugey, puis Gnôme-Rhône à Saint Chammas ; breveté militaire avion n° 24090 du 18/08/33 ; breveté militaire hydravion n°2057 du 20/05/34 ; moniteur de vol à voile n° 256 du 24/06/46 ; brevet transport public avion A 864 P du 18/02/49 ; brevet navigateur n°227 P du 6/02/53 ; licence pilote professionnel 1^{re} classe n° PP1 0112 du 20/01/55 ; pilote vol en montagne du 10/02/67 ; P.P.A. 020600 2874 du 16/02/74 ; Instructeur testeur n° 754 avion mono et bimoteur qualification: C D E. Médaillé de l'aéronautique n° 8159 du 21/03/59, Chef-pilote et instructeur dans de nombreux aéroclubs régionaux, Marcel Bon était unanimement apprécié pour sa compétence. Nombre d'heures de vol: Avion: 12500 heures dont 12000 comme instructeur, et 80 heures en mission de guerre. Planeur: 2000 heures dont 1900 comme instructeur.

Marcel Bon adhère aux vieilles Tiges le 11 mars 1962 avec le n° 259, décède le 28 juillet 2005.

BONNAFE, René, né le 7 mars 1902 à Lyon.

Ancien pilote de l'aéronautique navale passé dans l'Armée de l'Air, René Bonnafé, commandant des forces aériennes du Tchad, participe avec le Général Leclerc aux opérations du Fezzan et de Tripolitaine en 1942. Général en 1946, il commande la 2^{ème} Région Aérienne à Paris de 1948 à 1950 et la 5^{ème} à Alger de 1950 à 1955. Inspecteur général de l'Armée de l'Air de 1955 à 1957. Le général Bonnafé décède le 8 janvier 1981. (Les Français du Ciel)

BONNARD, Clément, né le 1^{er} septembre 1890 à Sainte Colombe les Vienne.

Breveté pilote militaire n°441, Clément Bonnard a participé à quelques présentations d'aéroplanes lors de manifestations régionales.

BONNEL, André, né le 3 mars 1904 à Charlieu (Loire).

Après avoir suivi des cours de dessin industriel à Saint Etienne, André Bonnel travaille successivement aux Aciéries de Firminy, chez Auto-Moto, puis dans divers établissements industriels lyonnais. Demeurant à Bron, passionné de mécanique, à la veille de la Deuxième Guerre Mondiale, il dessine et réalise un monoplace à aile circulaire de 4 m de diamètre propulsé par un moteur AVA de 25/27 cv qui effectua quelques vols sur le terrain de Bron. Il réalisa, en 1947, un Pou du Ciel HM 293. André Bonnel décède le 17 juin 1990.

BONNET, Yves, né le 19 mars 1940 à Lyon.

Yves Bonnet, polytechnicien, entre à la SNECMA comme adjoint au directeur de production moteurs de 1971 à 1978, Directeur de l'usine de Genevilliers de 1978 à 1980, Directeur de production moteurs de 1980 à 1985, PDG d'Hispano-Suiza de 1985 à 1991, Vice-président du Groupe SNECMA de 1999 à 2002, Vice-président et directeur général de la branche propulsion du Groupe SNECMA de 1999 à 2002. (Les Français du Ciel)

BORGE, Guy, est né le 26 juin 1925 à Lyon.

Après ses études à l'Ecole de tissage de Lyon, il poursuit des études scientifiques. Passionné d'aviation et de planeur : insigne d'argent en vol à voile n° 267 le 9 août 1947, insigne d'or en vol à voile n° 59 le 14 août 1950, il échoue de peu dans sa tentative de l'insigne de diamant en 1952. En 1952, il est sélectionné dans l'équipe de France de vol à voile avec Jean Brunswyck, Mas Gasnier, Jules Landi, Hubert de Lassageas, Henri Marbleu et Gérard Pierre. En 1956, il est sélectionné dans l'équipe de France de vol à voile qui participe aux Championnats du monde à Saint Yan. Membre de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est depuis 1942, il contribue l'Aéro-Revue, organe de liaison du club, ainsi qu'à plusieurs revues spécialisées de vol à voile. En 1954, Guy Borgé, qui a créé son studio photographique, participe à partir de son avion personnel à des prises de vue pour divers organismes. Sa collection de photographies anciennes sera le point de départ d'expositions et de conférences dans le domaine de l'histoire de Lyon et de la photographie. Auteur d'un ouvrage sur l'aviation lyonnaise, Guy Borgé décède le 29 décembre 2013, après onze ans de bataille contre le cancer.

BORNAND, Francisque, né le 16 Juin 1902 à Lyon 2^{ème}.

Breveté pilote comme boursier à l'Ecole Henriot. Il fait son service militaire en 1922/23 au 35^{ème} Régiment d'aviation à Bron, dans une escadrille de chasse. Après son service militaire, René Caudron l'embauche pour réceptionner ses différents types d'avions. Plus tard, il le charge d'aller présenter ses appareils en Amérique du Sud. A son retour en France, René Caudron l'installe à son Ecole de pilotage d'Ambérieu en Bugey, comme chef de tous les moniteurs. Officier de réserve de l'Armée de l'Air, il est mobilisé en 1939, en tant que commandant l'école auxiliaire de pilotage de Royan. Au lendemain de la Deuxième Guerre Mondiale, il entre au Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS), puis devient Chef-pilote à la Section de Vol à Voile de l'Aéroclub du Rhône à Corbas. Le «patron», à bord de son C 800, accumule les vols d'instruction et enregistre des résultats qui font classer ce club comme premier de France pour son activité. A bord de son planeur «Weihe», il réussit, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, un parcours de 287 kilomètres.

Francisque Bornand, Chevalier de la Légion d'Honneur et Médaille de l'Aéronautique en 1964, a formé un très grand nombre de pilotes dont certains ont fait des carrières aéronautiques brillantes.

Il adhère aux Vieilles Tiges le 14 mars 1946 avec le n°146.

Francisque Bornand, en visite chez ses amis Jacquemet à Maillat, décède d'une crise cardiaque, le 30 Avril 1970. Il est inhumé au cimetière de Maillat (Ain).

BORNE, Roger, né le 16 juillet 1920 à Cenves.

Appartenant à une famille française résidant en Grande Bretagne, Roger Borne rallie les FAFL à Londres, le 29 juillet 1940, comme élève-pilote.

Parlant parfaitement l'anglais, il suit les cours de pilotage de la RAF, et sera breveté pilote le 22 mai 1942. A la sortie de l'Operational Training Unit, il est nommé sous-lieutenant le 15 mars 1943, et affecté au groupe de chasse Alsace sur Spitfire à Biggin Hill. Commandant l'escadrille «Strasbourg», il participe aux opérations de préparation du débarquement de Normandie et accompagne son unité jusqu'en Allemagne. De mars 1944 au 20 avril 1945, il commande l'escadrille «Mulhouse».

Le 20 avril 1945, lors d'une reconnaissance armée sur l'Allemagne, le Spitfire IX TB371 du Lieutenant Roger Borne, appartenant au groupe de chasse «Alsace», est touché par un coup direct de Flak et explose en vol, près de Wessel en Allemagne.

Le Lieutenant Roger Borne, «Mort pour la France», en opération aérienne, est inhumé à Lengerich (Allemagne), puis transféré à Cenves. (Aviateurs de la Liberté).

BOSELLI, Elisabeth, née en 1914 à Paris XVIème.

Elisabeth Boselli a de solides attaches familiales lyonnaises. Diplômée de l'Ecole des Sciences Politiques en 1935, elle est brevetée pilote privé en 1938. Admise dans l'Armée de l'Air, elle obtient le premier brevet de pilote militaire attribué à une femme française, le 12 février 1946 à Tours. Elle est la première femme française lâchée sur monoplace de chasse, le Dewoitine 520.

Redevenue civile, elle passe les brevets de transport public, de moniteur planeur, d'hydravion, le brevet de pilote professionnel de 1^{ère} classe. En 1947/1948, elle bat deux records du monde féminin d'altitude en planeur, par vol d'onde. De retour dans l'Armée de l'Air en 1953, affectée au cabinet militaire du Ministre, elle partage son temps entre les meetings et le bureau. En stage accéléré à l'Ecole de Chasse de Meknès, elle est «transformée» sur réacteur. L'autorisation de tenter une série de records sur avion Mistral lui est donnée.

Elisabeth Boselli fait partie des aviatrices célèbres, qui avec Jacqueline Auriol et Jacqueline Cochran écrivent l'histoire des records féminins de l'aviation à réaction dans les années 1950. Elisabeth Boselli est titulaire de 17 records, dont 8 mondiaux, 5 ayant été remportés sur avion à réaction, les plus célèbres étant:

- le record féminin de vitesse en circuit fermé sur 1000 km à 746 km/h, le 26 janvier 1955, sur avion Mistral.
- le record du monde de distance en ligne droite, en reliant Creil à Agadir (2300 km

parcourus en 3h 30), le 1^{er} mars 1955, sur avion Mistral.

Elisabeth Boselli est aussi pilote de voltige, pilote de chasse (la seule femme française à avoir été admise à l'Association des Pilotes de Chasse), et recordwoman de vol à voile. Elle a renoncé en 1957 à poursuivre ses tentatives de record pour servir en Algérie, notamment pour le transport des blessés.

Officier de la Légion d'Honneur, Médaille de l'Aéronautique et de nombreuses autres décorations, son érudition artistique et historique atteste qu'elle se veut éclectique, curieuse de tout et toujours active, élégante de surcroît, elle fait honneur à la réputation de la femme française moderne. Elle était la Marraine du Groupement Joseph Dumas des Vieilles Tiges.

Madame le Capitaine Elisabeth Boselli, 2500 heures de vol, s'était retirée dans la région lyonnaise. Elle décède à Lyon, le 25 novembre 2005.

BOUDIER, Paul, né le 4 février 1919 à Lyon.

Paul Boudier est membre de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est en 1932 où il obtient son brevet de pilotage du 1^{er} degré en octobre 1937. Il entre à l'Ecole de l'Air en novembre 1937. Breveté pilote militaire à Avord en février 1939, il sort premier de cette école. Nommé sous-lieutenant en août 1939, affecté au Groupe de chasse 2/5 «Lafayette», en mars 1940, il abat dans le mois de mai, quatre avions ennemis. Avec son groupe replié en Afrique du Nord, il participe de janvier à mai 1943 à la campagne de Tunisie. Nommé commandant d'escadrille en novembre, il forme et instruit le groupe de chasse 3/3 «Ardenne» dans un centre anglais d'Egypte. Son groupe protège les convois alliés en Méditerranée. En mai 1944, Paul Boudier revient en Afrique du Nord où il est nommé Capitaine à 25 ans.

Il forme le groupe de chasse «Limousin», puis prend le commandement en second du groupe de chasse «Auvergne» avec lequel il entre en France.

Paul Boudier est ensuite nommé à l'École de Guerre, en mars 1946, puis affecté à l'Etat Major Général où il s'occupe de technique. Il est ensuite affecté au Centre d'essais en vol de Brétigny, en janvier 1948, où il suit les cours de l'école des pilotes d'essais. Après sa sortie de l'école, il pilote les prototypes «Nord 1221», et mai 1949, l'«Ouragan». Nommé Commandant en juillet 1949, Paul Boudier assure les fonctions de chef-pilote et poursuit les essais de nombreux appareils.

Décoré de la Médaille de l'Aéronautique, en mai 1980, Paul Boudier quitte l'Armée de l'Air pour entrer comme pilote d'essais aux Avions Marcel Dassault où il poursuit les essais des «Ouragans», «Mystère II» et «Mystère IV». Le 30 mai 1975, il effectue son dernier vol sur Mercure après avoir effectué 10260 heures de vol sur plus de 200 types d'appareils, et passé le mur du son une vingtaine de fois (l'un des premiers en France ayant accompli cette performance).

Il se retire dans le Sud de la France, et s'éteint le 24 octobre 2003 à Antibes.

BOUFFIER, Pierre, né le 16 décembre 1941 à Lyon 6^{ème}.

Engagé dans l'Armée de l'Air en décembre 1960, il vole successivement sur T 6 à Cognac en 1961, Fouga-Magister à Orange en 1962, T 33 et Mystère IV à Tours, où il sera breveté pilote de chasse en avril 1963. Réussite au concours d'Air France, mais refus du Chef d'Etat-Major pour quitter l'Armée de l'Air. Pour punition il sera de 1966 à 1968 moniteur sur Fouga-Magister à Salon. En avril 1968, stage théorique à Air France afin de devenir pilote de ligne, mais il connaît l'élimination et le chômage. Stage d'instructeur pilote privé à Challes les Eaux en 1970, puis Pierre Bouffier entre à UTA en 1971, copilote puis commandant de bord pendant 12 ans sur DC 8, commandant de bord pendant 6 ans sur DC 10, 6 ans sur B 747-200, 6 ans sur B 747-400.

Pierre Bouffier prend sa retraite en décembre 2001 avec 19400 heures de vol dont 2000 heures en tant que pilote de chasse, il adhère aux Vieilles Tiges le 7 janvier 2006 sous le n°957 et décède subitement le 24 décembre 2012.

BOULADE, Léo (1867-1943) et **Antonin** 1869-1929), nés à Lyon 2^{ème}.

La mort de leur père met fin à leurs brillantes études à l'École de La Martinière. Passionnés par tout ce qui est relatif à l'optique et à la photographie dues à la maison d'optique que leur père leur lègue, fervents aéronautes, ils font de nombreuses ascensions dans leur ballon et réalisent de nombreuses photos aériennes et observations météorologiques. Antonin Boulade, Président de l'Aéroclub du Rhône de 1898 à 1929, est adhérent de l'Aéroclub de France section de Lyon depuis 1903. Dès 1917, il assure la direction de l'usine du «Carburateur Zénith» à Lyon De son côté, Léo Boulade assure seul la direction de l'affaire familiale de dispositifs photographiques.

BOULET, Jean, né le 16 novembre 1920 à Brunoy (Essonne).

Sa famille s'installe à Lyon alors qu'il n'a que deux ans. Il y passe toute sa jeunesse et se présente à l'été 1940 à l'École Polytechnique qui s'est repliée dans cette ville. Il est proposé dix places pour l'Armée de l'Air, seul Jean BOULET et son ami Turcat se présentent en octobre 1942 à l'École de l'Air de Salon de Provence. Après une année d'étude perturbée par l'occupation allemande, il se retrouve en octobre 1943 à l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique à Paris. Sans orientation professionnelle du fait des événements, il se marie.

En février 1945, il subit les tests pour aller suivre les cours de pilotage aux USA où il est breveté pilote à la mi-novembre 1945. En mars 1946, il suit les cours de l'École de chasse de Meknès au Maroc, mais il quitte l'Armée en décembre 1946.

Jacques Lecarme, Directeur des Essais en vol de la SNCASE, le recrute, en février 1947, comme ingénieur-pilote chargé des hélicoptères. Il part aux USA suivre des cours de pilotage sur hélicoptère, mais c'est finalement à Prestwick en Ecosse qu'il obtient sa licence de pilote d'hélicoptère.

La direction de la SNCASE souhaite la polyvalence de ses pilotes d'essais, aussi Jean Boulet lors d'un vol de réception de Vampire, en janvier 1953, est le premier pilote français à utiliser un siège éjectable à partir d'un avion à réaction. A partir de 1953 et pendant 22 ans, Jean Boulet assurera la Direction des essais en vol des hélicoptères; il essayera 21 prototypes d'hélicoptères et obtiendra 17 records. En 1975, il met fin à sa carrière de personnel navigant. Néanmoins à la retraite, il se passionne pour le planeur et le ski. Membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace, Jean Boulet s'éteint le 13 février 2011 à Aix en Provence.

BOURDELIN, Andrée (Lise), Epouse ROSSLER, née le 13 septembre 1907 à Lyon.

Lise Bourdelin est maître de ballet à l'Opéra de Strasbourg. Brevetée pilote à l'Aéroclub du Rhône. Dans les années 1935, elle participe comme parachutiste à de nombreux meetings d'aviation à Bron. Elle décède à Saint Rambert en Bugey, le 7 mars 2007.

BRACHET, Gérard, né le 27 octobre 1944 à Lyon.

Après une formation à SUPAERO, Gérard Brachet débute sa carrière au CNES en 1970, Chef du département du calcul d'orbites et mécanique spatiale de 1972 à 1974 et de la division des programmes d'application de 1979 à 1983. Signataire français et président du comité directeur du programme international de recherche et de sauvetage par satellite SARSAT-COSPAS. Président de la Société française de photogrammétrie et de télédétection de 1981 à 1989. Président du comité directeur des programmes d'observation de la Terre ERS-1 et ERS-2. PDG de Spot-Image de 1982 à 1994. Revenu au CNES en 1994, Directeur des programmes de 1994 à 1996, Directeur scientifique en 1996 et 1997, Directeur général de 1997 à 2002. Président du Committee on Earth Observation Satellites en 1996 et 1997. (Les Français du Ciel)

BRACHET, Robert, né le 21 juillet 1919 à Lyon.

«Il fit ses études secondaires au Lycée Ampère, puis il entra au Lycée du Parc en classe préparatoire Normale Air, en 1936-1937, pour préparer en un an le concours de l'Ecole de l'Air, nouvellement créée. Il perdit son père, ingénieur, en avril 1937, mais il fut admis à l'Ecole de l'Air et en sortit en juin 1939 avec le grade de sous-lieutenant et les brevets de pilote et d'observateur.

Lorsque la guerre fut déclarée, le 3 septembre 1939, il poursuivit son instruction au camp militaire d'Avord, près de Bourges. Quand l'Allemagne déclencha son offensive avec ses avions et ses chars, le 10 mai 1940, il accomplit ses premières missions de guerre à partir d'appareils dépassés : des bombardements de nuit de positions occupées par les Allemands dans le Nord et en Picardie (23 mai-13 juin 1940).

Le jour même de l'armistice, le 22 juin 1940, il se replia en Afrique du Nord et, à Noël 1940, il arriva à Bamako, au Soudan (au Mali, aujourd'hui), où il fut maintenu en activité pour défendre l'Empire Colonial, mais où, en réalité, il continua de s'entraîner pour reprendre le combat, jusqu'à ce que les avions soient hors d'usage.

Ainsi fut réduit à l'inaction un homme de grande taille, au regard droit et aux mâchoires carrées, un lieutenant brillant, un excellent camarade à l'enthousiasme communicatif.

Cependant, les Anglo-Américains avaient débarqué au Maroc et en Algérie le 8 novembre 1942. L'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale Française étaient rentrées en guerre à leurs côtés. Le Groupe de bombardement «Tunisie» avait été la première unité aérienne française à reprendre la lutte, de janvier à mai 1943. Il forma l'ossature du futur Squadron 347 de la Royal Air Force, à Alger, en septembre 1943.. La RAF avait repoussé avec ses avions de chasse les attaques allemandes pendant la bataille d'Angleterre (juillet à octobre 1940), elle voulait emporter la victoire avec des bombardiers quadrimoteurs actionnés par sept hommes d'équipage.

Les officiers français expérimentés, comme Brachet, recommencèrent en Grande-Bretagne leur instruction et leur entraînement, d'octobre 1943 à juin 1944, avec les méthodes anglaises. Celles-ci leur parurent répétitives, mais tous les aviateurs français, issus de milieux culturels différents, réussirent aux épreuves. Et chacun acquit les automatismes nécessaires pour accomplir sa mission et sauver sa vie, en abandonnant un avion tombé en mer et prendre place dans un canot pneumatique,

un équipage disposait de cinquante secondes. L'exil des Français, leur logement dans des bâtiments en tôle furent rendus supportables par l'accueil de familles britanniques, l'opiniâtreté de la lutte menée en commun, l'exemple des femmes mobilisées en grand nombre.

Enfin, le Groupe «Tunisie» devint opérationnel le 27 juin 1944, sur une base aérienne proche de York, où un bombardier Halifax est conservé aujourd'hui. A cette date, les Anglo-Américains bombardaient les usines d'armement et de production d'essence à partir de charbon de la Ruhr. Ils avaient débarqué en Normandie le 6 juin et les Allemands lançaient des bombes volantes V 1 sur Londres depuis le 12 juin. Le Lieutenant Brachet fut engagé, dès le 27 juin, dans la destruction d'une rampe de lancement de V 1 proche de Dieppe. Son avion fut touché par la DCA, le 27 juillet, au-dessus de la Ruhr. Il participa au bombardement des troupes ennemies, près de Caen, le 7 août.

Quand les Alliés s'emparèrent par la voie de terre des bases de lancement de V 1 et de V 2, les missions changèrent. Le Capitaine Brachet fit de longs raids pour détruire les aérodromes et les ports ennemis. Il transporta du carburant de York à Bruxelles pour les chars britanniques (du 27 septembre au 2 octobre 1944) et il fut engagé dans le pilonnage redoublé de la Ruhr.

Imaginons une flotte de 1500 avions décollant à 17 heures de plusieurs bases anglaises, volant côte à côte, tous feux éteints, changeant de cap, de vitesse et d'altitude pour échapper à la chasse ennemie. Cinq flotilles de cent avions chacune font diversion en s'éloignant vers des objectifs secondaires. Mille avions volant à 400 km/h vers la Ruhr, défendue par 6000 canons de DCA installés sur 50 km de front et 30 km de profondeur. Des projecteurs au sol, des fusées éclairantes tirées par des chasseurs ennemis rendent vulnérables les bombardiers de 32 tonnes. Les nuages, les orages et le givre s'ajoutent aux difficultés rencontrées.

Les aviateurs portent un masque à oxygène. L'air glacial, 40° en dessous de zéro, les engourdit pendant les six heures de vol. Le bombardier voit le sol à travers sa trappe de visée et signale des points de repère au navigateur. Celui-ci dans un local fermé, indique la route à suivre. Le pilote maintient son appareil dans le flot des avions. Le mitrailleur supérieur et le mitrailleur arrière identifient les avions proches. A partir de novembre 1944, des chasseurs à réaction allemands attaquent par en-dessous. Le mécanicien contrôle la marche des moteurs et change périodiquement de réservoir d'essence. Le radio capte les messages du chef d'opérations.

Quelques minutes avant l'attaque, les bombardiers larguent des lamelles de papier métallisé qui font apparaître des tâches multiples sur les écrans de détection allemands. Des avions de reconnaissance signalent l'objectif avec des feux pyrotechniques. Les bombardiers, répartis en trois vagues, larguent leurs six tonnes de bombes ; l'avion, allégé, fait un bond de plusieurs centaines de pieds, mais garde son cap jusqu'à ce que la photo de l'impact soit prise.

Le retour est le plus dangereux, car la chasse ennemie a rattrapé les bombardiers et les suit jusqu'à la côte anglaise. Les avions britanniques restent serrés dans un couloir protégé par le jet de languettes métalliques. C'est ainsi que dans la nuit du 13 janvier 1945, au retour d'une longue mission sur Sarrebruck, l'avion du Capitaine Brachet fut rattrapé et heurté par un autre appareil. Le mitrailleur arrière fut tué sur le coup, Brachet, Commandant d'avion, aida à sauter le bombardier et le radio qui avait malencontreusement ouvert son parachute dans l'avion. Le mitrailleur supérieur et le mécanicien s'extraient également de l'avion en perdition. Brachet décida de rester avec son pilote, qui devait réglementairement sauter le dernier. Tous deux s'écrasèrent dans la campagne enneigée, proche de Saint Clair sur Epte, à la limite de l'Ile de France et de la Normandie.

Le Capitaine Brachet a participé à une épopée où trente avions à la cocarde française étaient mêlés à 1500 aux couleurs britanniques. Son sacrifice a été admiré par le Général de Gaulle, Président du Gouvernement provisoire de la République française. Dans le Groupe «Tunisie», 48 % des aviateurs présents depuis le 27 juin 1944 ont été tués en dix mois. Ils ont mené un combat patriotique et une lutte pour la liberté de l'Europe. Ils ont préservé l'honneur militaire mis en péril par les guerres modernes».

Allocution de Monsieur Michel Brunet, lors de la Cérémonie du Souvenir du 10 novembre 2009, au Lycée du Parc à Lyon. Le nom de Brachet figure sur la plaque où sont nommés les anciens élèves «Morts pour la France». Il avait un frère aujourd'hui décédé, et deux soeurs qui ont recueilli les archives familiales et qui sont présentes à la cérémonie.

BRANCIARD, René, né le 14 avril 1911 à Villefranche sur Saône.

Comme boursier, René Branciard est breveté pilote militaire n° 23017 le 18 Août 1930, à l'école Caudron d'Ambérieu en Bugey. Il apprend à piloter un planeur sur le terrain du Colombier à Anse où il officie comme moniteur avion jusqu'en 1938. A cette époque, il revient à l'école Caudron à Ambérieu comme moniteur. Démobilisé, il part en stage de moniteur de vol à voile à la Montagne Noire où il réalise le 50 km de son insigne d'argent.

En février 1945, René Branciard est moniteur au Service des Sports Aériens de la Montagne Noire, puis au Centre de Challes les Eaux où il restera 31 ans, dont 18 comme chef-pilote. Depuis ce centre, il effectuera de nombreux vols en planeur, dont le vol du 14 Avril 1955 sur Breguet 900 en survolant le Mont Blanc en vol d'onde à 5950 mètres.

René Branciard adhère aux Vieilles Tiges le 20 décembre 1973 avec le n° 419. En 1976, il prend sa retraite, à l'occasion du transfert du Centre de Challes les Eaux sur le terrain de Saint Etienne de Saint Geoirs. Il s'éteint à Chambéry le 24 Novembre 2006 à l'âge de 95 ans.

de BROCA, Pierre.

Colonel à la base aérienne de Bron. Le Général de Broca (Réserve) adhère aux Vieilles Tiges le 20 novembre 1975 avec le n° 423, Président du Groupement Joseph Dumas de 1978 à 1980, il décède le 31 décembre 1967.

BRUN, Jean-Jacques, né le 10 septembre 1942 à Lyon.

Après l'Ecole de l'Air en 1961, Jean-Jacques Brun est pilote de chasse. Il commande l'escadron 1/10 «Valois», la 7^{ème} Escadre de chasse de 1980 à 1982, le CEAM et la base aérienne de Mont de Marsan de 1986 à 1989. Général en 1989, il commandera successivement, l'Ecole de l'Air de Salon de Provence de 1989 à 1992, second de la FATAc-1^{ère} Région aérienne de 1992 à 1994, commandant des Ecoles de l'Armée de l'Air de 1994 à 1997, puis Contrôleur général des Armées en service extraordinaire en 1998. De 2000 à 2004, PDG d'Airco-DCI. Membre du Tomato. (Les Français du Ciel)

BRUN et MARTIN

Deux inventeurs, modestes ouvriers lyonnais, originaires du quartier de Montchat à Lyon, Messieurs Brun et Martin procèdent en 1913, sur les terrains communaux de Loyettes (Ain), à des essais d'un monoplan d'un type nouveau. Les services de l'aéronautique militaire se sont rendus à Loyettes pour voir cette «mouette» aux ailes immenses, et un rapport très favorable a été transmis au ministre compétent...

L'entoilage repose sur des sangles qui remplacent les nervures latérales, ce qui permet de faire toutes réparations d'une façon rapide et sans déchirure. Le corps de l'appareil de forme conique est en aluminium. Les nervures principales des ailes et de la queue sont en bois, armées d'une résistance à toute épreuve. Les tendeurs sont supprimés, ce qui facilite le gauchissement des ailes et de la queue. Le poids total, en ordre de marche, ne dépasse pas 26 kg. Les dimensions de l'appareil sont tout à fait réduites et permettent, une fois les ailes enlevées (ce qui demande à peine cinq minutes), de le loger sous le premier hangar venu.

Un lien existe-t-il entre ces deux Martin ?

Joseph Martin, fonde en 1898, au 95 chemin des Pins (avenue Lacassagne) à Lyon 3^{ème}, un atelier de cycles. Au cours de la Première Guerre mondiale, dans cet atelier réquisitionné sont fabriquées roues à rayons pour trains d'atterrissage d'avions Caudron. En face de l'atelier de Joseph Martin sont installés les Etablissements Martin, Raymond et Chambost, constructeurs des remorques Stop. Paul Martin (1898-1979), fils de Joseph se porte acquéreur des locaux, en novembre 1922, sous la raison commerciale «Réparations d'automobiles». Auparavant, il avait travaillé comme ajusteur à l'usine Caudron, 32 chemin des Alouettes. En décembre 1916, alors qu'il n'avait que 18 ans, il avait obtenu une dérogation pour s'engager pour la durée de la guerre comme pilote au 2^{ème} groupe d'aviation à Bron.

BRUNET, Raymond, Marius, né le 6 août 1914 à Lyon

Sous-Lieutenant pilote au GBA II/54 sur le Breguet 693 n° 5. Décédé le 5 juin 1940 à Hattencourt (Somme), son corps ne sera jamais retrouvé.

Le Bréguet 693 n° 5 du G.B.A. II/54, comme trois autres appareils de ce groupe, décolle vers 9 heures pour une mission de bombardement en vol rasant de colonnes de chars entre Amiens et Saint-Quentin. L'équipage se compose du sous-lieutenant Raymond Marius Brunet, pilote, et du sergent-chef Jean Julien Matuchet, mitrailleur (aumonier du Groupe). Le Bréguet est abattu en flammes par quatre Me 109. L'appareil va s'écraser à Hattencourt à 8 km au nord de Roye. Cependant le Sous-Lieutenant Brunet réussit à s'extraire de son avion en sautant en parachute. Il n'est pourtant pas sauvé car il est tué au bout de ses suspentes par les chasseurs allemands... Quant au sergent-chef Matuchet, il sera également tué.

BUATOIS, Anthelme, François, né le 27 septembre 1912, à Brens (Ain).

Après deux ans d'école professionnelle, il entre à l'Aviation Civile, le 16 avril 1936, et fut affecté à l'aéroport de Lyon-Bron en tant qu'opérateur radioélectricien. Arrêté par la police allemande, en juillet 1944, il fut emprisonné au fort Montluc de Lyon avant d'être déporté. Mort en déportation.

BUCHET-BULLY, Julien, né le 11 février 1923 à Saint Priest .

Recruté sur concours en tant que Commandant d'aérodrome adjoint, il est affecté sur l'aérodrome de Bron en juin 1947. De février 1955 à avril 1957, il est nommé chef du service de la circulation aérienne à la délégation de l'Aviation civile à Yaoundé au Cameroun. Il passera par Brazaville pour rejoindre en juillet 1958 son poste de Chef de district aéronautique de l'Oubangui-Chari à Bangui. D'octobre 1961 à juillet 1973, Julien Buchet-Bully assurera successivement les fonctions à Tananarive de Chef du Service d'Informations en vol et de Chef du Bureau Central des Télécommunications pour Madagascar. Il rejoint la Métropole, et d'octobre 1973 à février 1988, il assure les fonctions de Chef de District aéronautique des Pays de Loire et de Délégué Régional de l'Aviation civile des Pays de Loire à Nantes. Julien Buchet-Bully adhère aux Vieilles Tiges le 14 janvier 1976 avec le n° 503.

BURDIN, Marius, né le 5 juillet 1880 à Lyon 2^{ème}.

Marius Burdin a consacré sa vie à l'aéronautique dans l'ombre des grands pionniers. A l'âge de 19 ans, il seconde Ferdinand Ferber pour construire le planeur n°1. Après son service militaire, il entre chez le constructeur Antoinette, et devient de 1901 à 1906, le mécanicien de Ferber. Il prend une part essentielle dans les expériences de celui-ci en 1902. Avec son «patron», il exécute en 1904, le premier vol mondial en biplace. Il seconde Henri Fabre, à l'étang de Berre, de 1906 à 1910. Il est le constructeur polyvalent et l'essayeur des premiers hydravions.

Il poursuit une longue carrière comme chef d'atelier chez Potez et à la SNCASE. En 1939, avec Marcel Boeuf, il construit une avionnette, mue par pédales et vole 80 mètres au ras du sol en 40 secondes.

Marius Burdin décède à Marseille, le 11 décembre 1957.

BURLAT, Joseph, Jean, Eugène, Antoine, (1881-1957, le leader de l'équipe), nés à Rochetaillé.

Les quatre frères Burlat font leurs études techniques à Lyon. Ils installent, vers 1905, à Villeurbanne, rue Poizat, un atelier de constructions de moteurs «Société des moteurs rotatifs Burlat Frères», d'abord d'automobiles, puis d'aviation. Le moteur Burlat était révolutionnaire pour l'époque: «il se compose essentiellement de 8 cylindres à ailettes disposés en croix, dans lequel le vilebrequin, au lieu d'être fixe, comme dans le moteur Gnôme, est tournant».

En 1913, un biplan Dufaux équipé d'un moteur Burlat vole à Bron, il est piloté par Durafour. Cette société est dissoute en 1919. Antoine Burlat qui invente divers projets, ne peut les commercialiser. Il entre alors comme ingénieur au bureau d'études Berliet où il termine sa carrière.

Antoine, le dernier des quatre frères, est décédé en 1957.

BURLATON, Georges, né le 6 mai 1895 à Sathonay (Ain, puis Rhône).

Baptême de l'air à 15 ans sur avion Sommer. Breveté pilote militaire le 23 octobre 1915 sur Blériot, il est appelé en 1916 au groupe de bombardement GB 4. Au retour d'une mission, son appareil est obligé de se poser dans les lignes ennemies, il est fait prisonnier. C'est à sa deuxième tentative d'évasion qu'il rentre en France au moment de l'Armistice.

Après la guerre, ayant obtenu le brevet de tourisme n° 27, le 9 novembre 1921, il fonde avec ses amis Ariste Gignoux, Peix et Velut, la Société d'Aviation de Lyon, qui achète un Dorand et deux Sopwith avec lesquels il donna de nombreux baptêmes de l'Air et participa aux meetings régionaux. Dans les années 1930, Vice-président de l'Aéroclub du Rhône, il forme de nombreux pilotes et participe à une multitude de meetings régionaux et nationaux avec présentation d'avions à moteur et de planeurs. En outre, il réalise des voyages aériens à l'étranger sur Caudron «Frégate». Il est la «cheville ouvrière du club» en étant particulièrement actif. Mobilisé à la base aérienne de Bron en 1939, il commande l'escadron d'entraînement des pilotes polonais.

La paix revenue, il est élu Président de l'Union Régionale des Aéroclubs Rhône-Alpes, puis Président de la Fédération Nationale Aéronautique pendant 7 ans. Il totalise 4335 heures de vol.

Georges Burlaton qui adhère aux Vieilles Tiges le 15 janvier 1949 avec le n° 67, décède le 8 février 1973.

CARUS, François, Hugues, né le 10 juin 1886 à Amplepuis.

Fils de Claude, Antoine et de Joséphine Cleyet. Alors qu'il appartient au recrutement de Bourgoin (Isère), François Carus s'engage le 21 octobre 1904 au 6ème Régiment d'Artillerie. En décembre 1910, il se marie à Villié-Morgon. Il passe dans l'aviation le 10 juin 1912 en tant qu'élève-pilote, et sera breveté civil le 26 septembre 1912 sous le n° 1040, et breveté pilote militaire le 9 mars 1913. Au cours de l'année 1913, il appartient au Centre de Bron puisque le 30 juillet il se pose avec son biplan MF 70, près de l'église de Saint Geoirs en Valdaine (Isère), où réside son père. Au début de la Première Guerre mondiale, le maréchal des logis Carus est promu adjudant, et appartient probablement à l'école de pilotage de Reims, avant d'être affecté comme pilote à l'escadrille C 39. Promu Lieutenant le 4 octobre 1916, il est affecté à la Réserve Générale Aéronautique (RGA). Médaille Militaire en 1913, Citation à l'ordre de l'armée en septembre 1916 avant d'être fait Chevalier de la Légion d'Honneur en décembre 1916. Il est très probable qu'il a fait carrière dans l'aviation militaire où il fut victime d'un grave accident. A sa retraite, le Commandant Carus se retira au Bourget du Lac. François Carus fut un ami intime de Pégoud, originaire de Montferrat, et au cours de la guerre, il fut le compagnon d'arme à l'escadrille 39, du caporal-pilote Charles Carlin, originaire de Saint Cassien.

CHAILLOUX, Antoine, né le 8 mai 1899 à Colombes (Hauts de Seine).

C'est comme apprenti-mécanicien qu'il débute à la Société Morane-Saulnier le 15 avril 1915.

Au cours de la Première Guerre Mondiale, il s'engage le 19 août 1916 à l'âge de 17 ans et se trouve affecté au 18ème Régiment d'Infanterie. Blessé et inapte au service armé, il demande à passer dans l'aviation. En novembre 1917, il est breveté pilote de chasse et affecté à l'escadrille SPA 91, puis à celle des 'Coqs'. Il termine brillamment la guerre avec le grade de sergent, décoré de la Médaille Militaire et de la Croix de Guerre. Instructeur à l'Ecole de pilotage d'Istres en janvier 1919, il a pour élève Antoine de Saint Exupéry.

Démobilisé, Antoine Chailloux est breveté pilote aviateur de la Fédération aéronautique internationale en date du 28 juillet 1919 sous le n° 17066. Il entre à la Compagnie des Messageries Aériennes en janvier 1920 comme pilote de ligne. Il 'ouvre' les lignes Paris-Bruxelles-Amsterdam et Paris-Lyon-Marseille (1921).

Après quelques mois passés en 1922 à la Compagnie belge Sabena, il rejoint la Compagnie des lignes Farman en 1923. Il poursuit 'l'ouverture' des lignes Paris-Amsterdam-Copenhague et Paris-Cologne-Berlin (1926) après avoir été nommé chef-pilote en 1925. Antoine Chailloux participe, au

sein de la Compagnie des Lignes Farman, aux essais des prototypes en vue de leur homologation au transport des passagers et, en particulier de l'appareil baptisé 'Le Jabiru'. Entre 1927/1929, il effectue avec le trimoteur Farman 300 les premiers essais de vol sans visibilité sous la direction de Rougerie, chef du service des essais. A l'automne 1932, il quitte la Compagnie des Lignes Farman, fatigué par les années de dur labeur.

En 1921, 1926 et 1929, Antoine Chailloux reçoit la Grande Médaille de Vermeil de l'Aéroclub de France et la Grande Plaque en argent de la Ligue Aéronautique Internationale pour avoir totalisé pendant ces trois années le plus grand nombre de kilomètres de tous les pilotes de lignes commerciales.

Néanmoins, en 1935, il effectue des vols sur la ligne Corse-Côte d'Azur pour le compte de la Société Potez Aéro-Service.

En 1937, il entre à la Compagnie Air France et parcourt les routes aériennes en France et en Europe. Antoine Chailloux est nommé Officier de la Légion d'Honneur. En 1939, c'est sur la ligne Lyon-Genève qu'il est affecté avec son fidèle radio Michel Diez avec lequel il fait équipe depuis une dizaine d'années.

A la déclaration de la Seconde Guerre Mondiale, il est mobilisé dans les Groupes Aériens de Transport. Le dimanche 2 juin 1940, on lui confie une mission difficile : avec son Dewoitine 338, il doit procéder à l'évacuation du Général Blanchard et de l'Amiral Abrial avec leur Etat-Major bloqués dans la 'poche de Dunkerque' par l'armée allemande. Sans protection de l'aviation de chasse, il se rend à Londres afin d'aborder Dunkerque par la mer. Il réussit sa mission à la 'barbe' des troupes allemandes. Son courage est récompensé par la Croix de Guerre et par une citation à l'ordre de la brigade.

Démobilisé, il s'installe à Lyon. Mis à la retraite par Air France en janvier 1941, Antoine Chailloux compte 10500 heures de vol et parcouru 1 850 000 kilomètres.

A Lyon, dans son café-restaurant 'L'Escale' au 20 rue Palais Grillet, il accueille à son 'zinc' ses amis de l'aviation et de la Résistance qui trouvent le gîte et le couvert. Dès le mois de mai 1941, il entre dans la Résistance comme agent de renseignements de l'Armée Secrète sous le n° 99034 avec pour pseudonyme 'Colombes' et, ensuite de janvier à septembre 1944 comme agent P1 au réseau 'Andromède'. Le 8 août 1944, il est blessé lors de son arrestation par les Allemands, et réussit néanmoins à s'échapper.

En 1946, il pilote pendant quelques mois sur les appareils de la Compagnie Aérienne des Alpes Françaises entre Aix les Bains et Lyon et vers Cannes. Malheureusement, cette vie mouvementée et pleine de courage agit sur sa santé et l'empêche de reprendre la place à laquelle il avait droit dans le monde aéronautique.

Antoine Chailloux adhère aux Vieilles Tiges le 11 mars 1949 avec le n°68. En 1950, il se retire à Marcilly d'Azergues (Rhône) où il décède le 25 mai 1955 à l'âge de 56 ans. Ses obsèques ont eu lieu en présence d'une délégation importante d'Air France avec à sa tête le Commandant de bord Castellari, venu par avion spécial de Paris, et de Jo Volland, Président du Comité de Coordination des Groupements Aéronautiques Lyonnais, qui lors de son allocution, a fait l'éloge d'Antoine Chailloux.

CHALARD, Michel, né le 17 janvier 1919 à Villeurbanne.

Michel Chalard effectue des études d'enseignement technique à l'Ecole de la Martinière à Lyon. A la fin de ses études, bénéficiant d'une bourse de pilotage, il suit les cours d'élève-pilote à l'Ecole Hanriot à Bourges en 1937. Il obtient son brevet de pilote. En 1938, jeune sergent, il s'engage dans l'Armée de l'Air et se trouve affecté à la base aérienne 105 à Bron. Il rejoint la 2^{ème} escadrille du groupe 1/35 équipée de bimoteurs Amiot 143 et avec son groupe, il participe à la Campagne de France en 39/40 en effectuant de nombreuses missions de guerre. A la fin des hostilités, il rejoint l'Afrique du Nord, puis la Syrie, et c'est ainsi qu'il participe à la formation du Groupe 1/22 Maroc. Tout d'abord sur LEO 45, puis sur B 26 Marauder, il prend part aux Campagnes d'Italie, de France et d'Allemagne, en réalisant un grand nombre de missions de bombardement sur des objectifs ennemis. Le 1^{er} avril 1945, il est nommé, au Centre d'Essais en vol d'Orange, en tant que sous-

lieutenant affecté à la section armement, puis à la section des moteurs-avions. Il vole sur tous les monoplaces du Centre d'Essais, du P 39 Airacobra au Fw 190. Muté au Centre d'Essais de Brétigny en 1949, il effectue le stage de l'Ecole du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER), où il obtint le brevet de pilote d'essais numéro 121. Instructeur-pilote à l'EPNER en 1950, il cumule cette fonction avec celle de Directeur-adjoint de 1951 à 1952.

Il quitte l'Armée de l'Air en 1952 avec le grade de capitaine. Il reste toutefois au Centre d'Essais de Brétigny, à titre civil, et effectue les essais officiels du Morane MS 755 «Fleuret» et du Fouga CM 170 «Magister». En 1955, Michel Chalard est engagé par la Société Nord Aviation et participe aux essais des avions à réaction «Gerfaut» et «Griffon» avec André Turcat. Le 17 avril 1956, il effectue à Istres le premier vol du Nord 1405 «Gerfaut» 02 et le 28 janvier 1957, le premier vol du Nord 1500 «Griffon» 02.

Le 28 février 1957, toujours à Istres, il bat sur «Gerfaut» le record du monde de vitesse de montée, lâcher des freins - 3000 mètres en cinquante secondes - améliorant de 6 secondes le record atteint par l'avion américain «Skyray».

Michel Chalard trouve la mort, le 26 avril 1957, alors qu'il expérimente, aux commandes d'un Nord 2501 E «Noratlas», une approche sous très forte pente sur le terrain de Melun-Villaroche. Michel Chalard, breveté pilote d'essais, breveté pilote de ligne, breveté pilote professionnel d'hélicoptère, breveté pilote d'hydravion, totalisait 7000 heures de vol et laisse son épouse avec 7 enfants. Titulaire de nombreuses décorations et médailles, et outre ses qualités, Michel Chalard laisse le souvenir d'un homme affable d'une grande bonté.

Sa mémoire est honorée dans la commune de La Boisse, où il repose. Une rue de cette localité de l'Ain porte son nom. Le 8 juillet 1993, la promotion sortante de l'Ecole des pilotes d'essais d'Istres porte le nom de «Promotion Michel Chalard».

CHAMBE, René, né le 3 avril 1889 à Lyon 2^e.

René Chambe s'engage à 18 ans au 10^{ème} Régiment de Hussards. Il est promu sous-lieutenant, le 1^{er} Octobre 1913, à sa sortie de l'Ecole de Saumur. Affecté dans l'Aéronautique militaire en décembre 1914. Le sous-lieutenant Chambe, en tant que mitrailleur, abat son premier avion allemand, le 1^{er} avril 1915, Pelletier-Doisy pilotant l'appareil. C'était la quatrième victoire aérienne de la guerre. Promu Lieutenant, il passe son brevet de pilote militaire et prend le commandement d'une escadrille. Désigné pour le front des Balkans, il met en place l'aviation de chasse roumaine. Nommé capitaine, le 25 Décembre 1916, il est blessé lors d'un combat aérien. Nommé Commandant, il assure les responsabilités de Chef d'Etat-Major du Groupement d'Aviation de bombardement. Chargé des questions d'information dans le Cabinet militaire du Ministre de l'Air, il crée le Service Historique de l'Air. Nommé Directeur des Etudes à l'Ecole de l'Air, puis Colonel, il prend à Bron au printemps 1938, le Commandement de la 35^{ème} Escadre de bombardement. En juillet 1940, il est placé en congé du personnel navigant avec les étoiles de Général.

Dès 1929, il débute une carrière d'écrivain. Avec un total de 23 livres, de très nombreux articles dans la presse, diverses revues et de nombreuses conférences, il traite du domaine de l'air et de l'aviation. Le Général Chambe décède, le 24 novembre 1983, à l'âge de 94 ans.

CHAMBONNET, Albert, né le 4 octobre 1903 à Bessèges (Gard).

Son père est mineur de fond et syndicaliste. Dès l'âge de 18 ans, Albert Chambonnt s'engage pour une durée de 4 ans à l'Ecole des mécaniciens d'aviation à Nîmes. Promu sous-officier en 1924, il est affecté au 39^{ème} Régiment d'Aviation. Il quitte l'armée pendant quatre ans, puis rengage en octobre 1925. Admis en 1932 à l'Ecole Militaire de l'Aéronautique de Versailles, il est promu capitaine en 1940. De mars 1941 à novembre 1942, il est en poste à la base de stockage de Bron où il milite dans des réseaux de Résistance.

Il est le premier chef de l'Armée secrète en Région R1 et s'intéresse plus particulièrement aux maquis de l'Ain. Arrêté en juin 1944, il est exécuté par la Gestapo à Lyon le 27 juillet 1944. Compagnon de la Libération à titre posthume, il est inhumé au cimetière militaire du Val d'Enfer

depuis 1957. Parrain de la promotion 1945 de l'Ecole des sous-officiers mécaniciens de Rochefort, de la promotion 1955 de l'Ecole militaire de l'Air de Salon de Provence et de la base aérienne 278 d'Ambérieu en Bugey. Une rue de Lyon porte son nom.

CHAMBOST, Germain, né le 6 janvier 1935 à Saint Bel (Rhône).

Il s'engage dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote en juin 1953. Il est breveté pilote de chasse sur Vampire en janvier 1958 à Meknès. Nommé sous-lieutenant, il passe dans le bombardement et participe à 269 missions de guerre en Algérie. De retour d'Algérie, sa transformation sur Vautour à Cognac, lui permet de participer aux premières campagnes nucléaires, puis d'instructeur sur divers appareils. Il sera nommé à l'état-major des FAS à Taverny comme adjoint au chef du 2ème bureau. Il quitte l'Armée de l'Air en 1968, en tant que capitaine, pour se consacrer au journalisme au bureau de Paris du journal Sud-Ouest, où il est spécialiste en aéronautique. Colonel de réserve, Germain Chambost prend sa retraite de journaliste en 1998, et a été instructeur bénévole et examinateur en aéroclub avec 6500 heures de vol.

CHAMPAGNON, René, né le 22 mai 1927 à Mâcon (Saône et Loire).

Préparation à l'Ecole de l'Air au Lycée du Parc de Lyon, il est admis en octobre 1946 à Salon. Il sera breveté pilote militaire en 1949, puis pilote de chasse en 1950. René Champagnon est affecté successivement à l'Escadron de Chasse 2/2 «Côte d'Or» de 1950 à 1956, puis Commandant de l'Escadron de Chasse 3/2 «Champagne» de mai 1956 à fin 1958, Campagnes d'Algérie de Janvier 1959 à Mars 1960, puis d'Avril 1960 à fin 1964, Chef des Opérations, Commandant en second puis Commandant de la 1^{ère} Escadre de chasse. 4000 heures de vol sur appareils militaires: Morane 315, Morane 230, T 6, Spitfire, Airacobra, P 47 Thunderbolt, Vampire, Ouragan, Mystère II et IV, SMB2, F 84, F 100, Goéland, Siebel, MD 312, Morane Paris 64 et 66.

Le Colonel René Champagnon revient à la vie civile à Lyon, où il exerce les fonctions de Directeur d'hôtel de 1964 à 1968. Mais il retourne à l'aviation comme pilote privé, puis professionnel avec qualification de vol aux instruments. Il entre à Transair France où il restera de 1970 à 1992 entre Bron et Le Bourget. Passe le PP1, finit PL, et vole sur la plupart des monomoteurs légers: Beech, Cessna, Piper, Baron, Duke, Queen Air, King Air 90, 100, 200, 300, 350, Learjet 23, 24, 25, 35, 36, et 55.

Il adhère aux Vieilles Tiges le 13 octobre 1993 avec le n° 837. En 2006, René Champagnon qui totalise 19700 heures de vol, décède subitement le 12 novembre 2008.

Jean-Paul Champagnon, 25 ans, son fils, décède tragiquement dans l'accident du Beechcraft 200 qui s'est écrasé dans les Vosges au cours de son approche du terrain de Colmar, le 17 octobre 1980. Il était pilote professionnel au service de la chaîne des magasins Casino à Saint Etienne. Pendant ses moments de loisirs, il était instructeur bénévole à l'aéroclub du Rhône à Bron. Dans cet accident, les sept personnes à bord de l'appareil trouvent la mort.

CHAPEAUX, Emile, né le 18 février 1904 à Lyon.

Emile Chapeaux, ingénieur lyonnais aux multiples brevets, fait ses études au Lycée Ampère de Lyon, puis suit les cours par correspondance de l'Ecole du Génie Civil. En 1922, dans la banlieue lyonnaise, il fait voler un planeur de sa conception qu'il a lancé au moyen d'un sandow. En collaboration avec des amis et avec un appui financier, il présente à l'aéroport du Bourget, le 1^{er} Novembre 1925, son «avion à rémiges» le CX2. Cet appareil, à surface variable, a aux extrémités des ailes de petits plans disposés en escalier. Le pilote provoque le repli unilatéralement ou bilatéralement au moyen de deux pédales. La position respective des plans offre l'avantage des ailes à fentes bénéficiant de l'effet d'hypersustentation. Cet appareil est doté d'un moteur Archer de 2 cylindres développant 22 CV. De 1925 à 1930, Emile Chapeaux essaye, en soufflerie, diverses maquettes qui sont le fruit de longues recherches aérodynamiques ou de vivisection. C'est ainsi qu'il présentera plusieurs communications dont: «Les conditions du vol ramé chez les oiseaux; Ornithologie aérodynamique;

Etude sur les proportions relatives des os de l'aile chez quelques oiseaux». En 1930, à Villefranche

sur Saône, il crée la Société «Les Aéroplanes Emile Chapeaux». Avec huit ouvriers, ils construisent divers types de planeurs: planeur monoplace à monopoutre horizontale surélevée; planeur à monopoutre basse carénée ou pas; planeur avec des haubans facilitant le montage et le démontage; planeur de demi-performance ou de performance, etc... Le planeur de performance CH 23, réalisé en 1931, d'une envergure de 18,50 m, d'une surface de 19,20 m², d'un allongement de 18, d'une finesse de 25, et d'une vitesse verticale de descente de 0,60m, pèse à vide 185 kg. Ce planeur, d'une conception moderne, est présenté au Concours international de la Banne d'Ordanche. En 1934, Emile Chapeaux réalise un avion de sa propre conception, mais sans lendemain. Dans les années qui précèdent la Deuxième Guerre Mondiale, il réalise des «Aviettes» en participation avec le Mouvement du Réseau des Sports Aériens Lyonnais créé par Lacour. Puis il étudie une voiture électrique, dépose un brevet concernant les «dispositifs indicateurs pour systèmes d'entraînement au pilotage», un autre brevet pour «perfectionnement aux moteurs thermiques à allumage des gaz par étincelle électrique à haute tension», et met au point un moteur amovible pour bicyclette. Dans les années 1960, il renoue avec l'aviation en concevant un nouveau type de planeur et en construisant un motoplaneur pour lequel il dépose un brevet «projet de haubans sustentateurs à incidence variable pour avion et planeur de vol à voile».

Emile Chapeaux, décoré de la Médaille de l'Aéronautique en 1963, décède à Lyon en octobre 1979.

CHAPIRON, Georges, né le 13 décembre 1919 à Paris.

Après des études au Lycée Ampère de Lyon, il poursuit des cours professionnels. En 1937, il est admis à la Section d'Aviation Populaire de l'Aéro-club du Rhône où il est breveté pilote de tourisme en juillet 1938. Engagé pour la durée de la guerre, il est breveté pilote militaire en février 1940. De 1942 à 1944, Georges Chapiron prend une part active dans les services de renseignements de la Résistance. Dès la création, en 1952, du Centre d'entraînement des réserves opérationnelles à Lyon-Bron, il pilote les divers avions de chasse de ce centre. En 1959, il est atteint par la limite d'âge du personnel navigant. Georges Chapiron adhère aux Vieilles Tiges le 17 avril 1986 avec le n°754.

CHAPOUR, Jean, né en 1906 à Bordeaux (Gironde).

Engagé dans l'aviation, il est breveté pilote en 1926. Il sera pilote au 3^{ème} Régiment de chasse en 1927, moniteur à l'Ecole d'Avord en 1928, puis pilote à l'escadrille La Fayette en 1930. En 1939, l'adjudant-chef Chapour, chef de patrouille au Groupe de chasse III/9 à Bron, chargé de la défense du ciel lyonnais, se distingue par sa bravoure en mai/juin 1940. Il démissionne de l'armée en décembre 1940, refusant de servir sous le régime de Vichy. Revenu dans la vie civile, il s'installera pendant quelques années au Maroc avant de revenir dans la région lyonnaise. Jean Chapour qui adhère aux Vieilles Tiges le 13 janvier 1947 sous le n°25, décède en septembre 1990.

CHARPENTIER, René, né le 13 janvier 1895 à Paris XVII^{ème}.

Il débute comme apprenti mécanicien chez divers constructeurs en région parisienne avant d'entrer chez Gnome et Rhône. Mobilisé en 1915 en qualité de mécanicien au 2^{ème} Groupe d'Aviation à Bron, il est breveté pilote militaire à Chartres, le janvier 1916, puis sera affecté dans diverses escadrilles, notamment F 35 et SPA 150. Ayant obtenu sa licence de pilote de transport public n° 54 en 1920, il devint pilote de ligne à la Compagnie de Messageries aériennes Franco-Roumaine où il ouvre la ligne Paris-Strasbourg-Prague-Vienne, en août 1920. A la création d'Air Union, il servit sur les lignes de cette compagnie, notamment Paris-Londres et Paris-Lyon-Marseille. Ultérieurement, il sera affecté à la ligne Lyon-Genève, dont il devint le grand spécialiste de cette ligne. A la création d'Air France, il est affecté au réseau de l'Atlantique nord, puis en mars 1939, affecté à Dakar. Il effectue huit traversées de l'Atlantique sud sur Farman 2200. En juin 1940, il participe à des vols de recherche des cuirassiers allemands dans l'Atlantique sud sous les ordres du Commandant Daillière. En juin 1941, il est affecté à Bamako. En 1943, il est nommé Chef d'Exploitation de la Compagnie Aéromaritime, puis chef de base à Rennes. En mai 1946, il est représentant d'Air France et Chef d'Escale à Amsterdam. Puis, il est choisi comme représentant de la Compagnie hollandaise KLM à

Genève en juin 1946. Il termine sa carrière de pilote de ligne en 1940 avec 10 745 heures de vol et 1 350 000 kilomètres parcourus.

René Charpentier adhère aux Vieilles Tiges le 11 juin 1948 sous le n° 57, Titulaire de la Médaille de l'Aéronautique remise en 1955 par le Groupement Joseph Dumas. René Charpentier se retire à Leigné les Bois (Vienne), où il décède le 25 janvier 1983.

CHEMAIN, Jean, né le 25 septembre 1935 à Saint Priest (Rhône).

Un pur lyonnais, la communale à Saint Priest, lycée Jean Perrin, le «Parc», et pour terminer l'Ecole Nationale Supérieure des Mines à Paris. Il débute sa carrière professionnelle par cinq années dans les mines de charbon dans le Pas de Calais, puis PDG d'une filiale d'Unilever. Jean Chemain arrive à la Chambre de Commerce de Lyon en 1971 pour «lancer» l'aéroport de Satolas. En 1974, il est directeur de l'ADERLY, entreprise de développement de la région lyonnaise. On lui doit de prestigieuses réussites sur le plan économique lyonnais. En 1984, il assure les fonctions de secrétaire général de la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon. Jean Chemain, homme d'action, décède d'une longue maladie, le 20 octobre 2004.

CHOMARAT, Jean, Anatole, né le 4 octobre 1905 à Lyon.

Jean Chomarat est breveté pilote 1er degré, n° 35355, le 8 août 1955. Ingénieur aéronautique.

CIMETIERE, Francois.

Colonel commandant la base aérienne de Bron, il adhère aux Vieilles Tiges le 20 avril 1977 avec le n°551. Le Colonel Cimetière décède le 8 juillet 2003.

CLAPPAZ, Lucien, Victor, né le 24 juin 1902 à Lyon 6^{ème}.

Incorporé le 14 juin 1922 au 12^{ème} Régiment d'aviation de bombardement de jour à Neustadt. Nommé expert du Bureau Veritas en 1937. Rappelé le 29 août 1939 à la base aérienne de Romilly sur Seine en qualité d'Ingénieur-Conseil Technique à la Commission de Réquisition des aéronefs. Brevet de pilote privé d'avion numéro 953 du 25/06/32. Brevet de pilote moniteur numéro 046 P du 6/11/35. Brevet C de pilote de planeur numéro 663 du 15/09/53. Nombre d'heures de vol, Avion:986 heures, Planeur:15 heures.

Lucien Clappaz adhère aux Vieilles Tiges le 13 juin 1955 sous le n° 176, Vice-Président d'Honneur du Groupement Joseph Dumas, Secrétaire de l'Union Régionale des Groupements Aéronautiques, Secrétaire de l'Union Lyonnaise des Combattants de l'Air, décède le 7 avril 1987.

CODET, Marcel, né le 18 juillet 1910 à Genève (Suisse).

Français par ses parents, il fait ses études à Lyon. Passionné d'aviation, il passe son brevet de pilote en août 1930. Engagé volontaire dans l'armée de l'Air, en décembre 1930, il est dirigé sur l'Ecole de pilotage d'Istres où, de 1936 à 1937, il exerce les fonctions de moniteur. Il est admis à l'Ecole de l'Air en septembre 1937. Sous-lieutenant, il est affecté en novembre 1938 à la 4^{ème} escadrille du Groupe de chasse II/3. Entre mai et juin 1940, il obtient 5 victoires homologuées et 3 probables. Replié avec son groupe en Afrique du Nord, il participe aux opérations en Syrie en 1941. Comme capitaine, il participe aux opérations aériennes en Méditerranée, puis à celles de la Libération en France. En janvier 1946, le Capitaine Codet prend le commandement du Groupe de chasse II/8, puis il est affecté à la 1^{ère} Escadre de chasse. En 1953, il rejoint la défense aérienne du territoire à Versailles. Atteint par la limite d'âge dans son grade en juillet 1957, il est placé en congé définitif du personnel navigant le 1^{er} août 1962, après 32 ans de service dans l'Armée de l'Air. Marcel Codet décède le 11 août 1987.

COGOLUENHES, Henri, né le 14 avril 1915 à Lyon.

Henri Cogoluenhes effectue de brillantes études techniques à l'Ecole de la Martinière. En juin 1935, il s'engage dans l'Armée de l'Air à la base aérienne de Lyon-Bron. Il est rapidement nommé sous-officier et breveté mécanicien navigant au sein des escadres de la base. Il participe avec le Groupe

de bombardement 1/35 à la drôle de guerre dans l'est et le nord de la France et évite d'être fait prisonnier, en traversant la baie de Somme à pieds sous la mitraille des avions allemands. En 1942, affecté au Dépôt de Stockage de la base de Bron, il réussit le concours d'Entrée à l'Ecole de l'Air. Nommé Officier mécanicien, il poursuit des études à l'Ecole des Arts et Métiers de Cluny. En 1944, Henri Cogoluenhes réintègre l'Armée de l'Air dans une unité équipée de bombardiers B 26 Marauders stationnée sur le terrain de Bron. Le Capitaine Cogoluenhes assurera les fonctions de chef de l'escale technique de Tunis-El Aouina, lors du pont aérien humanitaire entre Bron et l'Afrique du Nord, en 1945. Il quitte l'Armée de l'Air en 1947 et se dirige vers une longue carrière d'ingénieur dans l'industrie.

Henri Cogoluenhes donnera une seconde vie à la revue littéraire «Rive Gauche» en assurant le poste de Rédacteur en Chef. Ses qualités de conférencier et d'érudit sont très appréciées lors de ses prestations dans diverses associations lyonnaises.

Il adhère aux Vieilles Tiges le 16 mai 1990 sous le n°789. A cette date, il devient l'un des derniers survivants du Groupe de bombardement 1/35 de Lyon-Bron et le Vice-doyen des Vieilles Tiges Lyonnaises.

Homme discret et très attentionné, Henry Cogoluenhes était apprécié de tous, il nous a quitté le 3 janvier 2006.

COHEN, Léonce, né le 11 août 1921 à Lyon.

Inscrit aux FAFL, le 20 mai 1941, le 2^{ème} classe Léonce Cohen passe par la 7^{ème} Air Gunners School de Stormy Down et la 1^{ème} Operational Training Unit avant de rejoindre le groupe de bombardement «Lorraine», en tant que radio-mitrailleur. Le 22 mai 1943, lors d'un vol d'entraînement à basse altitude, un Douglas Boston du groupe de bombardement «Lorraine» percute un arbre à Rougham en Angleterre. Le sergent-chef Cohen, radio-mitrailleur, le caporal-chef Desertiaux photographe et le sous-lieutenant Jacquinet navigateur, sont tués dans l'accident, tandis que le lieutenant Le Bivic pilote, décède de ses blessures, le 6 juillet 1943.

Le sergent-chef Léonce Cohen, «Mort pour la France» en service aérien commandé, est inhumé à Walls Next the Sea (Angleterre). Son corps est restitué à sa famille à Tanger (Maroc).

COLLIEX, Maurice, né le 1^{er} juillet 1880 à Lyon 2^{ème}.

Maurice Colliex est un ami d'enfance des frères Voisin. Avec Gabriel, il fréquente le Lycée Ampère et réalise en 1903 des vols en planeur dans la région lyonnaise. En 1896, il a commencé ses premières glissades aériennes sur le plateau de Retord dans les monts du Bugey. Il a passé sa licence es-sciences physique et mathématique en vue d'entreprendre des études aéronautiques. Il débute comme ingénieur chez Voisin, en 1906, puis obtient le brevet de pilote numéro 85, le 10 juin 1910, et réceptionne les avions Voisin destinés à l'armée. En 1911, il essaye les premiers hydravions Voisin, puis se lance dans la construction d'hydravions géants. Mobilisé en 1914, il cumule les fonctions de chef-pilote et d'instructeur technique dans les centres militaires de Pau, Avord et Ambérieu en Bugey.

Maurice Colliex décède à Paris 16^{ème}, le 16 décembre 1954.

COLLOMB

Garagiste lyonnais et sportif de l'automobile, Collomb imagina, avant 1909, une machine volante de type ornithoptère ayant des ailes oscillant autour de l'axe médian d'un châssis. Ces ailes étaient faites de lamelles articulées, un peu semblables à celles de nos vieilles jalousies. La réaction de l'air sur ces cloisons, battant à 150 oscillations par minute (source d'énergie non révélée), devait assurer propulsion et sustentation.

COLOMB, Henri, né le 16 janvier 1881 à Lyon

Breveté pilote le 7 décembre 1910, n° 310, sur Henry Farman. A l'automne 1910, il vole à Ambérieu en Bugey. En 1937, il demeurait à Clamart.

CONSTANTIN

Il étudia le vol des oiseaux, notamment des oiseaux très lourds, et remarqua qu'il se produit un mouvement de bascule de l'arrière vers l'avant, qui a pour objet de placer leur corps et leur queue dans le plan des ailes, et attribua à ce mouvement un rôle important dans le mécanisme du vol. Constantin chercha alors à réaliser, dans un aéroplane, ce mouvement de bascule, *«soit en faisant varier le centre de gravité, soit en compensant les poussées variables qu'il reçoit par le jeu d'une hélice ou de tout autre organe faisant intervenir une composante nouvelle et variable dans le jeu auquel il est soumis»*.

CORDIER, Bernard, né le 3 mars 1912 à Lyon.

Breveté pilote et engagé dans l'aéronautique militaire en 1931. Affecté à la 1^{ère} Escadre de chasse en 1932, au centre de vol en haute altitude du Bourget en 1936, puis entre à Air France en 1937. Mobilisé en 1939 au Groupe de chasse II/4 (3 victoires homologuées et 1 probable), il retourne à Air France de 1940 à 1942. Passe en Angleterre où il est détaché au Squadron 148, et participe à des opérations en Syrie, en Grèce et en France (atterrissages en Lysander avec Libert à Saint Vulbas dans l'Ain). Après la guerre, il réintègre Air France et devient chef-pilote du réseau continental, puis en Extrême-Orient et à New York en 1947. En février 1950, il fait sa dernière traversée de l'Atlantique et quitte Air France, en 1950, avec plus de 8700 heures de vol.

Il entre dans les ordres comme moine cistercien à la Trappe de Cîteaux, ordonné prêtre, le 18 mars 1961, le lieutenant-colonel de réserve Bernard Cordier devient le Révérend Père Baudouin. Il passe 20 années au Zaïre et revient en 1983 à Cîteaux pour y finir ses jours. Il décède à l'abbaye de Cîteaux en Côte d'Or, le 16 septembre 1993, et repose dans le cimetière privé de l'Abbaye de Cîteaux à Saint Nicolas les Cîteaux (Côte d'Or).

CRAYSSAC, Désiré.

Constructeur et mécanicien lyonnais, en décembre 1912, Désiré Crayssac procéda sur le terrain de Bron, à l'expérimentation d'un moteur rotatif sans soupapes dit «Cyclone». Construit dans les ateliers de La Buire-Automobiles, ce moteur fut monté sur un monoplan Borel, piloté par Géo Chemet. L'expérience fut des plus concluantes.

CROSES, Emilien, né le 16 novembre 1916 à Lyon.

Emilien Croses est issu d'une vieille famille mâconnaise. Il débute sa vie professionnelle, comme facteur de pianos, et cela jusqu'à l'âge de 45 ans, dans son atelier de la rue Bocard à Mâcon. Au lendemain de la Deuxième Guerre Mondiale, il reprend l'étude des plans d'Henri Mignet et assimile la formule «Pou du Ciel», et passe son brevet de pilote. Il s'ensuit une série de versions toutes plus performantes les unes des autres, puis apparaissent, vers 1952, les modèles «Pouplume». Il devait ainsi dessiner, construire et mettre au point une quinzaine de prototypes. En coopération avec ses deux fils, seront construits plusieurs autres appareils, dont un ULM biplace commercialisé en Kit. Durant les années 60/70, il participe et remporte les épreuves du Championnat européen de vol à faible puissance. Son expérience sera reconnue bien au-delà des frontières et, localement, son nom est donné à l'espace construit de la plate-forme aéroportuaire mâconnaise.

Emilien Croses décède le 26 novembre 2006 à l'âge de 90 ans.

DELAYE, Pierre, est né à le 31 décembre 1902 à Marchampt.

Fais prisonnier dans le nord de la France le 21 mai 1940, il tente immédiatement une première évasion. Il la réussit mais il est bientôt repris et expédié au fin fond de l'Allemagne, près de la frontière russe. Après trois nouvelles tentatives, le 8 août 1940, il réussit la belle et part vers l'Est, en direction de l'URSS. Ce dernier pays étant alors en état de non agression avec l'Allemagne, il est arrêté et passe de goulags en goulags. Le 22 juin 1941, l'Allemagne attaque l'URSS, et les Français internés dans ce pays peuvent enfin espérer rejoindre leurs camarades des Forces Françaises Libres.

Le 30 juin 1941, 186 militaires français embarquent à Arkhangelsk pour l'Angleterre. A son arrivée à Londres, Pierre Delaye, à près de 40 ans, demande son affectation au service chargé des missions sur la France. Formé comme radio et officier d'opérations aériennes, il est déposé par un Lysander, dans la nuit du 31 août 1942, sur un terrain d'atterrissage clandestin au nord nord-est de Mâcon; en rive gauche de la Saône, à 1 kilomètre à Est Nord-Est de La Salle (Saône et Loire)). Pris en charge par Henri Morier, Pierre Delaye va commencer sa mission pour le compte du réseau 'Phalanx' dirigé par Christian Pineau. Il organisera avec son frère Jean et Henri Morier, une série de parachutages dans l'Ain et le Rhône et quatre atterrissages clandestins (nuit du 14 au 15 janvier 1943 sur le terrain 'Lièvre'). Le 11 mai 1943, il est surpris par la Gestapo en cours d'émission à Loyettes, et abattu alors qu'il tentait de s'échapper.

DELRIEU, Ernest, né le 1er janvier 1919.

Pilote militaire en 1930, ancien instructeur techniques des écoles Caudron à Rochefort, Royan et Ambérieu en Bugey de 1937 à 1939. De 1946 à 1962, toujours coiffé d'un béret noir, Ernest Delrieu assure les fonctions de chef-pilote de l'Aéroclub du Rhône. Au cours de sa carrière, avec sa stricte discipline et avec courtoisie, il aura instruit et breveté quelques cinq cents pilotes, civils ou militaires, et totalise 9000 heures de vol. Ernest Delrieu adhère aux Vieilles Tiges le 12 janvier 1969 avec le n°351.

DEPLANTE, Henri, né le 13 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 Deplantedécède le 16 mars 1996 à Paris XVI ème et repose dans le cimetière de Clairefontaine en Yvelines (Yvelines).

Son frère, Paul Deplante, né à Rumilly (74), était également ingénieur chez Dassault.

DERNY, Léon, né le 1er mars 1881 à Belleville sur Saône (Rhône).

Breveté pilote le 4 octobre 1910, n° 254, sur avion Hanriot. En 1937, il assurait la direction de l'agence automobile Chrysler à Neuilly.

DEROCHE, Elise, dite Baronne Raymonde de Laroche, née le 22 avril 1886 à Paris.

Sous ce titre nobiliaire usurpé et ce pseudo-prénom, Elise Deroche se rend célèbre pour avoir été la première femme pilote (brevet n° 36 du 8 mars 1910). Elle possède un hôtel particulier (don d'un de ses riches amants) avenue de Noailles à Lyon. Charles Voisin l'ayant initiée au pilotage en devient amoureux. Vedette de nombreux meetings de 1911 à 1914, elle est gravement accidentée à Reims par la chute du biplan Voisin que Charles lui a offert. Elle bat des records dont ceux de la distance avec 323 kilomètres et de l'altitude avec 4800 mètres. Après la mort accidentelle de Charles en septembre 1912, détestée par Gabriel Voisin, elle vole sur avion Caudron et périt lors d'un accident aérien au Crotoy, le 18 juillet 1919.

Pour la petite histoire, il est raconté que c'est dans un bar de la place des Célestins à Lyon qu'Elise Deroche rencontre Armand Zipfel, et qu'elle reçut de lui sa vocation d'aviatrice...

DESPARMET, Jean, né le 31 juillet 1884 à Lyon 6^{ème}.

Il passe son brevet de pilote le 23 mars 1911 avec le numéro 451, probablement à Bron. Pilote aux

Etablissements Bleriot à Etampes, il a été l'un des premiers à pratiquer l'acrobatie aérienne et à «voler sur le dos». Il se tue à Pignicourt (Aisne), près de Reims, lors du Concours d'aviation militaire, le 27 octobre 1911. Il fut le 97^{ème} mort de l'aviation au monde. Il est inhumé dans le cimetière de Bron. Son nom a été donné à une rue de Lyon 8ème.

Madame Desparmet, la mère de Jean, était une personnalité du monde sportif lyonnais. Elle avait créé, en 1912, le challenge motocycliste disputé sur la côte du Mont Verdun dans les Monts d'Or, à proximité de Lyon. Elle était directrice du lycée de jeunes filles de la place Edgar Quinet à Lyon.

DESPORTES et NOËL.

En 1882, ils envisagèrent de construire une «maquette à ailes battantes», c'est à dire un «ornithoptère» mû par une petite machine à vapeur. Un manque évident de finance et de technique les arrêta dans leur ambition.

DEVIIENNE, Jean, né le 25 décembre 1884 à Lyon.

Breveté pilote le 2 août 1912, sous le n° 966, sur avion Deperdussin. Lieutenant pilote au 2ème Groupe d'Aviation à Reims, Jean Devienne décède le 3 septembre 1914 des suites de ses blessures à l'Ambulance de La Villeneuve les Charleville (Marne).

DONDOUX, Jacques, est né le 16 novembre 1931 à Lyon.

Jacques Dondoux est polytechnicien (promotion X 1951). Il commence sa carrière professionnelle au Centre National d'Etudes des Télécommunications (CENT) en 1956, en qualité d'ingénieur. Il en prendra la direction en 1971. Membre du Haut Conseil de l'Audiovisuel de 1973 à 1976, il sera nommé Directeur Général des Télécommunications en 1981, poste qu'il occupera pendant cinq ans, ce qui lui permettra le développement du précurseur d'Internet qu'était le Minitel.

En 1986, Jacques Dondoux assure la présidence de l'Institut de recherches économiques et sociales des Télécommunications (IREST) et de l'Observatoire mondial des systèmes de communication (OMSYC). Cet homme d'influence fut maire de Saint Agrève et conseiller général du canton de Saint Agrève. Commandeur dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur et de l'Ordre National du Mérite, Chevalier des Palmes Académiques, Jacques Dondoux décède brutalement le 21 mai 2002 d'une hémorragie cérébrale.

Tout au long de sa vie, il s'est passionné pour l'aviation. Aussi une stèle, à caractère aéronautique, érigée à Saint Agrève (Ardèche) lui rend hommage.

DREYFUS, Michel, né le 5 décembre 1946 à Lyon.

Michel Dreyfus est entré chez Transair France à Bron, en 1973, comme agent d'exploitation, puis chez Helijet, comme directeur d'exploitation, poste qu'il a quitté en 1978. Toujours sur l'aéroport de Bron, en juin 1990, Michel Dreyfus rachète Trans Hélicoptère Services dont il est depuis le Président Directeur Général. Il avait aussi racheté Helicourly, compagnie de transport et de travaux aériens en hélicoptères, aujourd'hui disparue.

DRIANCOURT, née MARTIN Marie-Louise, née le 17 décembre 1887 à Lyon.

Cinquième femme française brevetée pilote d'avion le 15 juin 1911 avec le numéro 525. Elle vole pour la première fois à l'Ecole Blériot de Chartres en 1910, puis à l'Ecole Caudron au Crotoy. Son mari se tue dans un accident de voiture, au début de 1912. Elle reste veuve avec trois jeunes filles. Elle participe à de nombreux meetings de l'époque, en mars 1912, elle a un grave accident d'avion sur le terrain d'Issy les Moulineaux. Elle décède des suites de maladie à l'Hay les Roses, le 6 novembre 1914.

DUBOIS, Pierre, né le 28 novembre 1939 à Lyon.

Ingénieur de l'Ecole Nationale Supérieure d'électronique, d'électricité, d'informatique et d'hydraulique de Toulouse, docteur ès-sciences, Pierre Dubois participe aux essais en vol de Sud-Aviation de 1964 à 1973. Directeur du personnel des usines de Toulouse de 1973 à 1982, Directeur du centre d'avionnique et systèmes à la division avions d'Aérospatiale de 1983 à 1990. Directeur général adjoint de la SOGERMA de 1990 à 1996. Directeur de la division engins d'Aérospatiale de 1996 à 1999, puis Président en 1999 de la filiale missiles d'Aérospatiale-Matra. Président Directeur Général de MBDA France en 2002 et 2003, après la fusion d'Aérospatiale Matra Missiles et de Matra BAe Dynamics France.

DUBOIS, Gilles, né le 17 février 1950 à Lyon 6^{ème}.

Tout en poursuivant des études secondaires au Lycée du Parc, puis technico-commerciale, Gilles Dubois se passionne pour l'aviation. Grâce aux efforts financiers de ses parents et aux «petits boulots», il est breveté pilote à l'âge de 16 ans à l'Aéroclub du Rhône avec comme instructeur Jean-Claude Vibert et Christian Lacour. Au cours de son service militaire, il est affecté au Contrôle local d'aérodrome de la base aérienne de Salon de Provence, puis sur le terrain de Vinon, où il obtient l'insigne E de pilote de planeur.

De retour à la vie civile, il est embauché en 1971 par Paul Guers à Transairco-Bron comme agent d'opérations, puis par Michel Rejony chez Transair à Bron. A la création, en décembre 1977, par le Groupe Fraissinet du Secours Aérien Français à Alberville, il est demandé à Gilles Dubois, en tant que commercial, d'aider à la création de cette nouvelle société. Au bout de 1 an, retour à Bron chez Transair, en tant qu'attaché de Direction. Après la vente de la partie avions-taxi d'Air Affaires et n'ayant pas de proposition de reprise digne d'intérêt par Transair sur le site de Bron, Gilles Dubois se met à son propre compte. Le 16 juillet 1982, création à Bron, de la Compagnie aérienne Dubois Air Service et rapprochement progressif avec la Pan Européenne, compagnie aérienne créée en 1977 sur le site de Chambéry. En novembre 1987, Gilles Dubois est nommé Directeur commercial de la nouvelle société Pan Européenne Air Service qui renforce, ainsi sa présence sur la Région Rhône-Alpes.

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^{ère} 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. Titulaires 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.

DUBUT, Jacqueline, épouse CAMUS, née à Bron.

Elle sera brevetée pilote de planeur à Corbas, puis pilote moteur à l'Aéroclub du Rhône à Bron. Jacqueline Dubut sera la première femme à intégrer en 1967 la compagnie Air Inter comme co-pilote sur Vickers Viscount.

DUFOUR, Benoit (1867-1946).

Benoit Dufour dirigeait en 1910 un atelier de construction mécanique au 84 Cours Emile Zola à

Villeurbanne. Très rapidement, il est conquis par l'aviation. Tout en poursuivant ses activités de constructions mécaniques, il entreprend dans ses ateliers la construction d'aéroplanes et d'hélices. En 1912, ses appareils aériens étaient essayés sur les terrains communaux à Loyettes dans l'Ain. Dans les années 1950, dans cet atelier, il était construit des maquettes d'avions par Lauron.

DULAC, Justin, Antoine, né le 20 octobre 1894 à Lyon 2ème.

Justin Dulac fréquente l'Ecole professionnelle de La Martinière à Lyon. Il s'engage pour trois ans en 1913, Justin Dulac est envoyé, après formation, à Oudja (Maroc). Il est mitrailleur au cours de la Première Guerre Mondiale à l'escadrille N 26 d'août 1914 à août 1916, puis retour au Maroc à Rabat jusqu'en août 1919. Rengagé en 1923, il est nommé Chef de la section d'ateliers moteurs à Lyon-Bron de 1921 à 1923, puis chef des ateliers de 1923 à 1933, conjointement enquêteur technique pour les accidents d'avions sur la base aérienne de Bron. L'adjudant-chef Dulac connu, en 1933, un grave accident d'avion dans la région de Noiretable avec pour pilote Jean Gisclon. Justin Dulac participe comme chef-mécanicien à la Campagne de France à Istres et à Chateauroux, puis repli sur l'Afrique du Nord. Retour en France avec le débarquement en Provence en août 1944 et participe à la Libération jusqu'en Allemagne en 1945. Démobilisé en 1946 avec le grade de Capitaine mécanicien. Justin Dulac décède en 1961.

DUMAS, Joseph, né le 24 juin 1890 à Sathonay (Ain), commune rattachée en 1968 au département du Rhône.

En 1912, il crée à Antibes une Ecole de pilotage avec les frères Garbero. Il est titulaire du brevet de pilote numéro 1599 en date du 6 février 1914 et du brevet militaire numéro 577 le 2 août 1914. Affecté dans l'aviation militaire, il termine la Première Guerre mondiale avec galons et lauriers. De retour à la vie civile, il passe ses loisirs au sein de l'Aéroclub du Rhône et participe à quelques manifestations aériennes, tout en poursuivant des vols d'entraînement militaires. Joseph Dumas adhère aux Vieilles Tiges, section lyonnaise, le 15 mars 1936 sous le n° 2. Il comptait 2000 heures de vols lorsqu'il trouve la mort, le 15 août 1938, après avoir décollé de l'aérodrome de Genève-Cointrin. Il sera inhumé au cimetière de Lyon-La Guillotière, puis réinhumé au cimetière de Chasselay (Rhône) en avril 1973.

En 1951, son nom a été donné à la Section des Vieilles Tiges de la Région Rhône-Alpes.

DUMOULIN, Joseph, Gabriel, Guy, né le 26 février 1921 à Lyon 6ème.

Après des études secondaires, Guy Dumoulin intègre l'Ecole de l'Air au sein de la Promotion Commandant Tricaud, et en sort en 1942. La France est occupée et c'est vers la Résistance qu'il se dirige. En juillet 1943, il assure les fonctions d'adjoint au chef du Bureau des Opérations Aériennes dans le Finistère. Arrêté par la Gestapo à la suite d'une dénonciation, il est déporté en Allemagne.

A son retour en France, son état de santé l'oblige à des soins et ce n'est que fin 1945 qu'il reprend l'entraînement aérien d'un pilote de chasse : 1948/49, en Indochine au Groupe 1/3 «Navarre», vole sur Spitfire ; 1950/51, de retour en France, prend le commandement de la 2ème escadrille du Groupe 2/3 «Champagne» à Reims, vole sur Vampire et F 51 ; 1952/53, prend le commandement de l'escadron 2/11 «Vosges» à Luxeuil, vole sur F 84 ; 1955, commandant en second de la 5ème Escadre de Chasse à Orange, vole sur Mistral et Mystère II ; 1957, prend le commandement de la 10ème Escadre de Chasse à Creil ; 1959/1961, instructeur Chasse à l'Ecole des Opérations Aériennes Combinées ; 1961/62, Ecole de Guerre, puis sous-chef d'Etat-Major au commandement des Ecoles de l'Air ; 1964/65, prend le commandement de la base aérienne 128 de Metz ; 1965/66, commandant de la base aérienne de Fribourg/Bremgarten, vole sur F 100 ; 1966/68, chef d'Etat-Major du 2ème CATAC à Nancy-Essey ; 1968/1970, sous-chef de la Division Emploi de l'Etat-Major des Armées ; 1970, promu Général de Brigade et Commandant le 2ème CATAC jusqu'en 1973 ou il est promu Général de Division Aérienne ; 1974, fait valoir ses droits à la retraite.

Commandeur de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1939/45, le Général Guy Dumoulin qui a réalisé 4200 heures de vol dont 3500 sur avion de chasse, volé sur 41 types d'appareils, décède le 2 avril 2010.

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

Joanny Dupré a fait ses études à l'Ecole de La Salle à Lyon. Appelé au service militaire en 1913, il est affecté au 3^{ème} 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 guerre. 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 Dupré 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^{er} Décembre 1943.

DUPUIS, Paul, né à Lyon.

Après de brillantes études au Lycée Ampère de Lyon, fils d'un commerçant de la Croix Rousse, Paul Dupuis se dirige vers la carrière des armes. Promu au grade de lieutenant, il donne sa démission, car il est attiré par l'aviation. A la Grande Semaine d'Aviation de Lyon en mai 1910, il participe, comme pilote, sous le nom de Gabillan. Ayant joué de malchance, il ne peut accomplir aucune sortie sur son biplan et doit se contenter d'être le passager de Metrot. En avril 1911, il s'inscrit à l'école d'aviation Deperdussin afin de passer son brevet de pilote. Le 18 mai 1911, à Bétheny (Marne), il trouve la mort dans l'accident de son avion piloté par Pierre-Marie Bournique.

DUPUY, Louis, né le 30 août 1894 au Chambon-Feugerolles (Loire).

Passionné d'aviation, par son travail acharné, il obtient une bourse de pilotage en 1912, et se trouve affecté comme élève-pilote à Ambérieu en Bugey. Il passe son brevet de pilote civil à Reims, le 20 décembre 1913, n° 1561. Le 2 août 1914, il s'engage au 2^{ème} Groupe d'aviation à Bron, puis il est affecté à Chartres en avril 1915. Vole sur Maurice Farman, puis breveté pilote militaire le 24 avril 1915 sous le n° 852. Affecté à la MF 54, il participe dans le nord de la France à de nombreuses missions de reconnaissance. Le 7 mai 1915, il part en mission, il est abattu par l'artillerie allemande. Le 8 juin 1915, la radio allemande annonce que l'avion a été abattu dans les lignes allemandes et que le pilote est sauf. Après une très rude captivité, le caporal Dupuy est transféré en Suisse par la Croix Rouge. De retour à la vie civile, il prend une part active dans l'Association des Vieilles Tiges qu'il rejoint en 1930. Louis Dupuy adhère aux Vieilles Tiges le 11 janvier 1969 avec le n° 347, Trésorier du Groupement de 1969 à 1972, Médaillé de l'aéronautique, Louis Dupuy décède à Lyon, le 5 juin 1979. Il repose dans le cimetière du Chambon-Feugerolles.

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). 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.

ESQUILAT, André, est né le 15 septembre 1922 à Mostaganem en Algérie.

Son père Adrien, né en Ariège, dans la commune de Le mas-d'Azil en 1889, était, selon les souvenirs de mon père Roger Gazel (et vérifié depuis dans le dossier de Esquilat à Vincennes..) officier d'active dans l'armée de terre (capitaine), et souffrait d'anciennes blessures de la 1ère guerre mondiale, peut être avait-il été gazé. Sa mère Marie Viviane Yvars était une française d'Algérie, elle aussi originaire de cette ville de Mostaganem, à côté d'Oran où elle se maria avec monsieur Esquilat. Ses parents eurent un autre garçon : Jacques né en 1930 à Menton dans les Alpes Maritimes. La famille Esquilat s'installe à Lyon dans les années 1930, rue de Créqui. Le père de André Esquilat meurt en 1936. Habitant un immeuble à côté de celui de mes grands parents, mon père et lui devinrent de très bons amis et fréquentèrent la même école. Ils partageaient aussi la même passion de l'aviation. Ils firent partie de la section modélisme de l'Aéroclub dur Rhône à Bron. (On trouvera dans l'inventaire des affaires de André à Elvington après sa disparition une maquette d'avion cassée..) Adeptes avec un autre ami de la randonnée à bicyclette, il firent aussi de belles étapes comme Lyon-Pont Saint Esprit, peu avant guerre. Il semble qu'André Esquilat et mon père firent une tentative d'engagement en 1939 ou en 1940 (?) mais ils furent rejetés comme étant trop jeunes. André la renouvelle en 1941 et le 28 mai 1941 il est admis dans l'Armée de l'Air de Vichy à Salon de Provence comme engagé volontaire pour quatre ans. Il est embarqué sur le cargo mixte «djebel Amour» à destination d'Oran le 17 juillet 1941. Il arrive la base de la Sénia le 20 juillet, où il va être affecté au Groupe de Reconnaissance II/52 à la compagnie de la base le 1er novembre, puis à compter du 13 février 1942 à la compagnie technique de ce groupe qui est doté de l'avion dernier cri de la reconnaissance à cette époque : les Bloch 174 et 175. Il croise alors Camille Coquot qui sert lui au groupe de chasse I/3 équipé de D520. Il dut certainement affronter comme Camille les combats de novembre 1942 particulièrement après au-dessus et à Oran même contre les avions anglais et les troupes américaines aux dires d'anciens présents sur cette base. Une campagne «Algérie en guerre» du 7/11/42 au 10/11/42 figure dans ses états de services... Il est prévu pour aller suivre la formation du Personnel Navigant en Amérique le 20 septembre 1943 au Dépôt du Personnel 209 de Casablanca, puis le 27 du même mois il est désigné pour être instruit en Angleterre. Il rencontre à nouveau Camille Coquot à ce même Centre Formation du Personnel Navigant Algérie (CFPNA). On peut supposer que c'est aussi à ce moment là et en ces lieux qu'il fait la connaissance de celui qui allait devenir son équipier dans l'équipage et son ami dans la vie hors avion : Martrou. Nous ne pouvons pas savoir si il subit des décisions administratives ou si il se porte volontaire lui-même pour suivre des amis ou pour accélérer sa participation aux combats comme certains anciens le firent en choisissant la filière anglaise. Il quitte l'Algérie le 27 octobre 1943. Il est en mer jusqu'au 5 novembre. Il arrive au 23ème French Initial Training Wing 23 (F)ITW de Filey, où le personnel est testé et affecté dans les différentes écoles de spécialisation le 29 du même mois. Il est nommé caporal à compter du 30 octobre. Il est affecté au 4 Air Gunner School, 4ème école mitrailleurs aériens, de Mortpeth le 18 mars 1944. Il est de retour à Filey le 6 mai 1944 où dans la foulée il est nommé sergent. Il est affecté le 6 juin de cette même année au 20 Operational Training Unit, 20 OTU. Le 29 août il part avec son équipage qui a été constitué alors au 1663 Heavy Conversion Unit, 1663 HCU, de Ruttforth. Ils sont tous admis au GB II/23 Guyenne le 30 novembre. Courant janvier-février de 1945 il écrira cinq ou six lettres à mon père de Elvington sur un papier à lettre de couleur bleue certainement issu de surplus des FAFL car il y avait une carte de France à la crois de Lorraine blanche en en-tête. Il décrivait brièvement sa vie en Angleterre à son ami, il lui précisait qu'il faisait maintenant partie du personnel navigant, sans bien sur beaucoup de détails sur ses activités aériennes; censure du temps de guerre oblige....J' avais lu dans ces lettres qu'il avait acquis une «Austin décapotable» et qu'il estimait «ce serait bête de se casser la figure en voiture...».

Effectivement en consultant son dossier et celui de Martrou on apprend que lui et son ami avaient la propriété commune d'une voiture. Est-ce dans sa dernière lettre datée des environs du 15 février qu'il écrivait à mon père : «mon cher roger, je te laisse car je vais faire un petit tour en l'air» ?...Je ne m'en souviens plus maintenant, car comme je l'ai déjà écrit ses lettres me furent volées dans un cambriolage il y a une vingtaine d'années.

Georges Duroux m'indique qu'il le rencontre une après-midi où il était venu à Elvington depuis Ruttforth. Georges Duroux et son équipage n'avait pas encore fini leur formation et celui de Esquilat en avait effectué trois déjà. On peut d'après les carnets de vol situer cet événement en fin janvier début février 1945. André était selon lui ravi de ses premières missions et rêvait des suivantes "il en voulait !" Camille Coquot lui rencontre André et Martrou juste avant le briefing de leur dernière mission devant la salle de briefing. Ils semblaient soucieux, selon lui, car ils avaient eu de mauvaises nouvelles d'un ami au groupe Lorraine.... Ses restes ainsi que ceux de cinq autres membres de l'équipage non identifiés furent d'abord enterrés à Löllbach puis rapatriés à la nécropole de Cronembourg où il repose maintenant avec ces cinq équipiers. Sa mère, une lettre en témoigne dans son dossier, et mon père le rapportait souvent, crut que son fils s'était parachuté et qu'il avait été capturé amnésique par les Russes. Elle demanda au président de la Croix Rouge de faire des recherches dans ce sens. Ceci aurait pu être le cas durant l'avant dernière mission à laquelle ils participèrent mais ce ne pouvait être le cas pour la mission sur Worms. A ma connaissance, plus aucun de ses parents ou descendants ne vit. Sa mère dut quitter la région lyonnaise dans le début des années 1950. Sa mère est décédée le 15 novembre 1988 dans les environs de Cannes et son frère Jacques, célibataire, le 6 octobre 2003 à Nice où sa dépouille fut mis en fosse commune.

EXPERTON, Patrick, né le 14 décembre 1941 à Lyon.

Il entre à l'Ecole de l'Air en 1962, puis Pilote de chasse. Il est breveté pilote d'essais sur la base d'Edwards aux Etats-Unis en 1973. Au Centre d'Essais en vol de 1974 à 1976, pilote de marque pour ACF, vole sur Mirage G 8, commande l'escadron «Lorraine» sur Mirage F 1 de 1976 à 1978. Pilote d'essais chez Dassault en 1978, il vole sur tous les appareils militaires et civils de la firme, du Mirage III au Mirage 2000-5. Directeur de la sécurité des vols de 1992 à 1995, puis adjoint opérationnel à la direction technique internationale. Après 1998, il réalise les essais des Falcon, spécialement du Falcon 900.

FAIDIDE, Auguste, Louis, né le 18 février 1893 à Bourgoin (Isère).

Après avoir servi dans un régiment d'infanterie, il 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. Auguste Faidide qui adhère aux Vieilles Tiges le 11 septembre 1949 avec le n° 78, décède le 2 mai 1967.

FAURY, Albert, né le 10 octobre 1893 à Montboucher (Creuse).

C'est après sa blessure au front au cours de la Première Guerre Mondiale, qu'il est affecté dans l'aviation militaire. En 1920, il fait partie d'une escadrille de huit Bréguet 14 qui tentent la liaison aérienne de 4200 km de désert saharien entre Alger et Dakar. Avec pour équipier le lieutenant Sabatier, leur avion est le seul appareil à réussir ce raid au cours duquel périra le Général Laperrine. Affecté au 35ème Régiment d'aviation à Bron, c'est au retour d'un vol de nuit sur Bréguet XIV piloté par l'Adjudant-Chef Veyret avec pour passager l'Adjudant Faury que l'appareil s'écrase à proximité du terrain de Bron, le 3 avril 1925. Les deux aviateurs succombent des suites de leurs blessures.

FERBER, dit de RUE, Ferdinand, né le 8 février 1862 à Lyon.

Ferdinand Ferber, ancien élève de l'École Polytechnique, licencié es-sciences, est capitaine d'artillerie et professeur à l'École d'Application de Fontainebleau quand il a connaissance, en 1898, des expériences de Lillienthal. Il procède à une étude approfondie des essais de l'ingénieur allemand et se met en contact avec Chanute, et par l'intermédiaire de ce dernier avec les frères Wright. Dès 1902, il se pénètre de cette conviction, que la méthode expérimentale de Lillienthal conduirait les Wright à la solution du problème aérien.

En 1902, il essaye un appareil, son cinquième modèle, un planeur biplan. Plus tard, il modifie l'appareil en y adjoignant deux gouvernails de direction, puis une queue et un train d'atterrissage avec roues et patins. Ferber est détaché au Laboratoire Central d'Aérostation Militaire. En 1904, il installe un moteur de 6 CV sur le planeur maintes fois expérimenté. Le 27 mai 1905, fort de l'expérience acquise, il accomplit, au moyen de ses hélices actionnées par le moteur Peugeot de 12 CV, le premier parcours aérien exécuté en Europe, avec un appareil plus lourd que l'air équipé d'un moteur à explosion. Cette première glissade du 27 mai 1905 le convainc de la nécessité d'accroître la force motrice.

Ferber publie en 1905 une brochure intitulée «Pas à pas, Saut à saut, Vol à vol» où il résume les progrès successifs de l'aviation. Le 23 octobre 1906, alors qu'il est prêt à expérimenter son huitième type d'aéroplane, doté d'un moteur «Antoinette» de 24 CV créé sur ses instances par l'ingénieur Levavasseur, Ferber voit ses espoirs réduits à néant par la tempête qui détruit son appareil. Peu après, Ferber, quittant l'armée, entre au service de la Société Antoinette et prépare les hélices et les moteurs qui conduisent ses rivaux à la conquête de l'air. En 1908, il réussit à faire reconstruire un appareil du type de celui qui a été détruit. Le 25 juillet 1908, il a la satisfaction de traverser avec une stabilité parfaite le champ de manœuvres d'Issy les Moulineaux. Cette même année, il publie un ouvrage qui a pour titre: «De Crête à crête, de Ville à ville, de Continent à continent».

Ferber, par une série de circonstances imprévues, ne réussit jamais à voler sur une de ses propres machines. Il exécute son premier vol à Juvisy sur un Voisin, en 1908. Breveté pilote, le 7 janvier 1909 sur son n° 5 bis. C'est sur un Voisin qu'il trouve la mort à Boulogne sur Mer, le 22 septembre 1909. Ferdinand Ferber repose dans l'ancien cimetière de Loyasse à Lyon.

Un quartier de Nice, ville où il fut en garnison, porte son nom. A Boulogne sur Mer, sur le lieu où il trouva la mort, un monument commémore sa mémoire. A Lyon, une plaque a été apposée sur sa maison natale, son nom a été donné à une place dans le 9^{ème} arrondissement. A Caluire, une rue où sa famille résida porte son nom.

FERBER, Robert, né probablement en 1895 à Lyon.

Fils de Ferdinand Ferber, pionnier de l'aviation. Après des études à l'École Polytechnique de Zurich, il commence à piloter à l'école de Pau sur Blériot et participe aux combats aériens de la Première Guerre Mondiale: pilote de chasse à la SPA 84 en 1917, puis à la SPA 160 avec deux victoires probables. Quelques années plus tard, il présente, au Concours de Vauville en 1925, un planeur biplan de sa conception sur lequel il réussit de bons vols. L'appareil n'eut pas de suite. Sa carrière se poursuit en tant qu'ingénieur et conseiller technique des Etablissements Gallus, spécialistes dans la production des appareils de photographie aérienne qui portent le nom de Robert Fabre. Il s'attache avec sa sœur Andrée à la réalisation d'un ouvrage sur son père à partir des documents et d'échanges de correspondances inédites: «Les débuts de l'aviation française», qui obtient le Prix Guynemer en 1970.

FEUZ, Jean-Lucien, né le 16 mai 1919.

Observateur aéronavale (1940), breveté pilote avion (1950), Jean-Lucien Feuz adhère aux Vieilles Tiges le 10 septembre 1984 avec le n° 680. Président du Groupement Joseph Dumas de 1991 à 2003, Médaillé 50 Ans de brevet en 1991, Grande Médaille d'Or des Vieilles Tiges en 1999, Jean-Lucien Feuz décède à Lyon le 15 avril 2011.

FEVRE, Nicolas, né le 8 décembre 1930 à Lyon.

Ecole de l'Air en 1950, Supelec en 1962, Fèvre Nicolas, pilote de chasse, pilote d'essais, officier de marque Jaguar et GV franco-britannique en 1967. Commandant la base aérienne de Creil de 1974 à 1976. Directeur adjoint du C.E.V de 1978 à 1980. Commandant des transmissions de l'Armée de l'Air en 1980 et 1981. Commandant en second de la défense aérienne de 1981 à 1983. Commandant des Ecoles de l'Armée de l'Air de 1983 à 1986.

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

Engagé au 163^e 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. Revenu en France, il assure à Bron le commandement de la 35^{ème} 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, puis 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. Le Général Jean-Toussaint Fieschi qui adhère aux Vieilles Tiges le 13 septembre 1949 avec le n° 80, décède en 1954.

FRANTZ, Joseph, né le 7 août 1890 à Beaujeu.

En 1909, il entre comme apprenti mécanicien chez de Pischoff et Koechlin, près de Juvisy. Joseph Frantz est breveté pilote le 3 février 1911 avec le numéro 363. Titulaire de records du monde de durée avec 2 passagers (4 h 27) et de distance. Breveté pilote militaire en mars 1912, le sergent Frantz exécute des missions de reconnaissance dès août 1914. Le 5 octobre 1914, il décolle près de Soissons avec, à l'avant de l'appareil, le mécanicien-bombardier Quenault. Croisant un Aviatik, Quenault l'attaque au fusil-mitrailleur et l'abat de 47 cartouches. Ce fut la première victoire aérienne mondiale. Le 15 août 1915, il pilote le triplan Voisin de 600 CV, 35 mètres d'envergure et 4 moteurs qui est le premier géant de l'air. En octobre 1915, Frantz est le premier à tirer au canon monté sur son biplan Voisin. Cadre supérieur chez Voisin, il s'installe ultérieurement comme industriel à Boulogne-Billancourt. Mobilisé en 1939, et promu capitaine, il commande à Bordeaux le Groupe de Transport 33/106.

Joseph Frantz fonde en 1922, «Les Vieilles Tiges» association aéronautique d'entraide pour les anciens pilotes, association qu'il Préside de 1962 à 1978. Il décède le 12 septembre 1979 et repose dans le cimetière Montparnasse à Paris.

GAGET, Joseph, né le 2 février 1884 à Lyon.

Breveté le 23 décembre 1910, sous le n° 335 sur avion Blériot.

GAITE, Georges, né le 10 janvier 1902 à Montbéliard (Doubs).

Georges Gaité est breveté pilote à Saint Raphaël, le 30 septembre 1922. A cette époque, il fut l'un des premiers pilotes à procéder aux essais d'appontement sur le porte-avions «Béarn». Il a été ensuite affecté jusqu'en 1924 au CAM de Cherbourg. Ultérieurement, il aurait été garagiste à Villeurbanne. Georges Gaité qui adhère aux Vieilles Tiges le 12 janvier 1958 avec le n° 227, décède à Lyon en juillet 1975.

Entre 1910 et 1942, 37 pilotes originaires du Rhône ont été brevetés dans la Marine. A ce chiffre, il y a lieu d'ajouter, 20 observateurs, 9 radios volants, 8 mécaniciens volants, 2 mitrailleurs-bombardiers, 1 observateur de ballon captif et 1 radio de dirigeable.

GALVIN, Louis, Marie, né le 9 juin 1895 à Sainte Foy les Lyon.

Louis GALVIN demeurait 11 rue Constantine à Lyon. Jeune ingénieur, il mit au point sur le terrain du Grand Camp à Villeurbanne, puis à Bron, un petit biplan à fuselage de 7m2 d'envergure, muni d'un moteur Anzani de 25 cv. L'appareil se contenta de voler. Galvin se lança, alors, dans la construction d'un bateau-glisser à hélice aérienne destiné à la navigation sur le Rhône.

Breveté pilote civil le 21 juillet 1913 sous le n°1412; au début de l'année 1914, il est au Crotoy (Somme) probablement comme pilote à l'école Caudron.

Au cours de la Première Guerre mondiale, il est mobilisé comme sergent au 1^{er} Groupe d'Aviation le 15 décembre 1914; breveté pilote militaire n° 663 à Avord le 20 janvier 1915. Affecté comme pilote à l'escadrille C 9 du 16 mars 1915 au 3 septembre 1916; affecté à l'escadrille F 52 du 3 septembre 1916 au 14 avril 1917 où il est promu adjudant le 10 avril 1916; affecté à l'escadrille N 49 du 23 avril 1917 au 24 juin 1917. L'adjudant Auguste Galvin trouve la mort lors d'un accident d'avion en service commandé à Sermamagny (Haute-Saône) le 24 juin 1917. A l'origine, il est inhumé le 29 juin à Chaux (Territoire de Belfort) Tombe 3, puis réinhumé à la nécropole nationale de La Doua à Villeurbanne, Rang F 11, Tombe 13.

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^{ème} 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^{ème} 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^{ème} 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^{er} 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^{ème} 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.

GARNIER, Joseph-Georges (1903-1974).

Joseph-Georges Garnier, «l'antiquaire volant», pilote de l'Aéroclub du Rhône, participe avec succès à de nombreux rallyes, Grand Prix ou coupes. Il réalise le 23 avril 1952, une très belle performance: sur le circuit fermé Bron-Montélimar, à bord du Norécrin F-BEBL, il a battu deux records mondiaux homologués pour avion léger; record de distance en circuit fermé sans escale de 2003 km; record de vitesse en circuit fermé de 2000 km, soit 228 km 620 à l'heure. Joseph-Georges Garnier adhère aux Vieilles Tiges le 12 janvier 1958 avec le n° 349.

GATEAUD, Louis, né le 1er juin 1916 à Lyon 2^{ème}.

Engagé dans l'Armée de l'Air en 1936, breveté pilote en fin 1936. Affecté à Djibouti en 1940, il rejoint Madagascar pour rallier les Forces Aériennes Françaises Libres en janvier 1943 Lieutenant en 1947, Campagnes d'Indochine et d'Afrique du Nord. Promu Colonel (Réserve) en 1977, Légion d'Honneur en 2010, Louis Gateaud décède le 9 novembre 2011, à l'âge de 95 ans, obsèques à Grandris, inhumation ancien cimetière de la Croix-Rousse.

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^{ème} 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^{ème} Escadre de chasse, commandant la base-école de Meknès, commandant la 2^{ème} 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^{er} juillet 1968, le Général d'armée aérienne Gauthier est Inspecteur général de l'Armée de l'Air. Enfin, le 1^{er} 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 Marchampt (Rhône).

GAY-AUBERT, Paul, né le 30 juillet 1896 à Paris.

Après d'excellentes études aux Beaux-Arts de Montpellier, il se dirige vers l'Ecole pratique d'Electricité industrielle de Paris. A 18 ans, il est ingénieur électricien. Quand la Première Guerre éclate, il s'engage dans l'Aviation militaire pour la durée de la guerre. Elève-pilote à l'Ecole Caudron au Crotoy, il est breveté pilote en 1915, puis dirigé en escadrille. Distinctions et citations témoignent de ses services aériens sur le front en France et en Italie. Démobilisé, c'est au bureau d'études des Etablissements Martin-Moulay à Oullins, fabricants des pompes AM pour avion, qu'il sera le collaborateur de Léon Bathiat. Dans sa vie professionnelle, il sera à l'origine de nombreux brevets. Paul Gay-Aubert qui adhère aux Vieilles Tiges le 11 mars 1959 avec le n° 239, décède à Lyon, le 24 janvier 1968, et sera inhumé à Clermont l'Herault.

de GAYARDON, Patrick, né le 23 janvier 1960 à Oullins (Rhône).

Avant de découvrir le parachutisme, cet athlète de 1,88 m et de 84 kg pratique le golf, la planche à voile, le ski et le tennis. Le numéro un mondial du parachutisme, Patrick de Gayardon s'est tué alors qu'il effectuait son second saut de la journée, vêtu de sa combinaison «d'homme oiseau» à Hawaï, le 13 avril 1998. Il avait fait ses premiers sauts en 1980 au Centre de Corbas. Champion de France de chute libre en 1985 et 1988, deuxième aux championnats du monde de 1985. En 1984, il découvre la chute «freestyle» et le «base jump», en 1989 le «sky surf». En 1992, il conquiert le record du monde de saut de haute altitude sans appareil respiratoire depuis 11700 mètres. Le 1er novembre 1995, il bat à nouveau son record depuis 12700 mètres. Auteur de 12000 sauts et pionnier du sky-surf, il était une figure emblématique du milieu du parachutisme. Membre de l'équipe de France de vol relatif à huit, vainqueur de la Coupe du Monde de VR 8 en 1992, champion du monde de sky-surf en 1993 et 1996. En avril 2008, 10 ans après sa mort, il est plébiscité comme le meilleur des parachutistes des années 1990..

GENIN, Pierre, né le 12 août 1907 à Lyon.

En 1928, il obtient son premier brevet de pilotage à l'Aéroclub du Rhône. Pierre Genin réalise en janvier 1939 avec son épouse, le vol Lyon-Saïgon-Lyon, à partir d'un Miles Whitney Straight, moteur Gipsy Major 130 cv, ce qui constitue un magnifique exploit sportif. Il participe à de nombreux rallyes (il dispute neuf fois le rallye de Sicile aux commandes de son bimoteur). Ultérieurement, en mars 1967, il assurera pendant quelques années la Présidence de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est, et totalise plus de 3500 heures de vol. Industriel, il fonda en 1933, la Société Pierre Genin et Cie, travail de la soie, qui fournit le Ministère de l'Air en tissus pour parachutes et ballons captifs. Il produit dès 1944 des tissus de verre pré-imprégnés pour les premières structures en composite (pièces de Vautour), réalise aujourd'hui 50% de son chiffre d'affaires pour l'aéronautique. Entreprise rachetée en 1968 par Stevens, puis en 1980 par Hexcel.

Pierre Genin qui adhère aux Vieilles Tiges le 15 janvier 1961 avec le n° 251, décède en février 1997.

GENIN, Paul, Jean, né le 17 mars 1909 à Lyon.

Boursier, breveté pilote n° 22800, le 26 septembre 1929, à l'Ecole Caudron d'Ambérieu en Bugey. Breveté pilote marine n° 1666, le 7 mai 1930 à Hourtin. Suit les EOR comme Quartier-maître pilote. Paul Genin, ingénieur, contribue à la création des premiers viseurs gyroscopiques développés avec Robert Alkan. Mobilisé en 1939 à Cazaux, il poursuit ses travaux sur son viseur. En juin 1940, le Colonel de Montrichard, commandant le centre de Cazaux, lui ordonne de gagner l'Angleterre et d'emmener avec lui toute la documentation des essais en cours. Il signe un engagement dans les FFL mais il décide de ne pas donner suite, et rentre en France en décembre 1940. Ultérieurement, il rejoint la Société Pierre Genin et Cie (son frère) où il se spécialise dans le développement des matériaux composites pour l'aéronautique. Comme pilote privé, il aura connu le pilotage du Caudron G3 à l'IFR à l'âge de 61 ans. Paul Genin est centenaire en 2010. (Les Français du Ciel).

GEORGES, Jean-François, né le 4 octobre 1940 à Lyon.

Supaéro en 1964, Jean-François Georges entre en qualité d'ingénieur d'essais aux Avions Marcel Dassault en mars 1966, puis adjoint au chef du projet Mercure de 1971 à 1976 et responsable du programme d'avions à stabilité variable. Il effectue des travaux fondamentaux sur les interfaces homme-machine (en particulier le concept Persepolis). Directeur de la qualité totale en 1989, puis Directeur général des avions civils de 1992 à 2003, poste où il développe une organisation mondiale des ventes et du support Falcon, contribuant au succès des Falcon dans le monde. Membre du Tomato. (Les Français du Ciel).

GIGNOUX, Georges, Ariste, né le 21 mars 1885 à Lyon 1^{er}.

Breveté pilote le 26 juin 1912, n° 900. Il débute une carrière dans l'aéronautique militaire à Bron avant d'être Officier supérieur d'aviation. Ultérieurement, avocat, il deviendra administrateur de Sociétés à Lyon. Georges Ariste Gignoux décède le 4 novembre 1976 à Lyon 8^{ème}.

GIGNOUX, Paul, né le 12 juin 1893 à Lyon 1^{er}.

Elève-ingénieur à l'Ecole Centrale de Lyon en 1913, il construisit un planeur qui fut essayé sur les hauteurs de Fourvière. Cette même année, son frère, pilote militaire à Bron, lui donne le baptême de l'air. Breveté pilote militaire n° 1855 le 23 octobre 1915 à Avord, il fut l'un des spécialistes des missions de bombardement nocturne dans l'est de la France en accomplissant le record de 210 missions au cours de la Première Guerre Mondiale. A la fin de l'année 1917, Gabriel Voisin le fit participer à la réalisation d'un nouvel appareil. En 1918, le sous-lieutenant Paul Gignoux est nommé commandant de l'escadrille 137. Rendu à la vie civile, il ne devait pas lâcher le «manche». En 1932, il passe son brevet de pilote de tourisme, tout en possédant successivement plusieurs

appareils Potez, car il est le représentant de la marque. Un grave accident d'aviation en 1936, le tient un certain temps éloigné de la vie aéronautique. Après la guerre, il devint propriétaire d'un Bonanza, ainsi que d'un Auster Mark 5, et accomplit de nombreux voyages. Paul Gignoux effectue son dernier vol en 1972 pour se rendre à Lourdes au pèlerinage de l'Aviation. Sur le plan local, à la tête d'une société industrielle florissante, il a fait profiter les aéroclubs de sa très grande expérience. Titulaire de nombreuses distinctions, il adhère aux Vieilles Tiges le 12 janvier 1950 sous le n°84. Paul Gignoux, conseiller général du Rhône et maire de Limonest, s'est éteint dans sa 97^{ème} année, le 7 mai 1990, à Limonest.

GIRIER, Lucien, né le 23 février 1890 à Lyon 3^{ème}.

Lucien Girier est fils d'un employé des tramways. Il est venu à l'aviation en 1915, comme lieutenant, après avoir combattu dans les Chasseurs à pied. Il passe son brevet de pilote à l'Ecole d'Ambérieu en Bugey. Lucien Girier retourne au front en 1916 et commande une escadrille de reconnaissance. Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, il est affecté au 35^{ème} Régiment d'Aviation à Bron, comme Capitaine. Brillant officier, il y fait de longs séjours, coupés cependant par d'importants commandements au Maroc et à l'Ecole d'Aviation d'Istres. En août 1937, il est placé à la tête de la 5^{ème} Brigade aérienne de Lyon et nommé Général de Brigade aérienne en février 1939. Pendant la guerre 1939/1940, on lui confie, dès sa création, le commandement de la Brigade d'Aviation d'Assaut. Promu Général de brigade aérienne, le 5 février 1939; en septembre 1940, il est nommé Commandant de l'Air en Algérie. Le 23 février 1942, il est mis en congé du personnel navigant. Titulaire de la médaille de vermeil et de la médaille d'or de l'Aéro-Club de France.

Le Général Lucien Girier, Grand Officier de la Légion d'Honneur, décède à Antibes, le 1^{er} mai 1967.

Le Général Girier possède un palmarès aéronautique particulièrement brillant. Après avoir, en 1923, gagné la Coupe Michelin sur Bréguet XIV, il réalise en 1925 la première liaison aérienne Paris-Téhéran, aller et retour. En 1926, avec le lieutenant Dordilly, il devient recordman du monde de distance en ligne droite en couvrant Paris-Omsk, soit 4 715 kilomètres en vingt neuf heures de vol, sans escale. En 1929, il bat le record du monde de vitesse sur 5 000 kilomètres en vingt sept heures de vol. En 1930, il réalise la première liaison aérienne Paris-Pondichéry aller et retour, et en 1932, Paris-Téhéran sans escale en vingt huit heures trente minutes.

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 de pilote militaire n°23786. En mars 1933, le sergent Jean Gisclon est affecté à la base aérienne de Bron, successivement aux 35^e et 55^e Escadre d'observation, puis à la 5^e 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^{er} 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 «Lafayette», il participe à la campagne de Tunisie et acquiert une 6^{ème} 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.

GIVAUDAN, Claude, né le 16 septembre 1872 à Caluire.

Claude Givaudan, ingénieur, mit au service de la science, sa vaste culture. Il devait déposer une vingtaine de brevets se rapportant à des inventions les plus diverses, de l'aéronautique à la chimie. En 1903, il reprenait, comme constructeur de moteurs, l'atelier (40, rue Sainte Geneviève à Lyon), où les frères Claude et Francisque Rochet avaient construit leurs voitures. Il construisit, en mai 1909, divers prototypes de conception originale, mais qui ne volèrent pas véritablement (brevet d'invention n° 398943 du 29 janvier 1909). Leur moteur était aussi de la conception de l'inventeur. Ces matériels étaient construits aux usines Vermorel de Villefranche sur Saône. Ne disposant pas de terrains d'envol, l'inventeur essaie son appareil dans une prairie des bords de Saône et, s'il parvient à faire rouler ou virer son invention, il ne peut la lancer dans les airs. Après maintes modifications, de nouveaux essais seront tentés, dont l'un par le célèbre aviateur de l'époque, Adolphe Pegoud qui, en voyant l'appareil n'eut qu'une peur, celle de décoller. En 1910, il obtint le prix Eiffel de l'Aéro-Club de France et le premier prix de l'Aéro-Club de Belgique. Il obtint son brevet de pilote d'aérostat en 1911 avec le numéro 211. En 1922, Claude Givaudan fonde à Lyon une école militaire de mécaniciens d'avions (à priori, la première au monde) et en assure la direction. De 1904 à sa mort, le 30 octobre 1945, il fut secrétaire, puis vice-président de l'Aéro-Club du Rhône.

GIVORD, Reine, née en 1899 à Oullins.

Reine Givord se passionne dès sa plus jeune enfance pour les choses de l'air. A vingt ans, elle obtient un poste de sténo-dactylo au sous-secrétariat d'Etat à l'Aviation Civile. Ainsi, chaque jour, elle rencontre des pilotes qui l'encouragent à découvrir l'aviation. Avec courage et ténacité, elle apprend à voler. En 1920, c'est l'époque où s'organisent de grands meetings d'aviation. Jean ORS, inventeur de parachutes, recherche une personne pour démontrer leur efficacité. Jusqu'à ce jour, les essais d'une «toile» de 60 m² n'ont été expérimentés que par des mannequins en son. Reine Givord veut démontrer au public de ces meetings la fiabilité du parachute car, à cette époque, une fois sur cinq, le parachute ne s'ouvre pas. Le parachute Ors est plié et fixé sous la carlingue de l'avion dans une enveloppe. C'est le poids du parachutiste, relié à son parachute par un câble, qui le libère et le fait s'ouvrir après quelques minutes de chute libre. Elle demande à Monsieur Ors de lui louer un parachute et, c'est le 14 avril 1920, sur le terrain du Bourget, qu'elle teste, avec succès, le parachute ORS à partir d'un biplan Caudron piloté par Fronval.

Pour un cachet de 500 francs (de l'époque), Reine Givord, casquée et habillée de cuir, participe à de très nombreux meetings: Nancy, Chaumont, Epinal, Avignon, Nice, Luxembourg, inauguration de l'aérodrome de Marignane le 20 octobre 1922, etc... Le 9 avril 1922, lors des grandes fêtes d'aviation de Bron, organisées au profit de la construction du Monument aux Morts 1914-1918, le saut en parachute de Reine Givord est attendu par 25 000 personnes. C'est d'un appareil de la Compagnie Française d'Aviation, piloté par Charles Audenis, qu'elle saute d'une altitude de 800 mètres et se pose dans le jardin d'une villa de l'est lyonnais. Cette carrière de parachutiste s'arrête à la suite d'un accident, lors du meeting d'Orange en 1924. Médaillée de l'Aéronautique le 1^{er} mars 1965, Reine Givord décède en mai 1995 à l'âge de 96 ans.

Mademoiselle **JACQUARD** est la première femme à avoir sauté en parachute à Lyon, le 14 mars 1921, à l'occasion de la Foire de Lyon et en présence du Président de la République. Depuis un Potez de l'Aéro-Club du Rhône, piloté par Plantier, Mademoiselle Jacquard saute au-dessus du stade municipal de Gerland.

N'oublions pas deux grandes figures locales lors des meetings d'avant-guerre, les parachutistes Lise Bourdelin et Louis Sauze, également pilotes de l'Aéro-club du Rhône.

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^{ème} 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^{ème} anniversaire, après 24 000 heures de vol.

De 1948 à 1960, il a été, en 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).

GONIN, Claude, né le 26 décembre 1892 à Lyon.

Claude Gonin, suite à une blessure de guerre en avril 1915, est muté dans l'aéronautique militaire. Breveté pilote militaire, le 7 mars 1916, il participe avec son escadrille à 112 bombardements de nuit à grande distance sur les sites industriels allemands. Il termine la Première Guerre Mondiale avec 3 blessures et 7 citations. Après avoir fait partie de la mission aéronautique d'Orient avec le Général de Goys en 1920, pour reconnaître les lignes de cette région, Claude Gonin devient de 1920 à 1924, pilote d'essais chez Farman, puis Latécoère. Il est grièvement blessé, en octobre 1922, avec Frantz, lors de la mise au point du bimoteur Laté 4. Invalide à 90 %, ses blessures à peine refermées, il vient trouver le chirurgien pour le supplier de lui laisser reprendre les vols. Il fait équipe avec Pelletier-Doisy pour un Tour de la Méditerranée: 6500 kilomètres en 40 heures, avant de tenter un record du monde de distance. Au cours d'un voyage Paris-Tokyo, en 1923, il est brûlé lors de l'accident de son appareil en Birmanie. Il revient chez Latécoère en 1929, avant de devenir en 1933, Directeur de l'exploitation du réseau Afrique de la Compagnie Générale Aéropostale, puis à Air France jusqu'en 1938. Claude Gonon totalise 6500 heures de vol dont 2000 en réception d'appareils ou convois.

Après la guerre, il est nommé Chef de Centre d'Air France à Toulouse-Montaudran de 1946 à 1950, poste qu'il quitte à la limite d'âge. Il ne peut se résoudre à l'inaction et rejoint la TAI où il crée et organise, en 1953, la SAGETA (Société Auxiliaire de Gérance et d'Exploitation de Transports Aériens), chargée de l'exploitation commerciale des appareils «Armagnac» qui réaliseront 150 liaisons France-Indochine en transportant 25 000 passagers.

Commandeur de la Légion d'Honneur, Colonel de réserve, Claude Gonin décède à Toulouse le 29 Décembre 1958. Son nom a été donné à une rue de Toulouse.

GOURSONNET, Gilbert, né le 20 février 1895 à Brout-Vernet (Allier).

Maître-graveur, il fonde une maison de gravure industrielle en 1921 à Lyon. Lors de la Première Guerre mondiale, tout d'abord dans l'infanterie, il passe sur sa demande au 1^{er} Groupe d'aviation à Dijon en octobre 1917. Breveté pilote militaire à l'École de Chartres, le 11 février 1918 avec le n° 11469, il est démobilisé avec 125 heures de vol. Co-fondateur de l'Aéroclub d'Auvergne en 1919, il exécute les premiers vols d'après guerre sur le terrain d'Aulnat. En 1932, il fonde à Lyon l'Association des sous-officiers de réserve de l'Armée de l'Air de Lyon, et en assure la Présidence jusqu'en 1950. En 1938, il crée dans cette association, la 1^{ère} section en France d'infirmières-parachutistes de l'Air. De 1932 à 1939, à l'Aéroclub du Rhône où il est breveté pilote de tourisme n° 3097, il assure bénévolement les fonctions de moniteur. Dans les années 1950, il participe à la création du Centre d'Entraînement des réserves de l'Air à Bron, en collaboration avec les commandants Julien et Ballet. De 1945 à 1957, il est Vice-Président de l'Amicale des Anciens de l'Aviation de la région lyonnaise. Il adhère aux Vieilles Tiges le 11 mars 1946 sous le n° 8. De 1951 à 1956, il participe aux côtés du Président Volland à la création et au fonctionnement du Groupement Joseph Dumas. En 1954, il préconise la création de l'Union des Groupements aéronautiques de Lyon et de sa Région. De 1932 à 1957, il est Commissaire délégué de l'Aéroclub de France. Il totalise 1856 heures de vol dont 840 heures sur avions d'armement dont 125 heures de missions de guerre, 1016 heures sur avions de tourisme comme moniteur bénévole. Gilbert Goursonnet décède le 6 octobre 1958.

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

Louis, Marie, Joseph de Mezeyrac de Goys, après des études secondaires, est admis à l'École 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.

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.

GRACET, Michel, né le 5 décembre 1932 à Condé (Indre).

Après des études secondaires à Bourges, Michel Gracet effectue son service militaire au Maroc (1953-1955) comme pilote-estafette. Ses obligations professionnelles l'ont conduit à Chateauroux, Paris, Le Havre et Lyon où il a terminé sa carrière comme Directeur d'une Société de Transport.

Licence de Pilote privé du 25 juillet 1961 n° TT6448, Brevet Pilote de planeur, avec 800 heures de vol. Secrétaire de l'Aéroclub d'Issoudun de 1960 à 1970, Président Régional de la Fédération de Vol à Moteur à Limoges de 1962 à 1968, Membre du Conseil d'Administration de la Fédération du Vol à Moteur à Paris de 1962 à 1968. Il a pratiqué le vol à moteur dans différents clubs à Issoudun, Toussus le Noble, Le Havre et Lyon où il pratiquait la Voltige Aérienne. Michel Gracet adhère aux Vieilles Tiges le 23 janvier 1996 avec le n° 875, il assure les fonctions de Trésorier, puis de Président du Groupement Joseph Dumas qui devient à son initiative Groupement Antoine de Saint Exupéry. Michel Gracet décède à Lyon le 1er mars 2013.

GUERS, Paul, né en 1935 à Montluçon (Allier).

Ecole de l'Air à Salon de Provence, Paul Guers est breveté pilote de chasse à Meknès. Participe à la guerre d'Algérie sur P 47 Thunderbolt et Skyraider. En métropole, deux années sur F-84 F et une qualification sur Mirage III C. Il commande l'escadrille «France» de la 8^{ème} escadre de chasse de Cazaux. Il se reconvertisse dans l'aviation d'affaires après sa mésaventure de Séville. Sur l'aéroport de Bron, Paul Guers réussit une brillante carrière à la direction de la Société TransAir.

GUINET, Jacques, né le 23 avril 1929 à Lyon.

Jacques Guinet, tout en poursuivant un apprentissage de bijoutier, suit les cours d'élève-pilote à l'Aéro-Club du Rhône et du Sud-Est et fréquente, tout particulièrement, la section de vol à voile de Corbas. Il obtient l'insigne d'argent de vol à voile n° 370, le 9 août 1948, après avoir parcouru, en planeur, 80 kilomètres et atteint une altitude de 1400 mètres. Quelque temps après, il réussit un brillant vol entre Corbas et Avignon. Puis au Maroc, il établit un record d'endurance en planeur de 9 h 15. Il s'engage dans l'Armée de l'Air. En qualité d'élève-pilote, il est envoyé aux USA pour formation. Jacques Guinet, gradué en octobre 1950 sur la base de Randolph, était ainsi le premier pilote français à avoir piloté en solo un avion à réaction F-80. Sur la base-école de Williams à Phoenix dans l'Arizona, il poursuit brillamment sa formation de pilote de chasse. Dans l'après-midi du 17 avril 1951, lors d'un vol en formation de 4 appareils à une altitude d'environ 4000 mètres, son avion quitte la formation et s'engage dans un piqué de plus en plus accentué qui se termine au sol. Le sergent Jacques Guinet totalisait 235 heures de vol dont 55 sur avion de chasse à réaction. Il est inhumé au cimetière militaire de Maxwell dans l'Alabama.

HEILMANN, Maurice, né en 1911 à Lyon.

Maurice Heilmann est Ingénieur de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures. Il effectue son service militaire dans l'Armée de l'Air, de 1934 à 1935, comme Officier de réserve et est breveté pilote. Il travaille aux Papeteries du Rhône à Arles, tout en volant à l'aéro-club de cette ville. Après la guerre, il entre à Air France, en 1946, comme Ingénieur Officier navigant sur DC 4 et Constellation. Après avoir obtenu son brevet de pilote de transport public, il est l'un des tous premiers qualifiés en 1954 à voler sur Breguet Deux Ponts. Ayant atteint la limite d'âge, il effectue le dernier vol régulier de ce type d'appareil sur le F-BASN et son dernier vol à Air France. Chargé des cours de qualification à l'Ecole d'Air France à Vilgénis, puis au Bourget à l'Ecole de formation des pilotes et des mécaniciens navigants, il a enseigné à plusieurs générations de navigants. De 1965 à 1976, il enseigne les mathématiques et la navigation aérienne dans une école privée d'aéronautique. Maurice Heilmann décède en décembre 1995.

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 FAFI 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). (Aviateurs de la Liberté).

HELFENBEIN, Victor.

A été en 1896, l'un des fondateurs de l'Union Aéronautique du IIIème arrondissement de Lyon, qui, deux ans plus tard, devint l'Aéroclub du Rhône. En 1914, son âge et sa situation de famille (3 enfants) le font classer dans la réserve territoriale, mais surveiller les voies ne lui convenait pas, il voulut faire mieux pour défendre sa Patrie; sur sa demande il est affecté dans l'aviation et passe son brevet de pilote militaire le 2 juin 1915. Aussitôt affecté sur le front à l'escadrille 56 devant Verdun, il obtient la Croix de guerre le 31 août 1915, 2^{ème} citation le 28 avril 1916 et médaille militaire le 16 juin 1920. 800 heures de vol dont 220 sur l'ennemi. Secrétaire Général de l'Aéroclub du Rhône de 1932 à 1941, membre de l'U.L.C.A, adhère aux Vieilles Tiges le 11 mars 1950 avec le n° 88. Le 21 décembre 1953, Henri Lumière lui remettait la Légion d'Honneur. En 1959, Victor Helfenbein, industriel, résidait 88 avenue de Saxe à Lyon 3ème. Ses obsèques ont lieu le 13 mai 1966 à Lyon.

JACOB, Jean-Auguste, né le 6 mai 1894 à Lyon.

Breveté pilote aviateur le 25 mai 1912 avec le n° 873, il s'associe à Charles Audenis dans les constructions d'appareils. Dès 1918, en compagnie de Beaucourt et de Audenis, il met au point un biplace de combat très robuste et aux lignes très modernes pour l'époque, le BAJ, initiales des trois constructeurs. L'appareil ne sera pas retenu par l'aéronautique militaire. Jean-Auguste Jacob est tué en combat aérien en 1918.

JACQUOT, Charles, Marius, né le 21 septembre 1919 à Villeurbanne (Rhône)

Sergent radio-mitrailleur au GB II/12 sur Leo 45 décède le 6 juin 1940 à Branches (Somme). Le LeO 451 n° 151 du Groupe de Bombardement II/12 est touché par les Me 109. Il est 16 h. 15. A son bord : le lieutenant Genty, chef de bord et le sergent-chef Petit, pilote, tous deux, bien que blessés, arrivent à sauter en parachute ;malheureusement, les deux autres membres d'équipage, les sergents Charles Marius Jacquot, radio-mitrailleur, et Lucien Léon Caillet, canonier, sont tués. L'appareil tombe en flammes et s'écrase à Braches, à 6 km au S.-E. de Moreuil.

JAILLARD, Paul-Emile, né le 19 avril 1925 à Lyon.

Supaéro en 1950, Paul-Emile Jaillard entre au C.E.V de Brétigny en 1951. Il assume successivement les fonctions de Délégué de Breguet aux Etats Unis de 1952 à 1954, Aérodynamicien à Breguet-Paris de 1954 à 1957, Ingénieur en chef coordinateur Atlantic en 1958. Directeur commercial en 1961, chargé de la coordination du programme Jaguar en 1965. Suite à la fusion Dassault-Breguet, il est nommé Directeur des exportations militaires des Avions Marcel Dassault-BA en 1971, puis Directeur de la coopération internationale de Dassault Aviation de 1988 à 1991.

JUGE et ROLLAND.

Ces deux lyonnais, ont construit à Sainte Foy les Lyon, en 1908, une machine volante à ailes battantes d'environ 11,5 mètres d'envergure. Cet «ornithoptère» était conçu dans le but d'imiter les battements de l'aile de l'oiseau dans l'essor et dans la montée, en modifiant à la volonté du pilote l'amplitude du coup d'aile jusqu'à l'étendre pour le planement ou la glissade. La machine était construite en tube d'acier: les ailes mesurant chacune 5 mètres de longueur, étaient articulées à l'épaule par un dispositif mécanique ingénieux, les bords antérieurs étaient rigides, mais les bords postérieurs étaient constitués par des membranes souples qui devaient s'incliner à la montée pour se refermer automatiquement à la descente, afin d'offrir à la phase descendante une surface triple de celle ascendante. Le dispositif mécanique devait permettre d'obtenir un nombre de battements variant entre 30 et 70 à la minute. La carène renfermait un moteur de 20 à 24 cv, ainsi que la place du pilote. A l'arrière, il y avait un gouvernail de forme trapézoïdal s'orientant en tous sens et devant donner la stabilité de route, la direction et la profondeur. La surface totale était d'environ 52 m2 et le poids de l'appareil de 150 kg. Malheureusement, les essais de cet «ornithoptère» ne donnèrent pas les résultats espérés.

JUNGERS, Jean-Marie, né le 29 septembre 1947 à Lyon 3ème.

Pilote privé en 1968; pilote professionnel en 1971; PP1 en 1972 et PL en 1982; Ecole pilote de ligne A 12 à Toulouse, Montpellier, Saint Yan; de 1969 à 1972, Rousseau Aviation copilote sur Nord 262; TAT Commandant de bord sur Beech 99 et F 28; UTA copilote sur DC 8 en 1976, copilote sur B 747 en 1982, commandant de bord sur DC 10 en 1991; Air France commandant de bord sur DC 10, commandant de bord sur A 340 en 1994, commandant de bord sur B 777 en 2002. Retraité en 2007 avec 19800 heures de vol, Jean-Marie Jungers adhère aux Vieilles Tiges le 1er janvier 2010 avec le n° 1007.

KAISER, Paul, né le 4 septembre 1929 à Lyon.

Il vient habiter avec ses parents en 1936 à Bron. En juillet 1943, après concours, il entre pour trois ans au Centre d'Apprentissage de l'Air à Limoges. En 1946, il entre aux Etablissements Sigma à Vénissieux, puis, en 1948, il est embauché à l'atelier d'études moteur chez Berliet à Vénissieux, où il restera pendant 40 ans. En 1955, il rencontre Jean-Paul Perret qui lui fait découvrir l'aviation. Paul Kaiser devient membre de l'Aéroclub du Rhône et aura comme moniteur Delrieu et Bornand. Ultérieurement, il sera stagiaire à l'Ecole de vol en montagne à Challes les Eaux, où il sera breveté en avril 1972 avec le n°255. Le vol en montagne sera sa passion, puisqu'il réalisera environ 1500 atterrissages sur les différents sites des Alpes. Il assurera les fonctions de secrétaire, puis de Président de l'Union Régionale des Aéroclubs de la région Rhône-Alpes de 1981 à 1991. Paul Kaiser adhère aux Vieilles Tiges le 24 février 2009 avec le n° 999.

KIMMERLING, Albert, né le 22 Juin 1882 à Saint Rambert l'Île Barbe.

Sa famille, originaire du Wurtemberg, fait souche à Genève et engendre une descendance dont une branche s'établit à Lyon. Le grand père d'Albert Kimmerling, John Victor est banquier à Lyon (en 1902, administrateur de la Société Lyonnaise de Dépôts de Comptes courants et du Crédit industriel), comme plusieurs familles protestantes romandes.

Albert Kimmerling fait ses études au Lycée Ampère de Lyon avec un intérêt tout particulier pour la mécanique. A 18 ans, féru de patin à glace et de hockey, il est le meilleur joueur du Sporting Club de Lyon. En 1908, au club des Patineurs de Paris, il participe à des compétitions internationales de hockey. Il effectue quelques courses de voitures, puis entre en «section mécanique» aux Etablissements Cottin-Desgouttes, constructeur de camions et d'automobiles à Lyon. En Octobre 1909, à l'âge de 27 ans, Albert Kimmerling entre chez le constructeur Voisin, élève-pilote, puis pilote, il débute à Mourmelon. Le mois suivant il embarque sur un bateau un biplan Voisin et part pour une tournée en Afrique du Sud avec son mécanicien J.Moller. Le 28 Décembre 1909, il réalise sur avion Voisin le premier vol à moteur en Afrique du Sud. En 1910, il est de retour en France et s'installe à Miramas. Le 16 Juin 1910, participant à une fête d'aviation à Miramas, son avion Voisin chute de 20 mètres, Albert Kimmerling est blessé. Avec Sommer, comme instructeur, il est breveté pilote avec le n°291, le 19 Octobre 1910. Le 8 Novembre 1910, il se voit proposer par Sommer la création et l'organisation d'une école de pilotage à Bron: Ecole lyonnaise d'aviation de Lyon-Bron ou Ecole nationale d'aviation de Bron. Le 11 Février 1911, avec les encouragements de son ancien employeur Lionel Cottin, il effectue le premier vol régional avec atterrissage sur un lieu déterminé à l'avance: de Bron à Montceau près de Bourgoin, trajet de 40 kilomètres réalisé en 30 minutes. C'est à cette époque qu'il donne le baptême de l'air à Edouard Herriot Maire de Lyon. Au cours des années 1911/1912, Albert Kimmerling participe à de nombreux meetings ou circuits en France et en Suisse. Début 1912, il quitte Lyon pour prendre la direction de l'Ecole de pilotage Sommer à Bouzy dans la Marne et participe en mai/juin 1912 à la course du Circuit d'Anjou.

Le 8 Juin 1912, lors d'un vol d'essai d'un nouveau monoplan biplace Sommer, l'appareil s'écrase au sol, Albert Kimmerling et l'ingénieur Tonnet trouvent la mort.

Albert Kimmerling est inhumé, près de ses parents, dans le petit cimetière de Bursinel, proche de Lausanne, en Suisse.

Bénéficiant d'une grande popularité dans la région lyonnaise, due à ses nombreux exploits remarquables lors des démonstrations aériennes et des meetings, la mémoire de «Kiki» n'est pas oubliée. Son nom a été donné à une place aux limites des communes de Lyon et de Bron, des rues de Bron et de Lyon portent son nom.

LA CHAPELLE, Antoine, né le 27 septembre 196 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. 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.

LACOUR, Pierre, né le 14 mars 1914 à Lyon.

Dès 1930, sur les pentes du Mont Thou, Pierre Lacour pilote un planeur Emile Chapeaux monopoutre, type EC.19, au sein de l'association de vol à voile «Les Mouettes Lyonnaises». Beaucoup plus attiré par les appareils motorisés, il prend contact avec Fremion qui construit un petit avion équipé d'un moteur de bicyclette et qui l'initie à l'avionnette d'Henri Mignet. Dix huit mois sont nécessaires pour la construction d'un HM.8 qui va faire ses essais en 1932 dans un pré de Corbas, en compagnie des avionnettes de ses amis Lemaire et Fellot. A son retour du régiment en 1935, il adhère à l'Amicale d'Aviation Légère de Lyon, premier groupement organisé de

constructeurs amateurs, qui s'est créé à Lyon en 1934, et qui construit le «Fellot-Lacour n°1». En 1938, le terrain de Reyrieux (Ain), premier terrain privé pour amateurs de France, accueille les dérivés du «Fellot-Lacour», des avionnettes et Pou du ciel de l'époque.

En novembre 1946, Pierre Lacour propose la création d'un mouvement baptisé Réseau du Sport de l'Air (RSA) ou Groupement des Constructeurs Amateurs d'Aviation légère de France. Le premier rassemblement des avions de ce mouvement est organisé sur le terrain de Chateauroux, en août 1948. Sur le plan local, Pierre Lacour continue d'œuvrer au sein de l'Amicale d'Aviation Légère de Lyon sur le terrain du Colombier à Satolas, puis à Bron.

Pierre Lacour décède le 13 janvier 1996.

LACOUR, Christian, né le 28 février 1937 à Lyon.

Il débute le vol à voile à Corbas avec Bornand, puis breveté pilote privé en 1957, instructeur à l'Aéroclub du Rhône à Bron. Après son stage à Challes les Eaux, Christian Lacour succède à Vibert comme chef-pilote à l'Aéroclub du Rhône, tout en suivant les cours IFR à l'école de Transair à Bron. Breveté pilote professionnel en 1969, Christian Lacour devient le premier pilote professionnel indépendant de la région lyonnaise. Puis, pendant 3 ans, il sera pilote appointé par un propriétaire d'avion lyonnais avant d'être engagé par la société Hélijet à Bron, où il volera sur Cessna 310, Baron, etc. En 1981, à la création de la Société Aérienne Rhône-Alpes à Bron par Michel Rejony, Christian Lacour assurera le pilotage des appareils de la Compagnie avec Magnat. Il cesse son activité aéronautique en 1996.

LAFAY, Etienne, né le 11 août 1891 à Tarare.

Etienne Lafay est incorporé dans l'Aéronautique militaire le 10 octobre 1912 comme mécanicien d'aviation. Il a déjà effectué de nombreux vols, comme mécanicien, quand la Première Guerre éclate. Etienne Lafay est l'inventeur breveté et constructeur du lance-bombes utilisé par le Lieutenant Varcin. Il est breveté pilote, le 19 novembre 1914, avec le numéro 1736; il sort n° 1 de la promotion de l'Ecole d'Aviation de Pau avec son brevet de pilote militaire, le 17 février 1915. Malgré ses nombreuses demandes pour être envoyé en escadrilles au front, mais en raison de ses qualités exceptionnelles de pilote, il est maintenu comme moniteur à l'Ecole d'aviation d'Avord, dont il deviendra le chef-pilote. Mettant au point la technique de vol de nuit de l'Ecole d'Avord en 1915, il est détaché à Miramas pour créer une école identique. Le 21 juillet 1917, il devient chef-pilote de l'Ecole d'Etampes. Dans ces diverses écoles, il effectue plus de 2500 heures de vol comme moniteur. Etienne Lafay a formé et perfectionné plus de 1800 pilotes sur tous les appareils alors en service. Le 14 juillet 1918, il est nommé sous-lieutenant.

Mis à la disposition du sous-secrétariat à l'aéronautique, il fait partie d'une mission au Brésil. En 1919, il effectue le premier voyage en avion avec passagers au Brésil, et c'est ainsi qu'il forme les premiers pilotes de l'aviation militaire de ce pays. Après avoir quitté la mission militaire, il parcourt le Brésil en réalisant avec ses avions personnels des circuits de propagande, au profit de l'industrie aéronautique française. A la fin de 1924, pour le compte de la mission Latécoère, il effectue, en tant que pilote, la reconnaissance du parcours Rio de Janeiro-Buenos Aires. Avec une équipe d'autres pilotes sur Bréguet XIV, il réalise le premier transfert de courrier postal à partir de Rio de Janeiro, le 14 janvier 1925. Il est un des plus grands ambassadeurs des ailes françaises au Brésil. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1914-1918. Etienne Lafay qui adhère aux Vieilles Tiges le 11 juin 1950 avec le n° 93, décède le 3 mars 1975, il est inhumé au cimetière de Tarare.

LAFONT, Lucien, né le 29 novembre 1919 à Lyon.

Lucien Lafont obtient le Brevet élémentaire des sports aériens en 1947, Brevet C et D de vol à voile et brevet de pilote privé (700 heures de vol). Avec le certificat d'aptitude à l'enseignement de l'aéronautique, il assure bénévolement l'enseignement de l'aéronautique à l'Ecole Normale d'Instituteurs du Rhône de 1956 à 1974. Membre de l'Aéro-club du Rhône depuis 1945, il en devient membre du Conseil d'Administration, puis Secrétaire Général et Vice-Président. Président fondateur de l'Aéro-Club «Les Amis du Clap 69» à Bron, puis Délégué CLAP du Rhône avant de

devenir Délégué Régional de la Région Rhône-Alpes. Il assurera les fonctions de Vice-Président de l'Union Régionale n°11 des Aéro-clubs, sera membre du Comité de Direction de la Fédération Aéronautique et membre du bureau jusqu'en 1988; Il terminera sa carrière professionnelle dans l'enseignement comme Directeur d'école honoraire.

Lucien Lafont voit sa brillante carrière professionnelle et aéronautique honorée de la Médaille d'Honneur de la Jeunesse et des Sports, des Palmes Académiques, de la Médaille d'Honneur de la Fédération Nationale Aéronautique et de la Médaille de l'Aéronautique. Lucien Lafont adhère aux Vieilles Tiges le 19 janvier 1991 avec le n° 794.

LALLEMENT, Denis, né le 27 août 1956 à Lyon.

Denis Lallement, sous-préfet, Directeur général des collectivités locales en 1997 ; Préfet de l'Aisne en 2000 ; Directeur de l'Administration pénitentiaire au Ministère de la Justice en 2001 ; Préfet de Saône et Loire en 2004 ; Directeur du cabinet du ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer en 2005 ; Directeur général de l'Aviation Civile de février à octobre 2007 ; Secrétaire général du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables en 2007 ; Préfet de la Région Basse-Normandie, Préfet du Calvados en juillet 2010, Secrétaire Général du Ministère de l'Intérieur depuis juillet 2012.

LANDRIN, Robert, né en 1915 à Lyon.

Après l'École Navale, il participe aux campagnes d'Indochine, puis commande en 1964 le porte-avions Clemenceau. Il fut le collaborateur direct de plusieurs ministres (René Pleven, Jacques Glavany et Michel Debré). Le Vice-Amiral Robert Landrin est en 1971 sous-chef de l'État-Major des Armées, adjoint direct du Général Fourquet.

Il trouve la mort, le 21 janvier 1971, dans le crash du Nord 262 de l'Armée de l'Air qui s'écrase à Mézilhac (Ardèche). Parmi les 20 victimes, 7 collaborateurs du Commissariat à l'Énergie Atomique, 6 Officiers de l'État Major des Armées et de 8 personnels de l'Armée de l'Air.

LAPLASSE, Antoine, né le 16 mai 1883 au Vernay.

Il passe son brevet de pilote le 11 juillet 1914 sous le n°1655. Antoine Laplasse est aviateur professionnel à la déclaration de guerre en 1914. Il est affecté à la défense du camp retranché de Paris, puis dans diverses escadrilles, dont la SPA 75. L'adjudant-chef Laplasse est As de guerre 1914/1918 avec huit victoires. Le 22 août 1918, il trouve la mort en combat aérien et porté disparu dans la forêt de Coucy le Château, région de Saint Gobain. Le transfert de ses cendres est opéré en 1920 entre la forêt de Coucy le Château et le caveau familial à Arnas (Rhône). Croix Militaire, Médaille Militaire, Croix de la Légion d'Honneur à titre posthume.

Son nom sera inscrit sur le monument aux morts de Vernay, le 11 novembre 2010.

LARAT, Bruno, né le 2 mai 1916 à Villeurbanne.

Mobilisé au début de la Deuxième Guerre Mondiale comme sursitaire, Bruno Larat est incorporé au peloton préparatoire aux élèves officiers de réserve au dépôt de cavalerie de Montauban. Sur sa demande, il est affecté au Centre d'Instruction des élèves officiers de réserve de l'École de l'Air de Bordeaux. Nommé aspirant de réserve en avril 1940, il est affecté le mois suivant au Centre d'Instruction du bombardement à Chateauroux. Ce Centre se replie le 20 juin sur Port-Vendres. Bruno Larat cherche un moyen de gagner l'Angleterre. Il réussit à embarquer, le 24 juin 1940, sur l'«Arandora Star», un bateau affrété pour évacuer les troupes polonaises. Débarqué à Liverpool, le 29 juin 1940, il signe son engagement dans les FAFL, le 1^{er} juillet suivant, et rejoint le camp de Saint-Athan puis l'École franco-belge de pilotage de Oldham.

Le 15 février 1941, il est affecté à la 3 Elementary Flying Training School. Malade, il est radié du pilotage. En octobre 1941, Bruno Larat est muté à l'État Major particulier du Général de Gaulle dans les Services du Renseignement, et rejoint le Centre d'Instruction des parachutistes à Camberley. Volontaire pour accomplir une mission en France occupée, il est promu lieutenant de réserve en mars 1942, et pris en compte par le Bureau central de recherche et d'action (BCRA), en

tant que chargé de mission de 1^{ère} classe (assimilé à capitaine).

Dans la nuit du 23 au 24 mars 1943, Bruno Larat est parachuté en France pour remplacer Raymond Fassin auprès du Comité de coordination du Service des opérations aériennes et maritimes. Le 21 juin 1943, il est arrêté par la Gestapo au «rendez-vous de Caluire» avec Jean Moulin notamment. Torturé à Lyon, puis transféré à Fresnes et à Compiègne, il est déporté au camp de Buchenwald en Allemagne où il travaille au «tunnel de la mort».

Bruno Larat, le 5 avril 1944, meurt d'épuisement suite aux mauvais traitements. Le Capitaine Larat est déclaré «Mort pour la France», en déportation. (Aviateurs de la Liberté)

LATRUFFE, Claude, né le 17 juin 1893 à Lyon 3^{ème}.

Il construit et expérimente, dès 1911, un planeur avec son ami Jacob. En 1912, il collabore avec Jacob et Audenis à la construction, dans les hangars de Zipfel à Villeurbanne, de l'avion Audenis-Jacob. Sous-Lieutenant au 7^{ème} bataillon du Génie, le sous-lieutenant Latruffe deux fois blessé au combat est cité à l'ordre de la division en juillet 1916. Breveté pilote militaire en avril 1917, il accomplit, en tant que sous-lieutenant, 600 heures de vol au cours de la Première Guerre Mondiale. Après l'Armistice, il est chef pilote à la division Voisin de la base d'Avord, et forme les pilotes au vol de nuit. En 1922, il fonde avec quelques camarades l'Union Lyonnaise des Combattants de l'Air (ULCA). Sous l'égide de cette association est créée l'Ecole lyonnaise des mécaniciens spécialistes de l'aéronautique, qui est la première organisation civile à former des jeunes mécaniciens destinés à l'aviation.

Comme vice-président de l'Aéroclub du Rhône, il participe activement à l'organisation de divers meetings. Au cours des années 1924 à 1928, il est l'animateur de la section de vol à voile de l'Aéroclub du Rhône. En 1939, en tant que capitaine, il est attaché à l'Etat-Major de la 22^{ème} Brigade de chasse à Dijon. Il est mis en congé d'armistice en 1942.

Claude Latruffe adhère aux Vieilles Tiges le 12 septembre 1954 sous le n°163, Vice-Président du Groupement Joseph Dumas de 1967 à 1981, Officier de la Légion d'Honneur depuis 1924, Fondateur du Groupement des Vieilles Tiges de Nice, Médaille de l'Aéronautique, Claude Latruffe décède en septembre 1981. Il est inhumé dans l'ancien cimetière de Cusset à Villeurbanne.

LAURON, Roger, né le 24 septembre 1926 à Lyon.

Roger Lauron débute comme apprenti chez Dufour, fabricant de moules et ancien constructeur d'aéroplanes à Villeurbanne. Il travaille le bois et participe à la réparation d'éléments d'avions en sous-traitance des ateliers Sauze et Ginoux de l'aéroport de Bron. Accessoirement, il fabrique en kit des maquettes d'avions. En 1949, il s'installe à son compte. Dans son atelier, il construit des maquettes d'avion de la marque Precisia qu'il commercialise dans son magasin de vente, 6 rue Neuve à Lyon, puis de modèles réduits, et cela jusqu'en 1987. Roger Lauron est très actif sur le terrain de Corbas, au sein de la section de modèles réduits de l'Aéroclub du Rhône, tout d'abord dans le vol de modèles réduits en vol libre ou vol circulaire, puis avec l'Aéromodélisme Club du Rhône, il se spécialise dans les vols de modèles télécommandés.

Roger Lauron sera quatre fois Champion de France en vol circulaire, cinq fois sélectionné pour les Championnats du monde en vol circulaire et acrobatie, et gagnant de très nombreuses coupes. En 2010, Roger Lauron, toujours très modeste, reste très actif dans le monde de l'aéromodélisme.

LECLERE, Yves, né le 4 août 1950 à Lyon.

Supaéro en 1973, Yves Leclère entre en octobre 1974 chez Messier-Hispano-Bugatti, où il exerce des responsabilités dans les domaines «finances-achats» de 1974 à 1986, Directeur des approvisionnements de 1986 à 1988, Directeur général adjoint d'ERAM, filiale de Messier-Bugatti de 1988 à 1992, Directeur de la division freinage de Messier-Bugatti de 1992 à 1994, Président Directeur Général de Messier-Bugatti depuis 1994. Président du groupe des équipements du GIFAS et vice-président du GIFAS depuis 2003.

LECOT, René, né le 14 avril 1907.

D'origine lyonnaise, René Lecot est journaliste sportif au journal Le Nouvelliste à Lyon. Sergent-pilote de réserve. En septembre 1936, il accomplissait une période d'instruction volontaire au centre d'aviation de Saint Raphaël et se propose de piloter un avion qui devait être reconduit au Centre de Bron. Son appareil chute au-dessus de Saint Bonnet le Froid (Haute-Loire) le 25 septembre 1936. Le pilote est tué. Médaille militaire, cité à l'ordre de l'Armée de l'Air, René Lecot repose dans le cimetière de Collonge au Mont d'Or (Rhône).

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^{ème} groupe de la 5^{ème} escadre de chasse à Lyon-Bron.

Le 14 Mai 1937, nommé Sergent, il rejoint la base aérienne de Reims à la 5^{ème} 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 doublées, 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). D'août 1959 à mars 1960, 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.

LETUR ou **LETURE, Louis-Charles**, né en 1801 dans la région lyonnaise.

En 1852, il dépose un brevet pour une machine volante à ailes battantes, munie d'un parachute. Les essais ne donnèrent guère de résultats. Le 27 juin 1854, à Londres, il fut grièvement blessé dans sa nouvelle tentative et mourut quelques jours plus tard.

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 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 volait 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, il est muté à la base aérienne 705 à Cognac où il est affecté à l'école des moniteurs en décembre 1948, il deviendra moniteur sur Tiger-Moth II. Il quitte l'Armée de l'Air, en septembre 1950, avec le grade de sergent-chef et 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'Aéropostale, Ingénieurs et Techniciens, Aviation Magazine en France; Aviazione 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.

LOUP, Michel.

Cet ouvrier givordain et lyonnais fut le précurseur de l'aviation lyonnaise. Il avait dessiné en 1852 le premier projet français d'«aéroplane». C'était une sorte de plan de glissement à profil d'oiseau, incorporant de part et d'autre de l'axe de déplacement, deux propulseurs quadripales emplumés et rotatifs que Loup nomma ses «ailes». La machine reposait sur deux roues en tandem ou sur un train tricycle. Mais il resta muet sur la nature et l'emplacement de la machine motrice qui aurait pu insuffler aux deux «ailes» l'énergie indispensable. Dans une brochure publiée en 1853, et intitulée «Solution du problème de la locomotion aérienne», Michel Loup a décrit son propulseur. En 1869,

Michel Loup prend la direction d'une société d'aviation qui vient de se créer.

LUMIERE, Paul, Georges, né le 15 avril 1882 à Puteaux (Seine).

Georges Lumière est breveté pilote le 16 avril 1912 sous le n° 840. Sergent pilote à l'escadrille 105, il décède suite à ses blessures, le 15 mars 1915.

LUMIERE, Petrus, Edouard, né le 18 novembre 1884 à Lyon

A la déclaration de guerre, le 3 août 1914, Edouard Lumière est mobilisé comme chauffeur au 14^{ème} escadron du Train des équipages, et se trouve engagé dans les combats sur le front des Vosges. Au cours de l'hiver 1914/1915, suite à des problèmes de santé, il se trouve en traitement à Lyon. Edouard Lumière en profite pour faire une demande d'élève-pilote dans l'aviation. Le sergent Lumière est breveté pilote militaire, le 21 février 1916, non pas à la suite des épreuves réglementaires, mais à la suite d'une mission de guerre au 4^{ème} Groupe de bombardement, escadrille F 53. Le 17 mars 1917, lors d'un vol de liaison à partir du terrain de Luxeuil, il trouve la mort lorsque son appareil s'écrase au sol.

Edouard Lumière est l'oncle d'Henri Lumière.

LUMIERE, Henri, né le 8 mai 1897 à Lyon.

Fils d'Auguste Lumière, neveu de Louis Lumière et petit-fils d'Antoine Lumière, tous trois fondateurs du cinéma français. Henri Lumière entre en 1914 à l'Ecole Centrale Lyonnaise et se destine à une carrière d'ingénieur. La guerre interrompt ses études, il s'engage à l'âge de 18 ans. Suivant l'exemple de son oncle Edouard, qui devait disparaître en service aérien en 1917, Henri Lumière opte pour l'aviation. Il est breveté pilote militaire le 17 janvier 1916 avec le numéro 2409, et sera démobilisé le 15 septembre 1919 avec le grade d'adjudant. Dès son retour à la vie civile, il collabore au sein des Etablissements Lumière jusqu'en juin 1964. Le 1^{er} octobre 1939, il est mobilisé avec le grade de capitaine commandant l'escadrille de chasse 2/562 stationnée à Lyon-Bron. Au cours de l'occupation, il s'oppose à la livraison aux autorités allemandes de produits photographiques fabriqués dans son usine. Son attitude courageuse et sa grande expérience d'administrateur valent à Henri Lumière d'assumer de nombreuses charges publiques: Chambre de Commerce, Conseiller de la Banque de France, de la Foire de Lyon, etc...). Elu Conseiller Municipal de Lyon en mars 1959, puis réélu en 1965, il donne sa démission en août 1968, en raison de son état de santé.

Henri Lumière est un passionné d'aviation et tout particulièrement pour l'acrobatie aérienne. Néanmoins, il participe à des rallyes lointains avec ses avions personnels (avion amphibie Schreck, Caudron Rafale et Simoun, planeur Wien, etc) et organise de nombreux meetings aériens. Il totalisait 6000 heures de vol. Vice-Président de l'Aéroclub du Rhône en 1929, il en devient le Président le 19 mai 1931, dont il en fait l'un des premiers clubs aéronautiques de France. Titulaire de la Médaille de l'Aéronautique, Henri Lumière adhère aux Vieilles Tiges le 13 septembre 1950 sous le n°100, il s'éteint à Cannes le 4 octobre 1971.

MAILLARD, Robert.

Membre des Vieilles Tiges le 15 juin 1970 avec le n° 386, Trésorier du Groupement Joseph Dumas, décède le 10 octobre 1990.

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.

MARTINAUD, Rémy, né le 1^{er} avril 1912.

Rémy Martinaud découvre le vol à voile à la section «Marechka» de Lyon en 1932. Stage d'Instructeur à la Montagne Noire, où il fut victime, le 26 juin 1941, d'un accident sur le P 40 P n° 92, et dut subir l'amputation de la jambe gauche. Stage moniteur, promotion «Géo ANDRE» en 1945, puis affecté à l'Aéroclub de Lyon. Il participe à l'ouverture du terrain de Saint Yan (Saône et Loire). Instructeur à la Montagne Noire de mars 1959 au 1^{er} octobre 1971. Retiré sur la Côte Basque, il fut avec Francis Melville Lynch le principal artisan du redémarrage du centre de vol à voile d'Ixtassou, tout en étant chef-pilote bénévole de l'aéroclub de Biarritz. Il totalise 11000 heures de vol. Rémy Martinaud décède le 24 avril 1981.

MARTINOT, Pierre.

Pionnier du vol à voile lyonnais, il fut membre de la section de l'Aéroclub du Rhône à La Banne d'Ordanche en 1932.

MATHELIN, Roger, Claude, né le 17 juin 1915 à Lyon

Sergent mitrailleur au GR 1/35 sur Potez 63-11 n° 827, décède le 7 juin 1940 à Roye (Somme).

A bord du Potez 63-11, n° 827, appartenant au Groupe de Reconnaissance I/35, basé à Mantes, le lieutenant Pierre-Marie Régis, officier observateur, le sergent Marc Joanny Prini, pilote, et le Sergent Roger Claude Mathelin, mitrailleur, ont pour mission la reconnaissance et l'observation de la progression des colonnes allemandes dans la région de Roye, en ce matin du 7 juin 1940. C'est une mission de sacrifice. Ils savent qu'ils ne pourront compter sur aucune protection de la chasse française sur zone et que la maîtrise du ciel de Picardie sera entièrement du côté de la chasse allemande. Rien n'y fait, malgré plusieurs incidents, l'avion s'envole de la base de Mantes et met le cap sur Roye. Au-dessus de la ville, seul face aux Messerschmitt, l'appareil est une cible facile. Les trois hommes ont compris que leur fin est proche. Mais ils se battent dans un dernier baroud d'honneur avant de s'écraser dans les marais Demouy près de l'Avre (rivière). Il semble que l'appareil de reconnaissance ait été abattu par le feldwebel Werner Kauffmann du 4./JG 53. En effet, ce dernier revendique une victoire sur un Potez au dessus de Roye ce jour-là vers 11 h. 05. Si les corps des deux compagnons du lieutenant Régis, les sergents Prini et Mathelin, seront rapidement récupérés carbonisés près de l'appareil qui a percuté l'angle de la tannerie Demouy rue Saint-Gilles, mettant le feu au bâtiment, ce ne sera qu'à l'automne 1940 que le corps du Lieutenant Régis sera retrouvé. En l'absence de nouvelles, la famille de Pierre Régis délègue l'oncle du défunt lieutenant dans la région de Roye où le peu de renseignements rassemblés portent à croire que l'appareil a disparu. Après plusieurs jours de recherches, c'est celui-ci qui finit par découvrir la carlingue de l'appareil. Il faut imaginer la ville de Roye détruite, les rues encombrées de gravas. Personne n'a pensé à s'intéresser à cette carcasse d'avion, ni à savoir le nombre précis des membres d'équipage du Potez. Avec l'aide de M. Demouy propriétaire de la tannerie et de plusieurs personnes, l'avion fut sorti de l'Avre et le corps de Pierre Régis fut découvert dans la rivière avec son parachute. Il put être identifié grâce à son alliance et sa carte d'identité miraculeusement conservée. Inhumé dans un premier temps à Roye, il fut après guerre ramené dans son pays natal.

MATHIEU, Jean, né 23 novembre 1924 à Lyon.

Supaéro en 1955, Jean Mathieu débute comme ingénieur d'études au sein du 'département de études avancées' de Dassault à Saint Cloud. De 1957 à 1996, il a défini les chaînes de pilotage de tous les avions Dassault, depuis le Mirage III, en particulier du Mirage 2000 et du Rafale.

(Les Français du Ciel).

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

Ingénieur d'une Ecole des Travaux publics, mais c'est 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. 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 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 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 brevet C de pilote de vol à voile, le 28 octobre 1948. Il adhère aux Vieilles Tiges le 14 septembre 1948 sous le n°61. 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. 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 GAO 581 (Groupement Aérien d'Observation). Au cours d'une mission d'observation dans la région d'Epemay, 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.

MICHAUD, Maurice, Jules, né à Lyon 1er arrondissement, le 8 octobre 1886.

A la déclaration de la Première Guerre Mondiale, Maurice Michaud est Prêtre à Lyon. Il est mobilisé comme Lieutenant au 4ème RAL (artillerie). Il est affecté comme observateur dans l'aviation le 19 janvier 1916, puis à l'escadrille FM 19. Nommé Capitaine au 19ème RAC en février 1917, il effectue les réglages de l'artillerie lourde sur le front de Verdun. En 1918, c'est sur le front d'Orient qu'il est affecté, en tant qu'observateur et adjoint tactique aéronautique avant de prendre le

Commandement de l'aéronautique du Vardar (Serbie) composée des escadrilles 531 et 532. Il est démobilisé le 26 mai 1919 avec deux citations à l'ordre de la Brigade, une citation à l'ordre de l'Armée Française, de très nombreuses citations serbes et helléniques.

Sur le plan religieux, Maurice Michaud, docteur en théologie, occupe de nombreuses fonctions : directeur spirituel de l'Institut Leidrade (1923), professeur de droit canon (1932), doyen de la faculté de droit canonique (1945), curé de l'église Saint Nizier à Lyon (1940), puis archiprêtre honoraire de cette paroisse (1965), pronotaire apostolique à Rome (1956).

Chevalier de la Légion d'Honneur, Monseigneur Michaud, unanimement apprécié des lyonnais pour sa bonhomie légendaire, décède le 8 octobre 1986 à Lyon.

MIETTAUX, Lucien, né le 10 février 1920 à Lantenay (Ain).

Orphelin dès l'âge de 8 ans, sa soif de liberté et de curiosité lui font découvrir, ainsi qu'à son frère Marcel, les exploits des aviateurs de sa jeunesse. Ayant acquis de sérieuses notions de mécanique, il débute comme élève-pilote à la section de planeurs de l'Aéroclub du Rhône. Avec Roger Chapelle, il participe à la construction du biplace Ortolan qui fera son premier vol sur le terrain de Satolas. Le 15 août 1951, Lucien Miettaux fait son premier voyage sur l'Ortolan F-WFUR qu'il a construit de ses mains. Le virus de constructeur amateur le prend. Il construit un Béné Jodel qu'il adapte pour des voyages et qui fera son premier vol sur le terrain d'Ambérieu en Bugey, le 26 avril 1958. A l'âge de la retraite, il poursuit sa passion de constructeur d'avions en réalisant avec l'accord des concepteurs du Bébé Jodel, de nouveaux appareils qu'il présentera lors des Rassemblements annuels du Résau des Sports Aériens. Il aura consacré 18000 heures à sa passion en construisant quatre avions légers et effectué 680 heures de vol. Lucien Miettaux qui adhère aux Vieilles Tiges le 16 juin 1993 sous le n° 831, décède en janvier 2007.

MIGEON, René, Victor, né le 17 juin 1895 à Lyon 5^{ème} ardt.

Fils de Félix et d'Armelle Durand demeurant 20 rue du Chapeau Rouge à Lyon. Employé de commerce, René Migeon est appelé le 14 décembre 1914 au 1^{er} Groupe d'Aérostation. En qualité d'élève-pilote, il passe dans l'aviation le 17 février 1916 et sera breveté pilote militaire le 9 septembre 1916 sous le n° 4439 et pilote civil n°4576 le 2 octobre 1916 sur Caudron après son passage dans les écoles de Saint Cyr, Dijon, Avord, Tours et Chateauroux. Affecté en tant que sergent-pilote à l'escadrille C 104 le 21 janvier 1917, il se retrouve moniteur à Etampes en mars 1918. Lors de son mariage avec Maria Chardigny le 18 février 1922 à Lyon, René Migeon était adjudant pilote au 35^{ème} Régiment d'Aviation à Bron. Il semble qu'il était officier de réserve de l'Armée de l'Air au début de la Seconde Guerre Mondiale. C'est en tant que Capitaine à l'Etat-Major du Moyen-Orient en Syrie en janvier 1942 qu'il rejoint les FAFL. Ultérieurement, il assure un commandement en AEF et termine sa carrière en tant que Lieutenant-Colonel. En 1959, René Migeon était Directeur du District aéronautique de Dijon. Croix de Guerre, Médaille de la Résistance, Légion d'Honneur. Il décède à Lyon 5^{ème} le 1^{er} décembre 1963.

MIGNOT, Noël, né le 7 avril 1925 à Lyon.

Supaéro en 1950, Noël Mignot est Ingénieur de l'Air au Service Technique de l'Aéronautique détaché au centre de recherches de la Société Alsacienne de constructions électro-mécanique. Entré à la Société Matra en 1967: chef de projet du satellite scientifique ESA/TD de 1967 à 1972, directeur de la division Espace de 1972 à 1986, il assure la création du département d'intégration spatiale à Toulouse en 1975, du centre spatial de Matra à Toulouse en 1980, le développement de la plate-forme Eurostar (GIE Satcom International), la maîtrise d'œuvre des satellites Spot 1, Telecom 1, Helios, Hypparcos, la maîtrise d'œuvre de la case à équipements et des bancs de contrôle du lanceur Ariane. Noël Mignot quitte la société Matra en 1986. (Les Français du Ciel).

de MONCHY, Charles-Henri, né le 29 janvier 1943 à Lyon.

Ecole de Saint Cyr en 1964, Charles-Henri de Monchy est officier de cavalerie. Observateur pilote en 1972, Commandant d'une escadrille d'hélicoptères de manœuvre au groupe d'aviation légère du 1^{er} corps d'armée de 1975 à 1977, Instructeur à l'école d'application de l'ALAT au Cannet des Maures de 1977 à 1982, Chef de bureau à la 4^{ème} division aéromobile de 1984 à 1987. Commandant du 3^{ème} Régiment d'hélicoptères de combat à Etain de 1987 à 1989, puis de l'Ecole d'application de l'ALAT de 1993 à 1995. Général en 1994, commandant la 4^{ème} division aéromobile de 1995 à 1997, de l'ALAT de 1997 à 1999. Charles-Henri de Monchy est Délégué général de EADS en Arabie Saoudite en 2002.

MONET, André, né le 2 avril 1932 à Saint Priest.

Adolescent, André Monet pratique l'aéromodélisme à l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est (ACRSE), et débute en 1952 le vol à voile sur le terrain de Corbas. Il découvre le vol à moteur lors de son service militaire sur la base de Rochefort sur Mer où il obtient le brevet supérieur de mécanicien équipement. Ultérieurement, il sera breveté pilote 2^{ème} degré à Bron et obtient le certificat de performance D en vol à voile. Après un rappel de six mois en 1956 en Algérie, il participe pendant quatre ans au Tour aérien de France des Jeunes Pilotes en tant qu'accompagnateur. André Monet, en 1962, devient administrateur de l'ACRSE et président de la section de Vol à voile. En 1970 et 1972, cette section se classe première au classement national d'activités établi par la Fédération Française de Vol à voile (FFVV). André Monet est élu à la Présidence de l'ACRSE de 1975 à 1977. En 1977, à partir de la section de vol à voile de l'ACRSE, il participe à la création du Centre de Vol à Voile Lyonnais (CVVL) à Corbas, qu'il préside de 1977 à 1997. Il sera, en 1981 à l'origine de la création du Comité Régional de Vol à Voile du Lyonnais (CRVVL) et du Comité Rhône-Alpes de Vol à Voile (CRAVV) qu'il préside de 1981 à 1997. Administrateur, puis vice-président de la Fédération Française de Vol à Voile (FFVV). André Monet assume de 1997 à 2001 la Présidence de cette Fédération. En 2008, André Monet qui totalise 3070 heures de vol dont 2200 en planeur se voit décerner la Médaille d'Or de la FFVV.

Cadre supérieur dans une importante entreprise lyonnaise de constructions mécaniques, il a su faire partager à sa direction le plaisir et les avantages de l'aviation, qui s'est portée acquéreur d'un avion.

MONTANGE, Paul, né le 20 février 1892 à Belleville sur Saône.

A 18 ans, il devance l'appel et s'engage pour trois ans, le 19 novembre 1910, au 13^{ème} Régiment de chasseurs à cheval. Il est versé dans la Réserve le 19 novembre 1913. Le 1^{er} août 1914, il est mobilisé dans les dragons, et en 1916, il participe à la bataille de Verdun. Le 27 février 1917, il est transféré au 1^{er} Groupe d'aviation à Dijon. En mars 1917, il est affecté à l'école du Crotoy où il est breveté pilote militaire n° 6294, le 9 mai. Il se perfectionne ensuite à Avord, puis à Pau dans l'aviation de chasse. Breveté pilote civil, le 2 juillet 1917, avec le n° 6336, ce même jour, il est affecté à l'escadrille 155. Le sergent Paul Montange compte, en novembre 1918, cinq victoires aériennes homologuées, et au cours de 206 heures de vol sur l'ennemi, a livré 20 combats. AS de Guerre 1914-1918. Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre 1914/1918 avec 7 citations. Paul Montange qui adhère aux Vieilles Tiges le 1er janvier 1951 avec le n° 106, décède à Lyon le 4 Décembre 1943 et repose au cimetière de Belleville sur Saône.

MONTEL, Pierre, né le 31 décembre 1896 à Lyon.

Licencié en droit et expert-comptable. Résistant dès 1940. Député du Rhône en novembre 1946, Vice-président en 1948, puis Président en 1949 de la commission de la Défense Nationale. Secrétaire d'Etat aux Forces Armées-Air d'août 1951 à juin 1953. Pierre Montel s'éteint à Lyon le 21 janvier 1967.

de MONTGOLFIER, Raymond, Alphonse, Marie, né le 12 avril 1889 à Charavines (Isère).

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 monoplane 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.

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.

MONTMAIN, Jean-Marie, né le 27 mai 1888 à Saint Laurent de Chamousset.

Jean-Marie Montmain passe son enfance dans son village natal et devient menuisier chez un artisan local. Puis, il part travailler à l'usine d'aviation Astra à Villacoublay. Le 6 octobre 1912, il obtient le brevet de pilote, numéro 1060, sur avion Caudron 171. Il participe à de nombreuses fêtes et exhibitions aériennes sur biplan Astra et monoplane Blériot. Mobilisé en août 1914, il est sergent-pilote à l'Escadrille MS 26. Le 14 janvier 1915, lors d'une mission de convoyage, son avion Morane-Saulnier s'écrase au sol dans la région de Dunkerque. Grièvement blessé, il expire le soir même. Jean-Marie Montmain repose au cimetière militaire de Zuydcoote (Nord).

MOUTHIER, Louis, né le 31 décembre 1884 à Bourg en Bresse (Ain)

Louis Mouthier débute comme coureur cycliste. Avec ses gains, il se porte acquéreur d'un Blériot XI, mais il doit apprendre seul à piloter. C'est à Ambérieu en Bugey, le 21 avril 1910, qu'il parvient à décoller. Il obtient le brevet de pilote, le 9 août 1910 avec le n° 157. En février 1911, il réalise ses ambitions en créant l'Ecole Bressane d'Aviation à Ambérieu en Bugey. Il est le premier à survoler Bourg en Bresse et à s'y poser, le 24 juillet 1912. Louis Mouthier participe à une soixantaine de meetings entre 1912 et 1914. A la déclaration de guerre, il s'engage dans l'aviation militaire. Le 2 mars 1915, lors d'une mission sur les régions occupées par l'ennemi, en panne d'essence, il doit se poser. Il sera fait prisonnier, mais il tentera à plusieurs reprises de s'évader. Il attendra le 14 mai 1918, pour voir réussir son évasion vers la Suisse. Démobilisé, il devient garagiste et s'installe à Bourg en Bresse. Toutefois, il participe à l'activité de l'Aéroclub de Bourg en Bresse. Il cesse de voler en 1947.

Titulaire de nombreuses distinctions, dont la Médaille de l'Aéronautique, il adhère aux Vieilles Tiges le 11 septembre 1945 sous le n° 3. Louis Mouthier décède à Bourg en Bresse, le 24 mai 1970.

MOTTARD, Paul, né le 4 juillet 1909 à Lyon.

Service militaire d'octobre 1930 à octobre 1931 comme pilote de chasse à la base aérienne de Bron. Libéré, il continue de voler au sein du Groupe Régional de Chasse à Bron, en tant que réserviste. Sous-lieutenant en 1938, il est mobilisé au groupe de Chasse III/9 à Bron en 1939. Lors d'un vol d'entraînement, son avion est percuté par celui d'un de ses camarades, Paul Mottard saute en parachute. En 1945, il vole sur MS 230 à l'Aéroclub du Rhône. Paul Mottard adhère aux Vieilles Tiges le 15 janvier 1965 sous le n° 278, Trésorier du Groupement Joseph Dumas en 1985,

puis Président en 1986 cumulant les fonctions de président, secrétaire et trésorier, Médaille d'Or des Vieilles Tiges en 1990. Ingénieur en Chef à la Société Pennaroya de Lyon. Paul Mottard décède à Lyon, le 19 avril 1992

MOUILLARD, Louis, né le 30 septembre 1834 à Lyon 5^{ème}.

Louis Mouillard est le précurseur du vol plané. Aux Lazaristes où il fait ses études, il laisse le souvenir d'un garçon rêveur, timide, plein d'aversion pour les mathématiques et autres sciences. Dès l'âge de quinze ans, il s'intéresse à l'observation du vol des oiseaux, et plus particulièrement les grands voiliers de l'air, tels l'aigle ou le vautour. Il se destine à la peinture et suit les cours de l'Ecole des Beaux Arts avec un certain succès. Saisir le secret des ailes est bientôt le seul but de Louis Mouillard; il y consacre sa vie, une vie riche en amertume et déboires. Il pense, à l'origine, que le vol avec battements d'ailes doit favoriser le décollage d'un plus lourd que l'air, au besoin à la verticale. Mais la conclusion, à laquelle il est arrivé, est que le battement de l'aile n'est nullement indispensable «même chez l'oiseau» pour parvenir à voler, c'est à dire pour pouvoir «s'élever et avancer dans l'air».

Louis Mouillard consigne le résultat de ses études dans deux ouvrages: l'un, publié en 1881, intitulé «L'Empire de l'Air, Essais d'ornithologie appliquée à l'aviation», l'autre, édité en 1912 à titre posthume «Le vol sans battement». C'est un intuitif de génie. Il décrit le vol des grands «voiliers» du désert qu'il a pu observer en Algérie ou en Egypte. Il ne se contente pas d'écrire. Il construit des planeurs et les essaye. Le 12 septembre 1865, le troisième de ses monoplans pour vol à voile effectue un parcours aérien de 42 mètres en 15 secondes. Louis Mouillard invente le principe du «gauchissement des ailes», que Chanute fait breveter en son nom aux Etats Unis. Les frères Wright lui rendirent un grand hommage.

Louis Mouillard meurt au Caire, dans l'indigence, le 27 septembre 1897. En Egypte, un monument perpétue la gloire posthume de ce Lyonnais. Dans sa ville natale, son nom a été donné à une avenue, de même qu'à Bron. Sur l'aéroport de Bron, un monument à sa mémoire a été inauguré en 1938. A la suite des bombardements aériens de la Deuxième Guerre Mondiale, ce monument a été sérieusement endommagé. Mais dans le cadre de la commémoration du centenaire de sa mort, une stèle plus modeste lui rend hommage.

La NASA vient de «ressusciter» le gauchissement sur un prototype à voilure souple.

NAVAS, Gilbert, né en 1957.

Vélicole lyonnais. Vainqueur de la Trans-européenne en 1979 et des Huit Jours en 1981 en classe standard sur planeur Cirrus. Vainqueur du Championnat de France en 1981 à Riéti (Italie). Champion de France classe standard sur LS-4 en 1984. Cinquième aux Championnats du monde standard en 1987. Second aux Championnats d'Europe en 1988 en classe standard.

NICOLAS, Marie, née le 7 février 1903 à Lyon.

Marie Nicolas dirige un commerce de chaussures à Limoges. Puis vient à l'aviation et passe ses premiers brevets en 1935 à Bron à l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est. Ultérieurement, elle obtient son brevet de transport public. Installée sur la Côte d'Azur, elle s'inscrit à l'Aéroclub de Cannes «Les Ailes d'Azur», et participe à d'innombrables rallyes. Marie Nicolas est détentrice du record international de vitesse en circuit fermé pour appareils de moins de 1000 kg sur 500 et 1000 Km. Le 7 juillet 1954, elle bat le record international de vitesse sur 2000 km en circuit fermé avec son avion personnel, un Norécrin monomoteur de 4 places. Marie Nicolas trouve la mort avec deux de ses amis à bord de son Norécrin, immatriculé F-BEBN, le 14 février 1956. Après avoir décollé de Cannes, son avion personnel s'écrase en mer au large de Cannes. En 2005, l'appareil est repéré par des plongeurs.

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

Affecté comme élève-pilote en 1921 à l'École de pilotage d'Istres, il est breveté pilote militaire le 21 mai 1921. Pilote-moniteur à l'École Hanriot de Mourmelon, puis à la Cie France-Aviation, il est nommé Directeur de l'École de pilotage Hanriot à Chalon sur Saône en 1924. En 1932, il assure la Direction de l'École 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 des 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 20000 heures de vol. Pierre Nique qui adhère aux Vieilles Tiges le 13 juin 1946 sous le n° 15, décède le 5 décembre 1968 à Montmerle sur Saône.

NOVÉ-JOSSERAND, André, Marie, Émile, né le 22 avril 1881 à Tarare.

André Nové-Josserand entre dans la Marine en 1899, Aspirant le 5 octobre 1902; en 1904, sur le cuirassé "Saint-Louis", Escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant;. Enseigne de vaisseau le 5 octobre 1904; Officier breveté Canonnier; au 1er janvier 1906, sur le croiseur cuirassé "Gueydon" à l'Escadre d'Extrême-Orient; au 1er janvier 1909, Second d'une escouade d'apprentis canoniers sur la "Couronne"; au 1er janvier 1911, sur le croiseur cuirassé "Latouche-Tréville", annexe de l'École de canonnage de Toulon; **Lieutenant de vaisseau** le 31 janvier 1912; Officier breveté Pilote militaire le 2 avril 1913, brevet n° 240; au 1er janvier 1914, Officier aviateur sur le croiseur "Foudre", Service de l'aviation maritime; **du 19 décembre 1914 au 14 décembre 1915, Commandant le Centre d'Aviation Maritime (C.A.M) de Saint-Raphaël**; en janvier 1916 et jusqu'au 5 avril 1916, en service à Saint Pol sur Mer, Commandant l'escadrille du Havre; du 05 avril 1916 au 13 avril 1916, **Commandant le C.A.M Saint-Raphaël du 15-04-1916 au 14-12-1916; promu** Chevalier de la Légion d'Honneur, Commandant du poste de combat de Marsala (Bizerte) du 1er février 1918 au 1er avril 1918; Commandant du C.A.M de Bizerte (Baie Ponty) du 08 avril 1918 au 11 août 1918; en octobre 1919, sur le cuirassé "Paris", puis sur le cuirassé "Bretagne" de novembre 1919 à octobre 1920; **Capitaine de corvette** le 1er août 1920. Officier breveté de l'École Supérieure de la Marine en 1921. **Capitaine de frégate** le 25 juillet 1923. Officier de la Légion d'Honneur..., André Nové-Josserand décède en 1958. (Extrait de GENEAMAR).

OLIVE, Henri, né en 1899 à Bron.

Breveté pilote militaire en 1918 et de transport public en 1930, Henri Olive fut l'un des premiers instructeurs de l'Aéroclub du Rhône. Entre 1930 et 1952, il a breveté à l'ancienne méthode plus de 400 élèves-pilote, dont Jean Perret et André Lareure, deux brondillants, dans le cadre de la Section d'Aviation Populaire.

OLLAGNIER, Eugène, né le 8 octobre 1892 à Lyon.

Kimmerling lui donne le baptême de l'air à Bron. Quelques jours après, muni de la somme nécessaire à son inscription à l'école de pilotage de Bron, il devient élève-pilote de Plantier. Breveté pilote à Bron, à l'âge de 19 ans, le 7 mars 1913 avec le numéro 1257, en même temps que le futur as du looping Pégoud. Au cours de la Première Guerre Mondiale, il fit partie de l'escadrille spécialisée dans les raids à longue distance. Après 17 mois d'escadrille, il fut désigné comme moniteur à Ambérieu en Bugey. Le Ministère de l'Air le choisit comme pilote d'essai, poste où il restera jusqu'en 1921. Il procédera à la réception d'un millier d'appareils avant de reprendre la pharmacie familiale à Lyon. Eugène Ollagnier adhère aux Vieilles Tiges le 13 septembre 1945 sous le n°5, il en assura la Vice-Présidence du Groupement Joseph Dumas. Eugène Ollagnier assurera la Présidence active de l'Association des Amis de Pégoud afin de perpétuer le souvenir de ce grand As. Il décède à Miribel (Ain) le 10 juin 1967.

PARANT, Gabrielle, née le 25 avril 1925 à Lyon.

Elle débute sur le terrain de Corbas en pratiquant le vol à voile. Brevetée pilote avion en 1949 à l'Aéroclub du Rhône, club où elle assurera bénévolement, une grande partie de sa vie, les fonctions de secrétaire. Gabrielle Parant adhère aux Vieilles Tiges le 15 septembre 1955 sous le n° 182, elle assurera le secrétariat du Groupement Joseph Dumas, et sera honorée de la Médaille des 50 ans de brevet en 1999. En dehors du monde aéronautique, elle apportera une aide efficace à de très nombreuses associations de bienfaisance. Elle a été unanimement appréciée de tous.

Gabrielle Parant décède en décembre 2002 après de longues souffrances.

PARENT, François, né le 22 juin 1875 à Villefranche sur Saône.

Breveté pilote le 29 août 1910, sous le n° 189 sur avion Poulain. En 1937, il résidait dans les Landes.

PARENT, Hippolyte, né le 15 décembre 1885 à Oullins.

Hippolyte Parent est ingénieur diplômé des Arts et Métiers en 1905. Après son passage au bureau d'études Moteurs chez Panhard, il effectue son service militaire dans l'aviation. Quatre ans plus tard, il prend la direction technique de la Société Hanriot à Reims. Le 3 mars 1911, il obtient son brevet de pilote à Reims avec le numéro 422. Il présente en vol un Hanriot chez Aviatik à Mulhouse-Habsheim en 1911. Rédacteur au journal «L'Auto», il publie des articles techniques et pratiques sur l'aviation et sur les groupes motopropulseurs. En 1912/1913, avec Olivier, il construit à Issy les Moulineaux, l'un des premiers avions entièrement métalliques. Mobilisé le 2 août 1914, comme sergent à l'escadrille REP 27; il est affecté, en 1916, comme technicien au Service des Fabrications de l'Aéronautique, où il assure l'unification du travail entre les différents constructeurs d'appareils. Au lendemain de la Première Guerre, Hippolyte Parent est engagé, comme ingénieur, au chantier d'aviation Romano. En 1936, adjoint à la Direction de Sud-Aviation, il démissionne de son poste à l'arrivée des Allemands en Zone Sud en novembre 1942. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ingénieur chez Morane-Saulnier, il crée l'usine d'Ossun, puis collabore à l'usine de la SNECMA à Argenteuil. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1914-1918, Médaille de l'Aéronautique en 1958, Grande Médaille d'Or des Vieilles Tiges, Hippolyte Parent décède, le 4 février 1974, à Villefranche sur Saône, où il est inhumé.

PASSOT, Fernand, né le 20 décembre 1919 à Vauxrenard.

A sa sortie d'école, Fernand Passot débute comme mécanicien auto. En 1939, au début de la Seconde Guerre mondiale, il se retrouve mécanicien dans l'aviation militaire, puis aux Chantiers de Jeunesse, section 'Jeunesse aérienne'. En 1946, Fernand Passot débute à Belleville sur Saône dans l'industrie aéronautique comme réparateur de Stampe, Piper, Sipa, Auster. En 1948, Fernand PASSOT et sa famille assure le gardiennage de l'aérodrome de Charnay les Mâcon et la gérance du bar de l'aéroclub. Il dispose d'ateliers sur l'aérodrome où il poursuit en sous-traitance l'entretien des appareils du Centre de Saint Yan, des Piper de l'éditeur de cartes postales Combier, des avions de l'aéroclub local et de particuliers. Mais il franchit le pas en s'attaquant à la construction de Jodel. Une cinquantaine de Jodel D.112 et D.119 sont construits entre 1952 et fin 1957 dans l'entreprise Passot-Aviation qui comprend 19 personnes. Au début de l'entreprise, sur le terrain de Mâcon-Charnay se situaient : l'atelier de montage, l'atelier mécanique, l'atelier d'entoilage-peinture, le magasin et le bureau ; la menuiserie se situait à 6 kilomètres à Hurigny. Son entreprise produisait des avions 'fignés' à l'extrême, face à une concurrence moins exigeante. De nombreux collaborateurs expérimentés de Passot-Aviation se retrouveront ultérieurement au Centre de Saint Yan. Chaque avion vendu lui coûtait de l'argent et cela le conduisit à une liquidation judiciaire, fin 1958. Fernand Passot se reconvertisse dans l'électro-ménager en tant que commercial.

Il décède le 19 décembre 2004 à La Chapelle de Guinchay et repose dans le cimetière local.

PAUREAU, Georges, né le 27 septembre 1914 à Saint Cyr au Mont d'Or.

A 15 ans, il est enrôlé comme mousse sur la frégate «Armorique». L'année suivante, il intègre l'école de TSF de la base de Toulon et contracte un engagement de 5 ans dans la Marine Nationale. Titulaire du certificat de chef de poste radio en 1931, il choisit le service à la mer où il participe à de nombreuses campagnes. De retour à la vie civile en 1935, il intègre l'aviation civile en 1937 en qualité d'opérateur radio à l'hydro-base de Tunis-Carthage, puis au Bourget et à Strasbourg. En 1942, Georges Paureau est détaché au Secrétariat d'Etat aux Colonies pour être nommé Chef de Centre des transmissions coloniales à Bouaké (Côte d'Ivoire). Nommé à Nice en 1947, puis en qualité d'Ingénieur d'exploitation de la navigation aérienne, il assure les fonctions de Chef de Centre STS à Pointe Noire en 1948 et à Ajaccio en 1950. A compter d'août 1954, Chef de Circonscription à Nouméa et de 1958 à 1971 en Polynésie Française, successivement Délégué de l'Aéronautique civile et Chef du SNA cumulé avec le poste de Commandant d'aérodrome de Tahiti-Faaa. Fin 1972, Georges Paureau prend le Commandement de l'aérodrome de Lyon-Bron avant d'être Conseiller de l'Aviation Civile auprès du Gouvernement militaire français de Berlin d'octobre 1973 à septembre 1975. Il revient dans son pays d'adoption, fin 1975, en qualité de Commandant de l'aérodrome de Tahiti-Faaa et Ingénieur principal des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile. Il y prendra sa retraite en septembre 1981. Il est reconnu par tous pour avoir largement contribué au développement de l'Aviation Civile en Polynésie.

Georges Paureau décède à Tahiti, le 27 janvier 2006, dans sa 92^{ème} année.

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

Robert Péchaud 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^{er} 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 Péchaud 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 Péchaud 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 Péchaud 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 Péchaud 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 Péchaud continue de voler. Après 1980, il se plonge avec passion dans une histoire de vol à voile.

Robert Péchaud, 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.

PEIX, Louis, né le 22 février 1896 à Lyon.

Breveté pilote militaire, le 16 août 1917 avec le n° 8013 et pilote privé n° 8982. Capitaine de l'Armée de l'Air. La guerre terminée, il revient à la vie civile et dirige une entreprise de travaux publics. Néanmoins, il se consacre à la création et à l'organisation de l'Union Lyonnaise des Combattants de l'Air et à l'Ecole des Mécaniciens de Bron, Il fonde avec Burlaton et Ariste Gignoux la Société d'Aviation de Lyon. Chef du Centre pré-militaire, il contribue à la formation de 4750 aides-spécialistes. Présidence du Conseil de Prud'hommes, Vice-Président de l'Aéroclub du Rhône, Louis Peix a toujours été très apprécié. Chevalier de la Légion d'Honneur, Officier de l'Ordre

National du Mérite, Médaille de l'Aéronautique, Croix de Guerre 1914/1918. Louis Peix adhère aux Vieilles Tiges le 15 juin 1951 sous le n°114 et assurera la Vice-Présidence du Groupement Joseph Dumas. Louis Peix décède le 14 mars 1973, il est inhumé au cimetière de Saint Didier au Mont d'Or.

PELISSON, Jean-Paul, né le 15 mars 1939 à Lyon.

Ecole de l'Air en 1959, Jean-Paul Pélisson, pilote de chasse au CEAM de 1970 à 1972, Commandant de l'escadrille 1/7 «Provence» de 1974 à 1976, de la 3^{ème} escadre de chasse de 1977 à 1979, Chef de l'EMAA-BPM de 1981 à 1983, Commandant la base aérienne de Dijon de 1983 à 1985. Général en 1987, Commandant de l'Ecole de l'Air de Salon de Provence de 1987 à 1989, puis de la 2^{ème} Région Aérienne de 1989 à 1992, Chef de la Mission militaire française auprès du comité militaire de l'OTAN de 1992 à 1994.

PERICHON, Paul, né le 5 mars 1900 à Aubusson (Creuse).

Paul Périchon termine la Première Guerre Mondiale avec le grade de sergent-chef. En mars 1919, il est mécanicien avion au 1er Groupe d'Aviation à Dijon, puis au 2ème Groupe à Lyon-Bron avant de rejoindre Bordeaux. Nommé instructeur technique et chef mécanicien à l'Ecole de pilotage Camplan à Bordeaux en 1923/24; mécanicien à Clermont-Aulnat puis élève-pilote à l'Ecole de pilotage Sardier à Clermont-Ferrand; breveté pilote de tourisme le 26 septembre 1925; instructeur technique à l'Ecole de mécaniciens Pélagaud à Lyon en 1926; breveté pilote militaire; chef mécanicien au Centre d'Entraînement des pilotes civils de réserve à Bron en 1926/27; chef mécanicien à la Compagnie Air-Union à Bron en 1928, puis au Bourget en 1929. Paul Périchon est nommé mécanicien navigant à Air Union en 1930, puis pilote dans cette Compagnie avant d'entrer à Air France en 1934. Lors d'une liaison aérienne entre Niamey et Cotonou, le 10 octobre 1940, il pilote le Dewoitine 338 d'Air France, immatriculé F-AQBJ, qui s'écrase sur les flancs d'une montagne. Les trois membres d'équipage trouvent la mort. Paul Périchon décoré de la Légion d'Honneur, après 22 ans de service aérien, 7000 heures de vol et 1300000 kilomètres parcourus.

PERRET, Jean-Paul, né le 2 août 1908 à Lyon.

Diplômé de l'Ecole Centrale Lyonnaise, il entre dans la vie professionnelle et s'inscrit très vite aux cours de pilotage de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est à Bron. Après la guerre, au sein de l'aéroclub, il assure les fonctions de moniteur bénévole et obtient le brevet de pilote largueur de parachutistes. Il participe à de nombreux rallyes et à de nombreux voyages aériens aux USA, Canada, Mexique, Afrique du Sud, Mozambique, etc... Jean-Paul Perret qui adhère aux Vieilles Tiges le 13 septembre 1951 sous le n°116, décède le 19 janvier 1994 à Lyon.

PERRET, Jean, dit «Le Petit Perret».

Il fut parmi les premiers à rejoindre la Section d'Aviation Populaire de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est à sa création à Bron en 1937. Après avoir hésité entre une carrière de pilote civil ou militaire, au fil des événements de la guerre, c'est au bureau d'études des usines Berliet à Vénissieux qu'il fait carrière. Mais sa passion pour l'aéronautique le ramène sur le terrain de Bron, pour ses moments de loisirs, afin de former les élèves-pilotes de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est au brevet de pilote du premier degré. En 1994, avec ses 12000 heures de vol, «Papy Perret» est une figure légendaire de l'aviation à Bron. Il est décédé dans la plus grande discrétion vers 2008.

PICOT, Joseph, né le 14 juillet 1912 à Villeurbanne.

Admis en mai 1932 à l'Ecole de pilotage Caudron à Ambérieu en Bugey, il sera breveté pilote le 8 septembre de la même année. A la tête de l'usine familiale, néanmoins il poursuit des entraînements réguliers à la base aérienne de Bron. A la déclaration de guerre, en septembre 1939, en tant que sous-lieutenant, il est affecté comme pilote de chasse au Groupe III/9 à Bron, où il obtient une victoire probable sur un Heinkel 111, le 2 juin 1940. Dès 1947, il prépare les brevets de vol à voile à l'Aéroclub du Rhône et obtient les brevets B, C, E et F. En 1987, il totalise 699 heures de planeur.

Il poursuit le vol à moteur en volant, au sein des aéroclubs, sur les terrains de Bron, de Villefranche sur Saône et Corbas. Joseph Picot participe à de nombreux rallyes aériens et voyages touristiques à l'étranger à bord de ses avions personnels. Il totalise 2427 heures de vol moteur.

Joseph Picot aura 6 enfants: 3 filles et 3 garçons, lesquels garçons seront brevetés vol à voile et vol à moteur. Joseph Picot qui adhère aux Vieilles Tiges le 15 janvier 1970 sous le n° 382, décède le 24 juillet 2002.

PIRAS, Guy, né le 29 novembre 1947 à Tassin la Demi-Lune.

Diplômé de l'Ecole des Arts et Métiers en 1966, Guy Piras entre en 1972 aux Avions Marcel Dassault à Saint Cloud, et s'oriente vers le «contrôle qualité» dans les domaines des matériaux et du contrôle non destructif. Chef du service contrôle de l'établissement d'Argenteuil de 1984 à 1992, Directeur adjoint d'Argenteuil en 1992, Directeur de l'usine de Biarritz, Directeur d'Argenteuil en 1998, Directeur général des achats de la société en 1999.

PIRAUD, Jean-Claude, Pompéin, né le 16 août 1846 à Corbelin (Isère).

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 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.

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

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. 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, prisonnier 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'aéroplice 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».

PLANTIER, Louis, né le 5 juillet 1890 à Anjou (Isère).

Dès l'automne 1910, il assiste Kimmerling, Directeur de l'Ecole Nationale d'Aviation à Bron, en tant que mécanicien. Breveté pilote n°1010, le 6 septembre 1912, Louis Plantier assume les fonctions de chef-pilote de l'Ecole d'aviation de Bron, en formant un grand nombre d'élèves-pilote. Le 5 février 1914, Louis Plantier, avec son fidèle mécanicien Aimé Trigon réalise un vol très remarqué par le public lyonnais en se posant sur les bas-ports du Rhône, près du pont de la Guillotière. A la déclaration de guerre, en août 1914, il s'engage comme simple soldat dans l'aéronautique militaire. Il se distingue par l'audace et la précision de ses vols de reconnaissance au-dessus des lignes ennemies. De sergent en juillet 1915, il passe sous-lieutenant en 1916 après la bataille de Verdun et capitaine en août 1918. Louis Plantier est choisi en 1919 parmi les meilleurs pilotes pour commander la division d'entraînement de Villacoublay. Le 10 août 1920, lors d'un vol à proximité de Villacoublay, son appareil s'écrase dans les bois de Meudon. Louis Plantier et son passager trouvent la mort.

POIDEBARD, Antoine-Marie, né le 11 octobre 1878 à Lyon.

Antoine-Marie Joseph est le fils du notaire Georges Poidebard, demeurant au n° 7 de la rue du Plat à Lyon 2ème. Après des études secondaires au Collège des Pères Jésuites, rue Sainte Hélène à Lyon, ce jeune homme entre au noviciat de la Compagnie de Jésus. Il sera missionnaire en Arménie. Mobilisé en 1914 comme sous-lieutenant de dragons, sa brillante conduite et ses compétences techniques en font un officier-interprète de la mission militaire du Caucase, un cartographe de la Perse et un capitaine attaché de mission en Arménie. En 1921, l'Armée Rouge le chasse de Géorgie. Enfin démobilisé, Antoine Poidebard revient enseigner les sciences à Lyon, mais en 1924, son ordre l'affecte à l'Université Catholique de Beyrouth. Lorsqu'en 1925 éclate l'insurrection du Djebel Druze, il est remobilisé au 39^{ème} Régiment d'Aviation à Rayak qui, en fait, est une «filiale» du 35^{ème} Régiment d'Aviation de Lyon-Bron. Immédiatement considéré comme le meilleur observateur-photographe, il découvre les points d'eau et canalisations enfouis sous le sable. Après la paix de 1927, l'Aviation du Levant tient à conserver ses conseils aux sections photos qu'il initie à ses méthodes de relevés topographiques sous lumière rasante. Il réussit lui-même à retrouver le tracé du limès romain ruiné par les invasions. Parmi ses collaborateurs, on signale le Commandant Frédéric Ruby, un aviateur lyonnais connu pour ses études contre la grêle et un autre jésuite lyonnais, René Mouterde. En 1939, le Général Weygand confie au Commandant de réserve Antoine POIDEBARD la section cartographique de son Etat-Major. Après la Libération, il applique ses méthodes aux relevés en transparence marine: ports antiques de Césarée, Sidon, Carthage et bien d'autres en Grèce, Egypte ou Phénicie.

Antoine-Marie Poidebard décède le 17 janvier 1955 à Beyrouth (Liban).

POMPEI, Jean, né le 11 février 1909 à Hué (Annam)

Son père est haut fonctionnaire civil en Indochine. Jean Pompéi fait ses études à Lyon avant de suivre les cours de Sciences Po dans cette ville. Il effectue son service militaire dans l'aviation. De 1934 à 1939, Jean Pompéi assume plusieurs postes de haut fonctionnaire en Métropole. A la mobilisation de la Seconde Guerre Mondiale, il refuse son affectation spéciale pour être mobilisé en tant que sergent pilote au Groupe Aérien d'Observation 512. Sur sa demande, il est affecté au GAO 582 au Levant. Dès septembre 1940, il rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres. En août 1941, il est nommé chef de cabinet du Général Commissaire de l'Air des FAFL à Londres et nommé Préfet d'Oran en janvier 1944. En août 1947, il est mis en disponibilité, sur sa demande, et nommé par le Général de Gaulle à la direction politique du Rassemblement pour la France. Nommé Préfet hors cadre, il assure, à partir de 1953, plusieurs postes dans le secteur industriel. Légion d'Honneur, Croix de la Libération, Compagnon de la Libération, Jean Pompéi décède à Paris, le 29 juin 1972.

POUCHOT, Pierre, né le 14 mai 1908 à Lyon 1^{er}.

Il est incorporé au 33^{ème} Régiment d'Aviation en 1928. Ayant obtenu le C.A.M.A de radio, il effectue des réglages en vol sur les émetteurs radio des Bréguet XIV. Capitaine honoraire de l'Armée de l'Air, ses conseils éclairés sont toujours très appréciés par les réservistes de l'ANORAA. Au sein de l'Aéroclub du Rhône, il a assuré la direction des cours de mécanicien d'avion pendant 10 ans. Comme conseiller de l'enseignement technique, il a présidé les jurys d'examens des CAP de mécaniciens avion. En tant que Cadre supérieur aux Etablissements Rhodiaceta de Lyon (élaboration du fil de nylon), il effectue de nombreux voyages aériens à titre professionnel. Ainsi, il a traversé douze fois l'Atlantique nord (la première fois en 1946), et quatre fois l'Atlantique Sud (la première fois en 1955).

Pierre Pouchot a pratiqué le vol à voile dès 1944 sur le terrain de Villefranche-Le Colombier. Il adhère aux Vieilles Tiges le 16 décembre 1977 avec le n° 570, et était le Doyen du Groupement quand il nous quitte le 6 mars 2006.

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 ces 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, disparu en mer, le 4 novembre 1943.

PRINI, Marc, Joanny, né le 26 décembre 1917 à Lyon

Pilote au GR I/35 sur Potez 63-11, décède le 7 juin 1940 à Roye (Somme).

A bord du Potez 63-11, n° 827, appartenant au Groupe de Reconnaissance I/35, basé à Mantes, le lieutenant Pierre-Marie Régis, officier observateur, le sergent Marc Joanny Prini, pilote, et le Sergent Roger Claude Mathelin, mitrailleur. Ils ont pour mission la reconnaissance et l'observation de la progression des colonnes allemandes dans la région de Roye, en ce matin du 7 juin 1940. C'est une mission de sacrifice. Ils savent qu'ils ne pourront compter sur aucune protection de la chasse française sur zone et que la maîtrise du ciel de Picardie sera entièrement du côté de la chasse allemande. Rien n'y fait, malgré plusieurs incidents, l'avion s'envole de la base de Mantes et met le cap sur Roye. Au-dessus de la ville, seul face aux Messerschmitt, l'appareil est une cible facile. Les trois hommes ont compris que leur fin est proche. Mais ils se battent dans un dernier baroud d'honneur avant de s'écraser dans les marais Demouy près de l'Avre (rivière). Il semble que l'appareil de reconnaissance ait été abattu par le feldwebel Werner Kauffmann du 4./JG 53. En effet, ce dernier revendique une victoire sur un Potez au dessus de Roye ce jour-là vers 11 h. 05. Si les corps des deux compagnons du lieutenant Régis, les sergents Prini et Mathelin, seront rapidement récupérés carbonisés près de l'appareil qui a percuté l'angle de la tannerie Demouy rue Saint-Gilles, mettant le feu au bâtiment, ce ne sera qu'à l'automne 1940 que le corps du Lieutenant Régis sera retrouvé. En l'absence de nouvelles, la famille de Pierre Régis délègue l'oncle du défunt lieutenant dans la région de Roye où le peu de renseignements rassemblés portent à croire que l'appareil a disparu. Après plusieurs jours de recherches, c'est celui-ci qui finit par découvrir la carlingue de l'appareil. Il faut imaginer la ville de Roye détruite, les rues encombrées de gravas. Personne n'a pensé à s'intéresser à cette carcasse d'avion, ni à savoir le nombre précis des membres d'équipage du Potez. Avec l'aide de M. Demouy propriétaire de la tannerie et de plusieurs personnes, l'avion fut sorti de l'Avre et le corps de Pierre Régis fut découvert dans la rivière avec son parachute. Il put être identifié grâce à son alliance et sa carte d'identité miraculeusement conservée. Inhumé dans un premier temps à Roye, il fut après guerre ramené dans son pays natal.

RADISSON, Victor, né le 14 mars 1885 à Lyon

Breveté pilote le 19 avril 1912, n° 834 sur avion Deperdussin. Lieutenant Pilote à l'escadrille MS 26. Mort en service aérien commandé à Poperinghe en Belgique, le 5 novembre 1914.

RAGE, Henri, Louis, Marius, né le 18 janvier 1917 à Lyon

Adjudant-chef mitrailleur au GAO 510 sur Potez 63-11 n° 493, décède le 5 juin 1940 à Thois (Somme). Inhumé au cimetière de Bracy (Somme).

L'appareil décolle du terrain d'Etrepagny (Eure) à 14h 30 afin de repérer les travaux effectués par l'ennemi dans la région sud d'Amiens, de reconnaître la ligne d'attente de l'ennemi dans ce secteur, de repérer les déplacements de troupes et d'engins blindés et de prendre des photos obliques et surveiller le front entre Corbie et Le Hamel. La mission devait durer 1 heure à 1500 mètres d'altitude et le ciel était bleu. Ce jour-là, sur les 11 missions exécutées par le GAO 510 entre Péronne et la mer, 6 ne sont pas rentrées. L'équipage était le suivant : Observateur Sous-Lieutenant Noiret Julien 25 ans, Pilote sergent-chef Desbordes Guy 23 ans et Mitrailleur l'adjudant-chef Rage Henri 32 ans. Les allemands avaient dépassé Amiens et à la troisième incursion, l'appareil a été pris à partie par 8 chasseurs Me 109. Le pilote a placé son appareil en vol rasant afin de regagner son terrain, la mission étant accomplie. Inférieure en vitesse, le Potez 63-11 se trouva en panne de mitrailleuse et dû subir les assauts de ses adversaires. A la première rafale ennemie, le moteur droit fut touché et les équipiers blessés. Le pilote essaya de se poser, mais l'appareil dut subir une deuxième rafale. Après avoir percuté les arbres, le pilote blessé réussit à s'extraire de son appareil et de trouver du secours. Revenu à l'avion, le pilote constata que le corps de l'adjudant-chef Rage avait été touché par quatre projectiles mortels, ainsi que le décès du sous-lieutenant Noiret.

Après la fin de la guerre, à l'initiative d'une famille de la localité, un monument fut élevé sur le lieu du drame à la mémoire des victimes. Suite à des opérations de remembrement, ce monument a été déplacé de quelques dizaines de mètres.

RAYMOND, Georges, né le 19 juin 1887 à Lyon.

Georges Raymond débute la Première Guerre Mondiale dans la cavalerie avant d'être affecté à l'aéronautique militaire. Le Capitaine Raymond prend le commandement de l'escadrille Spa 3 des Cigognes après la disparition de Guynemer. Excellent pilote de chasse, il obtient six victoires. Le 13 juillet 1918 en rentrant de patrouille, il est victime d'un grave accident, et désormais vole très peu. Georges Raymond décède, le 4 octobre 1918, à la suite d'une double pneumonie. Il repose au cimetière militaire de l'Est à Châlons en Champagne (Marne).

REJONY, Michel, né le 22 juillet 1953 à Roanne (Loire).

Après des études universitaires, Michel Réjony se dirige vers le professorat d'anglais. Il est breveté pilote privé en 1975. Puis en 1976, en qualité d'agent d'exploitation, il intègre à Bron, la compagnie de transport à la demande TransAir Affaires. De 1978 à 1981, il assure les fonctions de Directeur d'exploitation, puis de Directeur commercial d'Helijet à Bron. Toujours sur l'aéroport de Bron, de 1981 à 1992, il est Directeur Général et Associé fondateur de SAR Avions-Taxis. Michel Réjony assurera de 1992 à 1994, les mêmes fonctions à Air Executive Service. Depuis 1994, il est Directeur d'exploitation et Directeur Commercial de la Compagnie aérienne de transport à la demande sur Avions et Hélicoptères, basée à Bron, Trans Hélicoptère Service. En outre, Michel Réjony est fondateur, en 1985, du Syndicat patronal des Compagnies aériennes d'affaires (SCARA), fondateur et co-gérant d'une entreprise d'assistance (SAS), et Président du Groupement des Professionnels de l'aviation.

Il est également l'auteur du livre «La Grande Aventure de l'Aviation Rhône-Alpes des origines à nos jours».

REYDELLET, Daniel, né le 12 juillet 1944 à Lyon.

Diplômé de l'Ecole Polytechnique en 1964, Daniel Reydellet est ingénieur à la Poudrerie de Saint Médard en 1969, puis à la DTEN en 1972: en charge du développement et de la production des

propulseurs pour missile balistiques stratégiques MSBS; puis Chef du bureau propulsions en 1984; Directeur en 1986 des programmes MSBS. A la Direction des Constructions Navales de 1992 à 1996, il est Responsable des programmes de constructions neuves de la Marine, puis Chef du service technique des systèmes navals; Directeur des programmes d'armement en 1996; Directeur des méthodes d'acquisition et de la qualité en 1997; Directeur des centres d'expertise et d'essais de 2000 à 2004. Il est nommé Secrétaire général du Conseil général de l'armement en 2004.

RESSEGUIER, Georges, né le 23 août 1893 à Cazoules les Béziers (Hérault).

Il entre au Service de la Navigation aérienne le 29 septembre 1920 à Maubeuge comme opérateur radioélectricien. Il fut ensuite affecté à Paris-Le Bourget, à Toulouse, à Antibes, puis à Lyon-Bron. Arrêté par la police allemande, en juillet 1944, il fut emprisonné au fort Montluc de Lyon avant d'être déporté. Il décède en déportation, le 1er janvier 1945.

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 de sa mère 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 et 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 ministérielle (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 il se sent à nouveau en forme et 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'aérocclub 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'

ROCHE, Georges, né le 23 mai 1928 à Lyon.

Diplômé de Supaéro en 1951, Georges Roche est Ingénieur à Sud-Aviation Marignane; Responsable à la direction des contrats de Sud-Aviation à Paris; Directeur financier de la division avions d'Aérospatiale; Délégué général aux Etats Unis d'Aérospatiale et Président d'Aérospatiale Helicopter Corporation. (Les Français du Ciel)

ROESCH Père et Fils.

Ces Lyonnais, tous deux membres actifs de l'Aérocclub du Rhône, ont construit en 1908, dans leur atelier du quartier du Grand Camp à Villeurbanne, un aéroplane de 50 m² de surface. Puis passèrent du monoplan au biplan. L'appareil fut d'abord muni d'une hélice, puis de deux: l'une propulsive et l'autre tractive. Le moteur était un moteur spécial de 50 cv à 12 cylindres en V, prêté par Marius Berliet. Après quelques vols, ils vendirent leur appareil.

ROGES, Fernand, né en 1907 à Lyon.

Il n'avait pas vingt ans lorsqu'il fut breveté pilote à l'école de pilotage de Chalon sur Saône, puis il s'engage dans l'aviation militaire à Bron. En 1933, il est membre de l'Aérocclub du Rhône. Avec 300 heures de vol, il fait partie des quatre pilotes du Sud-Est sélectionnés pour participer à la Coupe de la Marquise de Sévigné. En 1934, il est moniteur à l'Aérocclub de Savoie à Challes les Eaux, puis chef-pilote. En 1936, moniteur à l'école Caudron d'Ambérieu en Bugey où il forme des

élèves-pilotes militaires, puis à l'école Morane en 1945. En 1950, il commence une carrière de pilote de transports à la demande, de passagers et de frets les plus divers. Pendant 17 ans, il fera ce dur métier de «camionneur des nuées» et sera également pilote des sociétés Boussac, Montabert et Berliet. Pilote professionnel, commandant de bord sur Bristol en 1952, puis sur Beechcraft au sein de ce qu'on appelait «Berliet Airline» Fernand Roges fait partie de la Commission d'examens des brevets de pilote privés du district Rhône-Alpes. Il arrêta son activité professionnelle à la fin de l'année 1967, il totalisait 15000 heures de vol dont 6000 au titre d'instructeur. Elu Président de l'Aéroclub de l'Ouest lyonnais à Brindas en 1968, il succéda à Monsieur Blin de Saint Armand, tout en assurant les fonctions de chef-pilote et instructeur dans cet aéroclub. Il décède accidentellement en 1970, lors d'un abordage en vol par un Fouga-Magister aux environs d' Etampes, alors qu'il pilotait un bimoteurs d'affaires entre Lyon et Paris.

ROGET, Henri, né le 6 décembre 1893 à Lyon.

Henri Roget, ses études terminées, s'engage comme volontaire au 20^{ème} Dragons en octobre 1911. Promu Sous-Lieutenant en 1915 dans l'infanterie, il est grièvement blessé au cours d'un combat. Inapte à l'infanterie, il entre dans l'aviation militaire en 1917. Breveté pilote, il accomplit d'importantes missions spéciales. En octobre 1918, le Lieutenant Roget dirige l'escadrille Br. 238. Après l'Armistice, il se distingue en exécutant de grands raids d'étude et de propagande. Il réalise, le 25 janvier 1919 avec François Coli comme passager, la double traversée aérienne de la Méditerranée (Marseille, Alger, Marseille) dans la même journée sur avion Bréguet XIV; Paris-Lyon en 1 h 45 à 6000 mètres d'altitude; Paris-Kenitra (Maroc), record du monde de distance à cette époque. En 1920, Henri Roget accomplit en mission officielle un Tour de l'Europe de 6800 km. Chevalier de la Légion d'Honneur et titulaire de la Croix de Guerre avec palmes, mais terrassé par la maladie, Henri Roget doit abandonner l'aviation, et meurt à Paris, le 31 août 1921, à l'âge de 28 ans. Il repose au cimetière du Père-Lachaise.

ROLLOT, Etienne.

Breveté pilote militaire en 1929, pilote de chasse au Groupe Lafayette à Bron en 1935, puis à Reims; moniteur à Istres sur Goéland, puis Potez 63 en 1939; pilote à la section du courrier en AFN ; pilote dans l'artillerie en Allemagne jusqu'en 1946; pilote civil en 1947. Il entre au Secrétariat Général de l'Aviation Civile et Commerciale (SGACC) à Bron où il prend la direction de la tour de contrôle. Légion d'Honneur, Médaille de l'Aéronautique, Etienne Rollot nous quitte en toute discrétion.

RONGEAT, Michel.

Michel Rongeat est un homme aussi modeste que courageux. Breveté pilote militaire, le 17 mars 1923, il obtient le brevet de pilote de transport public, le 25 décembre 1928. Pilote et secrétaire-trésorier de la Section Vol à Moteur de l'Aéroclub du Rhône de 1928 à 1936. Chef-pilote appointé dans cet aéroclub de 1937 à 1939, puis chef-pilote à titre bénévole jusqu'à sa retraite. A l'Aéroclub du Rhône, comme pilote, Michel Rongeat a formé ou perfectionné plus de 120 pilotes, a participé à plus de 80 meetings, donné le baptême de l'air à plus de 7000 personnes. Au cours de la Deuxième Guerre Mondiale, il effectue 14 missions de bombardement sur Amiot 143, comme sous-lieutenant pilote au Groupe 2/38. Au cours de sa carrière aéronautique, Michel Rongeat a effectué 3210 heures de vol. Michel Rongeat qui adhère aux Vieilles Tigres le 12 mars 1947 sous le n° 29, décède le 28 septembre 1966.

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).

ROZIER, Charles, Casimir, Louis, né le 2 décembre 1922 à Lyon 3ème.

Charles Rozier, engagé volontaire le 2 juillet 1941 à la base aérienne de Blida (Algérie) ; affecté au Groupe 1/36 à Sétif le 9 septembre 1941 ; passe au centre de formation du personnel navigant en Amérique le 18 février 1943 et embarque pour les Etats Unis le 28 novembre 1943 ; nommé au grade sergent le 4 août 1944 et breveté pilote n° 31033 ; dirigé sur l'école de pilotage d'Oscoda pour entraînement sur P 47 Thunderbolt ; dirigé sur le centre de Bolling Field le 15 mars 1945 en vue de son retour en AFN ; rejoint Colmar le 20 mai 1945 pour être affecté au Groupe de chasse III/3 'Ardenne'. Le sergent Rozier trouve la mort (collision aérienne) en service aérien commandé le 6 juin 1945 au cours d'un exercice de tir au-dessus de Nordhouse dans la région d'Erstein (Alsace). Son corps sera inhumé au cimetière de Wintzenheim avant d'être restitué à la famille dans les années 1950.

Voir sur Google 'Groupe Ardenne à Wintzenheim : l'enterrement des pilotes'. Rozier

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 heures, 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 touché, 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-maître 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 3900 heures de vol lorsqu'il trouve la mort à bord d'un avion de tourisme, à Lyon 5°, 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 au 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 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, Léon, est né le 22 décembre 1883 à Beaujeu.

Frédéric Ruby est diplômé de l'Ecole de Commerce et habite Tassin la Demi-Lune lorsqu'il est appelé jeune soldat, bon pour le service, au registre matricule n°545 de la subdivision de Lyon. Il est incorporé au 75ème Régiment d'Infanterie à compter du 14 novembre 1904 où il sera nommé caporal le 23 septembre 1905. Il est nommé sous-lieutenant de réserve au 159ème Régiment d'Infanterie le 1er juin 1911. Frédéric Ruby est breveté pilote civil sous le n° 514, le 15 juin 1911.

Le 2 août 1914, le sous-lieutenant de réserve Frédéric Ruby est rappelé à l'activité au 359ème Régiment d'Infanterie et classé observateur sur avion à la 1ère Armée, le 1er décembre 1914. Elève-pilote le 10 avril 1915, il est promu Lieutenant de réserve à compter du 10 mai 1915, breveté pilote militaire le 6 juillet 1915 sous le n° 1158, probablement à l'Ecole de pilotage de Chartres. Il est formé comme pilote sur Maurice Farman 11 à l'Ecole de pilotage de Pau, puis affecté à la Réserve Générale de l'Aéronautique du 11 juillet au 1er septembre 1915. Du 1er septembre au 19 octobre 1915, il est pilote à l'escadrille MF 60 où le Lieutenant Ruby remporte le 8 octobre, la première victoire homologuée de l'escadrille. Du 16 octobre 1915 au 2 septembre 1916, il est affecté comme pilote à l'escadrille MF 20. Il est affecté à l'Armée d'Orient (front serbe) le 2 septembre 1916, débarque à Salonique, puis pilote à l'escadrille 508 où il est Commandant de la Section d'avion d'Artillerie lourde n°1/508 le 1er septembre 1916. Le 19 avril 1918, il est nommé Capitaine et adjoint au Commandant de l'Aéronautique de l'Armée Serbe le 10 octobre 1918. Il est de retour en métropole en février 1920 où il est affecté au 4ème Régiment d'Aviation d'Observation, puis au 12ème Régiment d'Aviation de Bombardement en octobre 1920.

Le 24 septembre 1925, il est affecté au 39ème Régiment d'Aviation au Levant stationné à Rayack au Liban où il est promu Chef de Bataillon le 25 septembre 1927. Au sein de cette unité, il collabore avec le R.P Poidebard, pionnier de la photo aérienne, en vue d'identification des sites anciens de Mésopotamie. De retour en France, il prend le Commandement du Service Général du 35ème Régiment d'Aviation à Bron, le 20 juin 1931. Il se consacre à l'aviation de montagne et crée l'Ecole militaire de vol en montagne de Challes les Eaux (Savoie). Promu au grade de Lieutenant-Colonel le 25 juin 1933, il prend le Commandement de la 35ème Escadre le 1er janvier 1934. Il est affecté au commandement du Centre Aérien Régional de Lyon de la base aérienne 105 à Bron à compter du 12 juin 1935. Promu au grade de Colonel le 15 octobre 1936, il est affecté à l'Etat-Major de la 7ème Subdivision Aérienne. Le 22 décembre 1937, le Colonel Frédéric Ruby est placé en congé définitif du Personnel Navigant.

Le 4 décembre 1939, le Colonel Frédéric Ruby est rappelé à l'activité et mis à la disposition du Général Commandant en Chef des Forces Aériennes en vue d'être affecté comme Commandant du réseau radiogoniométrique de recueil à la base aérienne du Bourget. Il est admis à faire valoir ses droits à pension de retraite le 22 décembre 1942 et se retire à Lyon au 24 quai Saint Vincent.

Le 21 novembre 1944, il est rappelé et affecté à l'Aviation des Alpes, Groupe 1/35, une unité de reconnaissance armée, avec des aviateurs issus de la Résistance, qui se distingue sur le front des Alpes. Frédéric Ruby est promu Général de Brigade à compter du 1er octobre 1945 et démobilisé en novembre.

Avec plus de 5000 heures de vol, dont la moitié en opérations de guerre, le Général Ruby était depuis 1949, Grand Officier de la Légion d'Honneur. A sa Croix de Guerre de 14-18 témoignant de 12 citations s'ajoutaient la Croix de Guerre des TOE, et celle de 39-45, ainsi que la Médaille de la Résistance. Membre du Groupement Joseph Dumas des Vieilles Tiges depuis le 13 mars 1952 sous le n°125, Grande Médaille d'Or des Vieilles Tiges en 1969, Frédéric Ruby décède à l'hôpital de Lyon, le 20 octobre 1970, à l'âge de 87 ans, des suites d'un accident. Il est inhumé au cimetière de Loyasse à Lyon.

C'est en 1936, sur les sollicitations de Monsieur Monin, Président de la Société de Viticulture du Rhône, que le Colonel Ruby, alors Commandant de la 35ème Escadre d'Aviation à Bron, entreprit de mettre en application ses découvertes sur la formation de la grêle et les procédés qu'il estimait susceptibles de la combattre.

RUTY, Vincent, né le 20 avril 1903 à Saint Amour (Jura).

Commandant de l'aérodrome de Bron de 1928 à 1959, homme très efficace et apprécié pour ses compétences. Vincent Ruty décède le 8 février 1970 à Joudes (Saône et Loire).

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

Antoine de Saint Exupéry 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^{ème} 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'aéropôle 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 Exupéry 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 Exupéry 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 Exupéry; 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 Exupéry, 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.

Nicole de Saint-Victor, en 1939, 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 la 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, 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, son corps est incinéré et ses cendres sont dispersées dans la baie de Collioure (Pyrénées Orientales).

SAUVAGE, Paul, né le 5 février 1897 à Villefranche sur Saône.

Le sous-lieutenant Paul Sauvage obtient 8 victoires homologuées au cours de la Première Guerre Mondiale. Abattu, le 7 janvier 1917, par la défense antiaérienne, dans la région de Péronnes (Oise), son corps n'a jamais été retrouvé. Lors de sa mort, il était le plus jeune pilote de France à revendiquer le titre d'AS. Son nom figure sur le Monument aux Morts de Villefranche sur Saône, de même que sur celui de la commune de Pouilly le Monial où il passa son enfance.

SAUVIGNET, Jean, né le 12 juillet 1930 à Lyon.

Après des études secondaires, Jean Sauvignet s'engage dans l'Armée de l'Air. Il est sélectionné pour faire une formation au Canada où il est breveté pilote. De retour en France, il est breveté pilote de chasse. Il vole sur Vampire et Mistral et participe à la Guerre d'Algérie. Il termine sa carrière militaire à la base aérienne d'Ambérieu en Bugey comme pilote réceptionnaire. De retour à la vie civile, il assure les fonctions de chef de dépôt aux Transports en Commun Lyonnais. Jean Sauvignet adhère aux Vieilles Tiges le 19 mars 1981 avec le n° 670 et assure au sein du Groupement les fonctions de Secrétaire jusqu'en 2010.

SAUZAY, Léon, né le 10 août 1891 à Charentay.

Breveté mécanicien d'aéronautique, il fait partie en 1913 de la toute première phalange de marins, non officiers autorisés, à suivre les cours de pilotage dans une école civile. Il est breveté pilote le 7 mars 1913 avec le numéro 1250 et un an plus tard, le 30 mars 1914, il est breveté pilote militaire avec le numéro 444. Le 15 septembre 1914, il est nommé quartier-maître puis, à titre exceptionnel, second-maître. Les journaux de Toulon relataient à cette époque: «que le public toulonnais était impressionné par ses virages sensationnels». Affecté au Centre d'Aviation Maritime de Dunkerque, il patrouille en mer du Nord lorsque son hydravion FBA tombe en panne de moteur et se trouve contraint de faire un amerrissage de fortune. Il est fait prisonnier ainsi que son observateur. En 1917, il s'évade vers la Suisse où il est interné. Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, il sera affecté comme moniteur de pilotage, au Centre d'Aviation Maritime de Fréjus-Saint Raphaël, jusqu'à sa démobilisation en juillet 1919.

SAUZE, Louis, né le 9 janvier 1907 à Aurillac (Cantal).

Il s'engage dans l'aviation militaire en 1927. C'est au Maroc qu'il suit les cours de mécanique et qu'il est nommé sous-officier. Après sa démobilisation en 1930, il poursuit sa carrière de mécanicien d'aviation, en tant que personnel civil, au service de l'aviation militaire à Bron. En soirée, à l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est, en contre-partie d'une initiation au pilotage, il effectue des heures d'entretien des appareils. Il sera breveté pilote civil en 1932. Son plus vif désir, faire le plus grand nombre d'heures de vol, car à partir de 15 heures de vol, on peut transporter des passagers. Mais aussi avec 110 heures de vol, il est possible de passer le brevet de pilote militaire, ce qu'il fait à la Section d'Entraînement de Bron en 1936. Mobilisé en 1939 au Groupe de Chasse III/9, il sera l'un des rares pilotes civils lâchés sur Dewoitine 501 sans être passé par l'école d'application. D'ailleurs, il participera aux combats aériens contre la Luftwaffe sur la région lyonnaise en mai et juin 1940. Parmi ses nombreuses activités (course cycliste, chasse, projectionniste de cinéma), Louis Sauze a effectué de nombreuses descentes en parachute avec Lise Bourdelin (après sa rencontre avec Eva Walters, elle effectue sa première descente à 21 ans) lors des meetings aériens à Bron entre 1932 et 1939. Il a été le premier à faire une descente de nuit en parachute à l'aérodrome de Bron.

Au lendemain de la Deuxième Guerre Mondiale, il fonde avec Ginoux une entreprise spécialisée dans l'entretien et la maintenance des avions «Aero-Service-Réparations». Cette entreprise installée sur l'aéroport de Bron sera florissante, puisqu'elle emploiera jusqu'à 25 compagnons. Les avions en bois étant progressivement délaissés, il faut se reconverter vers d'autres spécialisations. Aero-Service-Réparations sera cédée à Monsieur Fraissinet dans le cadre de la nouvelle société Transair.

Louis Sauze, qui adhère Vieilles Tiges le 15 janvier 1978 avec le n°599, décède le 21 décembre 1999.

SCHWARTZ, Jacques, né le 6 février 1910 à Lyon.

C'est dans l'aérostation qu'il est mobilisé en tant que sous-lieutenant en 1939. C'est par le biais de la réserve au sein de l'Armée de l'Air qu'il accède au grade de Commandant en décembre 1964. En effet, ses obligations professionnelles lui permettent de s'occuper avec compétence de la promotion de l'Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air. En tant que breveté pilote civil, il participe à de nombreux rassemblements aériens des Officiers de Réserve. Retraité, il occupe les fonctions de Secrétaire Général de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est, de Rédacteur en Chef de «Aéro-Revue» (journal interne à l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est), et de Délégué de l'Union Régionale XI de la Fédération Nationale aéronautique. Sa compétence et son dévouement ont été reconnu et apprécié de tous. Jacques Schwartz, qui adhère aux Vieilles Tiges en date du 14 juin 1952 avec le n° 130, décède le 11 novembre 2000.

SCHLUMBERGER, Robert, Maurice, né le 10 novembre 1889 à Lyon.

Breveté pilote le 7 décembre 1910, sous le n° 316 sur avion Antoinette. Capitaine aviateur au 1^{er} Groupe d'aviation. Mort au Champ d'Honneur, le 23 novembre 1915, à Aure (Ardennes).

SEGUIN, Louis, né le 7 février 1869 à Saint Pierre la Palud.

Petit-fils de Marc Seguin (descendant des Montgolfier), il sort septième de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures en 1892. Dès 1895, il construit des moteurs industriels à pétrole et à gaz, ainsi qu'à partir de 1900 des moteurs à essence pour les automobiles. En effet, Louis Seguin prend une licence de fabrication du moteur allemand monocylindre «Oberursel» destiné à l'industrie qui sera appelé ironiquement «Le Gnome». En 1905, il fonde la Société Gnome. Louis Seguin administre, en outre, plusieurs sociétés: les fonderies de cuivre de Lyon, Mâcon et Paris, des filatures et une société hydroélectrique. En 1907, son frère Laurent, (né à Lyon 2^{ème} en 1883 et décédé en 1944), après ses études d'ingénieur, rejoint Louis au bureau d'études de la société des moteurs Gnome, et les deux frères reprennent en 1907 l'idée du moteur rotatif en étoile. Louis Seguin est l'inventeur du moteur

rotatif Gnome pour l'aviation. Les qualités de ce moteur seront mises en évidence lors de la Grande Semaine d'Aviation de Champagne en août 1909. Ce moteur permettra aux avions de dépasser les 100 km/h dès 1910. Louis Seguin décède le 7 janvier 1918.

SEGUIN, Augustin, né le 6 octobre 1889 à Lyon.

Augustin Seguin (surnommé par ses proches «Tintin l'Aviateur») est le petit-fils de Marc Seguin (descendant des Montgolfier) à qui l'on doit la chaudière tubulaire et les premiers ponts suspendus. Diplômé de la Faculté des Sciences de Paris, il entre à l'Ecole Supérieure d'Aéronautique et de Construction Mécanique. Attaché en qualité d'ingénieur à la Société Gnome, il collabore aux plus brillants succès de l'aviation. Augustin Seguin est appelé au service militaire en 1911, et obtient son brevet de pilote de l'Aéro-Club de France avec le numéro 528, le 15 juin 1911. Breveté pilote militaire, il participe aux manœuvres de 1912.

Malgré ses occupations industrielles, il se consacre à l'aviation sportive et participe à des raids. C'est ainsi qu'en septembre 1913, il va d'un seul vol de Buc à Berlin, record du vol en ligne droite, 1040 km, sans escale, pour les biplans et regagne son point de départ avec une escale. Augustin Seguin décède à Paris en 1965.

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, puis passe dans l'aviation. 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 de 1953 à 1971, adjoint au maire d'arrondissement de 1959 à 1971, adjoint chargé des Beaux-Arts de 1959 à 1965. Il adhère aux Vieilles Tiges le 11 septembre 1952 avec le n°131, et décède à Lyon, le 15 mai 1972.

Le Général Seive a été secondé dans ses travaux par un photographe d'exception, l'Adjudant-chef Suspène 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...

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^{ème} Brigade Aérienne à Bron. 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 du 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^{ème}

Région Aérienne,

Gérard Sermet qui totalise 2802 heures de vol sera Médaille de l'Aéronautique en mars 1965. Il adhère aux Vieilles Tiges le 12 septembre 1956 avec le n°195, et trouve la mort dans la région lyonnaise, après avoir été renversé par une voiture, le 19 septembre 1978.

SEUX, Edmond, né en 1869 à Annonay (Ardèche).

Par ses études sur l'aviation, Edmond Seux fit l'objet de notes intéressantes à l'Académie des Sciences à Paris. Ce fut, en s'appuyant sur les conclusions de son étude, qu'il fit construire dans les ateliers de Chalais-Meudon, en région parisienne, un aéroplane sans moteur. Dans son atelier de construction d'aéroplanes, situé 3 chemin du Grand Camp à Villeurbanne (atelier contigu à son domicile), Edmond Seux avait précédemment construit et expérimenté un grand nombre de modèles réduits. S'inspirant des travaux de Pompéin Piraud, il conçoit une forme très rationnelle d'aérostat. En février 1905, il présente, au Concours d'Aviation de l'Aéroclub de France, un planeur d'aspect très curieux. En 1907, il construit un aéroplane bien étudié pour l'époque. Cet appareil était constitué par un seul plan sustentateur de 10 mètres d'envergure sur 1,85 m de large, mais cette surface était concavo-convexe dans le sens transversal et dans le sens longitudinal. Deux hélices en aluminium mues par un moteur Anzani de 35 cv à 3 cylindres en V. Au cours des essais, le 15 mai 1907, les résultats ne furent pas très brillants. A plusieurs reprises, l'appareil quitta le sol de 25 à 30 cm, mais retomba avec quelques dégâts matériels. Un Atelier d'aviation Roesch et Seux reprit les fabrications d'aéroplanes en 1908 dans le même atelier de Seux. Un biplan composé d'une poutre en bois de 9 mètres de longueur, d'une surface portante d'environ 50 m², muni d'une hélice, puis de deux, l'une propulsive et l'autre tractive. Le moteur était un moteur spécial d'auto prêté par Marius Berliet, de 30 cv à 12 cylindres en V. Après quelques vols au-dessus du Grand Camp, l'appareil fut vendu à un stéphanois avec lequel il fit quelques exhibitions.

Edmond Seux, «soyeux» lyonnais, comme secrétaire de la section Lyonnaise de l'Aéroclub de France, apporte une efficace collaboration au Président Antonin Boulade. Le 6 novembre 1909, le corps d'Edmond Seux est retrouvé dans les eaux du Rhône. Il se serait suicidé à la suite de problème d'argent, il avait 42 ans.

SIVAL-LASERVE, Jean-Désiré, né le 17 mars 1828 à Lyon.

Dès l'âge de 25 ans, il s'occupe activement de perfectionner le matériel de tissage de son père et, plus tard, des métiers à tulle. Mais il se passionnait aussi pour le plus lourd que l'air. Ses premières tentatives remontent à 1874, époque à laquelle il construisit un hélicoptère à 2 hélices dans l'atelier paternel, rue Saint Victorien à Villeurbanne. Un dispositif permettait de déplacer le centre de gravité dans le but d'orienter la direction. En outre, le 12 août 1905, à l'âge de 79 ans, il exécutait sa première ascension en ballon libre à bord de l'«Arago», devenant ainsi le doyen de l'époque des aviateurs et aéronautes du Sud-Est.

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 Chateauneuf 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.

STIMBRE, Guy, né le 10 octobre 1932 à Magnien (Côte d'Or).

Engagé volontaire dans l'Armée de l'Air en novembre 1950, il rejoint la base école de Marrakech en septembre 1952. Il obtient son brevet B de planeur à Ifrane au Maroc. Il est breveté pilote de chasse à Meknès le 25 mars 1954. Il vole sur Ouragan puis sur Mystère. Guy Stimbre participe à la Guerre des Six Jours en Israël en 1956, puis aux opérations en Algérie en 1958.

Il totalise alors 212 missions de guerre, trois citations et une grave blessure en vol.

Il quitte le service actif de l'Armée de l'Air pour devenir instructeur parachutiste professionnel. Il participe à 14 championnats de France et a été champion de France de précision d'atterrissage, champion du monde par équipes aux Championnats du monde militaire à Pau en 1964. Réintègre l'Armée de l'Air début 1962 où il vole sur Mirage III C, puis sur biréacteur Météor MK 7 et sur Vautour 2 N. En 1967, il est affecté à Tours comme moniteur à l'École de chasse. Guy Stimbre quitte l'Armée de l'Air en 1968 avec le grade de capitaine et 2800 heures de vol dont 1800 sur réacteur.

En 1969, il devient pilote professionnel IFR et pilote d'avion de société dans des compagnies de vol à la demande sur l'aéroport de Bron. En dix huit ans, il effectue plus de sept mille heures de vol sur la France et l'Europe, de jour et de nuit et par tous les temps, principalement sur Beech King Air. Début 1988, il attaque le transport public, tout d'abord à la compagnie Air Limousin, puis chez Air Littoral. Il ajoute près de quatre mille heures de vol à son carnet de vol.

Guy Stimbre prend sa retraite en juillet 1995 et devient instructeur et chef pilote aux Ailes Anciennes de Corbas. En mars 2002, il totalise 14450 heures de vol comme pilote, 2400 sauts en parachute et plus de 2000 heures de vol comme instructeur largueur. Guy Stimbre adhère aux Vieilles Tiges le 17 janvier 1996 avec le n° 871.

THENOZ, Alfred, né à Ambérieu en Bugey (Ain).

C'est avec Louis Mouthier qu'il fonde le terrain d'aviation d'Ambérieu en Bugey en 1909. Jusqu'en 1914, il participe à 80 meetings d'aviation et collabore à la fabrication sous licence des avions Deperdussin. Incorporé dans l'aviation en 1914, il étudie avec Rolland Garros, le problème du tir à travers l'hélice et accomplit de nombreuses missions aériennes au cours desquelles il est blessé. En 1919, il entre au Service de la Navigation Aérienne et participe à l'installation de l'escale aérienne de Bron. Il devient chef-mécanicien de l'aéroclub du Rhône en 1937. Alfred Thénnoz qui adhère aux Vieilles Tiges le 11 septembre 1953 avec le n° 135, décède le 31 mai 1985.

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

Emile Thierry entre à l'École 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^{er} 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.

THOUVEREZ, Patrick, né le 30 mars 1948 à Lyon.

École de l'Air en 1969, Patrick Thouverez est pilote de chasse. Commandant l'escadron II/12 «Picardie» en 1982 et 1983; officier de programme Mirage 2000C de 1983 à 1986; second puis commandant de la 31^{ème} escadre de bombardement de 1986 à 1989; Commandant de la base aérienne d'Istres de 1993 à 1995. Promu Général de brigade aérienne en 1997, premier Directeur central de la Structure intégrée de maintien en condition des matériels aériens de la défense en 2001-2002. Il est Commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes en 2002-2003 et Général Major Général de l'Armée de l'Air en septembre 2003. Nommé Inspecteur Général des Armées en octobre 2005.

TIBLE, Elisabeth, née ESTRIEUX, née vers 1760 à Lyon.

Elisabeth Estrieux est mariée à l'âge de douze ans!... avec le fabriquant de bas Claude Tible. Le 5 juin 1784, après un envol de Lyon sur la montgolfière «Le Gustave», piloté par son ami le peintre Fleurant, elle est, en présence du roi de Suède, la première passagère mondiale. Après avoir atteint une altitude de 2700 mètres et effectué un vol de 45 minutes, le ballon se pose à La Duchère-Balmont sur les collines dominant la ville de Lyon.

Elle est la première femme médaillée pour ce fait par l'Académie Royale de Lyon. Volontaire pour une autre ascension à Paris, le 11 juillet suivant, elle a la malchance de voir la montgolfière de Miolan et Janinet détruite par l'incendie.

TILLON, Jean-Loup, né le 24 mars 1932 à Thizy.

Après de brillantes études secondaires, de Math Sup et Math Spé dans des établissements de Saint Etienne, Jean-Loup Tillon réussit le concours d'entrée en 1952 à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence, dans le Corps des Officiers Mécaniciens. De 1955 à 1961, le sous-lieutenant, puis lieutenant Tillon est affecté dans diverses unités de chasse en France et en Algérie. Le capitaine Tillon, en septembre 1961, assure les fonctions d'instructeur à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence. Le commandant Tillon, en septembre 1967, est affecté à la Direction Centrale du Matériel comme responsable technique et logistique. Il est nommé, en juillet 1972, chef des Moyens Techniques de la base de Cazaux, avant un retour à Paris en mars 1975, comme Lieutenant-Colonel, responsable de la division technique au Bureau des Programmes de Matériels à l'Etat Major de l'Armée de l'Air. Le Colonel Tillon est affecté à la base aérienne d'Ambérieu en Bugey, en septembre 1979, avant de prendre le commandement de cette base en septembre 1981. En septembre 1983, affectation à Taverny, comme Directeur Technique des Forces Aériennes Stratégiques. Jean-Loup Tillon est nommé Général de Brigade Aérienne, le 1^{er} janvier 1986, avant un retour à la vie civile en octobre. Chevalier de la Légion d'Honneur, Officier de l'Ordre National du Mérite, Médaille de l'Aéronautique et titulaire de nombreuses décorations, le Général Tillon a effectué environ 1000 heures de vol sur de nombreux types d'avions militaires et participé à 41 missions de guerre en Algérie. En outre, il est également breveté parachutiste militaire. Au cours de l'année scolaire 1966-1967, il est sorti major de promotion de l'Ecole Nationale Supérieure du Pétrole et des Moteurs, où il a obtenu le diplôme civil d'ingénieur. C'est à ce titre, que Jean-Loup Tillon effectue de 1987 à 2002 de nombreuses expertises, en tant qu'expert judiciaire et industriel.

Le Général Jean-Loup Tillon n'a pas attendu de prendre sa retraite pour prendre une part active et des prises de responsabilité dans des associations liées à ses activités militaires ou civiles.

TOURNACHON, Félix, dit «NADAR», né le 5 avril 1820 à Paris.

C'est presque par hasard que cet homme, de souche lyonnaise, naquit dans la Capitale. Episodiquement, il suit des cours de médecine, mais il possède des dons étonnants pour le dessin et la caricature. C'est peut-être à cette époque qu'il est doté du pseudonyme sous lequel il ira, plus tard, vers la célébrité parisienne. A la médecine, Félix Tournachon préfère vite la bohème parisienne, partageant son temps entre un apprentissage de peintre et des travaux journalistiques. En 1846, il fait un début prometteur dans la caricature. En 1857, grâce à Jules et Louis Godard, Nadar découvre l'aérostation. En novembre 1858, il prend son premier brevet de photographie et réussit ses premières vues de Paris. En 1863, Nadar est convaincu par Gabriel de La Landelle et Ponton d'Amécourt de l'avenir du «plus lourd que l'air». Ces trois hommes fondent, le 6 juillet 1863, la Société d'Encouragement pour la Locomotion Aérienne au moyen d'appareils plus lourds que l'Air. Jules Verne et beaucoup d'autres tinrent à adhérer. Dans un opuscule qu'il publie le 7 août 1863, avec une préface de Victor Hugo, il affirme: «C'est l'hélice -Sainte Hélice- qui va nous emporter dans l'air. C'est elle qui entre dans l'air comme la vrille dans le bois, emportant avec elles: l'une son moteur et l'autre son manche».

Pour rendre une société agissante, il faut lui procurer des fonds. Avec son sens du spectacle, Nadar fait construire un ballon énorme: 45 mètres de haut et six mille mètres cubes de jauge, sa nacelle à deux étages pouvant contenir 34 personnes. Le 4 octobre 1863, le «Géant» s'envole de Paris avec 13 personnes; le 18 octobre un nouveau vol tourne à la catastrophe. Nadar qui a fait confectionner une réplique du «Géant» le présente aux Lyonnais le dimanche 2 juillet 1865. En août 1870, dès le début du siège de Paris et, malgré sa farouche animosité contre le régime impérial, il met son expérience au service du Gouverneur de la Place. Fin juillet 1909, il télégraphie à Louis Bleriot, vainqueur de la Manche «Votre triomphe vient de combler de joie l'antédiluvien du Plus Lourd que l'Air avant que ses 89 ans soient sous terre».

Félix Tournachon décède à Paris le 20 mars 1910, il est inhumé au cimetière du Père Lachaise.

TOURRES, Pierre, Antoine, né le 30 décembre 1911 à Tassin la ½ Lune.

Breveté pilote militaire sous le n° 23499 en date du 29 août 1931 comme boursier à l'Ecole Caudron. Adjudant pilote au GB II/31 sur Leo 451, décède le 29 mai 1940 à Cambron (Somme)
Son nom est orthographié TOURES par SGA-MdH

Le LeO 451 n°128 du Groupe de bombardement II/31 décolle du terrain de Lézignan pour une mission de bombardement au nord d'Abbeville. A bord de l'appareil, l'équipage est composé: Pilote Adjudant Pierre, Antoine Tourres ; Lieutenant Chef de bord, Pierre Marie Henri Sabourdy ; Sergent-chef radio, André Bozon ; Sergent mitrailleur, Ferdinand Marius Moser. L'appareil est abattu par la Flak au lieu-dit 'Le Bois Riquier sur la commune de Cahon-Gouy, à 8 kilomètres d'Abbeville. Indemne le sergent radio Bozon est fait prisonnier, les autres membres de l'équipage trouvent la mort parfois dans des conditions dramatiques. Le pilote qui a réussi à évacuer l'appareil est tué par la Flak, son corps sera retrouvé accroché à un arbre que le 20 juillet sur la commune d'Abbeville.

Le 12 mai 2012 est une stèle est inaugurée à proximité du lieu du crash et une plaque est également inaugurée sur un des murs de la mairie de la commune de Cahon-Gouy.

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^{er} 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^{ère} 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.

VANDERPOL, Henri, né le 2 octobre 1917 à Lyon.

Ecole Polytechnique en 1937, Henri Vanderpol est affecté à l'Ecole d'Application de l'Armée de l'Air en 1939. Il appartient aux Forces Aériennes Françaises Libres en 1943. Ingénieur navigant et pilote à la SNCASE en novembre 1945, il assure les essais en vol du quadrimoteur SE 1010 (avion stratosphérique de photographie aérienne). Il est tué avec cinq membres d'équipage au cours de l'accident de cet appareil, le 1^{er} octobre 1949, dans le Sud de la France.

VARICHON, Robert, dit le «Général» 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 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. Robert Varichon adhère aux Vieilles Tiges le 15 juin 1968 avec le n° 306. La Médaille de l'Aéronautique lui est décernée en 1970. Robert Varichon décède le 2 mars 1981.

VARILLE, Mathieu, né le 31 mars 1885.

Fils d'un fondé de pouvoir des Cartonneries Voisin-Pascal, Mathieu Varille est un passionné de l'aviation naissante. Il vole avec Kimmerling sur Lyon et la région. Mathieu Varille organise la première Exposition d'Aviation à Lyon en 1909 et le meeting de Bron en 1911. Plus tard, il se consacrera à l'écriture et à l'édition.

VIELLIE, André, né le 13 août 1918 à Lyon 2ème.

André a effectué son baptême de l'air, le 24 avril 1933, avec Monsieur Lafosse, moniteur, sur Morane MS 191, immatriculé F-AIRB. Le 27 juin 1933, il réalise son premier vol solo sur le même type d'appareil, immatriculé F-AIMD.

André s'engage dans l'Armée de l'Air et obtient son brevet de pilote militaire le 29 août 1933 à l'Ecole Hanriot à Bourges. Il poursuit son entraînement à Cazaux. En 1937, il est affecté à la 39ème escadre au Levant sur Bloch 81, en 1938 en Syrie au groupe de reconnaissance II/39 sur Potez 25 et 29, en 1939 à Istres sur MS 230, puis à Toulouse comme moniteur au centre d'instruction de la chasse. En février 1940, il vole sur Morane MS 406 au Groupe de chasse 1/7 à Alep. En mai 1940, il vole sur Potez 25 à l'escadrille 594 à Damas. En novembre 1940 à Avord, il est instructeur. En avril 1941, André se retrouve à la 5ème escadrille du Groupe de chasse 1/7 à la base de Rayak au Liban et se trouve confronté à la guerre franco-anglaise en Syrie. L'adjudant André Viellié totalisait 1690 heures de vol au 16 juin 1941. Rapatrié en métropole, il est affecté au Groupe de chasse 1/1 à Bron. Le 10 novembre 1942, le Groupe décolle pour la Corse afin de rejoindre l'Afrique du Nord. Alors que le Groupe survole la Vallée du Rhône, retour à Bron, suite à une météo défectueuse. Dans la nuit du 26 au 27 novembre 1942, les Allemands s'emparent de la base de Bron et tout vol est interdit.

Démobilisés, des officiers du Groupe de chasse 1/1 qui sont passés dans la Résistance créent des réseaux. C'est ainsi que le Capitaine Belleux crée dans la région de Pont de Vaux (Ain) un réseau de renseignements aéronautiques et industriels qui est rattaché au réseau 'Hunter' qui couvre le centre-est de la France. Le sous-lieutenant André Viellié y collabore avec pour code 'VIRE' et comme indicatif 'RJ 358'. Le 25 août 1944, avec son inséparable ami, le capitaine Léopold Malbête ils partent en vélo de Pont de Vaux pour une mission de liaison vers Lyon. Interpellés par les Allemands, ils sont arrêtés et torturés par les Miliciens de Fontaines sur Saône, puis jetés dans la Saône. Une plaque, face au pont sur la Saône, commémore leur mémoire et chaque année, la Municipalité de Fontaines sur Saône leur rend hommage.

VERMOREL, Edouard.

Edouard Vermorel est inscrit à l'Aéroclub du Rhône depuis 1905, membre du Comité de Direction depuis 1906 et vice-président depuis 1910. En 1909, il fonde l'Aéroclub du Beaujolais à Villefranche sur Saône et le dote d'un important parc à ballons. Edouard Vermorel ne cesse de s'intéresser au développement de l'aviation naissante et, dès 1906, il entreprend dans ses usines de Villefranche sur Saône la construction de matériels d'aviation. Il participe activement à l'organisation de la Semaine d'Aviation en mai 1910 sur le terrain de La Poudrette à Villeurbanne. Il sera président de l'Aéroclub du Rhône de 1927 à 1931.

VIAL, Joseph, Ernest, né le 6 juillet 1852.

Ce pharmacien de Vaise qui possédait un ballon sphérique en soie de 650 m3 ne réalisa qu'une

simple ascension à bord de son ballon. Une rue dans le 5^{ème} arrondissement de Lyon porte son nom.

VIALLET, Marcel, né le 21 août 1887 à Lyon.

Véritable globe-trotter, il se destine à la navigation au long cours. Dès le début de la Première Guerre Mondiale, après avoir reçu plusieurs blessures lors des combats au 7^{ème} Régiment de Cuirassiers, il demande à devenir élève-pilote. Breveté pilote militaire n° 2533, le 12 novembre 1915, il sert dans plusieurs escadrilles. Avec huit victoires, le sous-lieutenant est consacré «As de Guerre». Rentrant malade de la Campagne du Rif (Maroc), il décède à l'hôpital de Briançon le 21 septembre 1925. Il est inhumé au cimetière de Cuisery (Saône et Loire). Une plaque commémore sa mémoire sur sa maison familiale dans cette localité.

VIBERT, Jean-Claude, né le 9 juin 1932 à Paris.

Ancien pilote de chasse, Jean-Claude Vibert exerce les fonctions de chef-pilote à l' Aéroclub du Rhône puis au Club Algérien de Sidi Bel-Abbés. Il a été pilote de ligne à la Compagnie AEROTEC. Jean-Claude Vibert, qui adhère aux Vieilles Tiges le 18 mars 1981 avec le n° 667, Médaille des 50 Ans de brevet en 2004, décède le 19 juillet 2011.

VILLE, Georges, né le 20 mai 1936 à Lyon.

Ecole polytechnique en 1956, Supaéro en 1961, Georges Ville est ingénieur à la section études générales de 1962 à 1967; puis ingénieur de marque Airbus au Service technique de l'aéronautique de 1967 à 1974; Directeur financier et administratif d' Airbus Industrie de 1974 à 1985; Directeur central du contrôle de gestion d' Aérospatiale de 1986 à 1988; Directeur adjoint de la division avions d' Aérospatiale de 1988 à 1998. Sa carrière est entièrement consacrée à la coopération d' Airbus et à la mise en œuvre d'une organisation efficace, capable de rivaliser avec la concurrence. Reconnu 'pionnier Airbus' lors de la cérémonie Airbus Héritage organisé par EADS à Toulouse le 31 janvier 2001.

Les **frères VOISIN, Gabriel**, né le 5 février 1880 à Belleville sur Saône (Rhône), et **Charles**, né le 12 juillet 1882 à Lyon.

Charles et Gabriel Voisin sont incontestablement les pionniers de l'industrie de l'aviation. Durant leurs vacances à Neuville sur Saône, les deux frères passent des heures passionnantes dans l'atelier de leur grand-père et ont une occupation favorite: l'expérimentation de cerfs-volants qu'ils ont construits eux-mêmes. La conquête de l'Air commence à préoccuper les deux frères au moins autant que celle des «jouvencelles» de leur quartier de La Guillotière... Aux vacances de 1896, ils entreprennent la construction d'un planeur de cinq mètres d'envergure à partir d'un dessin trouvé dans un journal. Leurs études sont cahotiques et sulfureuses... En 1898, ils consacrent leurs vacances à terminer et à essayer leur planeur et ceci jusqu'en 1905. Puis, le 8 juin 1905, ayant monté la cellule de leur planeur sur deux flotteurs, ils le font tracter sur la Seine par un canot automobile, et «déjaugeant» cet «hydravion» qui atteint une hauteur d'une vingtaine de mètres. La confiance tirée de ce premier envol inspire à Gabriel Voisin l'idée de «gagner sa vie en construisant des machines volantes pour une clientèle hypothétique...». Associé à Louis Blériot, il installe dans un hangar de Billancourt, la première usine mondiale de construction et de vente d'aéroplanes. Le sculpteur Delagrangé est leur premier client et, pour livrer sa commande, Charles Voisin installe un moteur Antoinette de 50 CV sur la cellule de leur planeur. Le 16 mars 1907 à Bagatelle, Charles Voisin décolle ce prototype et atterrit 60 à 80 mètres plus loin. Bien que pilotes pleins de cran, les frères Voisin ne passèrent jamais leur brevet de pilote, leurs vols ayant eu lieu avant que le Brevet de pilote d'avion ait été créé.

Le 26 septembre 1912, Charles se tue au volant de la voiture Hispano-Suiza de Raymond Deroche, dont il fut le seul amour véritable, près de Belleville sur Saône. Il est inhumé au cimetière de Neuville sur Saône (Rhône).

A la déclaration de la guerre en 1914, les avions Voisin sont alors les mieux adaptés à une

production en série. Leur voilure biplane et leur ossature métallique leur confèrent une bonne rigidité. Au début de 1915, le Président Poincaré impose à plusieurs ateliers concurrents de construire sous licence des biplans Voisin. Gabriel Voisin conçoit deux modèles de triplans, véritables «forteresses volantes» puissamment armées. Pendant la durée totale de la Grande Guerre, les usines Voisin construisent plus de dix mille biplans, surtout des bombardiers. Déçu par de sourdes animosités contre ses fabrications, Gabriel Voisin décide dès l'Armistice de reconvertir ses usines, afin de produire des automobiles. En moins de deux ans, il obtient une renommée intéressante pour les performances de ses modèles de compétition. Mais le volume des commandes va vite vers le déclin.

Gabriel Voisin adhère aux Vieilles Tiges le 15 janvier 1936, membre n° 1 du Groupement Joseph Dumas. Il décède le 25 décembre 1973, à l'âge de 94 ans, à Le Villars, près de Tournus (Saône et Loire).

Sur la façade de la maison natale de Charles Voisin, 137 avenue de Saxe à Lyon 3^{ème}, une plaque commémore son exploit du 16 mars 1907. A Belleville sur Saône, sur le lieu où il a trouvé la mort lors d'un accident automobile, un monument a été élevé à sa mémoire. En novembre 1988, sur la façade de la maison de famille des frères Voisin à Albigny sur Saône, une plaque a été inaugurée à la mémoire des frères Voisin. En octobre 1998, le nom de Charles et Gabriel Voisin est donné à un carrefour aux limites de Lyon et Bron.

VOISIN, Michèle, née le 10 octobre 1945 à Saint Priest.

En 1980, Michèle Voisin assure le Secrétariat de l'Union Régionale XI de la Fédération Française d'Aéronautique à Bron présidée par Jacques Schwartz. Simultanément, elle s'occupe du Secrétariat et de la Comptabilité de l'Atelier Radio qui dépend de cette Union Régionale. Après le départ de Monsieur Schwartz en 1986, Michèle Voisin prend la gérance du Restaurant «Au Club» sur la plateforme aéronautique de Bron. A la fermeture de cet établissement en 1997, elle est employée en interim par la Direction des Aéroports de Lyon pour l'accueil à l'aérogare de Bron. En 2001, Michèle Voisin dirige avec compétence la «Boutique du Pilote» sur l'aéroport de Bron. Michèle Voisin adhère aux Vieilles Tiges le 1er janvier 2012 avec le n° 1028.

VOLAND, Joseph, né le 14 avril 1894 à Lyon 6^{ème}.

Mobilisé en 1914 dans l'Infanterie, il n'est affecté comme élève-pilote qu'en 1916 à l'Ecole Blériot à Avord. Breveté pilote militaire sous le n° 8002, il participe aux opérations aériennes sur le front de Verdun et fait partie des escadrille C 56 et SOP 281. Grièvement blessé en 1918, il est fait Chevalier de la Légion d'Honneur. Après sa démobilisation, Joseph Voland consacre ses activités aux aéroclubs de sa région, il fonde à Lyon, en 1926, la Section Lyonnaise des Vieilles Tiges, puis le Groupe de coordination des groupements aéronautiques locaux, et assume pendant deux ans la présidence de l'Union Lyonnaise des Combattants de l'Air. Il forme également l'Union Méditerranéenne des Combattants de l'Air à Nice. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec palme, Médaille de l'Aéronautique, Commandeur de l'Ordre National du mérite, Joseph Voland, membre du Groupement Joseph Dumas le 12 septembre 1945 avec le n° 4, décède le 30 juillet 1988 et repose au cimetière de Saint Mamert (Rhône).

VUILLEMIN, Joseph, né le 14 mars 1883 à Bordeaux (Gironde).

Breveté pilote sous le n° 1522 en date du 7 novembre 1913, brevet militaire n° 402. Au cours de la Première Guerre mondiale, le Capitaine Joseph Vuillemin commanda l'escadrille C 11 et l'escadrille de bombardement n°12. Il obtient 7 victoires aériennes homologuées et totalisait 1400 heures de vol au-dessus de l'ennemi. Entre les deux guerres, le Général Joseph Vuillemin organisa de nombreuses missions en Afrique dont la «Croisière Noire» en 1933/1934. En 1939/1940, il fut à la tête des Forces Aériennes Françaises. Joseph Vuillemin décède à l'Hôpital militaire Desgenettes à Lyon le 23 juillet 1963 et repose au cimetière de la Chartreuse à Bordeaux.

WADDINGTON, Charles, Frédéric, né le 3 mars 1892 à Lyon

Charles Waddington, frère aîné de Robert. Mobilisé, en 1914, au 17ème Régiment de Dragons, le Maréchal des Logis Charles Waddington est affecté au 2ème Groupe d'Aviation. Pilote à l'escadrille VC 116, il disparaît en mer après avoir attaqué un torpilleur ennemi. Mort pour la France, le 17 mai 1916.

WADDINGTON, Robert, Paul, né le 28 octobre 1893 à Lyon.

Robert Waddington est issu d'une famille d'origine britannique. Après avoir servi dans l'infanterie, en 1915, le sergent Robert Waddington passe dans l'aéronautique militaire. Breveté pilote sous le n° 1875 en date du 26 janvier 1917, il est affecté dans diverses escadrilles N 12, N 87, SPA 31, SPA 154, adjudant, il remporte douze victoires officielles. Il est consacré As de Guerre 1914-1918. En 1939, le lieutenant-colonel Waddington reprend du service comme Commandant du centre d'instruction de la chasse à Chartres. Promu Lieutenant-Colonel en 1948, il s'éteint à Saint Baudelle (Mayenne) le 11 février 1986 et inhumé à Saint Georges Buttavent (Mayenne).

WINCKLER, Georges, né le 28 juin 1894 à Lyon.

A l'âge de 14 ans, il vole sur un planeur, type Lillienthal, qu'il a construit avec des amis. Ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale Lyonnaise, il invente un stabilisateur automatique qui est présenté et médaillé à l'Exposition des Inventeurs de Lyon en 1911. Plantier et Kimmerling lui apprennent à piloter au terrain de Bron. Georges Winckler fait 5 années de guerre comme pilote d'essais, moniteur, pilote réceptionnaire à Ambérieu en Bugey, pendant lesquelles il effectue 1180 heures de vol. Il quitte l'armée en 1919 pour créer une usine de cyclocars, mais ce n'est pas la fortune. Il se lance dans la navigation maritime où pendant quatre ans, en tant que capitaine, il navigue sur un cotre à voile. De 1922 à 1925, il suit les cours d'élève-officier de la Marine Marchande. Au début de 1927, il entre comme pilote à la Compagnie Générale Aéropostale où il est chargé des vols d'études et d'organisation en Amérique du Sud. Le 1^{er} novembre 1928, il passe à Air Orient où en collaboration avec Maurice Nogues, ils seront les pionniers de la ligne de l'Indochine. Comme chef-pilote de la Compagnie Air-Orient, il développe le réseau aérien dans l'Extrême-Orient. En 1936, pour le compte d'Air France, il est chargé de l'ouverture de la ligne Calcutta-Hanoï.

Il totalise en 1936, 6000 heures de vol pour le compte de l'aviation commerciale. Mais il a contracté le paludisme. Il rentre en France et meurt, le 26 Décembre 1936, à La Ciotat (Bouches du Rhône), il est inhumé dans le cimetière de cette localité.

Georges Winckler est le cousin d'Henri Lumière, Président de l'Aéroclub du Rhône et du Sud-Est.

ZIPFEL, Armand, né le 17 juin 1883 à Albigny sur Saône.

Armand Zipfel, tout en continuant de travailler avec son père qui est facteur d'orgues à Lyon, partage ses heures de loisirs avec Charles et Gabriel Voisin, ses proches voisins. C'est ainsi qu'ils expérimentent ensemble des canots à voile ou à moteur qui naviguent sur la Saône. En 1906, il met au point un planeur qu'il essaye sur les hauteurs qui dominent Albigny. Après avoir créé les «Ateliers d'Aviation du Sud-Est» dans le quartier de La Doua à Villeurbanne, il construit un aéroplane qui vole sur le champ de manœuvres du Grand Camp, à l'automne 1908. Ses amis, Colliex (un lyonnais collaborateur des frères Voisin), René Duèont (des établissements d'automobiles Ailloud et Dumont), Drevon (directeur de l'usine de construction automobile La Buire) participent aux essais. Armand Zipfel est le sixième pilote qui ait volé en France après Ferber, Farman, Charles et Gabriel Voisin et Delagrangé. Fin janvier 1909, Armand Zipfel se rend à Berlin avec son biplan. Il est le premier à y faire des démonstrations, le 28 janvier. Il réussit plusieurs vols devant un public enthousiaste, en présence de Guillaume II, sur le site du futur aéroport international de Tempelhof, neuf mois avant Orville Wright. Il tient l'air pendant 20 minutes. Les essais sont filmés par Oskar Messter. En août 1909, il est présent à la Grande Semaine de l'aviation à Reims, premier meeting international de l'histoire, financé par les négociants en vin de Champagne. Au cours de l'année 1909, Armand Zipfel poursuit ses démonstrations à l'étranger. En Turquie, à Constantinople, en septembre d'abord, puis en octobre au Portugal, sur l'ancien

hippodrome de Belem près de Lisbonne. Il réalise le premier vol, de l'histoire de l'aviation portugaise, aux commandes de son biplan Voisin-Antoinette. Armand Zipfel n'a jamais été breveté pilote d'avion. Ultérieurement, il abandonne l'aviation, et exerçait à Lyon les fonctions de gérant d'immeubles en 1930.

Armand Zipfel qui adhère aux Vieilles Tiges le 14 février 1953 avec le n° 142, décède tragiquement en février 1954 à la Maison Départementale de Retraite d'Albigny. Une plaque, sur la façade de sa maison natale, commémore sa mémoire à Albigny. Son nom a été donné à une rue de la localité. En novembre 2008, sur le Campus Universitaire de La Doua à Villeurbanne, inauguration d'une plaque commémorant le centenaire de ses vols de l'automne 1908.