

Roger CHAPIRON : une Vieille Tige Centenaire

Roger CHAPIRON, qui demeurait à Rillieux, est aujourd'hui accueilli chez sa fille, Madame Jodelyne Robert à 07500 Guilhaud-Granges. Il fêtera avec sa nombreuse descendance ses 100 ans le 14 décembre

Il y a quelques années, Georges CHAPIRON, membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry, avait souhaité nous relater quelques souvenirs.

Georges CHAPIRON est né le 13 décembre 1919 à Paris.

Après des études au Lycée Ampère de Lyon, il poursuit des cours professionnels. En 1937, il est admis à la Section d'Aviation Populaire de l'Aéro-club du Rhône où il est breveté pilote de tourisme en juillet 1938. Engagé pour la durée de la guerre, il est breveté pilote militaire en février 1940. De 1942 à 1944, Georges CHAPIRON prend une part active dans les services de renseignements de la Résistance. Dès la création, en 1952, du Centre d'entraînement des réserves opérationnelles à Lyon-Bron, il pilote les divers avions de chasse de ce centre. En 1959, il est atteint par la limite d'âge du personnel navigant. Vieille Tige n° 754 du 17 avril 1986. En 1990, médaille des 50 ans de brevet

Souvenirs

« Je me souviens d'avoir passé une visite médicale à la Clinique Lumière, le 17 mai 1937, examen obligatoire afin d'entrée à la Section d'Aviation populaire de l'Aéroclub du Rhône.

La majorité des vols s'effectuaient en soirée à la belle saison ou pendant la journée du samedi, si la météo le permettait. Les vols avaient une durée moyenne de vingt minutes. Pour passer le brevet de 1er degré, il fallait un minimum de trois mois, et pour le 2ème degré, un délai d'un an pour un élève pouvant disposer de son temps. Mais cela nécessitait un moyen de locomotion personnel (bicyclette) pour aller à l'aérodrome de Bron depuis le centre ville de Lyon ou emprunter le tramway n° 24 qui avait son terminus à Bron-village. Je suis breveté pilote d'avion 1er degré, le 4 juillet 1938 avec le n° 11052, et le 2ème degré, le 25 juin 1939.

A la déclaration de guerre, en septembre 1939, la majorité d'entre nous, n'avions pas l'âge d'être mobilisable. Les brevetés qui honoraient leur engagement sur l'honneur de servir signaient un engagement volontaire pour la durée de la guerre. Pour la région, les brevetés étaient regroupés dans deux écoles de pilotage élémentaire : Saint Etienne-Bouthéon dans la Loire ou Brioude dans la Haute Loire, mais la sélection était sévère, 75 % d'éliminés.

L'école de pilotage de Brioude était commandée par le Commandant de Réserve CAYROL avec pour adjoint le Capitaine de Réserve PERRET (le père de Jean PERRET qui deviendra chef-pilote à l'Aéroclub du Rhône). Les moniteurs étaient des chefs-pilotes d'aéroclubs mobilisés ou réquisitionnés. Les élèves-pilotes volaient sur des avions Caudron 275 ou Hanriot 182 pour les plus de 40 heures de vol. Le cantonnement se situait dans une école sans chauffage. Les premiers élèves, arrivés début octobre 1939, avaient eu à construire leur lit qui se composait d'un cadre en bois et quatre pieds, un grillage tendu avec un vague matelas garni de paille et une couverture. Les élèves-pilotes n'avaient pas d'uniforme, et contre le froid, des bandes molletières, une capote bleu horizon 14/18 et des sabots en bois garnis de paille. C'est dans cette tenue, que les élèves-pilotes étaient rassemblés devant le Monument aux Morts de Brioude, le 11 novembre 1939. Les élèves-pilotes ont été habillés avec la nouvelle tenue de l'Armée de l'Air, seulement après la signature de leur engagement au Puy en Velay, fin novembre 1939. On pouvait lire sur les murs les affiches '*Engagez-vous dans l'Armée moderne : l'Aviation*'. Nous étions la première promotion de guerre d'engagés volontaires. Nous étions 40 élèves-pilotes pour une affectation à l'Ecole de pilotage de Clermont Ferrand-Aulnat, début janvier 1940, pour suivre l'instruction militaire et les cours

Roger CHAPIRON : une Vieille Tige Centenaire

du brevet de pilote militaire.

Breveté pilote militaire en mars 1940, le sergent CHAPIRON effectuera un stage à l'Ecole de pilotage de Vichy, puis sera affecté à l'Ecole de Chasse d'Avord. Devant la précipitation des événements, il effectuera de nombreux vols de convoyage en tant que pilote-estafette, avant d'être démobilisé en septembre 1940.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Georges CHAPIRON, en tant que volontaire, effectue des vols au Centre d'Entraînement des Réserves, puis à l'Escadrille de Réserve d'Aviation légère et d'appui à Bron sur avion SIPA, Vanneau, T 6 et Fenec. »



CHAPIRON GRACET FEUZ BUCHET-BULLY

DAVIS

Les 90 ans de Jean-Lucien FEUZ en 2008

La fonction de starter

« Sur une base aérienne, le service de surveillance de la piste dépend directement de l'officier supérieur de semaine. Il est assuré par un officier du personnel navigant qui dispose du personnel nécessaire.

En vue d'obtenir une sécurité plus grande, par une discipline plus stricte et plus ordonnée, on peut être amené, en raison de l'importance ou de la nature de l'utilisation de l'aérodrome, à disposer d'un starter qui règle les départs et la circulation au sol conformément aux prescriptions générales des présentes consignes. Un sous-officier du personnel navigant est désigné pour remplir les fonctions de starter au départ.

L'emplacement du starter est matérialisé :

- pour les avions au sol par un fanion rouge planté dans le sol,
- pour les avions en vol par un cercle blanc de 3 mètres de diamètre, étalé sur le sol.

Ce sous-officier dit se tenir sur la ligne des départs, le plus à gauche possible dans la zone réservée aux départs, et être muni de trois drapeaux :

- un drapeau blanc signifiant : «Vous pouvez avancer »
- un drapeau rouge signifiant : «N'avancez plus »
- un drapeau vert signifiant : «Partez »

Le starter ne doit disposer d'aucun T d'atterrissage faisant double emploi avec le té normal du terrain. »



Le sergent CHAPIRON dans ses fonctions de «starter »