

**SOUVENONS-NOUS DES COMPAGNONS OUBLIES  
DE SAINT EXUPERY ET MERMOZ**

**Originaires de la Région Centre-Est de la France**

**LAFAY, Etienne**, né le 11 août 1891 à Tarare (Rhône).



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. Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 93 en date du 11 juin 1950. Etienne Lafay décède le 3 mars 1975. Il est inhumé au cimetière de Tarare. Une rue de Tarare porte le nom de Commandant Etienne Lafay.

**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 Gonin 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.

**GIRAUD, Louis**, né le 22 octobre 1893 à Annonay (Ardèche).

Louis Giraud est breveté pilote militaire n° 5840 en février 1917 et d'hydravion n° 175 en avril 1917 ; maître-pilote dans la Marine Nationale de janvier 1916 à septembre 1919 ; démobilisé, il entre à l'Aéronavale en décembre 1924. Rendu à la vie civile, il entre comme pilote à la Compagnie Air Union où il est affecté à la desserte par hydravion de la ligne entre Antibes et Ajaccio. Embauché aux Lignes Latécoères en août 1925, il est affecté à la ligne Alicante-Oran. Le 23 avril 1926, après un amerrissage forcé par suite d'une panne d'allumage, il répare sur place afin de rejoindre Alicante. Le 14 septembre, c'est une panne sèche, par fort vent d'est, qui impose l'amerrissage d'urgence et la prise en remorque par le dépanneur Jean Argaud. Le lendemain 15, nouvelle panne d'essence, des pêcheurs remorquent la machine jusqu'à Oran. Il assure la ligne jusqu'en février 1928 et subit 10 pannes en mer pour cause moteur. Breveté pilote de transport public n° 383 en décembre 1932, il poursuit une carrière à Air Orient. Puis, il entre comme pilote à la Compagnie AIR UNION où il est affecté à la desserte par hydravion de la ligne entre Antibes et Ajaccio. Louis Giraud termine sa carrière aéronautique comme pilote d'essai aux Avions Farman. Louis Giraud décède le 15 décembre 1974.

**CESSIEUX, Henri**, née le 15 février 1896 au Pouzin (Ardèche).

Henri Cessieux est Ingénieur des Arts et Métiers. Il est breveté pilote militaire en 1917, puis affecté à l'escadrille SPA 77. Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, il est engagé comme pilote par la Compagnie Aéropostale, et sera nommé Chef de l'aéroplice de Malaga en Espagne. En 1938, il entre au service d'Air France. Henri Cessieux prend sa retraite en février 1952, et décède le 22 mai 1979.

**VILLE, Eloi**, né le 12 mai 1896 à Saint Martin de Clelles (Isère)



Breveté pilote militaire n° 15829 à Istres le 10 septembre 1918. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, Eloi Ville reprend son métier de mécanicien qu'il poursuit chez

Latécoère à Toulouse en juin 1924 où il passe son brevet de pilote d'avion de transport public. Il fait parti désormais du cercle fermé des futurs héros de la Ligne et se trouve affecté à la ligne Toulouse-Casablanca, puis à Marseille-Barcelone. En 1926, il passe à la ligne Toulouse-Dakar où il connaît de nombreuses péripéties. De 1928 à 1932, Eloi Ville est affecté à la ligne en Amérique du Sud. Chef d'aéroplice à Porto Alegre en 1931. Lorsqu'il décède de maladie à Paris, le 10 juin 1932, Eloi VILLE avait effectué 4400 heures de vol.

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

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

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

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

## MEMOIRE DE L' AEROPOSTALE

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

*derrière le fuselage, allait nous fusiller dans le dos à moins de 10 mètres. Il saute aussitôt à la place du pilote où je le rejoins rapidement, profitant d'un instant d'hésitation de nos assaillants.*

*Au moment où l'avion commençait à rouler une balle traverse l'aile supérieure de l'avion, passant à quelques centimètres de la tête de Rozès. Les Maures arrivaient de toutes parts dans les dunes et en grand nombre. Ils nous ont tiré de nombreux coups de feu au passage. Nous avons donc été contraints d'abandonner le courrier.»*



**VACHET, Paul**, né le 30 janvier 1897 à Chalon sur Saône (Saône et Loire).



Fils d'une famille de vigneron qui habite Saint Désert, près de Chalon sur Saône, il réussit de brillantes études. Lorsque la Première Guerre éclate, il a 17 ans. En 1915, il s'engage dans l'armée en choisissant l'aviation. En arrivant dans son régiment, Paul Vachet fut d'abord affecté au poste de bombardier avant d'apprendre rapidement à piloter, puis fut muté sur hydravion avant de piloter des appareils plus performants. Au lendemain de la guerre, Paul Vachet devient moniteur d'aviation à l'école de pilotage de Varsovie, en Pologne.

Il est membre comme Didier Daurat et Raymond Vanier de la première équipe de défrichage de la ligne Toulouse-Casablanca. Responsable de la ligne d'hydravion Alicante-Oran. Cette ligne aérienne est rendue difficile par l'utilisation d'un matériel mal adapté ainsi qu'une radio à ses premiers balbutiements. Détaché à la fin de 1924 en Amérique du Sud, il accomplit un extraordinaire travail de défrichage aérien de Natal à Rio, Buenos-Aires jusqu'en Patagonie et au nord de Natal jusqu'en Guyane et au Vénézuéla.

Habile technicien du pilotage dans les pires conditions, doublé de remarquables qualités d'organisateur et de diplomate, il jeta les bases de l'exploitation régulière de l'immense réseau aérien sud américain, préparant ainsi la voie à la prestigieuse équipe de Jean Mermoz et de ses compagnons. Paul Vachet a 38 ans lorsqu'Air France voit le jour et où l'attend une deuxième magnifique carrière.

Il s'engage dans les rangs de la France Libre au Brésil en juin 1942. Pilote de guerre dans un des Groupes de bombardement les plus audacieux. Il devient Directeur des Transports Aériens de la France Libre avec rang de Colonel et travaille avec Lionel de Marmier au Proche-Orient et en Afrique.

Au lendemain de Seconde guerre Mondiale, il retrouve Air France et l'Amérique du Sud où il devient le représentant général de la Compagnie.

Commandeur de la Légion d'honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre 1914/1918, Rosette de la Résistance, Croix de Combattant Volontaire de la Résistance, Médaille d'Honneur de l'Aéronautique et les plus hautes décorations du Maroc, du Brésil, d'Argentine et du Paraguay, Paul Vachet s'éteint en 1974 à Toulouse. Son nom a été donné à une rue de Chalon sur Saône.

**DURAND, Joseph**, est né le 16 décembre 1897 à Marlieux (Ain)

Fils d'Octave Durand, gendarme en poste à Marlieux. Joseph Durand a débuté la Première Guerre mondiale dans l'infanterie et obtient la Croix de Guerre en 1917. Versé dans l'aviation, il est breveté pilote militaire le 6 octobre 1918 sous le n°16 374. Au lendemain de la guerre, il participe au Maroc aux combats du Rif où il se distingue brillamment.

## MEMOIRE DE L' AEROPOSTALE

Le 7 mai 1930, Joseph DURAND est engagé comme pilote à la Compagnie Générale Aéropostale. Sur le tronçon Toulouse/Casablanca, puis sur Casablanca/Dakar, et en 1937 sur l'Atlantique sud, Joseph DURAND fut l'un des plus brillants pilotes de ligne de l'époque. Par la régularité de ses vols, il avait obtenu le Prix du Pilote de Ligne en 1933 et le Prix du Comité de Propagande Aéronautique et fait Chevalier de la Légion d'Honneur en 1934. Avant de prendre sa retraite, il avait continué à voler en Afrique au service d'une Compagnie de transports à la demande.

Retiré à Blois où il vivait en solitaire, Joseph DURAND avait écrit un recueil de poèmes sous le pseudonyme d'Etienne Dethieux, nom de famille de sa mère.

Joseph DURAND décède le 17 décembre 1974 à l'hôpital de Blois à l'issue d'une douloureuse maladie.

**CORSIN, Charles**, né le 8 décembre 1898 à Marlieu, commune de Bouvesse (Isère)



Charles CORSIN dès son jeune âge, n'avait qu'une passion: l'aviation. Dès l'âge de 17 ans, il s'engageait au 99ème Régiment d'Infanterie, le 11 septembre 1914. Blessé par deux fois, il demandait à servir dans l'aviation. Le sergent Charles CORSIN était breveté pilote militaire le 15 Septembre 1917 et participait à plusieurs combats aériens. Devenu pilote de ligne en 1921, il débute à l'Aéropostale sur les tronçons de vol dans le sud de l'Espagne. L'Aéro-club de France lui décernait, en 1923, sa médaille de vermeil, au pilote qui totalisait le plus grand nombre de kilomètres ; il va garder durant dix sept ans ce titre glorieux. Avec la même régularité, Charles CORSIN continue à Air Union les liaisons Paris-Londres ou Paris-Marseille. En 1930, il dépasse 1 000 000 kilomètres, il est le seul en France. En 1938, Charles CORSIN était affecté comme chef-pilote au réseau d'Indochine sur les modernes Dewoitine D-338. Le 9 juillet 1939, Charles CORSIN fêtait son deux millionième kilomètre et venait de terminer sa 12.364ème heure de vol.

Charles CORSIN, Commandant de bord, était fait le 17 février 1954, Commandeur de la Légion d'Honneur. Il totalisait 3000 voyages sur la ligne Paris-Londres, 18.000 heures de vol dont 643 en temps de guerre. Inspecteur de 1er classe à Air France, il s'était retiré à Mougins après avoir parcouru 3 164 928 kilomètres dans le monde. Il s'est éteint à l'âge de 72 ans, à Ardingly en Angleterre d'où son épouse était originaire.

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



En juillet 1912, Antoine de SAINT EXUPERY reçoit son baptême de l'air à l'aérodrome d'Ambérieu en Bugey. Le 9 avril 1921, il est incorporé au 2<sup>ème</sup> Régiment d'aviation de chasse à Strasbourg, avant d'être muté au Maroc. Breveté pilote militaire, le 23 décembre 1921 avec le numéro 19398, il est nommé sous-lieutenant. Revenu à la vie civile, il est breveté pilote de transport public, le 5 juillet 1926, et entre chez Latécoère à Toulouse en octobre. Il vole sur Breguet XIV, entre Toulouse et Casablanca, puis jusqu'à Dakar, avant d'être nommé chef d'aéroposte à Cap Juby, en 1928. En octobre 1929, il est nommé à Buenos Aires, Directeur de l'Aeroposta Argentina. De mai à décembre 1931, il pilote le Laté 26

sur la liaison Casablanca-Port Etienne. En Février 1932, il est affecté à la ligne d'hydravion Marseille-Alger, avant d'être pilote d'essais chez Latécoère à Toulouse. Entre 1935 et 1938, à bord d'un Caudron-Simoun personnel, il prospecte des routes aériennes. Mobilisé en 1939 avec le grade de Capitaine, Antoine de SAINT EXUPERY est affecté au groupe de reconnaissance II/33. Il effectue plusieurs missions de reconnaissance sur l'Allemagne et le Nord de la France, en mai et juin 1940. En 1943, il retrouve son groupe en Afrique du Nord et reprend l'entraînement sur P 38 Lightning. Il effectue des missions de reconnaissance sur le Sud de la France occupée. A sa dixième mission de guerre, le 31 juillet 1944, il est porté disparu.



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

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



**ROYERE**, Fernand, né le 19 janvier 1901 à Viviers (Ardèche).

Fernand ROYERE ayant été reçu au Cours de Préparation Militaire, a pu choisir le 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation à Lyon-Bron, où le 12 mai 1922, il est affecté à la 5<sup>ème</sup> Escadrille en qualité de mécanicien. Il quitte l'armée pour entrer à Toulouse aux Lignes aériennes Latécoère, le 4 octobre 1924. Après une période aux ateliers de Toulouse-Montaudran, en avril 1928, il est affecté à la base d'essais de Saint Laurent de la Salanque. En tant que mécanicien navigant, il assure des vols sur les hydravions de la liaison vers Alger. En 1931, les mécaniciens navigants ayant été supprimés sur les hydravions, Fernand ROYERE devient Chef de piste mécanicien, et effectue tous les vols de sortie de révision. En 1934, à la demande de Mermoz, il se rend à Villacoublay, aux usines Couzinet, pour se mettre au courant de l'avion Arc en Ciel avec les mécaniciens Collenot et Cavailès. Puis, il est affecté au Brésil. En 1936, il rejoint Dakar au service piste des hydravions transatlantiques. En juillet 1938, il est détaché aux ateliers de fabrication et de montage de l'hydravion transatlantique Lioré 247. Au cours de la Seconde Guerre Mondiale, en mars 1944, sur sa demande, il prend part aux missions de guerre sur les B 26 Marauders du Groupe «Sénégal». A sa démobilisation, Fernand ROYERE est affecté à Marignane. D'avril 1948 à février 1957, c'est à Tananarive qu'il assure son service avant de revenir à Marignane. Il prend sa retraite, le 1<sup>er</sup> février 1962, après avoir accompli 1100 heures de vol et servi l'Aviation pendant quarante ans. Fernand ROYERE décède en février 1983, son corps remis à la science.

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



Georges PIVOT est élève-pilote à l'Ecole Hanriot. Breveté pilote sous le n° 18737 le 15 février 1921, il contracte un engagement volontaire au 34<sup>ème</sup> 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, sur cette liaison, il connaît un accident en 1924 et reste 20 heures en détresse, avant d'être secouru. Sur la liaison Casablanca-Dakar, suite à une panne de moteur, il reste douze jours prisonnier des Maures, vendu comme esclave, il est racheté par un caïd ami de la France. Ultérieurement, il participe aux recherches de Reine et Serre, prisonniers des tribus rebelles. En octobre 1927, il est affecté en Amérique du Sud et assure la liaison Natal-Buenos Aires. De mars 1928 à avril 1930, il assure les fonctions de chef de l'aéropole de Bahia, puis celle de chef d'exploitation de la ligne Bolivie-Chili-Pérou (en octobre 1930, avec Jean Couvet, il réalise un aller-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.



## MEMOIRE DE L' AEROPOSTALE

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.

**NUBALDE**, Paul, né en 1902, au hameau des Riaux sur la commune de Barizey, près de Chalon sur Saône (Saône et Loire).



NUBALDE

Paul Vachet, aîné de 5 ans de Paul NUBALDE, avait de la famille à Saint Désert, commune proche de Barizey. Des liens d'amitié existaient entre les familles Vachet et Nubalde, puisque Paul Vachet avait été choisi pour être le parrain de Paul NUBALDE. Celui-ci, après son certificat d'étude et son apprentissage dans un garage à Beaune, est vivement encouragé par son parrain à quitter Beaune pour Dijon, et les automobiles et autres pétrolettes pour les avions. Lors de son service militaire, il intègre l'équipe des mécaniciens du 32ème Régiment d'Aviation à Avord.

Deux ans plus tard, les deux hommes se retrouvent chez Latécoère à Toulouse où Paul NUBALDE est embauché comme mécanicien, le 4 décembre 1924 ; c'est le tout début de l'Aéropostale. Ses affectations, comme mécanicien à Alicante, puis comme chef d'escale de 1927 à 1931 à Cap Juby, Port Etienne, Villa Cisneros le mirent au contact avec tous les grands pilotes de l'Aéropostale.

Après son mariage à Beaune en 1930, il rejoint Barcelone, comme chef d'escale d'Air France de 1932 à 1938. Durant son séjour à Toulouse, au cours de la Seconde Guerre Mondiale, il rendit de grands services à la Résistance locale.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il est nommé à Air France comme chef d'escale de la Postale de nuit à l'aéroport de Bron et ce jusqu'à sa retraite en janvier 1963.

Paul NUBALDE se retire dans un petit village de l'Ain à Saint Benoît sur Rhône. Il décède le 11 juin 1980.

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



Alexandre COLLENOT, sixième d'une famille de huit enfants, vient rapidement habiter Chatte. A l'école locale, Alexandre est un élève modèle et passionné de mécanique, il sera orienté vers l'école pratique de Pont de Beauvoisin d'où il sortira avec le premier prix d'ajusteur mécanicien. Un an plus tard, c'est le service militaire au 35ème Régiment d'aviation à Bron. Après l'armée, il entre aux usines Berliet à Vénissieux. Une rencontre avec son ancien capitaine l'oriente chez Latécoère à Toulouse. En 1928, on l'envoie dans les ateliers Latécoère à Buenos-Aires, et c'est là qu'il rencontre Jean Mermoz. Ce dernier lui demande d'être son mécanicien volant. Ces deux hommes connurent les honneurs, mais Alexandre COLLENOT eut le bonheur d'un foyer à Chatte et la joie d'accueillir deux enfants. Nous ne reviendrons pas sur les circonstances de l'accident dans lequel Alexandre COLLENOT et l'équipage de l'hydravion «Ville de Buenos-Aires» disparaissaient dans l'Atlantique sud, le 10 février 1936. Alexandre COLLENOT, Chevalier de la Légion d'Honneur, qui effectuait sa dixième traversée de l'Atlantique sud, totalisait 2800 heures de vol.

Le 14 mai 1988, un buste en bronze d'Alexandre COLLENOT (œuvre de Bernard CENA qui a des attaches chattoises) a été inauguré, par la Municipalité Chattoise en présence de ses deux enfants, sur le mur de son école, en face de la maison où il a vécu. Une salle communale, proche de la mairie, porte son nom.

**GAUTHIER, Louis, Marcel, né le 2 juillet 1903 à Vergongheon (Haute-Loire)**

Louis Marcel GAUTHIER passera sa jeunesse à Paray-le-Monial (Saône-et-Loire), où ses parents tenaient un Café-épicerie au lieu-dit «Le Colombier». Après ses études élémentaires, il est mécanicien dans un garage de la ville, avant d'être incorporé dans l'Aéronautique maritime à Lorient. Entré aux Lignes Latécoère, il est mis à la disposition de la «Mallorquina» pour l'exploitation de la ligne Barcelone-Palma de Majorque et participe au vol expérimental avec Enderlin le 7 mars 1923. Affecté en Amérique du Sud avec la première mission en novembre 1924, il est accidenté le 14 janvier 1925, lors d'une reconnaissance de ligne à la suite d'une panne de radiateur causant un atterrissage forcé sur la plage de Torrès, entre Florianopolis et Porto Alegre. Il est Chef mécanicien à Rio de Janeiro en février 1928 sur l'aérodrome de Campo dos Alfonsos. Pilote d'essai des



## MEMOIRE DE L' AEROPOSTALE

Hydravions Latécoère 631, il participe à la mise au point du «Croix du Sud» de Mermoz, à bord duquel il

bat le record du monde de distance avec la traversée de l'Atlantique Sud: un aller-retour de 19767 km. Croix de Guerre 1914/1918, Croix de la Légion d'Honneur, Louis GAUTHIER, à bord d'un hydravion FBA 17HE2, au cours d'un vol de reconnaissance s'écrase sur l'étang d'Hourtin le 3 juin 1938. Grièvement blessé, il est transporté à l'hôpital de Villenave d'Ornon où il décède quelques heures plus tard. Son nom a été donné à une rue de Paray le Monial.

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

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

Le 10 février 1936, lors de la disparition de l'hydravion «Ville de Buenos Aires», entre Natal et Dakar avec cinq membres d'équipage (Pereyre, Lhotellier, Marret, Collenot et Ponce) et un passager ( Barrière, Directeur des Services d'Air France à Buenos Aires), Jean PONCE assurait les fonctions de premier pilote. Il effectuait sa vingt et unième traversée de l'Atlantique Sud et totalisait 6 200 heures de vol et 1 000 000 kilomètres.

**VALOT, Henri**, né le 11 septembre 1903 à Taninges (Haute-Savoie).



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 février 1925 à février 1926. Agé de 30 ans, Henri VALOT est pilote de présentation et moniteur chef de centre à la maison Caudron.

Il faut rappeler que, 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 10 h 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 11 h 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 remit en ligne pour le départ.

## MEMOIRE DE L' AEROPOSTALE

A 12 h 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 LAVALEE (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 LAVALEE 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 le 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.

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



Jean BRUYERE fréquente l'école communale avant d'aller poursuivre ses études au cours supérieur de l'école d'Ainay à Lyon. A 15 ans, il entre à l'usine Berliet jusqu'à son service militaire. Attiré par l'aviation, il obtient une bourse de pilotage puis passa son brevet de pilote à l'Ecole Farman. A l'Ecole d'Istres, il apprend le pilotage des avions militaires et fut affecté au 33ème Régiment d'aviation. Il rengage au 35ème Régiment d'aviation à Bron sous les ordres du Capitaine Girier, où il participe à la coupe Bréguet et fut classé second. En 1928, il débute à l'Aéropostale sur la ligne Toulouse-Barcelone avant d'être affecté au tronçon Barcelone-Alicante puis fut nommé chef d'escale à Cap Juby. En 1925, la compagnie aérienne fait appel à Jean BRUYERE pour effectuer les étapes de nuit entre Alicante et Casablanca pour le transport du courrier d'Amérique du Sud.

C'est au cours du vol de Malaga à Tanger à bord de l'avion Latécoère 26, n°691, immatriculé F-AJCL, piloté par Jean BRUYERE, radio Aubry et quatre passagers, disparaissent en mer, au large de Tanger, le 25 janvier 1930, lors d'une formidable tempête. Jean BRUYERE comptait 1300 heures de vol.

## MEMOIRE DE L' AEROPOSTALE

Le 27 novembre 2010, à l'initiative de la Municipalité de Chaponnay, inauguration d'une plaque commémorative offerte par le Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges.



**BARBIER**, Pierre-Louis, né le 11 novembre 1904 à Bourg en Bresse (Ain).

Pierre-Louis BARBIER fit sa scolarité primaire à l'école Bichat de Bourg en Bresse. Tout d'abord pilote militaire à Bron, il débute comme pilote à Air Union avant d'entrer chez Latécoère en 1927. Alors qu'il assurait le courrier régulier sur la ligne Buenos-Aires-Rio de Janeiro, Pierre-Louis BARBIER trouve la mort le 27 février 1932. Au cours d'un violent orage, le Latécoère 28 piloté par BARBIER et Hamm avec pour mécanicien Gourbeye s'écrase en mer, à proximité du phare de Chuy, au Brésil. Pas de survivants.

**THOMASSET**, Maurice, (dit Tom), né le 13 janvier 1910 à Grenoble (Isère).

En 1929, à l'âge de 19 ans, Maurice THOMASSET a passé les épreuves d'officier radio de la Marine Marchande. Recruté par l'Aéropostale de Marignane (secteur hydravion) le 8 juillet 1929, il est affecté à la liaison Marseille-Alger. Le 7 novembre 1929, le Laté 32, n°85, immatriculé F-AJBK, avec pour équipage : pilote Larbonne, mécanicien Traverse, navigateur Adam et radio THOMASSET, tombe en panne en Méditerranée au nord des Baléares. Le radio THOMASSET réussit à réparer son appareil radio dans une mer démontée et peut donner sa position afin d'être secouru. L'hydravion est secouru le lendemain par le navire «Jean Argaud» qui récupère le courrier, l'équipage, et prend en remorque l'hydravion. Le 9 au matin, le vent forçit, l'hydravion coule et l'amarre casse. Les rescapés sont débarqués à Alger. Suite à cet accident, Maurice THOMASSET est promu Chevalier de la Légion d'Honneur, cette distinction lui fut remise durant son service militaire à la base aérienne de Bron.

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

Maurice THOMASSET termine sa carrière à Alger en 1964 comme chef radio.