

## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

**LANCOUX**, François, né le 20 décembre 1873 à Reignier.

Soldat au 1<sup>er</sup> GA Aérostation, Mort pour la France le 18 Octobre 1918 à Trélon (Nord), de suite de blessures de l'ennemi.

**FARMAN**, Henri, né à Paris (1874-1958)

**FARMAN**, Maurice, né à Paris (1877-1964)

Sont passionnés de cyclisme, de courses automobiles, mais aussi d'aviation.

Maurice Farman réalise le premier vol en circuit fermé sur le terrain d'Issy les Moulineaux en janvier 1908. En octobre de la même année, il réalise le premier vol de ville à ville : c'est la gloire pour les frères Farman, Maurice fait construire une splendide demeure à Chamonix 'La Bréventière'. Au cours de Première Guerre mondiale, ils fabriquent des avions d'observation, le fameux F 40, une centaine de prototypes et des avions en série. En 1924, ils créent une compagnie aérienne la Société Générale des Transports Aériens qui sera absorbée par Air France en 1933. En 2011, Edouard Farman, breveté pilote, occupe chaque saison la maison de son grand-père. Les chamoniards connaissent cette maison sous le nom de 'maison Farman'.

**CHARVIER**, Marie, Alexandre, né le 10 août 1874 à Rumilly.

Soldat à l'escadrille 43, Mort pour la France le 29 Janvier 1916 à l'hôpital Desgenettes à Lyon (Rhône), de maladie contractée au service.

**JAY**, Joseph, né le 13 août 1874 à Samoëns.

Soldat au 1<sup>er</sup> GA Aérostation, Mort pour la France le 24 Février 1915, à l'hôpital Dominique Lacroix à Versailles (Yvelines), de suite de maladie contractée au service.

**REVILLOD-BUSQUET**, Joseph, né le 21 avril 1876 à Marignier.

Soldat à l'escadrille 119, Mort pour la France le 09 Août 1918 à l'ambulance 15 à Aurillac (Cantal), de maladie contractée au service.

**MERCIER**, Léon Marie, Antoine, né le 17 janvier 1878 à Thonon les Bains.

Léon Mercier entre à l'Ecole de Saint Cyr en 1898, Sous-lieutenant, Lieutenant au 159<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie de 1900 à 1903, puis Lieutenant au 2<sup>ème</sup> et 1<sup>er</sup> Régiments de la Légion Etrangère de 1903 à 1910. Il fait, en cette qualité, les Campagnes du Sahara et du Tonkin. En 1910, il passe au 99<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, puis Capitaine au 145<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie. Sur sa demande, il est détaché à l'aviation militaire en novembre 1912. Adjoint au chef du Service aéronautique de la 6<sup>ème</sup> armée le 22 août 1914, il Commande l'escadrille C 10 le 20 mars 1915. Il est nommé inspecteur du matériel de l'aviation le 24 mars 1916. Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille Coloniale, Croix de Guerre 14/18 avec palme, nombreuses médailles commémoratives, le Chef d'Escadron Mercier décède à l'hôpital d'Annecy le 16 septembre 1916, des suites d'une maladie contractée au service.



**FUZIER**, Camille, Edmond, né le 7 octobre 1879 à Frangy.

Camille Fuzier est entré à l'Ecole de Saint Cyr en 1899. Sorti sous-lieutenant, il est affecté dans l'infanterie. Il passe dans l'aviation en 1912, il est breveté pilote civil sous le n°938 en date du 25 juillet 1912 et breveté pilote militaire sous le n° 247 le 14 avril 1913. Affecté à l'escadrille HF 19 à Bron, il prend part aux manoeuvres et à des stages d'instructeur et d'observateur. Nommé à l'escadrille MF 1 à Nancy, il prend le

## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

commandement de cette unité au début de la Première Guerre mondiale jusqu'au 23 février 1916. Son unité va inscrire le nom de l'Aviation au livre d'or de la Bataille de Verdun. Détaché, le Commandant Fuzier reçoit le commandement de l'Aéronautique de la 10ème Armée. Le 22 juillet 1917, alors qu'il livre un combat aérien, il est grièvement blessé et meurt le lendemain à l'ambulance de Coupeville (Marne). Chevalier de la Légion d'Honneur, le Commandant Fuzier serait inhumé au cimetière de Montmélian (Savoie). Son nom a été donné à la rue (ancien tronçon nord de la rue des Passants) à Lyon 3ème où se situait l'imprimerie Auguste Cohendet dont l'épouse Marthe était la soeur du Commandant Fuzier.

**DUFAUX, Henri**, né le 18 septembre 1879 à Chens sur Léman.

**DUFAUX, Armand**, né le 13 janvier 1883 à Paris.

Etonnant destin de ces deux frères. Henri, tout d'abord peintre, et Armand, qui s'initie aux techniques à l'université, mettent au point un petit moteur économique qui s'adapte sur une bicyclette, et créent en 1899 leur entreprise qui prendra plus tard le nom de «Motosacoche». En 1905, ils présentent un modèle d'hélicoptère. En 1909, les deux frères abandonnent l'hélicoptère pour se consacrer à l'aéroplane auquel ils s'intéressent depuis 1906. Le 24 décembre 1909, Henri accomplit le premier vol d'un aéroplane en Suisse, mais le prototype s'écrase. Le 28



Les frères Dufaux

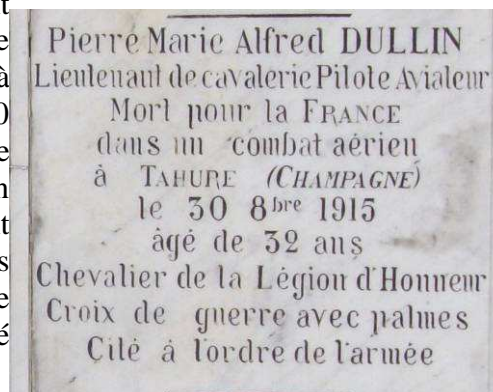
août 1910, sur un nouvel appareil, au-dessus du Lac Léman, Henri Dufaux parcourt 85 kilomètres en 56 minutes. Pendant la guerre de 1914-1918, Armand fabrique des pièces d'avions et Henri qui retourne à la peinture, s'installe à Paris. Armand Dufaux meurt à Genève le 17 juillet 1941. Henri Dufaux s'éteint le 26 décembre 1980 à l'âge de 101 ans, non sans avoir convolé quatre ans plus tôt !.

**GROMIER, Georges, Frantz, Pierre**, est né le 31 août 1880 à Sathonay (Ain).

Le Lieutenant Gromier, du 1er Régiment de Spahis, est détaché comme observateur à l'escadrille V 24. Lors d'une prise d'armes au-dessus du plateau de Rosnay, un groupe d'appareils survole les troupes. Suite à un incident mécanique, un appareil s'écrase au sol. Le Caporal Paul Foucher, pilote, et le Lieutenant Georges Gromier trouvent la mort dans cet accident, le 18 avril 1915 à Maizon, près de Rosnay (Marne). Georges Gromier serait inhumé au cimetière d'Annecy.

**DULLIN, Pierre-Marie, Alfred**, né le 24 octobre 1883 à Saint Julien en Genevois.

Pierre-Marie Dullin appartient au 8ème Régiment de chasseurs à cheval au début de la Première Guerre mondiale. Passé dans l'aviation, il est lieutenant pilote à l'escadrille MF 8, stationnée à Tilloy (Marne). Le 30 octobre 1915, il décolle pour une mission de reconnaissance. Son appareil est abattu par un avion allemand, les deux occupants grièvement blessés, sont ramenés à l'hôpital de campagne de Tahure (Marne) où ils décèdent. Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec palmes, le Lieutenant pilote Dullin est inhumé au cimetière de Billième (Savoie).



## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

**CARRIER**, Claudius, Antoine, est né le 22 juin 1886 à Annecy.

Claudius Carrier est appelé en octobre 1907 au 97<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie. Depuis février 1913, il est mécanicien dans l'aviation militaire. Avant d'être breveté pilote le 10 juin 1915, le sergent passe par Dijon, 1<sup>ère</sup> Réserve n°5 de ravitaillement, Pau. Puis, il sera affecté comme pilote à l'escadrille VB 105, avant de rejoindre le front en Grèce aux escadrilles V 90 S et V 83 S.

**JULLIARD**, Joseph, né le 30 juillet 1888 à Onnion.

Soldat à la 201<sup>ème</sup> escadrille, Mort pour la France le 15 février 1919 à l'hôpital de Chalons sur Marne (Marne), de suite de maladie contractée au service.

**DURAFOUR**, François, né le 27 novembre 1888, à Genève (Suisse).

Après des études de mécanique à Genève, il devient, en 1910, mécanicien à l'école de pilotage de Bétheny, près de Reims. En 1910, il est breveté pilote en France, permis qui sera homologué en Suisse avec le n° 3. De retour en Suisse, il crée un champ d'aviation à Collex-Bossy à Genève. En 1912, c'est le départ pour les Amériques avec un premier vol au Guatemala et une première traversée de l'Amérique centrale. Il fait également des vols de démonstration dans la région de New York. Au début de la Première Guerre mondiale, il est rappelé en Suisse pour former avec neuf autres pilotes de l'armée, la Troupe d'aviation suisse. En 1915, il obtient un congé militaire et part s'engager dans l'armée française, tout d'abord comme pilote d'essais, puis comme pilote d'observation.



A la fin de la guerre, après avoir passé son brevet de pilote commercial de transport, il s'engage dans l'aviation civile. Le 30 septembre 1921, c'est l'exploit avec l'atterrissage sur le Dôme du Goûter, dans le Massif du Mont Blanc. De 1923 à 1932, François Durafour abandonne l'aviation, et en 1939 il se fait naturaliser français. Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 53 en date du 11 juin 1948, François Durafour décède à Genève, le 15 mars 1967.

**GUYON**, Charles, né le 26 juin 1889 à Genève (Suisse).

Caporal pilote à l'Ecole de pilotage de Pau, Mort pour la France le 6 septembre 1918 à Pau (Pyrénées Atlantique), à la suite de la chute de son avion en service aérien commandé

**TREDICINI de SAINT-SEVERIN**, Jean, Hector, né le 8 juillet 1890 à Douvaine.

Fils d'Hector et d'Yvonne de Varine, Jean de Saint-Séverin entre en service actif au 7<sup>ème</sup> régiment de Cuirassiers, le 1<sup>er</sup> octobre 1911 et promu lieutenant en octobre 1914. Il passe dans l'aviation militaire comme élève pilote en août 1915. Breveté pilote militaire n° 1727 à l'école d'aviation militaire de Chartres le 9 octobre 1915, il est affecté à l'escadrille MF 86 du Front d'Orient (future 503). Promu Lieutenant-Pilote et commandant la section de

## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

bombardement de l'armée d'Orient du 15 novembre 1916 à février 1917, pilote à l'escadrille 507 du front d'Orient, et pilote de l'escadrille N 79 du 28 mai 1917 au 25 juin 1917, date de sa mort. Grièvement blessé, aux commandes d'un SPAD VII, au cours d'un combat aérien contre un avion du Jasta 1 le 25 juin 1917. Il décède des suites de ses blessures à l'ambulance 2/73 de Chauny (Aisne), le même jour. Croix de Guerre, citation à l'ordre de la division en octobre 1914, citation à l'ordre de l'aéronautique en juillet 1916, deux citations à l'ordre de l'armée en décembre 1916. Jean de Saint-Séverin est inhumé au cimetière de Douvaine.

**MICHOUX**, François, né le 25 décembre 1890 à Vinzier.

Soldat à l'escadrille 57, Mort pour la France le 05 décembre 1918 à l'hôpital 8 à Clichy (Hauts de Seine), de suite de maladie contractée au service.

**THORET, dit THORET-MONT BLANC**, Joseph, né le 5 janvier 1892 à Dôle (Jura)

Joseph Thoret abandonne ses études pour se consacrer à l'aviation. Il s'inscrit à l'Ecole Bressane d'Aviation d'Ambérieu en Bugey, où il est breveté pilote sur Blériot-Anzani le 11 mars 1911 sous le n° 708. Engagé dans l'aéronautique militaire, il est affecté à l'Ecole d'Avord et sera breveté pilote militaire à Pau le 3 août 1913 sous le n° 306. En 1914, le caporal Thoret est affecté à l'escadrille BLE 10 à Belfort et se trouve confronté aux phénomènes ascendants et rabattants. Au début de la guerre, il est affecté à l'escadrille Voisin n° 29 et le 6ème jour du conflit, il engage le premier combat aérien contre un avion ennemi à coups de revolver. Le 29 janvier 1915 avec le sergent Kolb, ils sont abattus en Allemagne et faits prisonniers. Joseph Thoret sera rapatrié sanitaire en Suisse. Il poursuivra une carrière militaire dans l'aviation.

Le 3 janvier 1923, à Biskra en Algérie, il donne les premières leçons de vol à voile en double commande, et ultérieurement invente le vol en perte de vitesse à plein régime dans des rabattants. Le 6 août 1924, à Saint Romain les Alpilles, il inaugure la Section d'Etudes de vol dans les remous et met en pratique la technique du vol 'hélice calée'. Joseph Thoret est alors détaché au Service Technique de l'Industrie de l'Aéronautique. Dès 1925, Thoret crée une école de baptême de l'air à Chamonix et effectue des parachutages de matériel à l'observatoire du Mont Blanc. Il est à l'origine des terrains d'aviation des Praz à Chamonix et de l'aérodrome du Fayet à Passy. En 1926, il réalise un vol à travers les Alpes en avionnette de 40 cv. En 1927, Thoret entre à Air-Union où il pilote des avions commerciaux entre Paris-Lyon-Marseille ou Genève, à la belle saison, il effectue des vols touristiques avec passagers dans le Massif du Mont Blanc au cours desquels il expérimente les vols dans les courants ascendants. En 1932, Thoret transfère son Ecole des Remous sur l'aérodrome de Challes les Eaux. En 1935, il réalise la traversée des Alpes sur une avionnette biplace et parmi ses derniers exploits : en 1937, un vol d'une heure hélice calée sur Morane Saulnier 230 dans les vols ascendants.



Thoret

En 1945, suite à des problèmes de santé, il est déclaré inapte au vol et quitte l'Armée de l'Air. Retiré à Saint Rémy de Provence (Bouches du Rhône), Joseph Thoret décède dans cette localité, le 4 juillet 1971, à l'âge de 79 ans.

Sources : Site des pionniers de l'aéronautique à Genève *Pionnair-GE* de Jean-Claude Cailliez

## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

**LEYAT, Marcel**, né le 5 janvier 1892 à Miesussey.

Caporal à l'escadrille 18, Mort pour la France le 16 mai 1918 à Guny (Aisne), région de Coucy, tué à l'ennemi.

**NAVILLE, Ernest, François**, né le 17 novembre 1892 à Pers-Jussy.

*Fils de François, agriculteur à Chevrier, et d'Andréanne Gignoux, Ernest Naville se marie le 11 décembre 1916 à L'Isle-Adam avec Noémie, Julia, Léonie Lepoivre. Il est appelé au 1er Régiment du Génie le 9 octobre 1913. Mécanicien, il est mobilisé dans cette unité en 1914. Il passe dans l'aviation militaire le 4 août 1917, en tant que soldat-mécanicien au 2ème Groupe d'aviation. Hospitalisé à l'hôpital Saint Paul de Chartres, il décède à l'hôpital de L'Isle-Adam le 6 octobre 1918, à l'âge de 25ans.*

**FALQUET, Louis, Esther**, né le 21 janvier 1893 à Contamine sur Arve.

Soldat ce 1ère classe à la 43ème escadrille. Le 17 juin 1916 à Malpart (Somme), le Lieutenant-pilote Marcel Pamart et le soldat Louis Falquet trouvent la mort dans la chute de leur avion.

**JOLIVET, Pierre, Marcel, François**, né le 20 mars 1893 à Duingt.

Fils de Eugène et de Céline Paris, Pierre Jolivet s'engage au 4ème régiment de Dragons le 23 septembre 1911. Il passé dans l'aviation militaire comme élève pilote le 15 août 1916. Il est breveté pilote militaire n° 514 à l'école d'aviation militaire du Crotoy, le 7 janvier 1917, puis stage de transformation à l'école d'aviation militaire d'Avord, stage à l'école d'aviation militaire de Pau. Maréchal des Logis, il est affecté à l'escadrille N 316 jusqu'au 6 avril 1917, puis à l'escadrille SPA 73 du 25 avril au 18 octobre 1917. Tué au combat, aux commandes du Spad VII n° 1112, dans les environs de Passchendaele (Belgique), le 18 octobre 1917.

**LEVY, André**, né le 6 juin 1893.

André Lévy est affecté aux escadrilles SOP 29 du Groupe de Bombardement n°4 et N 561 au cours de la Première Guerre mondiale. Le 16 septembre 1918, il est abattu en combat aérien et obligé de se poser en territoire ennemi où il sera fait prisonnier. AS de guerre 1914-1918 avec 5 victoires aériennes homologuées, André Lévy décède le 12 mars 1973 et repose au cimetière de Loverchy à Annecy.

**MORAND, Alexandre**, né le 24 juillet 1893 à Vonnas (Ain).

Alexandre Morand est breveté pilote militaire le 26 juin 1917 à l'Ecole d'Etampes. Il est affecté à l'escadrille de reconnaissance AR 19 où il effectue de nombreuses missions de guerre. Il termine le conflit comme sergent moniteur sur Sopwith à Chateaudun. Alexandre Morand décède le 22 février 1986 et repose dans le cimetière de Loverchy à Annecy.

**JACQUET, René**, né le 12 septembre 1894 à Paris (Seine).

Venant du 23ème Régiment d'Infanterie, il passe dans l'aviation militaire. Il est affecté comme caporal pilote à l'escadrille 13. Mort pour la France le 14 septembre 1918 à Conflans en Jamisy (Meurthe et Moselle), il serait inhumé à Saint Gervais les Bains.

**PAVINET, Jean**, né le 31 octobre 1894 à Faverges.

Venant du 1er Régiment du Génie, il passe dans l'aviation militaire. Il est affecté comme Lieutenant-pilote à l'escadrille 132. Mort pour la France le 06 Mai 1918 à Frière-Faillouel (Aisne, ) tué à l'ennemi.

## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

**BILLOUE**, Pierre, né le 30 juin 1895 à Annemasse.

Venant du 36ème Régiment d'Artillerie, il passe dans l'aviation militaire. Il est affecté comme Sous-lieutenant à l'escadrille 23. Mort pour la France le 28 mars 1918 à Sacy le Grand (Oise), tué à l'ennemi.

**POURRAMY**, Jean, né le 27 juin 1897 à Gaillard.

Soldat à l'escadrille 132, Mort pour la France le 17 octobre 1918 à l'hôpital civil de Dijon (Côte d'Or), de maladie contractée au service.

**GUIRON**, Firmin, né le 18 février 1902 à Rochessauve (Ardèche).

Firmin Guiron, après une formation de mécanicien, puis de pilote dans l'aviation militaire (pilote de chasse avec 6000 heures de vol), devient chef-pilote à l'aéroclub de Romans en 1931. Il passe son brevet de pilote de transport public en 1932. Employé comme pilote réceptionnaire chez Potez, Firmin Guiron est désigné en 1935 comme chef-pilote de Potez Aero Service sur l'aérodrome de Passy en Haute-Savoie. Il assure l'école de pilotage et les vols touristiques dans le Massif du Mont Blanc, puis crée en 1936, la Société «Mont Blanc Aviation». Il est considéré comme le grand pilote de montagne et des glaciers du Massif du Mont Blanc au cours des années de 1930 à 1940. A la Libération, en septembre 1944, le Capitaine Guiron, affecté au Groupe 1/35 Aviation des Alpes, a pris part à des missions de guerre très osées dans le Massif du Mont Blanc.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, au sein de sa société, il assure le ravitaillement des refuges de haute montagne et sera le pionnier du Secours en Montagne à partir d'hélicoptère. La carrière de Firmin Guiron s'arrête le 24 juin 1962 avec 15524 heures de vol. Firmin Guiron revenait souvent sur le terrain de Romans avec son Auster. En 1964, à la retraite, il anime le terrain de vol à voile de Saint Jean en Royans (Drôme). Firmin Guiron décède le 28 juillet 1985.

**VALOT**, Henri, né le 11 septembre 1903 à Taninges.

Henri Valot, caporal, est breveté pilote n° 49721, mais seulement 'macaroné' n°16511 en date du 1er novembre 1922. Brevet supérieur de mécanicien et de navigateur. Il sera ultérieurement pilote de ligne à l'Aéropostale de 02/1925 à 02/1926. Agé de 30 ans, Henri Valot est pilote de présentation et moniteur chef de centre à la maison Caudron.

Le 7 mars 1911, Eugène Renaux accompagné de son mécanicien Senouque, concourant pour le prix Michelin, s'envole de Paris pour atterrir au sommet du Puy de Dôme, après avoir viré sur Clermont-Ferrand. La tentative de Renaux aboutit après cinq heures et quelques minutes de vol, le pilote se pose sur la plate-forme du sommet.

Le 27 novembre 1932, partant de l'aérodrome d'Aulnat, Henri Valot décolle à 10h 45 à bord d'un Caudron Luciole à moteur Salmson 95 cv équipé d'un train d'atterrissage et freins Messier d'un nouveau type. L'approche ne fut pas facile, violents remous et vent d'Ouest assez fort. Néanmoins, le pilote se pose au sommet du Puy de Dôme à 11h 15. Monsieur Verrion, directeur de l'aérodrome d'Aulnat, avait balisé les lieux. Les dirigeants de l'Aéroclub d'Auvergne, retenus au banquet de l'Aéronautique à Paris n'ayant pu assister à cette prouesse, étaient représentés par Mademoiselle Vergne, la secrétaire de l'Aéroclub... Quelques personnalités locales étaient présentes. Henri Valot, très heureux d'avoir réussi cette première partie de son entreprise, remercia ceux qui avaient voulu affronter le froid et le vent pour l'encourager. Après quelques instants de repos, il se



## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

remit en ligne pour le départ. A 12h 15, le biplan s'élançait, et après avoir roulé 80 mètres, s'élevait péniblement et disparaissait dans le vide. L'exploit avait réussi.

Le Mardi 3 octobre 1933, vers 11 heures, alors qu'un épais brouillard recouvre la région, un avion survole pendant plusieurs minutes la région de Panges (Côte d'Or). Soudain, un grand bruit, des témoins découvrent les débris d'un appareil civil dans un champ au lieu dit «L'Argentière» à 300 mètres de Panges, aux limites des communes de Blaisy-Haut et de Panges. Les gendarmes de Somberton alertés identifièrent l'appareil du type Caudron Phalène et les deux occupants : Henri Valot (né le 11 septembre 1903 à Taninges Haute-Savoie), pilote attaché à la maison Caudron, demeurant à Bron (Rhône) et André Lavalée (né le 21 octobre 1898 à Bazes Haute-Vienne), mécanicien chez Renault. Les corps des deux pilotes furent transportés à la base aérienne de Dijon-Longvic. De là, le corps de Valot est dirigé sur Rillieux (Rhône) et celui de Lavalée vers Saint Ouen (Seine Saint Denis). Le Dimanche 1er octobre, le pilote Valot avait donné des baptêmes de l'air à Oyonnax et était revenu à Guyancourt pour y prendre du matériel pour un dépannage d'un avion resté à Oyonnax. C'est donc sur le trajet de Guyancourt à Oyonnax que l'accident s'est produit.

Henri Valot totalisait 3000 heures de vol, et marié depuis peu, était père d'un enfant de 16 mois.



**DURIEUX, André**, né le 4 septembre 1904 à Annecy.

André Durieux entre à l'Ecole de Saint Cyr en 1922. Après diverses affectations, il est nommé Capitaine en 1932, et commande une escadrille au Groupe de chasse II/7. Après un stage de parachutisme en URSS en 1933, il obtient le brevet de moniteur chef. Au cours de la Campagne de France en 1939/1940, il assure le commandement du Groupe de Chasse II/7. Placé en congé d'armistice en 1942, il retrouve son groupe à Dijon en 1944. Nommé Lieutenant-Colonel au Commandement des Forces Aériennes en Indochine, il rentre en France en 1947 et quitte le service en tant que Colonel. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1939/1945 avec étoile de vermeil, André Durieux, à l'âge de 97 ans, trouve la mort dans un accident de rue à Paris le 31 mars 2001, et repose dans le cimetière de Verteillac (Dordogne).

**MARECHAL, Bernard, André**, né le 10 décembre 1907 à Annecy.

Bernard Maréchal entre à l'Ecole de Saint Cyr, promotion Foch, puis à l'Ecole Aéronautique de Versailles. Capitaine au Centre d'Essais de Villacoublay, puis affecté au Groupe de chasse I/1, il réalise 19 missions de guerre au cours de la Seconde Guerre mondiale et trouve une fin glorieuse le 3 juin 1940. Croix de Guerre avec palme, Citation à l'Ordre de l'Armée, Bernard Maréchal est inhumé au cimetière de Loverchy à Annecy.

**DEPLANTE, Paul**, né le 3 janvier 1909 à Rumilly.

En 1933, après l'Ecole Centrale à Paris, Paul Deplante entre chez Bloch. Affecté au bureau d'études, il participe à l'étude de très nombreux modèles d'appareils de la marque. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il crée l'usine Dassault de Bordeaux d'où sortiront les Dassault MD 315, Etendards IV, Mystère 20 et Mercure. Paul Deplante décède à Phoenix (USA), le 3 novembre 1974, et repose dans le cimetière des Pins-Francis à Bordeaux-Cauderan (Gironde).

Son frère Henri, né à Lyon, était également ingénieur chez Dassault.



## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

**THABUIS, Léon**, né le 12 octobre 1909.

Léon Thabuis est sous-lieutenant pilote au GC II/10. Ingénieur, ayant reçu en février 1940 une affectation spéciale pour être en usine, il a refusé cette affectation pour demeurer en escadrille avec ses camarades. Léon Thabuis a été tué en combat aérien le 17 mai 1940 et repose dans le cimetière de Cluses.

**DAVOINE Roger**, né en 1912 à Viuz la Chiesaz.

Roger Davoine dirigeait un garage Mercedes à Annecy et participait à de nombreuses compétitions sur deux ou quatre roues, mais son autre passion était l'aviation. Baptême de l'air à 17 ans, au milieu des années 1930, il fut l'un des créateurs et un membre actif du club de vol à voile de Poisy. Il assume un rôle très actif au sein de la Résistance locale au cours de la Seconde Guerre mondiale. Maire-adjoint de la localité de Cran-Gevrier de 1945 à 1977, il fut également l'un des premiers, en 1946, à remettre sur pied l'Aéroclub d'Annecy et assura au fil des années différentes fonctions au sein du comité de direction. Commissaire de l'Aéroclub de France, Président d'Honneur-Fondateur du très actif RSA 74, Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n°404 en date du 15 janvier 1972, Délégué départemental pour la Savoie des Vieilles Tiges en 1979, Roger Davoine décède le 23 mai 1989, il est inhumé au cimetière de Viuz la Chiesaz.

**BOYMOND, Emile-Adrien**, né le 12 juillet 1913 à Saint Julien en Genevois.

Emile Boymond est orphelin de mère très jeune; il est élevé par son père, instituteur. A 18 ans, il s'engage dans l'Armée de l'Air à la base aérienne de Bron. En 1938, le sergent pilote Boymond se fait remarquer, lors d'un meeting, en cassant un avion qu'il avait emprunté sans autorisation. En 1940, le sergent-chef Boymond, chef de patrouille au Groupe de chasse III/6, était noté comme un très bon pilote très entraîné. Le 14 mai 1940, il fut tué en combat aérien au-dessus de Prenois (Côte d'Or), près de Dijon. Trois citations lui ont été attribuées. Il repose dans le cimetière de sa ville natale. Une stèle érigée sur le lieu de l'accident commémore sa mémoire.



**MOREL, François, Célestin**, né le 3 juin 1914 à Thonon les Bains.



François Morel s'engage dans l'Armée de l'Air en août 1935 et sera breveté pilote sous le n°24815 en date du 3 décembre 1935. Le 18 mai 1940, neuf appareils du Groupe de Chasse I/5 s'attaquent à une quarantaine de Heinkel 111 dans le secteur de Fismes (Marne). Six appareils ennemis sont abattus, mais le sergent-chef Morel est mortellement blessé dans le combat aérien. Il était titulaire de 12 victoires aériennes dont deux non homologuées en seulement trois jours, et sera déclaré AS de Guerre 39/45.

Croix de guerre avec palme et sept citations, le sergent-chef Morel repose dans le cimetière de Vierzy, près du lieu où il a été abattu dans la région d'Hartennes (Aisne). Son nom a été donné à une rue de Thonon les Bains et une plaque à sa mémoire sur la façade du bâtiment de la police municipale.





## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

**DUBOIS, François, Julien**, né le 25 mai 1916 à Rumilly (Haute-Savoie)

Sergent-chef pilote au Groupe de Reconnaissance II/55, décédé le 21 mai 1940 à Amiens (Somme)

Extraits du récit de Mme G. L'Herbier-Montgnon dans son livre "Disparus dans le ciel", pages 122 à 125 :

"Au petit jour de ce 21 mai dramatique, le commandant Biron, commandant du groupe 2/55, mit en route l'équipage du Potez 63 n° 203 des lieutenant (Paul) Germain, sergent-chef (Pierre) Dubois sergent (Louis) Pierre, qui devait faire, cette fois-ci, une reconnaissance à vue sur le front nord.

La mission avait été minutieusement préparée ; l'équipage était bien reposé, le Potez et son

armement parfaitement au point. Le commandant Biron avait la plus entière confiance en ces aviateurs d'élite, et ne doutait pas de la réussite de la mission. Le départ fut magnifique de simplicité ; l'avion disparut vers le Nord sur l'écran de quelques stratus éclairés par les tout premiers rayons du soleil. Il était 4 h. 30. 6 heures. 7 heures. L'équipage n'était pas rentré. On l'attendait anxieusement, espérant à chaque instant le coup de téléphone annonçant l'atterrissage en territoire français. 8 heures. 9 heures. On supposait le téléphone coupé dans la zone d'opérations, empêchant ainsi les aviateurs de prévenir leur base...Mais quand le jour se leva de nouveau, et qu'un retour heureux ne fut plus à envisager, on voulut croire encore à l'atterrissage en territoire ennemi. Depuis la perte du Potez 63 n° 203, des renseignements si contradictoires étaient parvenus aux familles des trois membres de l'équipage disparu, que la confusion la plus totale régnait.

(Mme Germain) reçut l'avis de décès du lieutenant aviateur Germain "blessé prisonnier mort le 21 mai 1940", mais le lieu de sa sépulture n'était pas connu. Le père du sergent Pierre reçut des Autorités allemandes l'annonce que l'avion avait été abattu dans la région d'Amiens par la D.C.A. du 2/2 Flakabteilung 83, et que l'équipage avait été carbonisé. Parmi les débris de l'appareil, dont la marque et le numéro n'étaient point précisés, on avait retrouvé une feuille de solde et une photographie du lieutenant Germain. Ces renseignements envoyés à la Kreiskommandantur de Beauvais me parvinrent. C'était la certitude de la fin du Potez 63 n° 203. Il me restait à déterminer le point de chute exact. Une lettre me parvint dans laquelle Mme Florin me signalait une tombe d' "aviateurs inconnus" dans la banlieue d'Amiens, tout près de son jardin, à la Croix-Quignon, non loin du Calvaire.

Bien entendu, je me rendis sur les lieux. La tombe unique, toute fleurie, portait l'inscription : '*Deux aviateurs inconnus*'. Pourtant, on m'affirma que sur la croix primitive était fixé un disque avec ces mots : '*A nos chers camarades, trois soldats français. - Paul, André*' et que trois paires de souliers étaient alors posées sur la tombe. Aucune précision sur la date du drame, qui s'était passé pendant l'exode de la population. L'avion, qui aurait pu orienter mon enquête, avait été enlevé par l'Autorité occupante. Comment interpréter, tous ces renseignements contradictoires ? C'était un des cas les plus complexes que j'eus à résoudre au cours de la Mission."



## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

Suite du récit de Germaine L'Herbier-Montagnon concernant l'équipage du Potez 63-11 n° 203 :

«Un nouveau témoignage précieux me parvint enfin. Un soldat fait prisonnier le 21 mai, vers 6 heures du matin dans la banlieue d'Amiens, près d'un calvaire, avait assisté à la chute d'un avion, le même jour, vers 6h. 30. L'avion, venant d'Amiens, volait assez bas lorsqu'il fut pris dans le tir de la D.C.A. allemande, particulièrement mordante, et, touché, tomba brusquement en flammes. On ne put porter secours à l'équipage, tellement l'incendie était intense, les aviateurs périrent carbonisés. Le prisonnier, témoin de ce drame, ayant été aussitôt emmené rejoindre à Amiens la colonne en partance pour l'Allemagne, n'avait pas connu l'identité des morts. C'était toutefois un précision de date et d'heure, renforçant mon intuition qu'il s'agissait bien de l'équipage Germain-Dubois-Pierre. Mais il me manquait toujours des certitudes sur l'avion. Plus tard, le jeune Payen, d'Amiens, m'envoya une photographie le représentant à côté d'un avion abattu dans la banlieue, à la Croix-Quignon, près du calvaire. La carlingue était coupée à la hauteur du poste de pilotage, mais il ne pouvait y avoir aucun doute pour moi : il s'agissait d'un Potez 63 ; son immatriculation restée visible était le n° 203. J'étais sûre maintenant que l'humble tombe était celle de son équipage. Encore n'avais-je aucune certitude que les trois morts reposaient là. L'exhumation du 18 juin 1941 fut particulièrement douloureuse, car les malheureuses familles Germain et Pierre y assistaient. Les renseignements, si contradictoires et si troublants qu'elles avaient reçus pendant un an, leur avaient laissé solidement ancré au cœur un espoir, malgré le silence interminable. Hélas, aucun doute ne demeura plus. Les trois morts reposaient côte à côte, parfaitement identifiables. Héroïque équipage, tombé dans une mission des plus meurtrières de cette guerre impitoyable à nos ailes : la reconnaissance à basse altitude.»



Les champs dans lesquels s'est écrasé le Potez 63-11, près d'Amiens, sont devenus un Centre commercial entourés de pavillons. Le 18 juin 2012, pour rappeler cette tragédie, une plaque commémorative est inaugurée sur la façade de la pharmacie 'Plein Sud'.

**FOURNIER, Jean**, né le 21 mai 1917 à Annecy.

Jean Fournier, licencié es-lettres, professeur, est mobilisé en septembre 1939 comme soldat. Il se porte volontaire pour être élève-pilote et s'engage pour la durée de la guerre. Nommé Aspirant de réserve en avril 1940, il rejoint l'Angleterre en octobre 1940 où il s'engage dans les FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres). Il suit l'instruction au pilotage dans les écoles de la Royal Air Force avant d'être affecté, en novembre 1941, en qualité de sous-lieutenant au 340 Free French Squadron «Ile de France» à sa création. Promu Commandant en mars 1943, il prend le commandement du 340 Squadron. Il quitte cette unité en décembre 1944, après avoir effectué 274 missions de guerre. Le Lieutenant-Colonel Fournier est muté en Indochine en qualité de commandant du GATAC. Fin mai 1953, il sera grièvement blessé au cours de sa 25ème mission. Rapatrié sanitaire en France, le Colonel Fournier prendra le commandement de la base aérienne de Châteaudun en 1959. Il se tuera en



## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

service aérien commandé aux commandes d'un Fouga Magister le 26 août 1961. Commandeur de la Légion d'Honneur, Compagnon de la Libération, Croix de Guerre 39/45 avec 9 citations, Croix des TOE et de nombreuses distinctions britanniques, Jean Fournier est inhumé dans sa ville natale.

**MUDRY, Auguste**, né le 17 juillet 1917 à Seytroux.

Auguste Mudry est mécanicien militaire en 1936. Sorti Major de l'Ecole de pilotage d'Istres, il est affecté au GAO 309 pendant la Campagne de France en 1939/1940. En 1953, il réorganise la pratique du planeur en France et jette les bases de la future Fédération Française de Vol à Voile, dont il sera le premier président en 1966. En 1958, il crée la Coopérative des Ateliers Aéronautiques de la Région Parisienne à Beynes et construit des avions CP 320 Emeraude conçus par Claude Piel. En 1965, il conçoit le CP 100, puis le Cap 10 en 1968, et le biplace-école de voltige, qui sera construit à 300 exemplaires. En 1969, le Cap 20 fait son premier vol; c'est un monoplace de compétition. Le Cap 230 fait son apparition en 1985 et donnera naissance à une série d'avions sur lesquels des pilotes français deviendront champions d'Europe et champions du Monde de voltige aérienne et permettra à Auguste Mudry, constructeur, de remporter sa première coupe du Monde de voltige aérienne. En 1994, Xavier de Lapparent devient à son tour Champion du Monde des pilotes et Auguste Mudry celle des constructeurs. En 1997, la Société Mudry et Cie est mise en vente et la construction des appareils reprise par APEX Aviation. Auguste Mudry décède le 5 août 2006 dans sa 91ème année et repose dans le cimetière de Seytroux.

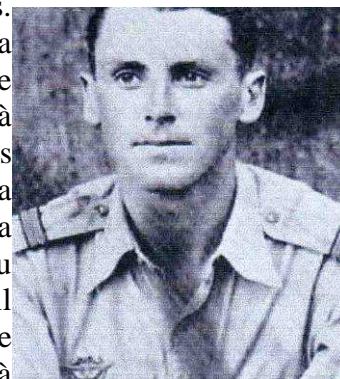


**BIOLLAY, Maurice, François**, né le 28 février 1918 à Bonneville.

Soldat à la Compagnie de l'Air 10/121, il décède le 22 mai 1940 à Cayeux sur Mer (Somme), à la suite d'un combat aérien.

**RECEVEAU, Roger**, né le 8 août 1919 au Mans (Sarthe).

Roger Receveau commence à voler sur planeur à l'âge de 16 ans. En août 1936, breveté pilote, admis à l'école d'Avord, il débute sa carrière comme pilote de bombardement sur Bloch 200 et 210. Après le débarquement allié en Afrique du Nord, il entre à l'Ecole de l'Air à Marrakech. Il rejoint le Groupe «La Fayette» et participe aux missions de guerre sur la France. Abattu près de Fribourg en octobre 1944, il sera fait prisonnier. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il sera pendant 9 ans pilote d'essais au CEV de Brétigny. Roger Receveau aura piloté 140 types d'avions. Lieutenant-Colonel de réserve, il totalisait 3700 heures de vol. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de guerre 39-45, Médaille de l'Aéronautique, Roger Receveau décède à Marseille le 26 juillet 1994, et repose dans le cimetière de Chamonix où il avait pris sa retraite.



**PISSARD, Martial, Fernand**, né le 10 décembre 1920 à Passy.

Le Caporal Martial Pissard appartient, au cours de l'hiver 1944/45, au Groupe 1/35 Aviation du Secteur des Alpes. Voici sa citation :«Mécanicien d'un dévouement inlassable. A toutes les heures du jour, de la nuit, s'est entièrement mis à la disposition du Capitaine Guiron. En particulier, pendant de longs mois la base du Fayet dut à la compétence et au dévouement de ce jeune gradé de pouvoir accomplir ses belles et nombreuses missions de guerre.

## Les Aviateurs du département de la Haute Savoie

A de plus participé comme mécanicien navigant à plusieurs missions périlleuses dans le secteur du Col de Larche»

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

Alain Frebault se passionne, dès sa jeunesse, à l'aviation. Il est rapidement breveté pilote de planeur, puis vol moteur. Tout d'abord, moniteur de pilotage à l'Aéroclub de Perpignan ; à 28 ans, il intègre la Protection Civile en entrant chez les CRS pour sa formation et son brevet de pilote d'hélicoptère de l'ALAT à Dax en 1961. Après de très nombreuses affectations, il arrive sur la base de Grenoble-Le Versoud en 1963. Lors de ses détachements, il participe à de nombreuses missions de sauvetage : en 1965, il hélicoptère les secours sur le Mont Blanc où un avion d'Air India s'est écrasé; en 1970, lors de l'avalanche qui emporte le chalet de l'UCPA à Val d'Isère, il participe aux secours; le 25 février 1973, aux Grandes Jorasses avec son Alouette III, il dépose les sauveteurs qui viennent évacuer l'alpiniste René Desmaison. En 1986, Alain Frebault est fait Chevalier de la Légion d'Honneur et prend sa retraite, après 27 années de service au cours desquelles il a effectué 8000 heures de vol dont 4000 en hélicoptère et participé à 750 secours en montagne. Il se retire dans le Lubéron et sa passion devient la COM, c'est à dire :chasse, olives et miel. Alain Frebault décède le 21 octobre 2011 des suites d'une longue maladie.



**BAUD**, Pierre, né le 18 juillet 1937 à Evian.

Pierre Baud est diplômé de l'Ecole Polytechnique, de l'Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Ecole du Personnel Navigant d'Essai et de Réception. Il débute sa carrière au Centre d'Essais en vol en 1962 sur Mirage IV, Mirage F 2 et Jaguar. En 1966, il devient Directeur de la division Avions où il pilote 250 types d'appareils commerciaux ou de combat. Lorsqu'il quitte l'Armée de l'Air en 1972, avec le grade de Colonel, Pierre Baud rejoint la Direction des Essais en Vol d'Airbus Industrie. En juin 1993, il commandait le vol autour du monde avec une seule escale sur Airbus A 340-200. Ainsi, il a accumulé 15000 heures de vol, essentiellement en vols d'essais. En 1994, Pierre Baud, accède au poste de Directeur de la Division Support Formation et Opérations Aériennes.

