

**DES AVIATEURS LYONNAIS  
DANS LA TOURMENTE  
DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE**

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

Après l'Ecole Polytechnique, Ecole de l'Air, puis Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique, et de 1927 à 1929, au Service Technique de l'Aéronautique, Henri ARSAC 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 601<sup>ème</sup> Groupe d'Infanterie de l'Air. De 1938 à 1939, Henri ARSAC 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, le Colonel ARSAC est 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 ARSAC quitte l'armée en 1950 pour la 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.



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

Breveté pilote de tourisme 2<sup>ème</sup> degré n° 12753 le 4 août 1938 ; brevet de pilote militaire le 28 mai 1940 ; brevet 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 décède le 15 septembre 1989 à Francheville et repose dans le cimetière de Claveisolles.

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

Il est 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 sûres et 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, porté disparu, est «Mort pour la France» en opération aérienne en Russie.

**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 il est nommé caporal chef ; le 2 novembre est 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 ; il 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 sa réintégration au groupe Bretagne, qui est rattaché à la 12<sup>th</sup> Air Force 42<sup>nd</sup> 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 Mengen 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. Il quitte Thiès en juillet 1953 et est affecté en décembre 1953 en Algérie. En décembre 1954, muté en Indochine au Groupe Franche-Comté, il revient en janvier 1956 au Groupe Anjou sur la base aérienne de Blida en Algérie.

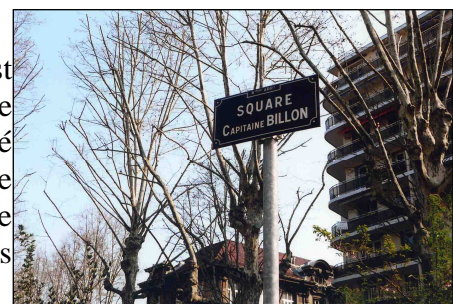
En octobre 1957, Robert BERTRAND prend sa retraite après 19 ans de service, 52 annuités et 3800 heures de vol sur B 26 Marauders, Junker 52, Dakota DC 3 et Nord 2501. Il est décoré de la Médaille militaire avec fourragère, Croix du Combattant, Médaille Commémorative 39/45 avec agrafes France, Afrique, 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, il s'installe à Lissieu (Rhône).

Robert BERTRAND décède le 26 octobre 2011 à Héricy (Seine et Marne), ses cendres sont déposées le 16 novembre dans le caveau familial du cimetière de Lissieu.

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

Il s'engage en 1914, à l'âge de 18 ans, comme fantassin. Il est grièvement blessé à Verdun. Néanmoins, il devient pilote de chasse. Après l'Armistice, il reste dans l'aviation et est affecté au Maroc au cours de la guerre du Rif. Puis, il se spécialise dans l'acrobatie aérienne tout en formant des jeunes pilotes de guerre. En 1935, il anime la patrouille de Dijon qui, dans les meetings aériens,



représente la France à l'étranger. A la déclaration de guerre en 1939, le Capitaine BILLON commande une escadrille au Groupe de chasse III/9 sur la base aérienne de Bron. Après l'armistice, il démissionne de l'armée et tente de rejoindre l'Angleterre. Dès février 1941, il passe à l'action clandestine au sein du Centre de stockage de la base aérienne de Bron et prend une part active dans la Résistance; il sera nommé chef régional de l'Armée Secrète. Arrêté par la Gestapo, il parviendra à s'échapper, mais il sera à nouveau interpellé le 7 Février 1943. Torturé et condamné à mort, les circonstances et le lieu de sa mort sont restés mystérieuses.

A Villeurbanne, rue du Roulet son nom a été donné à une Résidence, à Lyon 6ème et à Neuville sur Saône, un square porte son nom.

**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 BILLOTTET 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 BILLOTTET 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.



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

Elève-officier de réserve dans la Marine, breveté observateur le 30 mars 1923 à Fréjus-Saint Raphaël sous le n°1217, puis Enseigne de Vaisseau de 1ère Classe, René BONNAFE passe dans l'Armée de l'Air. Au cours de la Seconde Guerre Mondiale, René BONNAFE, commandant des forces aériennes du Tchad, participe avec le Général Leclerc aux opérations du Fezzan et de Tripolitaine. Général en 1946, il commande la 2ème Région Aérienne à Paris de 1948 à 1950 et la 5ème à Alger de 1950 à 1955. Inspecteur Général de l'Armée de l'Air de 1955 à 1957. Le Général René BONNAFE décède le 5 janvier 1981 à Marseille.

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

Appartenant à une famille française résidant en Grande Bretagne, Roger BORNE rallie les Forces Aériennes Françaises Libres (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 sa dépouille est transférée à Cenves.



**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<sup>er</sup> degré en octobre 1937.

Il entre à l'École 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 «Ardennes» 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 en mai 1949, l'«Ouragan». Nommé Commandant en juillet 1949, Paul BOUDIER assure les fonctions de chef-pilote et poursuit les essais de nombreux appareils. En août 1953, il est le premier à passer le mur du son sur avion armé (Mystère II).

Paul BOUDIER quitte l'Armée de l'Air pour entrer comme pilote d'essais aux Avions Marcel Dassault où il poursuit les essais des «Ouragan», «Mystère II», et «Mystère IV». En 1962, à Air Inter, Paul BOUDIER est chargé des nouveaux appareils (Caravelle XII et Mercure). 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). Décoré de la Médaille de l'Aéronautique, en mai 1980, Paul BOUDIER se retire dans le Sud de la France et s'éteint le 24 octobre 2003 à Antibes.



**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'École de l'Air, nouvellement créée. Il perdit son père, ingénieur, en avril 1937, mais il fut admis à l'École 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, où il fut rejoint par le lieutenant BRACHET. 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 les 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. 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'Île de la France et de la Normandie.

Le Capitaine BRACHET a participé à une épopée où trente avions à la cocarde française étaient mêlés à 1500 appareils 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 sœurs qui ont recueilli les archives familiales et qui étaient présentes à la cérémonie.

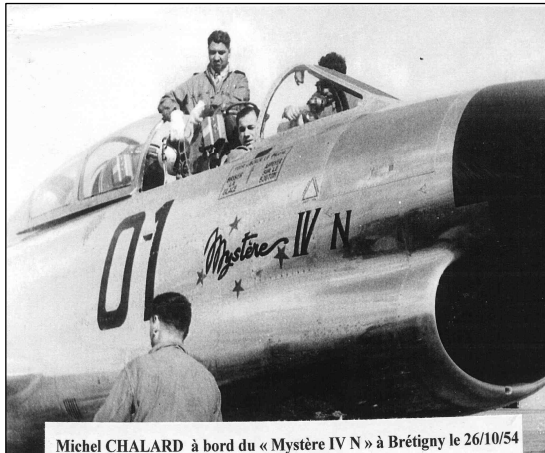
**CASTIN, Robert**, né le 25 août 1918 à Montluçon (Allier).

L'origine de la famille de Robert CASTIN se situe à Saint Germain des Paroisses dans le Bugey. Engagé volontaire pour 5 ans dans l'Armée de l'Air en 1936. Breveté pilote le 3 août 1937, il est affecté comme sergent au Groupe aérien d'observation 844. En janvier 1940, il rejoint Tours pour suivre le peloton préparatoire des officiers de réserve. Nommé aspirant en avril 1940, il rejoint l'Afrique du Nord en juin. Affecté dans diverses escadrilles, il se porte volontaire le 29 décembre 1943 pour rejoindre le Groupe de chasse «Normandie» en Union Soviétique. Le Lieutenant CASTIN obtient 10 victoires aériennes homologuées et rentre en France en février 1945 suite à ses blessures ; As de Guerre 1939/1945. En février 1948, il rejoint la base aérienne de Salon de Provence comme adjoint au commandant. Promu Commandant en 1956, il quitte l'Armée de l'Air en mai 1958 pour prendre la direction d'une entreprise familiale à Lyon. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1939/1945 avec 6 palmes, Médaille de la Victoire, Ordre du Drapeau Rouge, Robert CASTIN meurt le 26 juillet 1979 à Lyon et repose dans le cimetière de Saint Germain les Paroisses. Une plaque commémorative a été apposée dans sa propriété de Saint Germain les Paroisses.



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

Michel CHALARD effectue des études d'enseignement technique à l'École 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'École 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<sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> 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'École 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.



Michel CHALARD à bord du « Mystère IV N » à Brétigny le 26/10/54



Michel CHALARD à bord du « Gerfaut II » lors du record du monde

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».



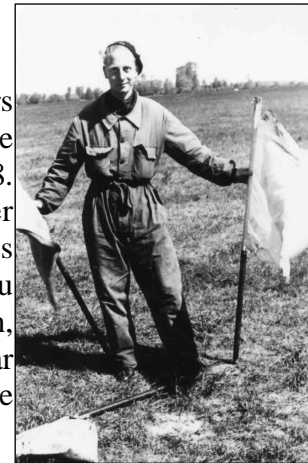
**CHAMBONNET, Albert**, né le 4 octobre 1903 à Bessèges (Gard).

Son père est mineur de fond et syndicaliste. Dès l'âge de 18 ans, Albert CHAMBONNET 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 39ème 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, Place Bellecour 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.



**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'Entraînements des Réserves Opérationnelles (CERO) 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. Il est membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n° 754 en date du 17 avril 1986.



**CHARPENTIER, René**, né le 13 janvier 1895 à Paris XVIIème.

Il débute comme apprenti mécanicien chez divers constructeurs en région parisienne avant d'entrer chez Gnôme et Rhône. Mobilisé en 1915 en qualité de mécanicien au 2ème 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 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.

Titulaire de la Médaille de l'Aéronautique remise en 1955 par le Groupement des Vieilles Tiges de Lyon. Il est membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le numéro 57 en date du 15 juin 1948. René CHARPENTIER se retire à Leigné les Bois (Vienne), où il décède le 25 janvier 1983.



CHARPENTIER

**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<sup>ème</sup> 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<sup>ère</sup> 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<sup>er</sup> 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'escala 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 est membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 789 en date du 16 mai 1990. A cette date, il devient l'un des derniers survivants du Groupe de bombardement 1/35 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<sup>ème</sup> classe Léonce COHEN passe par la 7<sup>ème</sup> Air Gunnery School de Stormy Down et la 1ère 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 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).

**CORDIER Bernard**, né le 3 mars 1912 à Lyon. Il est breveté pilote et s'engage dans l'aéronautique militaire en 1931. Est affecté à la 1<sup>ère</sup> 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 GC II/4 (3 victoires homologuées et 1 probable), il retourne à Air France de 1940 à 1942. Il 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, pour entrer dans les ordres. Moine cistercien à la Trappe de Citeaux, ordonné prêtre, le 18 mars 1961, le lieutenant-colonel de réserve Bernard CORDIER devient le Révérend Père BAUDOIN. Il passe 20 années au Zaïre et revient en 1983 à Citeaux pour y finir ses jours. Il décède à l'abbaye de Citeaux en Côte d'Or, le 16 septembre 1993, et repose dans le cimetière privé de l'Abbaye de Citeaux à Saint Nicolas les Citeaux.



CORDIER