

# CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

C.A.L.M

Louis-Pierre MOUILLARD, né à Lyon le 30 septembre 1831, mort au Caire le 20 septembre 1897 est considéré comme un des précurseurs du vol à voile. Dès sa jeunesse, il s'intéresse au vol des oiseaux. Lors d'un séjour en Algérie, il poursuit ses observations sur le vol des oiseaux et entreprend la construction de planeurs. En 1881, Mouillard publie *L'Empire de l'Air, Essais d'ornithologie appliquée à l'aviation*. En 1912, est publié un ouvrage posthume *Le Vol sans battement*.

## DES PILOTES NATIFS DE LA REGION LYONNAISE

### PIONNIERS DE L'AEROPOSTALE

#### C'est quoi l'AEROPOSTALE ?

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, en décembre 1918, Pierre-Georges Latécoère fonde la société des Lignes Aériennes Latécoère pour transporter le courrier par avion depuis Toulouse vers l'Espagne, Toulouse est relié à Barcelone en deux heures et vingt minutes. C'est le début des lignes aériennes postales françaises civiles.. En 1919, le ligne est prolongée jusqu'à Casablanca. Un service régulier est ouvert en 1926 entre Casablanca et Dakar.

En avril 1927, Pierre-Georges Latécoère, céda 93% de ses parts à Marcel Bouilloux-Lafont, industriel et financier français installé au Brésil. La Compagnie Générale Aéropostale était née. La liaison entre l'Afrique et l'Amérique du Sud se fait en mars 1928 à partir d'avisos. Antoine de Saint-Exupéry, pilote, écrivain, philosophe, a été le chantre de l'aviation et notamment de l'Aéropostale en publiant des ouvrages : *Terre des Hommes*, *Courrier Sud*, *Vol de nuit*.

À la fin de l'année 1928, l'Aéropostale c'est 81 pilotes, 250 mécaniciens, 53 radios, 260 marins, 318 avions, 21 hydravions, 1351 moteurs, 6 avisos, 10 vedettes et 4 dépanneurs.

Les 12 et 13 mai 1930, en 21 heures, à bord de l'hydravion Laté 28-3, baptisé Comte de la Vaulx, piloté par Jean Mermoz, secondé par le navigateur Jean Dabry et le radio Léopold Gimié, est réalisé, sur 3.200 kilomètres, le premier vol aérien commercial au-dessus de l'Atlantique sud entre Saint-Louis du Sénégal et Natal (Brésil), avec 130 kilos de courrier à bord.

L'Aéropostale relie l'Europe à l'Amérique du Sud, la ligne s'étendant jusqu'au Chili, par-dessus la réputée inviolable Cordillère des Andes, et tissant un impressionnant réseau aérien dans le continent sud-américain.

En 1931, l'Aéropostale est mise en liquidation, en grande partie à cause de la crise économique qui frappe alors le monde,

Le 31 octobre 1933, l'Aéropostale doit fusionner avec d'autres compagnies aériennes françaises pour donner naissance quelques mois plus tard à la S.A. Air France.

Parmi ces noms de pilotes, nés à Lyon ou dans le département du Rhône, figure celui d'Antoine de Saint Exupéry, pilote et écrivain, qui a décrit dans ses nombreux ouvrages, la rude vie de ces pionniers de l'Aéropostale, mais aussi leurs joies et leurs peines

Ne les oublions pas....

**BRUYERE**, Alphonse, Jean, est né le 2 août 1905 à Chaponay (Rhône).

**GONIN**, Claudius, Jean, Marie, est né le 26 décembre 1892 à Lyon 5<sup>ème</sup>

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

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

de **SAINT EXUPERY**, Antoine, Jean-Baptiste, Roger est né le 29 juin 1900 à Lyon 2<sup>ème</sup>

**BRUYERE**, Alphonse, Jean, Marie, dit Jean, est né le 2 août 1905 à Chaponay (Rhône).

Jean est le fils de Ferdinand Bruyère, cultivateur, et de Marie Valencin demeurant à Chaponay.

Jean Bruyère 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 au Centre d'Aviation Militaire de l'Ecole Farman sur le terrain d'Etampes-Montdésir. Il reçoit son baptême de l'air, le 5 avril 1924. Jean Bruyère subit les épreuves du brevet de pilote qu'il obtient le 12 septembre 1924 sous le n°20387. Le 8 octobre 1924, Jean Bruyère rejoint le Centre d'Aviation d'Istres où il est affecté à la 3<sup>ème</sup> section sous les ordres du Lieutenant Rigall. En février 1925, le Caporal Bruyère est affecté au 33<sup>ème</sup> Régiment Mixte d'Aviation dans la zone d'occupation française en Rhénanie (Allemagne). Ultérieurement, le sergent Bruyère est affecté au 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation à Bron, à la 16<sup>ème</sup> escadrille. Le sergent Bruyère rengage au 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation à Bron sous les ordres du Capitaine Girier, et participe à la coupe Bréguet, il est classé second. En mars 1928, alors qu'il est sergent-pilote au 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation à Bron, il reçoit une proposition d'embauche à la Compagnie Air Union qu'il décline. En cours d'année,

Jean Bruyère débute à la Compagnie Aérienne Aéropostale sur la ligne Toulouse-Barcelone avant d'être affecté au tronçon Barcelone-Alicante. Ultérieurement, il est nommé chef d'escale à CapJuby. La compagnie aérienne fait appel à Jean Bruyère 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

Bruyère, radio Aubry et quatre passagers, qu'ils disparaissent en mer, au large de Tanger, le 25 janvier 1930, lors d'une formidable tempête. Jean Bruyère comptait 1.300 heures de vol.

Le 27 novembre 2010, une plaque à la mémoire de Jean Bruyère est apposée sur la façade de l'immeuble au 5 rue de la Poste à Chaponay. Une place de cette localité porte son nom.



<http://www.aerosteles.net/stelefr-chaponnay-bruyere>

**GONIN**, Claudius, Jean, Marie, est né le 26 décembre 1892 à Lyon 5<sup>ème</sup> (Rhône).

Claudius, fils de Jean Gonin, employé de commerce et de Marie-Françoise Chatelard, demeurant 27, rue du Tunnel à Lyn 5<sup>ème</sup>.

Claudius Gonin est Ingénieur diplômé de l'Ecole centrale lyonnaise. Promotion 1913..

Claudius Gonin, suite à une blessure de guerre en avril 1915, est muté dans l'aéronautique militaire. Breveté pilote militaire n°2841, 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 la Croix de Guerre, nommé au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur, le 9 février 1919. « *Officier d'une bravoure légendaire. Pilote exceptionnel, modèle d'énergie et de courage. Au cours des batailles des Champagnes s'est dépensé sans compter, effectué jusqu'à 4 bombardements dans la même nuit. Est revenu plusieurs fois avec son avion très abîmé par suite de l'ennemi. Une blessure, 6 citations* »

En 1919, il réalise un vol de Paris à Marseille, aller et retour, en 9 heures 30. En juillet 1920, il rejoint Constantinople (Istambul de nos jours) en avion pour participer à la mission aéronautique d'Orient avec le Commandant de Goy, pour reconnaître les nouvelles frontières de cette région, Claude Gonin devient de 1920 à 1924, pilote d'essais chez Farman, puis aux lignes Latécoère.

Le 15 octobre 1922, avec Frantz, lors de la mise au point du Laté 4, trimoteur biplan de huit tonnes destiné, au transport de 10 passagers sur 600 km, Claudius Gonin est grièvement blessé lors de

l'accident sur la ligne Toulouse-Casablanca. Invalide à 90 %, ses blessures à peine refermées, il vient trouver le chirurgien pour le supplier de lui laisser reprendre les vols.

Au cours d'un voyage Paris-Tokyo, en 1923, il est brûlé lors de l'accident de son appareil en Birmanie.

En 1926, il fait équipe avec Pelletier-Doisy pour un Tour de la Méditerranée : Paris-Rome-Tunis-Casablanca-Paris, raid de 6.500 kilomètres en 35 heures ; en 1927, avec le même équipier, il réalise le raid mémorable Paris-Vienne-Bucarest-Rayack-Le Caire-Benghazi-Tunis-Casablanca, raid de 41.000 kilomètres en 67 heures.

Claudius Gonin est promu Officier de la Légion d'Honneur, au titre d'Ingénieur, le 14 janvier 1928.

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 6.500 heures de vol dont 2.000 en réception d'appareils ou convoys.

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, et promu au grade de Commandeur de la Légion d'Honneur. Il ne peut se résoudre à l'inaction et rejoint la compagnie aérienne de Transports Aériens Intercontinentaux (TAI) où il crée et organise, en 1953, la Société Auxiliaire de Gérance et d'Exploitation de Transports Aériens (SAGETA) chargée de l'exploitation commerciale des appareils 'Armagnac' qui réaliseront 150 liaisons France-Indochine en transportant 25.000 passagers.

Claudius Gonin, Colonel de réserve, décède à Toulouse, le 29 Décembre 1958.

Son nom a été donné à une rue de Toulouse-Montaudran.

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

Etienne est le fils de Pierre Lafay et de Catherine Antoinette Deroire..

Mécanicien de métier, il est incorporé, dans l'Aéronautique militaire, au Camp de Satory, près de Versailles le 10 octobre 1912, comme mécanicien d'aviation. Il a déjà effectué de nombreux vols, quand la Première Guerre éclate.

Etienne Lafay est l'inventeur breveté et constructeur du lance-bombes utilisé par le Lieutenant Varcin.

Etienne Lafay est breveté pilote, le 19 novembre 1914, avec le n°693 ; il sort n°1 de la promotion de l'Ecole d'Aviation de Pau avec son brevet de pilote militaire, le 17 février 1915. Successivement caporal, puis sergent, il est nommé adjudant le 17 octobre 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 2.500 heures de vol comme moniteur. Etienne Lafay a formé et perfectionné plus de 1.800 pilotes sur tous les appareils alors en service.

Le 10 février 1918, l'adjudant Lafay est envoyé au front au Groupe de bombardement n°2, où il effectue des missions de bombardement sur de longues distances au-dessus de l'Allemagne.

Le 14 juillet 1918, il est nommé Lieutenant, et mis à la disposition du sous-secrétariat à l'aéronautique, il fait partie d'une mission qui part 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. En 1922, 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. Etienne Lafay construisit les deux premiers avions au Brésil, et battit un record de vol sur l'un d'eux en volant 17 heures consécutives sur la baie de Rio de Janeiro.

A la fin de 1924, pour le compte de la mission Latécoère, il effectue avec Joseph Roig, Paul Vachet et Victor Hamm, une reconnaissance de parcours au Brésil.

Avec une équipe d'autres pilotes sur Bréguet XIV, il réalise le premier transfert de courrier postal de Rio de Janeiro à Pernambuco (Recif), 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 dont 2 citations : une à l'ordre de l'escadrille et autre à l'ordre de l'Armée, Médaille interalliée de la Victoire, Médaille commémorative de la guerre 1914/1918, Chevalier de l'ordre de la Couronne d'Italie en 1920.

Etienne Lafay qui adhère aux Vieilles Tiges, le 11 juin 1950, avec le n°93, décède, le 3 mars 1975, il est inhumé au cimetière de Tarare.

A Rio de Janeiro et à Tarare, des rues portent son nom



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

Gaspard est le fils d'Antoine Pivot, cafetier au Bourg et de Jeanne Métrat.

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. Le 6 mars 1924, Georges Pivot entre comme pilote aux Lignes Aériennes Latécoère et se trouve affecté à Barcelone et assure les liaisons aériennes Toulouse-Casablanca, Casablanca-Oran, Alicante-Oran, où sur cette liaison, il connaît un accident en 1924 et reste 20 heures en détresse en mer, 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, après avoir sauvé son passager. Ultérieurement, il participe aux recherches de Reine et Serre, prisonnier des tribus rebelles.

Le 2 août 1927, à Casablanca, Georges Pivot se marie avec Camille Pontier. 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'aérodrome de Bahia, puis celle de chef d'exploitation de la ligne Bolivie-Chili-Pérou (en octobre 1930, avec Jean Couvet, il réalise un aller et retour de La Paz à Avica au Chili), Inspecteur pilote d'avril 1930 à janvier 1931, il reconnaît la ligne Rio-Belo Horizonte, puis Chef d'Exploitation de la ligne Bolivie-Chili-Pérou de janvier 1931 à mai 1931, puis Chef de Secteur jusqu'à Avril 1933.

Après un congé, à son retour d'Amérique, est affecté au Réseau Afrique de la Compagnie Air France début 1934. Il donne sa démission de la compagnie après un accident à l'atterrissage à Tanger sur un trimoteur Wibault le 11 Décembre 1935

Du 10 février 1936 à septembre 1939, il assure les fonctions de pilote à la Compagnie Aéromaritime/Chargeurs Réunis à Abidjan.

Mobilisé dans l'Armée de l'Air, au début de la Seconde Guerre mondiale, il est affecté à la base aérienne de Casablanca. Le sous-lieutenant Georges Pivot trouve la mort à Port Lyautey (Maroc), le 1<sup>er</sup> octobre 1943, lors des essais d'un Glenn Martin.

Georges Pivot, nommé au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur le 1<sup>er</sup> février 1932, Chevalier du Ouissam Alaouite, est déclaré «Mort pour la France».

La mémoire de Georges Pivot est honorée à Marcy l'Etoile par une plaque apposée sur le Monument aux Morts 1939/1945.



de **SAINT EXUPERY**, Antoine, Jean-Baptiste, Roger est né le 29 juin 1900 au 8 rue du Peyrat (devenu rue Alphonse Fochier, puis Antoine de Saint Exupéry) à Lyon 2<sup>ème</sup> arrondissement (Rhône). Antoine est le fils de Martin, Louis,, Marie Jean de Saint Exupéry (1863-1904), sans profession, et d'Andrée Marie-Louise Boyer de Fonscolomb.

Son père décède lorsqu'il a 4 ans, sa mère élève seule ses 5 enfants. Jusqu'à l'âge de dix ans, il passe son enfance entre le château de La Môle dans le Var, propriété de sa grand-mère maternelle, et le château de Saint-Maurice-de-Rémens dans l'Ain, propriété de sa tante M<sup>me</sup> Tricaud. Antoine de Saint Exupéry fait ses études primaires dans divers établissements scolaires, et reçoit son baptême de l'air, en Juillet 1912, à l'aérodrome d'Ambérieu en Bugey (Ain) Saint-Exupéry passe ainsi presque toute son enfance dans le château familial, entouré de ses frères et sœurs. Alors que la Première Guerre mondiale, éclate, la mère de Saint-Exupéry est nommée infirmière-chef de l'hôpital militaire d'Ambérieu-en-Bugey. Elle fait venir ses enfants près d'elle. Ses deux fils, Antoine et François, intègrent en tant qu'internes le collège jésuite Notre-Dame-de-Mongré, à Villefranche-sur-Saône. Le jeune Antoine peut donc enfin se consacrer à l'écriture, avec brio, puisqu'il remporte le prix de narration du lycée pour l'une de ses rédactions. La guerre se poursuivant, c'est chez les frères marianistes de la Villa Saint-Jean à Fribourg, en Suisse, qu'Antoine poursuit ses études. En

1917, il obtient son baccalauréat malgré des résultats scolaires peu brillants. L'élève Saint-Exupéry est davantage à l'aise dans les matières scientifiques que littéraires. En 1918, 1919 et 1920, Antoine échoue à l'oral du concours de l'École navale, puis s'inscrit en tant qu'auditeur libre en architecture à l'École nationale supérieure des beaux-arts.

Le 9 avril 1921, il est incorporé au 2<sup>em</sup> Régiment d'aviation de chasse à Strasbourg. En juin, il suit des cours de pilotage civil à ses frais. Titulaire du brevet de pilote civil, il est admis à suivre les cours de pilote militaire. Le 2 août 1921, il est affecté au 37<sup>e</sup> régiment d'aviation au Maroc à Casablanca, où il obtient son brevet de pilote militaire sous le n° 19398, le 23 décembre 1921. En janvier 1922, il est à Istres et est promu caporal. Reçu le 3 avril 1922 au concours d'élève officier de réserve (EOR), il suit des cours d'entraînement à Avord, qu'il quitte pour la base aérienne de Versailles, en région parisienne. Il vole à Villacoublay. Le 10 octobre 1922, il est nommé sous-lieutenant ; puis breveté observateur d'aviation, le 4 décembre 1922. En octobre il choisit son affectation au 34<sup>eme</sup> régiment d'aviation, au Bourget. Au printemps 1923, le 1<sup>er</sup> mai, il est victime de son premier accident d'avion à la suite d'une erreur d'évaluation, avec comme bilan une fracture du crâne. Après ce grave accident, il est démobilisé, le 5 juin 1923.

En 1924, Antoine de Saint-Exupéry travaille dans l'Allier ainsi que dans la Creuse comme représentant de l'usine suisse Saurer qui fabrique entre autres des camions. Revenu à la vie civile, il est breveté pilote de transport public, le 5 juillet 1926..

En octobre 1926, Antoine de Saint-Exupéry est engagé à la compagnie des Lignes Aériennes Latécoère sur l'aéroport de Toulouse-Montaudran pour effectuer du transport de courrier sur des vols en Breguet XIX entre Toulouse et Casablanca, puis sur Dakar. Fin 1927, il est nommé chef d'escale à Cap Juby au Maroc. En octobre 1929, il est nommé à Buenos Aires, Directeur de l'Aeroposta Argentina pour contribuer au développement de l'Aéropostale jusqu'en Patagonie. 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.

A partir de 1932, Saint-Exupéry demeure pilote d'essai et pilote de raid en même temps qu'il devient journaliste pour de grands reportages. Le 29 décembre 1935, accompagné de son mécanicien André Prévot, il tente un raid Paris-Saïgon à bord d'un Caudron-Renault. Le 30 décembre 1935, à 2 h 45, après 19 heures et 44 minutes de vol, l'avion heurte un plateau rocheux dans le désert égyptien, les deux aviateurs survivent miraculeusement à l'accident. En 1936, entre 2 raids, Antoine de Saint-Exupéry part comme reporter en Espagne pour couvrir la guerre civile. En 1937, Saint-Exupéry et son inséparable mécano partent à la recherche de voies aériennes pour rallier différentes villes africaines. Ils parcourent plus de 9.000 kilomètres et ouvrent la route des airs entre Casablanca, Tombouctou et Bamako. Le 15 février 1938, Antoine et André tentent un nouveau périple en s'attaquant au raid de New York à Punta Arenas. Mais, en raison d'une regrettable confusion dans le remplissage du réservoir de leur Caudron Simoun au Guatemala, ils surchargent trop leur appareil qui s'écrase en bout de piste. Les deux aviateurs grièvement blessés sont soignés au Guatemala puis Saint-Exupéry est transféré à New York,



Mobilisé en 1939, avec le grade de Capitaine, Antoine de Saint Exupéry est affecté au groupe de reconnaissance II/33. Il effectue plusieurs missions de reconnaissance sur l'Allemagne et le Nord de la France, en mai et juin 1940. En 1943, il retrouve son groupe en Afrique du Nord et reprend l'entraînement sur P 38 Lightning. Il effectue des missions de reconnaissance sur le Sud de la France occupée. A sa dixième mission de guerre, le 31 juillet 1944, il est porté disparu. Le Grand Prix littéraire de l'Aéro-Club de France lui est attribué à titre posthume pour l'ensemble de ses œuvres littéraires. Il est à l'origine de nombreux brevets d'invention, dont un brevet de dispositif de radio-guidage ou atterrissage sans visibilité.

Le souvenir d'Antoine de Saint Exupéry est conservé de plusieurs manières dans l'agglomération lyonnaise

plaque commémorative sur la façade de sa maison natale inaugurée le 19 octobre 1960 ; la rue où il est né est devenue avenue Antoine de Saint Exupéry

<https://www.aerosteles.net/stelefr-lyon-stexnaissance>

une œuvre architecturale est inaugurée, place Bellecour, à l'occasion du Centenaire de sa naissance en juillet 2000 <https://www.aerosteles.net/stelefr-lyon-petitprince>

l'aéroport de Lyon-Satolas a été baptisé aéroport de Lyon-Saint Exupéry en juillet 2000

une œuvre monumentale représentant Antoine de Saint Exupéry est inaugurée le 10 octobre 2017 sur le parvis de la gare TGV de Lyon-Saint Exupéry

***Des pilotes, natifs de la région lyonnaise, pionniers de l'Aéropostale (C) CALM 12/2023***