

## Les Aviateurs du département de la Drôme

**Marquis d'ARLANDE**, François, Laurent, né le 25 septembre 1742 au château de Saleton à Anneyron.

Dans sa jeunesse, il s'essaya au parachutisme depuis une tour de son château. Après son éducation au collège des Jésuites de Tournon où il fit connaissance de Joseph Montgolfier, il réalisa une carrière militaire jusqu'en 1781. Vivant à Paris, il fréquentait l'Académie des Sciences. C'est ainsi qu'il apprit que le 4 juin 1783, Joseph et Etienne Montgolfier d'Annonay avaient réussi à faire voler un globe de toile et de papier gonflé à l'air chaud. A la demande du Roi Louis XVI, Etienne Montgolfier se rendit à Paris afin de faire construire par souscription publique un «globe aérostatique». Le Marquis d'Arlande obtint du Roi l'autorisation de prendre place aux côtés de Pilâtre de Rozier, pilote du «globe aérostatique», qui s'envola du château de La Muette à Paris, le vendredi 21 novembre 1783. Le ballon après avoir survolé Paris, parcourait 10 kilomètres et atteignait 1000 mètres d'altitude au cours des 22 minutes de vol. Le Marquis d'Arlande et Pilâtre de Rozier furent les premiers aérostatiers.

Ultérieurement, le Marquis d'Arlande éprouva des déboires dans ses projets aérostatiques. Avec la Révolution, il sombra dans l'oubli. La loi de 1794 ayant chassé les nobles de Paris, il revint sur ses terres à Anneyron. Le 1<sup>er</sup> mai 1809, mourait dans la misère à Anneyron, le «sieur Darlandes», agriculteur. Triste fin pour celui qui fut le premier navigateur aérien.

Sur le terrain d'aviation du Creux de la Thine à Saint-Rambert-d'Albon, un monument, inauguré en 1964, commémore le «Marquis d'ARLANDE, premier navigateur aérien».



**EPARVIER**, Joseph, Henri est né le 22 février 1869 à Lapeyrouse-Mornay.

Il est établi comme mécanicien et industriel tulliste à façon de 1884 à 1910 à Manthes ainsi que 41 rue Magenta à Villeurbanne. Pilote et constructeur d'avion, il a aménagé un terrain d'aviation avec hangar d'aviation à 2 portes à Manthes (Drôme) entre 1908 et 1911.

Le 28 avril 1910, Dufour, modelleur-mécanicien à Villeurbanne, en collaboration avec Eparvier, louent pour une durée de trois ans, un terrain en friches au lieu-dit 'La Mière' sur la commune de Loyettes (Ain), pour des 'essais d'aviation'.

Henri Eparvier construit plusieurs appareils à Loyettes :

le premier, monoplan à ailes courbes doté, d'un moteur Cote 2 temps de 40 cv ou un Prini-Berthaud, sur une carcasse de bois et de toile de 350 kg.

## Les Aviateurs du département de la Drôme

un second monoplan, avec ses skis stabilisateurs à roues et fuselage toilée triangulaire ouvert sans empennage, équipé d'un moteur Cote reconçu par Eparvier de 50 cv, qui vole en avril 1910.

Tout au long de l'année 1910, Eparvier essaye ses appareils sur le terrain de Bellièvre à Ambérieu. Le 6 février 1911, Eparvier termine à grand frais un nouvel appareil, pas du tout découragé que ses deux appareils précédents qui n'ont put quitter le sol. Le 10 février, Eparvier évolue avec succès sur le terrain de Bellièvre. Après quelques tours, il s'élève, puis pique brusquement du nez à pleine vitesse, et s'abat en capotant. Il est projeté à plus de 10 mètres en aval, très grièvement blessé, vite amené à l'hôtel, puis à Lyon. Cela semble se terminer là pour Henri Eparvier. Joseph, Henri Eparvier meurt à Manthes le 20 avril 1942.

**ROUX**, François, Louis, né en 1839.

François Roux, architecte de formation, en 1904 il tente de faire voler sa première machine volante. Il s'agit d'un appareil à ailes battantes auxquelles s'ajoute une petite hélice. L'ensemble est actionné par un petit moteur à vapeur. Les essais ont lieu à Ablon, près de Paris. François Roux décède à Valence, à l'âge de 82 ans, le 7 avril 1921.

**MORIN**, Roger, né le 26 août 1879 à Celigny (Suisse).

Roger Morin passe sa jeunesse à Dieulefit, berceau des Morin, drapiers depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle. C'est d'ailleurs au domaine familial de Réjaubert, qu'Edouard Morin accueille Roger Morin, lors du vol Montélimar-Dieulefit, en mai 1911. C'est avec l'aide de son père, administrateur du journal «Le Temps», et s'intéressant à l'aviation, que Roger Morin acheta un Blériot monoplan de 60 CV. Après avoir parfait son entraînement dans le sud-ouest de la France sur le terrain de La Croix d'Hins à Bordeaux, il s'envole à 10 mètres au-dessus du sol sur une distance de 250 mètres, le 10 décembre 1909. Il est breveté pilote, le 7 décembre 1910, avec le numéro 306. Il participe alors à de nombreux meetings, au début de 1911, dans le sud-ouest de la France. Roger Morin devait être le premier à voler dans le ciel de la Drôme, au champ de courses de Montélimar du 5 au 10 mai 1911; le 9 mai, il réalise un aller-retour Montélimar-Dieulefit.



Dans le parc de Réjaubert à Dieulefit, son vol est commémoré par une inscription sur une dalle au sol. Il participe, fin mai 1911, au meeting d'Avignon; du 17 au 19 juin, au terrain des Bérauds à Romans; du 13 au 15 août, au polygone de Valence. Le 18 juillet 1912, lors de la deuxième épreuve du brevet de pilote militaire, son appareil fut pris dans un violent orage dans la région de Château-Renault. Grièvement blessé, il s'éloigna de l'aviation, mais participa néanmoins activement à la vie de l'aéroclub de Montélimar. Roger Morin décède à Dieulefit, le 28 juin 1942, d'une longue et douloureuse maladie.



**VÉDRINES**, Jules, Charles, Toussaint, né le 21 décembre 1881 à La Plaine Saint Denis (Seine Saint Denis)

**CERCLE AERONAUTIQUE LOU**



## Les Aviateurs du département de la Drôme

Jules Védrines, ouvrier puis metteur au point aux usines Gnome, est breveté pilote à Pau le 7 décembre 1910. sous le n°312. Il a été le premier pilote à dépasser les 100 km/h, à atterrir sur le toit des Galeries Lafayette à Paris le 19 janvier 1919 ; à gagner la Coupe Gordon-Bennett, etc...Il trouve la mort à 38 ans, le 21 avril 1919, avec son mécanicien Guillain à Saint-Rambert d'Albon, à bord d'un bimoteur Caudron C 23, lors du raid Paris-Rome.

Sur l'aérodrome du Creux de La Thine à Saint-Rambert d'Albon, un monument est érigé à la mémoire de ces deux aviateurs. Une stèle à leur hommage avait été édiflée sur le lieu de l'accident, mais elle a été déplacée dans un espace devant la mairie de Nouvelle stèle devant la mairie de Saint Rambert d'Albon Saint-Rambert d'Albon. Jules Védrines est inhumé au cimetière de Pantin en région parisienne.



Monument sur l'aérodrome du Creux de la Thine

**de CHIVRE**, Robert, Louis, Marie, né le 26 avril 1884 à Die.

Robert de Chivré quitte sa maison natale à cinq ans pour Avignon où il fait ses études. À 18 ans, il s'engage au 11<sup>ème</sup> régiment de Hussards, puis sert dans plusieurs régiments de cavalerie. Lors de la pacification du Maroc, il est blessé. En 1914, il fut le plus jeune officier décoré de la Légion d'Honneur. Il quitte, en 1916, la cavalerie pour l'aviation où il est breveté pilote militaire en mai 1917. En 1919, il est détaché en Pologne avec la Mission militaire française et commande l'école de pilotage de Varsovie, puis de Deblin. Il rentre en France en 1923 à l'école de pilotage d'Istres où il reste jusqu'en 1932. En 1928, il avait réalisé avec le Capitaine Escallier un raid en avion Lyon-Prague-Varsovie-Riga, le vol de retour étant réalisé en une journée. Puis, il est affecté à l'Etat-Major de la 5<sup>ème</sup> Brigade aérienne à Bron. En 1936, il est mis en congé définitif du personnel navigant.



En 1939, affecté au commandement de l'Air Régional 14, il participe à l'encadrement du Dépôt d'Instruction de l'Aviation polonaise de Bron. Il est admis à la retraite en avril 1940 avec le grade de lieutenant-colonel. Il se retire dans la propriété familiale, près de Saillans.

Lors des événements du Vercors en 1944, Robert de Chivré se portera volontaire avec le Curé de La Chapelle-en-Vercors comme otage, afin de protéger la population civile. Il sera emprisonné par les Allemands à Grenoble.

Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1914-1918 et titulaire de nombreuses décorations et distinctions étrangères, le Colonel de Chivré décède en avril 1987.

Ses fils animent, au sein de l'Association Aéronautique de Rochecourbe, le terrain d'aviation d'Aubenasson situé sur les terres familiales. Ce terrain est un lieu de rencontre privilégié pour les vélivoles, tout particulièrement d'origine étrangère.

◦ **LEYAT**, Marcel, né le 26 mars 1885 à Die.

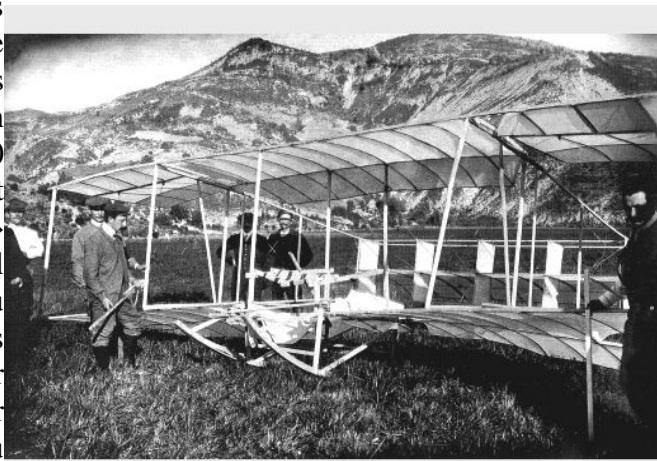
Marcel Léyat poursuit ses études au Lycée de Grenoble et entre en 1908 à l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures, où il est diplômé Ingénieur en 1911. Dès 1909, il entreprend la construction d'aéroplanes avec la collaboration de



## Les Aviateurs du département de la Drôme

Monsieur Audra, fabricant de meubles à Die. Marcel Léyat crée la «Société des aéroplanes Léyat», lui-même apportant la moitié du capital sous forme de «matière grise» et, l'autre partie, en argent par dix-huit souscripteurs. Marcel Léyat fait construire, par l'usine de Monsieur Audra, plusieurs planeurs constamment modifiés afin de faire toujours plus léger. Le 25 août 1909 sur le terrain du Plot Jalay, au sud de Die, Marcel Léyat, à bord de son planeur, s'élève à une dizaine de mètres de hauteur sur quelques centaines de mètres, en présence de spectateurs enthousiastes. Le 19 septembre, sur un nouvel appareil construit par Audra, et devant 3000 spectateurs, il réussit au lac de Luc en Diois un vol à 40 mètres de haut sur plusieurs centaines de mètres. La construction des planeurs se faisait uniquement en bois et le revêtement des plans était en papier. Constatant que ses planeurs étaient au point, Marcel Léyat adapte un moteur à 5 cylindres en étoile en demi-cercle, pour faire des essais en vol au moteur. C'est sur le terrain de Mourmelon, près de Chalons-sur-Marne, qu'il procède aux essais. Marcel Léyat est breveté pilote, le 3 février 1911, sur avion Sommer, avec le n°364.

Marcel Léyat quitte Die mais il poursuit ses recherches aéronautiques à la Société Astra. Au cours de la Première Guerre Mondiale, en 1916, le Capitaine Marcel Léyat est nommé Chef du Service des Hélices à la Section Technique de l'Aéronautique. Il élabore, en 1918, les plans d'un bombardier muni de deux moteurs de 550 CV, qui pouvait emporter 500 kg de bombes sur 1000 km. Dans les années 1920, il construit une voiture entraînée par une hélice, «l'Hélica», de conception plus aéronautique qu'automobile, équipée d'un moteur ABC flat-twin de 2 cylindres de 1000 cm<sup>3</sup> de cylindrée. En 1938, Marcel Léyat construit un prototype d'avion léger «L.33» destiné à la vulgarisation de l'aviation légère. Il a découvert le principe de «l'aile vivante» ou «flottante», qui consistait à faire pivoter les ailes par rapport au fuselage pour modifier leur incidence plutôt que de faire pivoter, par rapport à son axe transversal, l'ensemble du fuselage et des ailes par l'action du gouvernail de profondeur.



Marcel Léyat a été l'inventeur de la «Musique Rationnelle Léyat», une nouvelle écriture de la musique, ainsi que de la «Méthode Analytique Léyat d'Education Rationnelle» ou «M.A.L.E.R». Marcel Léyat décède en décembre 1986 à Thiais.

- **VERDURAND**, Abel, né le 5 mars 1886 à Die.

Après Polytechnique, Abel Verdurand commence une carrière dans l'industrie électrique chez Jeumont. En 1914, il s'engage, d'abord au 6ème régiment d'artillerie de campagne, puis passe dans l'aviation le 14 janvier 1915 comme observateur, avant d'être breveté pilote le 27 novembre 1915. Affecté aux escadrilles MF 20, MF 60, F 228 et GDE ; nommé Chevalier de la



Légion d'Honneur le 18 mai 1916 avec deux citations à l'ordre de l'armée. En janvier 1924, Abel Verdurand, le troisième à partir de la droite il est engagé par Air Union comme directeur général pour redresser une situation difficile. Il est licencié en juin 1928 en raison de son

## Les Aviateurs du département de la Drôme

opposition aux décisions prises par Messieurs Breguet et Blériot, membres du conseil d'administration. En 1933, il est appelé par M. Bouilloux-Laffont à la direction de l'Aéropostale, elle aussi en situation difficile, après sa liquidation. Il participe à l'aventure de la première traversée de l'Atlantique sud par Mermoz à bord de l'Arc en Ciel. Intégré dans la nouvelle société Air France, il prend la direction à sa création d'Air Afrique en 1939. Bien que non mobilisable, il réintègre l'Armée de l'Air pendant la «drôle de guerre» et reçoit la responsabilité de l'aviation d'observation. Après la Seconde Guerre mondiale, il retourne à Alger. Abel Verdurand décède en 1970.

**CHABERT**, Charles, né le 14 mars 1889 à Chomérac (Ardèche).

Charles Chabert, industriel demeurant à Valence, est mobilisé lors de la Première Guerre Mondiale dans l'infanterie. En 1916, il passe dans l'Aéronautique militaire comme caporal-pilote et se trouve affecté comme pilote à l'escadrille C 13. Il est abattu le 23 août 1917 à Vadelaincourt (Meuse)

**LAPORTE**, Louis, Paul, Augustin, né le 10 juin 1889 à Die.

Louis Laporte est grièvement blessé dans un accident aérien le 18 janvier 1915 et décède des suites de ses blessures à l'hôpital du Val de Grâce à Paris.

◦ **BONNETON**, Fernand, né le 10 mai 1890 à La Coucourde.

Fernand Bonneton est affecté dans un régiment de la cavalerie au début de la Première Guerre mondiale. Blessé quatre fois, il passe dans l'aéronautique militaire. Breveté pilote militaire n°5435 le 15 septembre 1916 à Ambérieu-en-Bugey, il est affecté en Roumanie comme instructeur et pilote de chasse. En mai 1918, il revient en France à la SPA 69, et remporte neuf victoires aériennes dont sept homologuées ; As de Guerre 1914/1918. Après l'Armistice, il est affecté en Pologne où il commande l'escadrille de chasse 162. De retour en France, il est affecté au 1er Régiment d'aviation à Thionville. Le Capitaine Fernand Bonneton se tue accidentellement, le 24 juin 1922, aux commandes de son Nieuport-Delage, lors du meeting aérien international de Bruxelles. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1914/1918 avec 12 citations, Officier de l'Ordre de Léopold de Belgique, 4 décorations roumaines, 2 décorations russes, 1 décoration polonaise, François Bonneton repose dans le cimetière de Les Islettes (Meuse).



**GARAIX**, Victorin, dit 'Victor,' né le 8 novembre 1890 à Taulignan.

Victor Garaix, à la suite de son stage chez Boilleau à Longjumeau en 1907/1908 a acquis une grande expérience du moteur à explosion. Sur un véhicule qu'il a construit, il participe à la course automobile Paris-Dieppe en 1908. D'août 1908 à mai 1910, il travaille comme mécanicien aux «Aéroplanes Bonet-Labranche», et commence à piloter à Nancy et à Juvisy. En 1911, il fut l'un des tout premiers à construire un monoplan métallique qui vola à Issy les Moulineaux. Victor Garaix passe son brevet de pilote le 8 novembre 1912 sous le n° 1133. En 1913, il est instructeur à l'Ecole de pilotage



## Les Aviateurs du département de la Drôme

«Aero-Tourisme», puis pilote d'essais des «Aéroplanes Paul Schmidt» à Chartres. Il va s'attaquer à une quarantaine de records mondiaux sur le biplan conçu par Schmidt. A la déclaration de guerre en août 1914, Victor Garaix, avec son appareil Schmidt prend part aux missions aériennes dans le secteur de Verdun au sein de l'escadrille 13. Lors d'une mission de reconnaissance-bombardement, son appareil s'écrase au sol dans les lignes ennemies dans le secteur de Tucquenieux (Meurthe et Moselle), le 23 août 1914. Le pilote et son observateur qui trouvèrent la mort furent inhumés sur les lieux avec les honneurs militaires rendus par les troupes allemandes.

**CHIRPAZ**, Georges, Léon, né le 28 mars 1892 à Etoile-sur-Rhône

Georges Chirpaz, matelot de 1ère classe mécanicien pilote, affecté au quartier maritime d'Oran, disparaît en mer à la suite de la chute de son appareil. Mort pour la France, le 26 septembre 1917, au large d'Oran (Algérie).

**BAUX**, Auguste, né le 9 juillet 1892 à Bourg-de-Péage.

Auguste Baux est le fils d'un professeur de mathématiques de l'Ecole Supérieure de Romans-sur-Isère. Réformé en 1914, il s'engage au 75ème Régiment d'Infanterie. Fait prisonnier, le 3 octobre 1914, il s'évade. L'adjudant Baux est affecté à l'Aéronautique militaire comme élève-pilote le 13 octobre 1916. Breveté pilote à l'Ecole du Crotoy le 28 février 1917. Caporal, puis sergent, il est versé à l'escadrille N 88, puis à la C 61. Adjudant-pilote à la SPA 103 ( l'escadrille des Cigognes) le 11 janvier 1918, il remporte, en quatre mois, cinq victoires aériennes homologuées. Il est tué en combat aérien, le 17 juillet 1918, dans la région de Jonquery (Marne). Son corps n'a jamais été retrouvé. Il est titulaire de la Médaille Militaire et de la Croix de Guerre avec 4 palmes

**MAGNET**, Paul, né le 25 janvier 1894 à Montélimar.

Paul Magnet est l'un des fondateurs de l'Association des Mécaniciens «Les Vieilles Racines». Ayant conçu l'idée d'une fédération des associations regroupant les techniciens de l'aviation, ses camarades de travail à Villacoublay l'ont élu en 1930, «Président de l'Académie des Mécaniciens». Metteur au point à la Société des Moteurs Salmson, il collabore dans la préparation des raids de Maryse Bastié. Les nombreux pilotes qui ont eu recours à ses soins diligents, pour la mise au point de leurs moteurs, gardent le souvenir d'un spécialiste hors pair. Paul Magnet décède le 5 mai 1970.

**THOMAS**, Marcel, né le 10 janvier 1893 à Nyons.

Fils de Jules Thomas et de Zoé Jubic, Marcel Thoma s'engage au 30ème Bataillon de Chasseurs Alpains, le 17 septembre 1914, puis muté au 13ème Bataillon. Il passe dans l'aviation comme élève-pilote le 5 novembre 1917 et sera breveté pilote sous le n° 11242 à l'école d'aviation militaire de Chateauroux le 3 février 1918. Lieutenant-pilote à l'escadrille SPA 95 au 1er juin 1918, il se verra décerné Croix de Guerre 14/18 avec 4 citations, cité à l'ordre du régiment en mars 1915, à l'ordre de la brigade en juillet 1915, à l'ordre de la division en septembre 1916, à l'ordre du Corps d'Armée en novembre 1916.

**ROMAN**, François, Louis, né le 11 juin 1893 à Dieulefit.

Sergent aviateur au 3ème GA. Mort pour la France le 2 octobre 1916 dans la région de Rancourt (Somme), tué au cours d'un combat aérien.

## Les Aviateurs du département de la Drôme

**THOMAS**, Charles, né le 8 février 1894 à Romans.

Sergent au 1er Groupe d'Aviation. Mort pour la France à l'hôpital n°4 au Crotoy (Somme) le 2 octobre 1915, à la suite de blessures de guerre.

**CROUZET**, Edouard, né en 1895, d'un père qui habite à Lamastre (Ardèche).

A la mobilisation, lors de la Première Guerre mondiale, Edouard Crouzet est mobilisé dans le Génie et participe à des opérations en Alsace, mais en 1917, son unité part pour l'Afrique du Nord. Il termine la guerre avec la Croix de Guerre et la Médaille Coloniale. En 1920, il est mécanicien à Lamastre, puis il travaille à Valence dans une entreprise La Boulonnerie calibrée avant d'ouvrir son propre atelier de mécanique de précision. En 1932, il ouvre son usine de Bourg les Valence avec 100 employés. La prospérité de son affaire est vite reconnue, ce qui lui permet de s'insérer dans les milieux patronaux du Valentinois et de jouir d'une certaine aisance.

C'est ainsi qu'il passe son brevet de pilote d'avion en 1936 et d'être rapidement parmi les premiers touristes de l'air régionaux. Ainsi, il participe, au Tour Aérien du Sud-Est en 1936 organisé par les journaux Le Petit Marseillais et Le Petit Dauphinois, qui se veut un rallye touristique autant qu'une compétition sportive. En 4 jours, les 42 équipes engagées rallient Marseille à Grenoble, via Cannes, Montélimar et Valence. Crouzet et Leleu, à bord du Caudron Phalène 'Rolland Garros', n° 20 y participent.

Edouard Crouzet décède le 20 avril 1937 à la suite d'une intervention chirurgicale.

**CORNET**, Marcel, Etienne, né le 28 mai 1895 à Tain l'Hermitage.

Fils de Louis et Marie Planche. Dessinateur, il s'engage pour la durée de la guerre. Il est incorporé au 4ème Régiment du Génie le 20 août 1914, muté au 6ème, puis 2ème Génie. Il passe les tests de présélection à l'Ecole de l'Aviation Militaire de Dijon, puis affecté dans l'aviation militaire comme élève-pilote le 20 février 1917. Breveté pilote militaire n°6232 de l'Ecole de l'Aviation Militaire du Crotoy le 3 mai 1917, il est nommé caporal le 13 mai 1917. Breveté pilote civil le 29 mai 1917, il suit les stages de perfectionnement à l'école d'aviation militaire d'Avord et de haute voltige à l'école de Pau. Pilote à l'escadrille N 156 à Etampes du 8 au 18 juillet 1917, puis affecté à l'escadrille N 3 le 19 juillet 1917. Probablement abattu par l'Obltn. Bruno Loerzer commandant du Jasta 26 (6ème victoire) et le Obflugmst. Kurt Schönfelder du Jasta 7 (2ème victoire), le 16 août 1917, vers 9 h 35, aux commandes de son Spad VII n°2100 dans le secteur de la Ferme Gruytenzeele sur la commune d'Houthulst (Belgique). Son corps est retrouvé dans le secteur de Boezinge par des militaires belges en avril 1918. Enterré dans le cimetière Saint Charles de Potijze d'Ypres, sa tombe porte le n° 1159.

**ARNOUX**, Maurice est né le 7 septembre 1895 à Montrouge (Hauts de Seine).

A l'âge de 17 ans, il passe son baptême de l'air à Etampes. A la déclaration de guerre en août 1914, il est déclaré inapte au service pour 'mauvais fonctionnement du cœur'. Il réussit à se faire affecter au 2ème Groupe d'Aviation à Bron. Le 1er mars 1915, il est affecté à l'escadrille M.F 99 comme conducteur-mécanique. En février 1916, il est accepté comme élève-pilote à l'école d'Etampes où il est breveté pilote militaire sous le n° 3539. Sergent, il participe aux combats aériens dans la région de Verdun où il est cité à l'Ordre du Corps d'Armée en novembre 1916. Affecté à l'escadrille N 49, il accumule 5 citations, obtient la Médaille Militaire en 1918, la Croix de Guerre et fait Chevalier de la Légion d'Honneur en 1919, à l'âge de 23 ans. Il est nommé sous-lieutenant en mars 1919, puis lieutenant-réserviste en mars 1922, capitaine en 1930 et commandant en 1938.

## Les Aviateurs du département de la Drôme

Après la guerre, il se marie et devient industriel à Montrouge et créé un aéroclub. Breveté pilote civil, il participe à de nombreuses courses et bat de nombreux records (coupe Dunlop, Zénith, et record d'altitude). En 1933, il bat le record de vitesse des 100 km pour monoplace de 350 kg à 304 km/h de moyenne.

En 1939, à la mort de son père, il est élu maire de Chamarand. Aimé et apprécié, il montrera dans la gestion de sa commune autant de courage que celle qu'il affiche dans le ciel. A la déclaration de la Seconde Guerre mondiale, il rejoint le 3<sup>ème</sup> Groupe d'aviation de chasse. En juin 1940, le Commandant Maurice Arnoux est décoré de la Croix de Guerre avec palme, puis cité à l'Ordre de l'Armée. Le 6 juin 1940, vers 16 heures, avec son Morane 406 CN 132, il engage un combat aérien contre sept chasseurs ennemis. Le combat durera dix minutes. Son appareil s'écrase au sol dans l'Oise.

Sa dernière citation, à titre posthume:

«Officier d'élite et aviateur prestigieux, mort pour la France en combat aérien, après avoir servi l'aviation et son pays de façon éclatante. Cité huit fois à l'ordre pendant la guerre de 14-18, devient en temps de paix, dans les compétitions internationales, un pilote de réputation mondiale. Ayant repris, en 1939, sa place dans un groupe de chasse, fit l'admiration de ses camarades plus jeunes, par ses hautes vertus morales et sa remarquable virtuosité professionnelle. Trouva le 6 juin 1940, une mort glorieuse dans un combat inégal contre sept adversaires, donnant à une carrière exceptionnelle le couronnement d'une fin chevaleresque».

**MAURIN, Louis;** né le 26 février 1896 à Villevoisance (Ardèche).

Louis Maurin quitte son village pour venir à Lyon «travailler dans la mécanique». Par ses relations, il prend goût à l'aviation. Il a la chance d'être engagé comme mécanicien, en 1911, au terrain d'aviation de Bron. Il passe son brevet de pilote, le 2 août 1911, avec le numéro 963. Nommé chef-pilote à la Société des Véhicules Aériens à Issy-les-Moulineaux, puis peu après sur avion Farman, il bat le record de l'époque en atteignant l'altitude de 250 mètres. Après avoir acheté un avion Deperdussin, Louis Maurin se consacre aux meetings aériens et participe à la course Paris-Bordeaux. À la déclaration de guerre, le 2 août 1914, avec un palmarès de 130 heures de vol, il se trouve affecté au 22<sup>ème</sup> Régiment Colonial et participe aux combats en Bulgarie, Turquie et Grèce, sans jamais pouvoir obtenir son affectation dans l'aéronautique militaire. Démobilisé, Louis Maurin reprend quelques vols et meetings, mais bien vite, il décide de revenir à son métier de jeunesse, «la boulangerie-pâtisserie». En 1930, il achète à Valence la «maison Nivon» renommée pour ses «pognes», et donne un nouvel élan à ce commerce réputé. En 1964, à l'occasion du cinquantenaire de son brevet de pilote, il reçoit la Médaille de l'Aéronautique. Louis Maurin décède à Valence, le 11 juillet 1978, il est inhumé à Annonay.

**VINCENT, Paul, Auguste,** né le 16 novembre 1896 à Cléon d'Andran.

Soldat à l'escadrille C 46. Disparu le 14 septembre 1918 lors d'une patrouille à Conflans sur Jarnisy (Meurthe et Moselle).

**Marquis De SUAREZ D'AULAN, Marie, Quenin, Félix, Ghislain, Foulques, Jean de la Croix** est né le 20 novembre 1900 à Savasse (Drôme).

Il est le fils de François Harouard de Surez d'Aulan, député de la Drôme, marquis d'Aulan, et de Madeleine de Geoffre de Chabrignac. Jean Suarez épouse en 1926 Anne-Marie Yolande Kunkelmann (1904-1983), héritière de la Maison Piper Heidsieck. Il fonde une famille nombreuse, naissent quatre enfants : Ghislaine (Comtesse de Poix), François et Catherine (Madame Claude Taitinger).

Orphelin à l'âge de 10 ans, Jean s'engage le 28 août 1918 (en falsifiant son état-civil) à l'âge de 17 ans, quelque mois avant la fin du conflit, dans les





## Les Aviateurs du département de la Drôme

rangs du 5ème bataillon de chasseurs à pied. Champion universitaire de natation et champion d'Europe de plongeon de haut-vol. Guide de haute montagne. En bobsleigh à deux et à quatre, il fut champion de France, capitaine de l'équipe de France aux Jeux Olympiques de Chamonix en 1924, Saint Moritz en 1928 et Garmisch- Partenkirchen en 1936 où il obtint la quatrième place. Il participe deux fois aux 24 heures du Mans dans l'équipe Bugatti. Dans le domaine de l'aviation, avec l'achat en 1935, d'un Caudron Aiglou 7063-43, immatriculé F-ANVK, il remporta le Circuit des Oasis en Egypte en 1935 et participa au rallye aérien des capitales en 1936. Il parcourt le monde pour la promotion du Champagne Piper Heidsieck dont il est le président aux commandes de son avion. Par ailleurs, il préside l'aéroclub de Champagne et sera breveté pilote de chasse en janvier 1940. Pendant l'occupation, il cacha des armes dans ses caves. Dénoncé à la Gestapo, il put néanmoins, à travers l'Espagne, gagner l'Afrique du Nord. Il s'engagea, en dépit de son âge, au Groupe de chasse II/5, dans l'Escadrille La Fayette, devenant ainsi le plus vieil pilote de chasse de la deuxième guerre mondiale. Il effectue sa première mission de guerre le 16 août 1944 et sera abattu lors d'un combat aérien contre des Me 109 aux commandes de son P 47 n°19, serial 42-25829, au-dessus de la forêt de Tagolsheim, dans la région d'Altkirch.

Le sous-lieutenant de Suarez d'Aulan est Mort pour la France le 8 octobre 1944 à Heidwiller (Haut Rhin), Titulaire de la Croix de la Légion d'Honneur et Croix de Guerre 39/45, il est inhumé au Cimetière du Nord, dans la Chapelle Kunkelmann, à Reims (Marne).

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

Après une formation de mécanicien, puis de pilote dans l'aviation militaire (pilote de chasse avec 6000 heures de vol), Firmin Guiron devient chef-pilote à l'aéroclub de Romans en 1931. Il passe son brevet de pilote de transport public en 1932. Employé comme pilote réceptionnaire chez Potez, Firmin Guiron est désigné en 1935 comme chef-pilote de Potez Aero Service sur l'aérodrome de Passy en Haute-Savoie. Il assure l'école de pilotage et les vols touristiques dans le Massif du Mont Blanc, puis crée en 1936 la Société «Mont Blanc Aviation». Il est considéré comme le grand pilote de montagne et des glaciers du Massif du Mont Blanc au cours des années 1930 à 1940. A la Libération en septembre 1944, le Capitaine Guiron affecté au Groupe 1/35 Aviation des Alpes, a pris part à des missions de guerre très osées dans le Massif du Mont Blanc. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, au sein de sa société, il assure le ravitaillement des refuges de haute montagne et sera le pionnier du Secours en Montagne à partir d'hélicoptère. La carrière de Firmin Guiron s'arrête le 24 juin 1962 avec 15524 heures de vol. Firmin Guiron revenait souvent sur le terrain de Romans avec son Auster. En 1964, à la retraite, il anime le terrain de vol à voile de Saint Jean-en-Royans. Firmin Guiron décède le 28 juillet 1985.



◦ **VERNIER**, Gaston, né en 1904 à Port-de-Bouc (Bouches du Rhône).

Gaston Vernier s'engage à 18 ans dans l'Armée de l'Air. Breveté mitrailleur à Cazaux, il sert en Allemagne au 33<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation à l'Escadrille des «Cocottes», puis au Levant. À Istres, en 1928, en tant qu'élève-pilote, il restera dans cette école comme moniteur. En 1930, l'adjudant-chef Gaston Vernier est affecté comme responsable militaire sur l'aérodrome de Montélimar-Ancône, puis l'autorité militaire lui demande de prendre en charge la Section d'Aviation Populaire locale et assure les fonctions de pilote-moniteur, à l'aéroclub de Montélimar, jusqu'en 1939. Au

**CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUIL**



## Les Aviateurs du département de la Drôme

début de la Deuxième Guerre Mondiale, il est nommé moniteur de chasse à Avord.

Après l'armistice de juin 1940, Gaston Vernier démissionne de l'Armée de l'Air et entre dans la Résistance sous le pseudo de «Vallière». Responsable de la Résistance pour la Drôme-Sud, puis à la tête de son maquis basé à Marsanne, il participe avec l'armée américaine à la bataille de Montélimar. Il reprend du service au sein de l'aéroclub de Montélimar, en tant que pilote-moniteur de 1946 à 1970. Lorsqu'il décède en 1970, le Capitaine Gaston Vernier totalisait 7000 heures de vol. Il était décoré de la Légion d'Honneur à titre de Guerre, de la Croix de Guerre 1939-1945 avec palme, de la Médaille Militaire et de la Résistance. Une avenue de Montélimar porte son nom.

◦ **FAURE, Henri**, né en 1904 à Valence.

Henri Faure est né dans une famille de pharmaciens. En 1927, il est diplômé de la faculté de pharmacie de Lyon et s'installe à Annonay comme pharmacien. En 1938, dans cette ville, il crée un laboratoire d'analyses médicales, puis en 1941, il installe un laboratoire pharmaceutique industriel consacré à la recherche et à la diffusion de médicaments pour les yeux. Trois de ses cinq fils le rejoindront par la suite. De 1971 à 1977, Henri Faure sera Maire d'Annonay.

Breveté pilote civil en 1935, il est l'un des fondateurs de l'aéroclub d'Annonay et en assurera pendant plus de cinquante ans la Présidence.

H.FAURE En outre, il sera Président de la Fédération Rhône-Alpes des aéroclubs, et Vice-Président de la Fédération Nationale Aéronautique. Titulaire de la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur et Officier de l'Ordre National du Mérite, Henri Faure décède le 2 décembre 1996 à l'âge de 92 ans.



**WOLFF, Georges**, né le 17 août 1904

Carrière militaire. Depuis 1951 à l'aéroclub d'Annonay à Saint -Rambert d'Albon, en tant que mécanicien et moniteur instructeur avion. Membre du groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 328 en date du 15 septembre 1968, Georges Wolff décède le 8 juin 1988.

**CLEMENT, Louis**, né le 9 juillet 1905 à Montélimar.

Orphelin de guerre, Louis Clément obtient à 19 ans une bourse de pilotage et se retrouve à Buc en novembre 1924 à l'École de pilotage Louis Blériot. Breveté pilote le 24 mars 1925, il devance l'appel. Reçu pilote de chasse en août 1925, il est affecté à la 8ème escadrille à Bron et vole sur Nieuport 29. Le 28 octobre 1925, lors d'un vol d'entraînement son appareil prend feu, Louis Clément saute en parachute. Grièvement brûlé, il est soigné à l'hôpital et devient le premier pilote militaire français sauvé par son parachute. En 1933, il se fait engager comme mécanicien et pilote à tâche au Cercle Aérien du Touring-Club à Buc. Louis CLEMENT est engagé en 1935 par Lignel avec pour mission la mise au point du triplan en tandem le 'Peyret VI' et sa participation au Tour de France des prototypes.



En 1936, il prend la direction de l'École de pilotage Louis Blériot à Buc et effectue le premier

## Les Aviateurs du département de la Drôme

vol du Lignel 10, premier monomoteur au monde à train rentrant. Sur son fidèle Taupin, Louis Clément participe à de très nombreux meetings. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, depuis sa résidence campagnarde, il vient en aide à la Résistance. Fin 1947, Lignel l'engage comme pilote à tâche pour la mise au point du Lignel 44, puis du Lignel 46.

Le 19 février 1952, Louis Clément est décoré de la Légion d'Honneur. Il débute alors une série de meetings aériens avec présentation de voltige de 1952 à 1955. De passage à Gand, le 31 mai 1955, il fait une démonstration d'une série de loopings et de renversements pour des amis : soudain l'aile gauche de son appareil se détache et l'avion s'engage dans une spirale de la mort. Ses obsèques eurent lieu le 8 juin à Adainville(Yvelines), localité où il résidait. Son nom a été donné à une école de Buc.

- **CAVALLI, Jérôme**, né le 25 octobre 1905 à Lapeyrouse-Mornay.



▪ Jérôme CAVALLI, orphelin de ses parents, est recueilli par son oncle à Omblèze et à Pennes-le-Sec, où jeune berger, il regarde passer les avions. Boursier à l'École de Pilotage de Chalon-sur-Saône, il est breveté pilote. Affecté à la 6<sup>ème</sup> escadrille de chasse au 35<sup>ème</sup> Régiment d'aviation de Bron, il se distingue comme un remarquable pilote de voltige et d'acrobatie, et parfois, au-delà des limites réglementaires. Il quitte l'aviation militaire en juin 1931, en tant que sergent-chef, avec à son actif 600 heures de vol. Il entre chez le constructeur Gourdou-Lesseure comme pilote d'essais et effectue la mise au point de prototypes, les tests de bombardement en piqué et la technologie du train d'atterrissage rétractable. Merveilleux pilote d'acrobaties aériennes, il participe à plus de cent meetings et concours entre 1931 et 1939. Il se classe 2<sup>ème</sup> de la Coupe de France d'acrobaties en 1934 à Rennes, 5<sup>ème</sup> de la Coupe mondiale d'acrobaties ; en 1938, il est champion de France de voltige. À ses 600 heures de vol militaire, il ajoute 450 heures de vol civil. À la déclaration de guerre en 1939, il est affecté comme pilote de ligne à la section civile des liaisons aériennes métropolitaines. Ce n'est que fin 1942 qu'il peut rejoindre l'Afrique du Nord et l'escadrille des «Sioux» dans le Groupe de chasse «La Fayette». Le 3 février 1943, il est tué, lors d'un bombardement allemand, sur le terrain de Thélepte en Tunisie.



Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec palmes, titulaire de nombreuses décorations étrangères, Jérôme Cavalli repose aujourd'hui dans le cimetière de Coublevie, près de Voiron, dans l'Isère.

Monsieur Gaston Emery de Bourg les Valence, Président de l'Association «En Envol avec Jérôme Cavalli», perpétue la mémoire de ce Chevalier du Ciel, en donnant le 31 août 2002, le nom de «Col Cavalli» à un lieu de la commune de Combovin. Les municipalités de Lapeyrouse-Mornay et de Valence ont donné le nom de Jérôme Cavalli à une voie locale.

- **PERENON, Albert**, né en 1907 à Saint-Siméon-de-Bressieux (Isère).

Albert Perenon est une grande figure de l'aviation drômoise. Après de sérieuses études secondaires, il est admis comme élève-pilote à l'École de pilotage d'Ambérieu-en-Bugey, puis à Istres. Après son service militaire, il est affecté à l'aviation de chasse où il participe aux

## Les Aviateurs du département de la Drôme

vols de la Patrouille de France du moment. Il quitte l'armée, avec un grade modeste, et se retrouve à Bordeaux chez Potez Aéro Service où il fait connaissance de Guiron et de Guenon. Dès lors, ils formeront un trio inséparable et assez joyeux dans l'aviation drômoise. Aidé par Bornand, chef-pilote de l'école de pilotage d'Ambérieu-en-Bugey, il obtient le poste de pilote moniteur à la Section d'Aviation Populaire de l'aéroclub de Romans, dès 1937. A la mobilisation en 1939, il est affecté à la formation des élèves-pilotes des écoles de pilotage de Saint-Etienne-Bouthéon, de Roanne-Renaison et de Clermont-Aulnat. Pendant cette période de guerre, c'est un peu la galère pour lui, mais il se marie avec Lucienne à Romans. En 1945, il réactive l'aéroclub de Romans, mais il est appelé par le Service de la Formation Aéronautique à Challes-les-Eaux comme moniteur des futurs moniteurs d'État. De retour dans la région, il organise les premières écoles de vol à voile dans les clubs de l'Ardèche et de la Drôme. Puis Albert Perenon se consacre à la formation des élèves-pilotes de l'aéroclub local, son école sur Stampe a d'ailleurs été très remarquée. Albert Perenon, Médaille de l'Aéronautique, totalisait 4500 heures de vol. Il a formé plus de 2000 élèves-pilotes, dont certains ont atteints une valeur aéronautique remarquable. Albert Perenon, qui a œuvré pour la qualité de la formation au pilotage à l'aéroclub de Romans, est décédé en 1993 à l'âge de 86 ans.

**CHAPEAU, Jean**, né en 1907 dans le Jura.

C'est en 1930 que Jean Chapeau découvre, par hasard, l'école de pilotage de Moirans dans l'Isère. Il y passe son brevet et achète l'avion sur lequel il a appris à piloter, un Potez 36. En 1935 avec Henri Faure, il est à l'origine de l'aéroclub d'Annonay sur le terrain du Creux de la Thine à Saint-Rambert d'Albon. Il met à disposition de l'aéroclub une flotte d'appareils composée de Potez 32 et 36 et d'un Caudron-Phalène. En 1946, il reprend ses activités aéronautiques en achetant un Nord 1002 pour développer le transport aérien au départ de Nice. Puis, il achète un premier bimoteur Lockheed 12 A en 1956, suivi rapidement d'un second. Fin 1960, un troisième Lockheed, puis un quatrième en 1973 sera aménagé avec un soin tout particulier pour le transport des VIP (hautes personnalités). Jean Chapeau était l'homme à tout (bien) faire de l'aviation régionale : transport du quotidien Nice-Matin et des tickets du PMU entre le continent et la Corse ; du transport hebdomadaire de Nice à Montpellier des ingénieurs IBM, et surtout des voyages touristiques et d'affaires vers la Corse. Jean Chapeau s'est retiré du monde aéronautique en 1985.

**DROUOT, Jean**, alias **L'HERMINE**, né le 15 septembre 1907 à Luxeuil-les-Bains (Haute Saône).

Jean Drouot, diplômé de l'École des Mines de Nancy, est mobilisé en 1939. À sa sortie de l'École de l'Air, il participe à la Campagne de France. Démobilisé en septembre 1940, il tente en vain de rejoindre l'Angleterre pour reprendre le combat. Nommé en 1941 directeur de l'École des Cadres en Dauphiné-Savoie, il profite de cette situation privilégiée pour combattre l'occupant. A partir de janvier 1943, «L'HERMINE» organise la Résistance dans la Drôme et organise de nombreux sabotages. Fin novembre 1943, il prend le commandement des FFI de la Drôme. Le 1er juillet 1944, promu lieutenant-colonel, il est nommé commandant du secteur Alpes Centrales. À la Libération, avec ses hommes, «L'HERMINE» est incorporé au 4ème Régiment de Tirailleurs marocains et prend part aux durs combats sur le front des Vosges où il est blessé. Après la guerre, ingénieur, directeur de sociétés, il est aussi conseiller municipal de Paris, conseiller général de la Seine et député en Seine et



## Les Aviateurs du département de la Drôme

Oise. Jean Drouot trouve la mort dans un accident de la route le 23 mai 1969 et repose dans le cimetière de Triel-sur-Seine (Yvelines).

**PEZANT**, Georges, né le 12 février 1909 à Aubières (Puy de Dôme).

Georges Pézant est breveté pilote, le 8 septembre 1925, avec le n° 22085 ; brevet pilote de transport public, le 30 janvier 1936, avec le n° 1231. Il s'engage au 2ème Groupe d'ouvriers aéronautiques comme personnel navigant, le 19 septembre 1928. Il est affecté au 33ème Régiment d'aviation à Mayence où il est nommé caporal le 13 mai 1929, puis sergent le 1er décembre 1929. Rengagé pour deux ans au 35ème Régiment d'Aviation à Bron, en tant que personnel navigant, le 19 mars 1930, il est libéré en fin de contrat, le 18 septembre 1931. Il se marie à Bourg de Péage, le 19 septembre 1930. Alors Drômois, il fréquente l'aéroclub de Romans en tant que pilote instructeur à la Section d'Aviation Populaire en 1936. (A la même époque, il aurait été pilote instructeur à l'école d'Aulnat car il a écrit un livre sur la vie des pilotes-boursiers de cette école). Sergent-chef pilote réserviste en 1939 au Groupe de Chasse III/9 à Bron, il est nommé adjudant, le 20 février 1940. En 1941, il rejoint son ancien chef le Capitaine Billon au sein du Mouvement Combat et Coq Enchaîné. Il appartient au Réseau Buckmaster de la section F du SOE. Agent P1 du 1er avril 1942 au 31 mai 1942, puis agent P2 du 1er juin 1942 au 1er septembre 1943, il organise le tout premier parachutage d'armes dans la région à Blye (Ain), puis à Anse (Rhône) en 1942. À la suite de ce parachutage malencontreux, il est arrêté et emprisonné à la prison Saint-Paul à Lyon, puis transféré au camp de Saint-Paul d'Eyjeaux (Haute-Vienne) d'où il s'évade. Par l'Espagne, le Portugal, il rejoint Gibraltar le 6 octobre 1943. Il intègre le dépôt de la chasse à Meknès, puis affecté au BCRA à Alger il est parachuté en Auvergne (où ?) comme agent de liaison de 2ème classe avec le grade de Capitaine, chef d'opération du département de la Lozère. En septembre 1944, en tant que Lieutenant, il reprend du service au sein du Groupe 1/35 Aviation des Alpes, jusqu'à la dissolution de celui-ci en mai 1945. Il sera nommé Capitaine, le 1er Janvier 1956.

Titulaire de nombreuses citations ou décorations : Chevalier de la Légion d'Honneur, le 27 décembre 1952, Médaille des Évadés, Médaille de la Résistance, Croix de Guerre avec palme. Titulaire d'une décoration britannique, Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n° 322 en date du 15 septembre 1968, Georges Pézant décède le 13 août 1975 à l'hôpital Desgenettes à Lyon. Il est inhumé au cimetière de Montmirail.

**MARCEL**, Félix-Élie, né le 10 septembre 1910 à Comps, près de Dieulefit.

En 1928, Félix-Elie Marcel devance l'appel et entre à l'École des mécaniciens d'aviation à Rochefort. Sergent en 1933 à la 11ème Escadre à Metz, il est breveté pilote avion et planeur. Au début de la Seconde guerre mondiale, lieutenant, il est nommé contrôleur d'État à l'usine d'aviation SFA à Figeac (Lot). Il refuse de collaborer en 1942 et passe à la Résistance où il effectue de nombreux sabotages, attaque de convois allemands, organisation de parachutage et formation des commandos «Hubert».

En 1945, réintégrant l'Armée de l'Air, il prend le commandement de la base aérienne de Metz avant d'être nommé sur une base en Allemagne. De 1949 à 1954, il est basé à Meknès au Maroc, puis en 1955 à Blida en Algérie. En 1958, il prend sa retraite avec le grade de commandant et revient s'installer à Comps, où il deviendra maire jusqu'en 1971. Il a toujours gardé un plaisir de piloter car il a construit un avion et donner le virus à ses fils. Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre 1939/1945, Félix-Elie Marcel décède en 1978.

## Les Aviateurs du département de la Drôme

- **PERDRIZET, Maurice**, né le 11 juillet 1912 à Crest.

Maurice Perdrizet passe la première partie de son enfance à Crest où il effectue ses études primaires. Il séjourne à Lyon, puis à Paris, au gré de l'évolution de la situation de son père, Inspecteur des Eaux et Forêts. Il entre à l'École Militaire de Saint-Cyr en 1932 et en sort en 1934, avec le grade de sous-lieutenant. Affecté à l'École d'Application de l'Armée de l'Air où il est breveté pilote en 1935, il embarque sur le porte-avions Béarn, puis rejoint la 25<sup>ème</sup> Escadre en Tunisie. En 1939 au début de la Deuxième Guerre Mondiale, il est instructeur à l'école de Chasse n°3. Nommé Capitaine en février 1940, il rejoint à sa demande une unité combattante : l'Escadrille de Chasse de nuit 5/13 à Loyettes dans l'Ain. Affecté, le 30 juillet 1940, au Groupe de Chasse 2/8, il commande une escadrille jusqu'en novembre 1942. Evadé de France par l'Espagne, où il est emprisonné pendant plusieurs mois, il gagne l'Afrique du Nord en décembre 1943. Il part en Angleterre en janvier 1944 où il est engagé dans les opérations contre l'Allemagne avec le Groupe «Berry». Il participe au débarquement de Normandie et aux opérations de la Libération de la France, Belgique et Hollande où il est sérieusement blessé lors d'une mission. Maurice Perdrizet est nommé Commandant en juin 1944. Début 1945, il est affecté comme Commandant au Groupe de Chasse «Ardennes» et participe aux opérations aériennes en Allemagne jusqu'en mai 1945. De 1945 à 1952, sa carrière évolue entre le Ministère de l'Air et l'École de Guerre à la sortie de laquelle, il est nommé Lieutenant-Colonel. En 1952 avec le grade de Colonel, il commande la base aérienne de Dijon et fait partie des premiers pilotes de chasse à utiliser des avions à réaction en opérations (Vampire, puis Ouragan et Mystère IV). Il est aussi, un des premiers officiers supérieurs français opérationnels à passer le mur du son. En 1956, le Colonel Maurice Perdrizet participe en Angleterre à la préparation des opérations franco-britanniques de la Campagne de Suez. Il commande le groupe aérien français qui mènera les opérations militaires depuis Israël.

Maurice Perdrizet termine sa carrière en 1957 avec le grade de Général de brigade aérienne. Il est alors Commandeur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre. Maurice Perdrizet poursuivra une carrière civile chez Philips, Dassault et Crouzet. Il décède à Crest le 2 juin 1994. Son nom a été donné à une place de la ville de Crest.

**MATRAS, Pierre**, né le 29 août 1914 à Valence.

Pierre Matras, fils d'architecte, après des études secondaires, prépare le premier concours de recrutement direct de l'École de l'Air à Versailles. Sous-lieutenant à la 4<sup>ème</sup> escadrille du Groupe de chasse II/1, il participe à la Campagne de France. Le 14 mai 1940, après avoir descendu un avion ennemi, il est gravement blessé par une balle qui lui traverse le bras. En raison de graves ennuis de santé, il ne peut rejoindre l'Afrique du Nord, en passant par l'Espagne, qu'à l'automne 1943. En tant que pilote de chasse, Pierre Matras se porte volontaire pour rejoindre le front russe au sein de l'escadrille «Normandie». Le 20 juin 1945, il retrouve Paris avec à son palmarès, 9 victoires aériennes homologuées. Il commence alors une brillante carrière, qui d'État-Majors en commandements de base, le conduit à exercer de nombreuses responsabilités au sein de l'Armée de l'Air. Le 1<sup>er</sup> avril 1962, Pierre Matras est promu Général de brigade et quittera le service actif en septembre 1969 avec 4 000 heures de vol. Grand Officier de la Légion d'Honneur, Grand Croix de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1939/1945 avec palmes, Ordres soviétiques, le Général Matras décède à Toulouse le 22 mars 1998 et repose dans le cimetière de la route de Romans à Valence.



**RAMBAUD, Albert, Lucien**, né le 23 octobre 1914 à Grignan.

## Les Aviateurs du département de la Drôme

Le 20 mai 1940, à l'aube, le Potez 63/11 n° 430 du Groupe de Reconnaissance II/55 décolle du terrain du Bourget pour une mission de reconnaissance à vue sur les positions de l'ennemi dans la région de Laon. A bord de l'appareil, l'équipage : Lieutenant Albert Rambaud pilote, Lieutenant observateur Gaston Brune observateur et le Sergent-chef radio-mitrailleur Maurice Sève. Après plusieurs survols de l'objectif, l'appareil est sur le chemin du retour, mais au sud du Chemin des Dames, il est touché par les tirs des batteries antiaériennes de la 28ème Division d'Infanterie Alpine. Désarmé, l'avion s'écrase au sol après avoir percuté une ligne à haute tension. Le Lieutenant Rambaud périt aux commandes de l'appareil dans le bois de la Montagne de Richebourg sur la commune de Chivres-Val. Le lieutenant Brune et le sergent-chef Sève sautent en parachute à très basse altitude, le parachute de l'observateur s'accroche à l'aile de l'avion et s'écrase avec lui ; le radio-mitrailleur se retrouve dans un arbre sur le coteau des Froments à Bucy où il est fait prisonnier. Une plaque commémorative est inaugurée en présence de Maurice Sève le 21 mai 2000 à proximité de la chapelle Sainte Marguerite sur la commune de Chivres-Val (Aisne).

**THIERRY, Emile**, né le 19 avril 1915 à Lyon 3ème.

Emile Thierry entre à l'École de l'Air en Octobre 1936. Le sous-lieutenant Thierry s'illustre dans la Campagne de France 39/40 en abattant deux avions ennemis le 22 novembre 1939. Quatre autres victoires complètent son palmarès. Replié en Afrique du Nord, il participe à de nombreuses missions avant de retrouver le Groupe de chasse II/5 «Lafayette» qui est engagé en Italie ainsi que pour le débarquement allié en Provence ; AS de Guerre 1939-1945. Au lendemain de la Deuxième Guerre Mondiale, il exerce divers commandements d'unités ou de bases au sein de l'Armée de l'Air. Promu général de brigade aérienne le 1<sup>er</sup> avril 1963, il quitte le service actif quatre ans plus tard. Le Général Emile Thierry décède le 14 Septembre 2000 à Taulignan et repose dans le cimetière de cette localité.

**LARAT Bruno**, né le 2 mai 1916 à Lyon

Troisième enfant d'une famille connue dans le quartier du domaine Jabelin à Romans, Bruno Larat fait ses études de droit à Lyon. Licencié en droit en 1938, il est reçu au barreau de la ville en novembre 1938. Mobilisé au début de la Deuxième Guerre Mondiale comme sursitaire, Bruno LARAT est incorporé au peloton préparatoire aux élèves officiers de réserve au dépôt de cavalerie de Montauban. Sur sa demande, il est affecté au Centre d'Instruction des élèves officiers de réserve de l'École de l'Air de Bordeaux. Nommé aspirant de réserve en avril 1940, il est affecté le mois suivant au Centre d'Instruction du bombardement à Chateauroux. Ce Centre se replie le 20 juin sur Port-Vendres. Bruno LARAT cherche un moyen de gagner l'Angleterre. Il réussit à embarquer, le 24 juin 1940, sur l'«Arandora Star», un bateau affrété pour évacuer les troupes polonaises. Débarqué à Liverpool, le 29 juin 1940, il signe son engagement dans les FAFL, le 1<sup>er</sup> juillet suivant, et rejoint le camp de Saint-Athan puis l'École franco-belge de pilotage de Oldham. Le 15 février 1941, il est affecté à la 3 Elementary Flying Training School. Malade, il est radié du pilotage. En octobre 1941, Bruno LARAT est muté à l'Etat Major particulier du Général de Gaulle dans les Services du Renseignement et rejoint le Centre d'Instruction des parachutistes à Camberley. Volontaire pour accomplir une mission en France occupée, il est promu lieutenant de réserve en mars 1942 et pris en compte par le Bureau Central de Recherche et d'Action (BCRA), en tant que chargé de mission de 1<sup>ère</sup> classe (assimilé à capitaine).

Dans la nuit du 23 au 24 mars 1943, Bruno Larat est parachuté en France pour remplacer Raymond Fassin auprès du Comité de



**CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOULL**

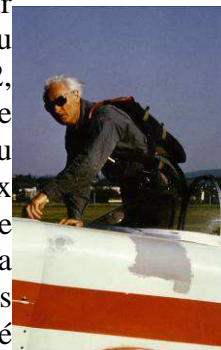
## Les Aviateurs du département de la Drôme

coordination du Service des opérations aériennes et maritimes. Le 21 juin 1943, il est arrêté par la Gestapo au «rendez-vous de Caluire» avec Jean Moulin notamment. Torturé à Lyon, puis transféré à Fresnes et à Compiègne, il est déporté au camp de Buchenwald en Allemagne où il travaille au «tunnel de la mort».

Le 5 avril 1944, Bruno Larat meurt d'épuisement suite aux mauvais traitements. Le Capitaine Bruno Larat est déclaré «Mort pour la France» en déportation.

**VIOSSAT, Henri**, né le 20 novembre 1916 à Alixan.

Henri Viossat apprend à piloter à l'aéroclub d'Annonay à Saint Rambert d'Albon. Il est breveté pilote privé n° 4859 en 1935 sur ce terrain. Engagé volontaire en octobre 1935, il est incorporé à Istres comme mécanicien. Revenu à la vie civile en 1937, il devient l'un des mécaniciens de l'aéroclub Drôme-Ardèche à Montélimar. Au cours de la Deuxième Guerre Mondiale, il sera mobilisé dans l'Armée de l'Air comme mécanicien. En 1947, il obtient le brevet élémentaire de pilote de planeur en 1953 et passe son brevet d'instructeur de pilotage à Challes-les-Eaux. Depuis, il n'a cessé ses activités de moniteur au profit des aéroclubs de la région (Ruoms, Pierrelatte, Langogne, etc...). En 1972, il obtient la qualification d'instructeur de voltige, puis en 1973, celle de pilote de montagne et le brevet de pilote d'ULM. En outre, il participe, individuellement ou avec la participation de ses amis, à la construction de nombreux avions, dont deux «Sirocco», avion de voltige des années 1970. C'est d'ailleurs grâce à ce type d'avion que le club de voltige «Evolution», fondé sur le terrain de Montélimar à la fin des années 1980, a vu son pilote écumer avec succès les compétitions officielles. Henri Viossat, en dehors de l'aviation, poursuit une activité commerciale avec son épouse dans un fond de commerce de pianos, musique et TSF à Montélimar.



Le 29 juin 1995, Henri Viossat reçoit la Médaille d'Honneur de la Fédération Nationale Aéronautique. En 2002, avec l'aide de Gérard Teynaud, Albert Chave et Clovis Cagoulet, et après six années de travail, Henri Viossat présente sur le terrain de Montélimar sa dernière réalisation, un Robin CR 100. Vice-Président de l'aéroclub de Montélimar, il est décoré de la Médaille d'Argent de la Jeunesse et des Sports en 2003. Il s'éteint le 1er février 2009 à l'âge de 92 ans.

**MENUT, Lionel, Emile, Georges**, né le 25 novembre 1916 à Nyons.

Lionel Menut s'engage dans l'Armée de l'Air le 20 octobre 1937. Breveté pilote militaire en janvier 1940, il intègre le Centre de perfectionnement à la chasse de Montpellier durant la Campagne de France en mai/juin 1940. Mis en congé d'armistice, il gagne l'Afrique du Nord et reprend du service dans l'Armée de l'Air, le 27 juillet 1942. Affecté à l'escadrille «La Fayette», il se porte volontaire pour rejoindre le Groupe de chasse «Normandie» en Union Soviétique. Promu Aspirant le 2 février 1944, il remporte 2 victoires aériennes avant de disparaître lors d'une mission de guerre dans la région de Koenisberg en Prusse Orientale le 29 janvier 1945.



**de GEOFFRE de CHABRIGNAC, François**, né le 8 août 1917 à Paris.

Par ses attaches familiales, c'est un peu «l'enfant du pays» au nord de Montélimar. Breveté pilote à 17 ans. En 1939/1940, il suit les cours de pilotage à





## Les Aviateurs du département de la Drôme

Nîmes et à Avord avant de se replier en Afrique du Nord. En novembre 1942, il est affecté au Groupe de chasse «La Fayette». Volontaire pour le front russe, il fut un pilote de chasse au courage indomptable qui s'illustra magnifiquement dans les combats aériens que livra le Groupe de chasse «Normandie-Niemen» en Russie contre l'Allemagne. François de Geoffre figure dans l'histoire de la chasse soviétique comme «l'homme de la Baltique», titre que lui avait décerné publiquement le Maréchal Nokivov. En effet, notre pilote avait été abattu par la Luftwaffe au-dessus de cette mer le 27 mars 1943. Il plongea dans l'eau glacée où il resta dix heures accroché à un madrier, blessé à la jambe droite. Lorsque les Russes le repêchèrent, il était violet et délirait. Pour cela, pour ses victoires, pour sa vaillance, François de Geoffre fut plusieurs fois cité, décoré et félicité. En Indochine, en 1948, il est pilote attaché à une grande plantation de caoutchouc, puis deux ans plus tard il part pour l'Amérique du Sud offrir ses talents aux prospecteurs d'or et de diamants. Ses qualités de conteur et sa curiosité sans cesse éveillée lui ouvrent la porte du journalisme. Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre, Ordre de la Guerre pour la Patrie (URSS) et Médaille de la Victoire (URSS), François de Geoffre, le «Baron» ou «l'Homme de la Baltique» décède le 17 juillet 1970 à Alicante (Espagne), et repose dans le cimetière de Savasse.

**ROCHE**, Émile, Louis, Auguste, né le 6 septembre 1917 à Montélimar.

Émile Roche s'engage dans la Marine le 13 novembre 1936. Il est breveté élémentaire mécanicien d'aéronautique le 1er juillet 1937. Affecté à la Base aérienne navale de Berre où il est promu Quartier-maître le 1er janvier 1940. Il est breveté pilote sous le n°30805 à Royan le 21 avril 1940. En 1941 et 1942, il est affecté dans plusieurs bases au Maroc. Le 1er juillet 1943, il est promu Second-maître et breveté pilote marine n° 7 A, et qualifié pilote de chasse en octobre 1943. D'avril 1944 à mai 1945, il est affecté au Groupe aéronaval aux USA où il est breveté pilote de l'Aéronavale américaine. Le 1er juillet 1947, il est promu Maître et admis au cadre de Maîtrance en janvier 1948. Le 1er septembre 1949, il est affecté à la base aérienne de Salon-de-Provence en tant que moniteur. Il poursuit cette activité à l'École de pilotage de l'Armée de l'Air à Marrakech, puis à la base aéronavale de Khouribga. Promu Premier-Maître le 1er janvier 1954, il est successivement affecté aux escadrilles 55 S à Agadir, 59 S à Hyères et 3 S à Cuers. Promu Maître-Principal, il est Commissionné Officier des Équipages de 3ème classe le 1er juillet 1958. Il est affecté à l'escadrille 32 S à Alger-Maison Blanche en juillet 1960. Le Maître-Principal Roche prend sa retraite le 1er septembre 1962. Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaillé Militaire. Membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry des Vieilles Tiges sous le n°778 en date du 15 décembre 1988, Emile Roche décède à Montélimar le 1er décembre 2002.

◦ **GRIMAUD**, Henri, né le 10 décembre 1917 à Saint-Jean-en-Royans.

Henri Grimaud poursuit ses études à Bourg-de-Péage et à Valence. Sportif, et comme beaucoup de jeunes de l'époque, il se passionne pour l'aviation. Breveté pilote civil dans le cadre de «l'aviation populaire» à Romans, puis breveté pilote militaire, en juillet 1938, en qualité de «boursier de pilotage». Sergent pilote, le 16 novembre 1938, il rejoint la base aérienne d'Istres comme élève-pilote de carrière. Après son stage, il est affecté à la 7<sup>ème</sup> Escadre de chasse à Dijon en août 1939. À la déclaration de guerre, sur le terrain de Luxeuil, il découvre la vie en escadrille. Lors d'un vol d'entraînement, fin septembre 1939, son appareil prend feu. Il saute en parachute, mais au prix de graves brûlures. Reprenant le combat au cours de la Campagne de France, en mai et juin 1940, il participe avec son unité à 12 combats aériens. Il obtient 3 victoires homologuées et 6 non homologuées. Affecté en Tunisie en 1940, il prépare le concours d'élève-officier d'active. Il



## Les Aviateurs du département de la Drôme

rejoint l'École de l'Air de Salon en octobre 1942. Nommé sous-lieutenant le 1<sup>er</sup> mars 1943, il est mis en congé d'armistice. En septembre 1943, il rejoint un réseau de renseignements de la France Libre où sa mission porte sur la nature, la force et les mouvements des troupes allemandes dans le département de la Drôme. Le 9 juin 1944, il rejoint les Forces Françaises de l'Intérieur dans le Vercors à la tête d'une section de combat, qu'il a lui-même recrutée. Responsable de l'aménagement d'un terrain d'aviation à Vassieux-en-Vercors, il est blessé le 14 juillet lors d'une attaque aérienne de la Luftwaffe. Le 21 juillet, lors de l'arrivée des troupes aéroportées ennemies, il protège le repli des travailleurs occupés à l'aménagement du terrain d'aviation. Grièvement blessé, il succombe une heure plus tard. Une stèle sur le lieu où il a trouvé la mort commémore sa mémoire.

Le Lieutenant Henri Grimaud, Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume, Croix de Guerre 1939-1945, trois citations aéronautiques, deux citations au titre de la Résistance, As de Guerre 39-45, il repose dans le caveau familial au cimetière de Romans. Une rue porte le nom d'Henri Grimaud à Romans.

◦ **LANVARIO, Jean**, né le 5 décembre 1918 à Crest.

Jean Lanvario est attiré très tôt par l'aviation et s'engage dans l'Armée de l'Air en 1936. Il suit les cours de pilotage à l'école Caudron d'Ambérieu-en-Bugey. Breveté pilote sous le n°25856 en date du 10 août 1937, il est nommé sergent et affecté à la base aérienne de Bron où il vole sur Amiot 143. Il effectue quelques vols sur Potez 63-11 en 1940. N'acceptant pas l'Armistice, il quitte clandestinement la France pour rejoindre l'Afrique du Nord. Il est interné en Espagne, pendant quelques mois, avant de reprendre du service au sein du Groupe de bombardement «Bretagne».



Nommé officier-pilote sur B 26 Marauder, il participe aux opérations de guerre sur l'Italie et l'Allemagne en 1944-45. C'est avec 110 missions qu'il termine la Deuxième Guerre Mondiale. Jean Lanvario, remarqué pour ses qualités de pilote et son intrépidité, est affecté au Centre d'Essais en Vol d'Orange en 1948, où il effectue ses premiers stages de pilote d'essais en 1950 (licence de pilote d'essais n°129). À Brétigny, ses antécédents le spécialisent sur les «lourds», il s'occupe alors de la dernière version du SO 30 P «Bretagne», puis des Bréguet «Deux Ponts» 761 et 763. Mais il ne néglige pas pour autant les «chasseurs» (Ouragan et Mystère). Dès 1955, il est désigné comme pilote de marque de Caravelle. En 1957, il intègre l'équipe d'essais de Nord-Aviation où il devient le «pilote-leader» sur Nord 2501, puis sur Transall. Nommé Chef-pilote en 1962, il termine sa carrière le 25 mai 1972 avec 10.295 heures de vol. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1939/1945 avec 8 citations, Médaille de l'Aéronautique, Jean Lanvario décède subitement à Cannes le 6 février 1996 où son corps est incinéré.

**LABOREL, Henri, Fernand**, est né le 11 décembre 1921 à Valence.

Son père, Henri-Louis est veuf, sa mère Alphonsine Bunoz, veuve Sondaz, a deux fils dont André qui deviendra le Capitaine André Sondaz, arrêté par la Gestapo et fusillé par les Nazis en déportation en Allemagne.

Dans sa jeunesse, Henri Laborel qui habite Vienne fréquente l'aéroclub local où il sera breveté pilote. Le 10 octobre 1939, il souscrit, dans l'Armée de l'Air, un engagement volontaire pour la durée de la guerre au titre d'élève-pilote. Il est affecté à l'école élémentaire de pilotage n° 440 à Saint Etienne-Bouthéon, puis à l'école d'aptitude au pilotage de Vichy le 18 décembre 1939 où il est nommé caporal le 3



**CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLA**

## Les Aviateurs du département de la Drôme

janvier 1940 et breveté pilote militaire en février. Il est affecté à la 4ème école de chasse à Avord, le 1er avril, où il sera nommé sergent le 5 mai. A partir du 17 juin, il est affecté à diverses unités avant d'être démobilisé le 15 juillet.

En janvier 1941, il rejoint la Résistance à Vienne et sert dans le Mouvement 'Libération' au 'Groupe- franc Rosier' sous les ordres du Capitaine André Sondaz où il participe à des opérations dans l'organisation de la propagande et du renseignement. En juillet 1943, alors qu'il envisage un passage en Espagne afin de rallier les Forces Françaises Libres, il est arrêté par les Allemands à Céret (Pyrénées Orientales). Il est enfermé à la kommandantur du Boulou, puis à la citadelle de Perpignan, avant d'être transféré au Front-Stalag 122 à Compiègne. Le 13 décembre, lors de son transfert en chemin de fer vers le camp de déportation de Dachau, il s'évade en fracturant le wagon dans lequel il est enfermé. Dans les quinze jours qui suivent, il rejoint la région lyonnaise. C'est à Mâcon en Saône et Loire qu'il se met au service des Mouvements Unis de la Résistance, sous le pseudo 'Robi', puis de 'Jean-Loup'. Comme chef départemental, il organise les Forces Unies de la Jeunesse Patriotique en organisant la diffusion, la propagande et les liaisons vers les divers services. De plus, il appartient au groupe-franc 'Ville de Mâcon' où il participe à des attentats et sabotages. Soupçonné par la Milice de l'exécution de l'un de ses agents, il est arrêté, interrogé et relâché pour faute de preuves. Au début de 1944, à Mâcon, il rencontre Yvonne Michel, agent de liaison FFI, avec laquelle il se marie le 16 septembre 1944. Ils auront deux enfants : Michèle née le 20 septembre 1946 et Jean-Loup né le 25 décembre 1948.



A la Libération, en septembre 1944, Henri Laborel rejoint le Centre de Rassemblement de l'Armée de l'Air d'Albigny (Rhône) et prend ses grades rétroactivement de sergent-chef à compter du 1er octobre 1943, et d'adjudant à compter du 1er octobre 1944, au titre de la réserve pour services rendus à la Résistance. Du 25 novembre 1944 au 8 mai 1945, il se trouve incorporé au Groupe 1/35 Aviation des Alpes pour des missions de reconnaissance armée sur le front des Alpes où il effectue 7 missions de guerre en 17 heures de vol. Affecté au 1er Groupe Aérien d'Observation d'Artillerie (GAOA), il débarque à Saïgon en février 1946. Il participe aux opérations du Centre-Annam et du Laos dans des conditions extrêmement difficiles et sera de retour en métropole en février 1948. Au cours de son séjour de 27 mois en Indochine, il a effectué environ 200 missions de guerre en 270 heures de vol et obtenu deux citations à l'ordre du Corps d'Armée. En avril 1948, il se rengage au titre de pilote du Personnel Navigant. Volontaire pour un nouveau séjour en Indochine en tant que pilote, il est affecté au Cours Pratique d'Observation Aériennes (CPOA) à Mayence (Allemagne), pour perfectionnement sur un matériel nouveau. Il trouve la mort en service aérien commandé le 21 mars 1950 sur le terrain de Kusel (Palatinat allemand).

Titulaire de la Croix de Guerre 39-45 avec étoile de Vermeil et étoile d'Argent, Médaille de l'Aéronautique, Médaille Coloniale avec agrafe 'Extrême-Orient', Citation à l'ordre de l'aviation française, Henri Laborel est décoré de la Médaille Militaire à titre posthume.

**GRIMAUD, Clovis, Fernand, Georges,** né le 6 janvier 1923 à Saint- Nazaire-en-Royans.

Clovis Grimaud, au cours de ses études, obtient son Brevet Élémentaire à l'École Primaire Supérieure de Bourg-de-Péage, et son baccalauréat scientifique au Collège de Romans en 1942, il suit ensuite les cours de classe préparatoire scientifique au Lycée Champollion de Grenoble en 1942-1943. C'est à la Faculté des Sciences de Lyon qu'il passe, en 1944-1945 son Certificat de Licence de Mathématiques Générales. Au cours de son service militaire dans l'Armée de l'Air de 1945-1947, il est attaché de mission à la Direction de

## Les Aviateurs du département de la Drôme

l'Aéronautique Civile au Maroc, puis enseigne les mathématiques, la physique et la chimie aux Élèves-officiers d'active de la 2ème Région Aérienne à Versailles.

En septembre 1947, après avoir réussi son concours d'entrée dans le Corps des Ingénieurs d'Exploitation de la Navigation Aérienne, Clovis Grimaud devient fonctionnaire au Secrétariat Général à l'Aviation Civile (SGAC). De janvier à juillet 1948, il effectue un stage de Commandant d'aérodrome à Orly ; de février à août 1949, stage au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) à Montréal (Canada) ; de janvier à mars 1950, stage de Contrôleur d'Aérodrome à la Base Aérienne 406 de Cazaux (Landes).

En 1950, Clovis Grimaud épouse Denise Le Brun (appartenant au service de presse du SGAC), de ce mariage naîtront deux filles.

En Juin 1952, Clovis Grimaud est reçu au concours interne d'accès au Corps des Ingénieurs de la Navigation Aérienne et, d'octobre 1952 à 1955, il suit les cours de l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) à Paris. En janvier 1954, il est nommé Ingénieur Principal d'Exploitation de la Navigation Aérienne. En poste à la Direction de l'Aéronautique Civile à Rabat d'octobre 1955 à août 1956, breveté pilote d'avion le 25 novembre 1955, breveté pilote d'avion des Corps Techniques de la Navigation Aérienne le 4 août 1956, affectation au Service de la Navigation Aérienne à Paris en octobre 1956, chef du Service Aéronautique du Niger à Niamey de mars 1957 à mars 1959, affecté au bureau des opérations à la Direction des Transports Aériens de 1962 à 1966, il est ensuite nommé à la Direction de la Navigation Aérienne à Paris en 1967. En février 1969, Clovis Grimaud est nommé Ingénieur en Chef de la Navigation Aérienne. En poste, de janvier 1973 à octobre 1977, comme adjoint au représentant de la France au Conseil de l'OACI à Montréal, de novembre 1977 à septembre 1979, mis à la disposition auprès du Secrétariat d'État aux DOM-TOM à Paris, et en octobre 1979, il est nommé à l'Inspection Générale de l'Aviation Civile à Paris.

En juin 1983, Clovis Grimaud est nommé Ingénieur Général de l'Aviation Civile, fait valoir ses droits à la retraite en avril 1985. Clovis Grimaud décède le 30 janvier 2010 à Sèvres (Hauts-de-Seine), ses cendres sont déposées dans le caveau familial au cimetière de Saint-Jean-en-Royans.

Sources : Madame Estelle Grimaud, Épouse Voros. Photo de Clovis Grimaud prise lors du baptême de la Promotion 2003 «Lieutenant Henri Grimaud» de l'École Militaire de l'Air de Salon-de-Provence. Dans le cadre, la photo de son frère Henri GRIMAUD, pilote de Chasse, As de Guerre 1939-1945, Résistant tué lors des combats de Vassieux en Vercors en juillet 1944.

◦ **BERNIER, Pierre**, né le 3 juillet 1929.

Pierre Bernier s'engage en 1950 au titre de personnel navigant dans l'Armée de l'Air. Breveté pilote au Canada, il est affecté comme moniteur à l'École de pilotage de Marrakech. A l'issue des cours à l'École militaire de l'Air en 1954/1955, il est nommé sous-lieutenant. Affecté comme pilote de chasse à l'Escadron 3/2 «Alsace» à Dijon, puis en 1958 au Groupe de chasse 3/42 à Constantine.

Le Lieutenant Bernier trouve la mort en service aérien commandé le 4 juin 1959. Croix de la Valeur militaire avec palme, Chevalier de la Légion d'Honneur, il repose dans le cimetière de Valence.



## Les Aviateurs du département de la Drôme

◦

◦ **FLEURIOT**, Jean-Marie, né le 19 juin 1932 à Romans.

Jean-Marie Fleuriot débute le vol à voile à l'âge de 15 ans sur le terrain de Valence. Le 27 juillet 1953, il s'engage pour cinq ans dans l'Aéronavale et ses bases de formation : Hourtin, Saint-Mandrier. Jean-Marie Fleuriot est sélectionné pour une formation de pilote aux USA ; embarquement au Havre le 28 janvier 1954 ; incorporation à la base de Pensacola en Floride ; premiers vols au-dessus de la base au cours de l'été, suivis des appontages sur porte-avions. Le Second-maître Fleuriot reçoit ses ailes de pilote le 13 octobre 1955 sur la base de Hutchinson. De retour en France en 1956, il est affecté à 21ème Flottille à Lartigue, près d'Oran; où les vols sur Neptune sur P2V6 sont rares. En mai 1958, le Second-maître Fleuriot est démobilisé. Il effectue un stage de pilote professionnel à Saint-Yan à l'automne 1958, suivi d'un stage d'Instructeur pilote privé à Challes-les-Eaux. En décembre 1959, Jean-Marie Fleuriot est embauché à Air Oasis avec pour résidence les oasis sahariennes. Le 7 novembre 1960, il entre à la Compagnie ARDIC Aviation où il vole sur bimoteurs Dragon Rapid et réalise de nombreuses missions sahariennes qui connaissent quelques mésaventures. En 1961, à partir de Dakar il effectue des missions vers la Mauritanie et le Mali

Jean-Marie Fleuriot, membre du Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n°286 en date du 12 juin 1966, Médaille de l'Aéronautique en 1995, Médaille des 50 ans de brevet en 2003, décède à Valence le 27 mars 2012.

**CAYRIER**, Bernard, né en février 1948 à Montélimar.

Bernard Cayrier a découvert, dès son plus jeune âge, les joies du pilotage au sein de l'aéroclub de Montélimar. Gaston Vernier l'a initié, puis Henri Viossat l'a breveté pilote en 1967. Bernard Cayrier est breveté pilote de chasse à Tours en 1972. En unité, il pilote et devient moniteur sur Jaguar. De retour à la vie civile en 1985, il est à l'origine de la création du Musée Européen de l'Aviation de Chasse sur le terrain de Montélimar-Ancône. Comme pilote de présentation, il participe à de nombreux meetings d'aviation.

### Quelques figures de l'aviation romanaise.

**BERT** Fernand et **CHAIX** deux mécaniciens de Romans, font voler le 15 octobre 1912 sur le terrain de manœuvres des Bérauds à Romans, une avionnette du type Blériot 11 qu'ils ont réalisée.

Le 1er mai 1960, Fernand Chaix trouve la mort sur le terrain de Saint- Paul-lès-Romans aux commandes de son «Roitelet» qu'il a construit.

**BERTHOIN**, fut mécanicien dans l'aviation militaire au cours de la Première Guerre mondiale. Sur le terrain des Bérauds, il faisait l'entretien des avions Potez appartenant aux journaux Le Progrès et Le Petit Dauphinois. Il a cessé cette activité de mécanicien pour diriger une auto-école.

**BOIRON**, Victor (1875-1944), fils de cheminot, est né à Ambérieu en Bugey (Ain). Élève-pilote militaire non breveté, il passe son brevet de pilote civil à l'aéroclub de Romans. Victor Boiron a participé activement à la création du terrain des Chasses. Il était propriétaire d'un avion Farman qu'il a cassé un jour. Suite à son engagement dans la Résistance, il a perdu la vie à Saint- Nazaire-en-Royans lors de l'accomplissement d'une mission de liaison. Victor Boiron était une figure de Romans, homme au grand cœur et d'un extrême dévouement. La Municipalité de Romans a donné son nom à un gymnase de la ville.

## Les Aviateurs du département de la Drôme

**BOUVIER**, Georges, suit les cours d'instruction et de pilotage de la Section d'Aviation populaire à Romans en 1936. Georges Bouvier est le premier élève-pilote breveté d'Albert Perenon. A 18 ans, il s'engage pour suivre les cours de l'École de pilotage d'Istres. En 1939, mitrailleur puis pilote sur bombardier, il participe à des missions de guerre.

**CADILLAC**, Pierre, est lieutenant de réserve dans l'artillerie. Il a participé à la création du terrain des Chasses. Propriétaire d'un Potez 60, il est nommé instructeur à la Section d'Aviation populaire de Romans. Pierre Cadillac s'engage dans la Résistance au Vercors. Lors des combats de Vassieux, il est blessé et évacué vers l'hôpital de la Grotte de la Luire où il est massacré par les Allemands.

**CHAPEAU**, Jean (voir biographie)

**CHEYSSIERES**, Edgard, est originaire de Montmeyran où ses parents sont enseignants. Après avoir effectué son service militaire comme mécanicien d'aviation, il installe un magasin de cycles et motos à Montmeyran. Membre de l'aéroclub de Romans dès sa création, c'est sur le terrain de La Trésorerie à Chabeuil qu'il assure l'entretien des avions. En outre, Edgard Cheyssières est un coureur motocycliste de valeur dans les années 1930, puis il exploite un cinéma à Chabeuil. Figure marquante et sympathique du monde de la mécanique et de l'aviation, Edgard Cheyssières nous quitte en 1990.

**COTTE**, André, a vécu son enfance dans la ferme située à l'entrée du terrain des Bérauds, dont les parents en étaient un peu les gardiens. Il adhère très tôt à la Section d'Aviation populaire de Romans car il a décidé de faire carrière dans l'Armée de l'Air. André Cotte sera le premier breveté pilote de la Section d'Aviation populaire de Romans. Il est admis à l'École de pilotage d'Istres, puis devient moniteur de pilotage en 1939. Pilote de chasse, André Cotte participe à la Campagne de France en mai/juin 1940 et trouve la mort en combat aérien. Il sera nommé Lieutenant avec citation à titre posthume.

**COSTE**, François, de par ses fonctions de moniteur-voilier et de monteur de hangar dans l'aviation militaire au cours de la Première Guerre mondiale. Il rendra de grands services dans l'entretien des appareils de l'aéroclub de Romans. Il participe à la création de l'aéroclub sur le terrain des Bérauds.

**FAYET**, Jean, est élève-pilote au cours de la Première Guerre mondiale. Puis, il exploite le Café du Centre à Romans. Il participe à la création de l'aéroclub et les premières réunions se tenaient dans son établissement. Il fut propriétaire d'un Potez 60 qu'il mettait à disposition du club.

**GRIMAUD**, Henri (voir biographie)

**GUENON**, Georges, est né le 15 janvier 1910 à Lézennes (Yonne). Boursier de pilotage en 1929, il devance l'appel à Istres en septembre 1929 et sert dans la chasse. Pilote et moniteur, il entre au service de Potez Aéro Service et devient, en 1936, pilote moniteur à la Section d'Aviation populaire de Romans. Il a d'abord prodigué les leçons de pilotage en double commande aux premiers inscrits de la Section, puis assure le contrôle des élèves aptes au brevet. Pilote amoureux de son Potez 60 qu'il mettait en route sans aucune aide. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, sous-lieutenant de réserve, il entre au réseau Alliance pendant l'occupation, arrêté et torturé par les Italiens et les Allemands, il sera libéré en 1944. Georges

## Les Aviateurs du département de la Drôme

Guenon, Ingénieur des Travaux de la Navigation aérienne, entre aux Ports aériens en 1945 à Bron comme adjoint au chef de district et spécialiste de la circulation aérienne. Il est affecté à Cannes le 1er mars 1950, comme commandant d'aérodrome. Décoré de la Légion d'honneur, Georges Guenon décède à Cannes le 9 juin 1966.

**GUIRON**, Firmin (voir biographie)

**L'HOPITAL-NAVARRÉ**, Maurice, travaillait dans un garage Citroën à Romans. Il est breveté pilote à la Section d'Aviation populaire de Romans avant de s'engager dans l'Armée de l'Air. Pilote de chasse, il participe à la Campagne de France en 1940 au sein du Groupe de chasse III/7.

**LAPASSAT**, Gaston, est breveté pilote à la Section d'Aviation populaire de Romans. Il participe à la Campagne de France en mai/juin 1940 en tant que mitrailleur sur avion. Après avoir rejoint les rangs de la Résistance, il trouve la mort lors des combats du 28 août 1944 au passage à niveau de la route de Tain à Romans, en voulant faire face à une autochenille allemande.

**MOREL**, Charles, dentiste, est passionné d'aviation dès 1910. Il sera le premier Président de l'aéroclub de Romans.

**PERDU**, est originaire d'Hostun où son père exploite une carrière de kaolin. Sous-lieutenant, pilote de chasse sur la base aérienne de Tours. Il vient régulièrement au terrain où on lui prête bien volontiers un avion pour le voir effectuer quelques figures acrobatiques. Il trouve la mort à Tours, lors d'un entraînement sur Morane 406.

**PERENON**, Albert (voir biographie)

**PEZANT**, Maurice (voir biographie)

**POUZIN**, François, fut maire de Saint-Paul-lès-Romans. Figure de l'aviation militaire au cours de la Première Guerre mondiale, en tant qu'observateur. Il assure le rôle de contrôleur pour les brevets des pilotes de la Section d'Aviation populaire.

**ROYANNEZ**, Albert, adhère à la Section d'Aviation populaire sous l'impulsion de Fernand Bert. Il poursuit ses cours à l'École de pilotage d'Istres puis à l'École Caudron à Ambérieu-en-Bugey, avant de s'engager dans l'Armée de l'Air. Officier mécanicien, formé aux USA en 1943, il participe aux missions de bombardement sur B 26 Marauder au cours de la Seconde Guerre mondiale. Promu Commandant, il se retire à Tournon où il prend une part active dans les Associations d'Anciens Combattants.

**SAINT-CIERGE** est issu de l'aviation militaire de la Première Guerre mondiale. C'est un fameux pilote sur Potez 36, Potez 43 et 58 du temps de l'aviation aux Bérauds. Il était pilote des avions des journaux Le Progrès et Le Petit Dauphinois ainsi que de l'avion de l'aéroclub baptisé «Ville de Romans».

**TORRENT**, Roger, a été l'un des premiers brevetés de la Section d'Aviation populaire de Romans. Engagé volontaire dans l'Armée de l'Air, il rejoint l'École de pilotage d'Istres. Roger Torrent fera une carrière militaire en tant que pilote de chasse, et participera à la Campagne de

## Les Aviateurs du département de la Drôme

France en 1939/1940. Revenu à la vie civile, il sera à l'origine de la création de l'Association des Anciens pilotes de la Section d'Aviation populaire de Romans.

**TORSET**, participe à la vie de l'aéroclub sur le terrain des Bérauds avant de devenir élève-pilote. Il exploitait un atelier de mécanique à Romans.

**VIAL**, Charles, né au Grand-Serre, était un passionné d'aviation. Il fréquente avec assiduité l'aéroclub. Il obtient son brevet de pilote avec la Préparation militaire après la Seconde Guerre mondiale. Il s'engage dans la Gendarmerie de l'Air où il est chargé de mener les enquêtes sur les accidents d'avions. Après un séjour en Indochine, Charles Vial termine sa carrière à la brigade de Gendarmerie des Transports aériens à Bron.

**VICTOURON**, mécanicien réserviste de l'aviation militaire, il fréquentait assidûment l'aéroclub de Romans.

**VIOSSAT**, Georges, était à l'origine mécanicien avion dans l'aéronautique militaire. Il a été le principal instigateur de la création de l'aéroclub sur le terrain des Bérauds. Georges Viossat exerçait la profession de garagiste, mais il participait comme mécanicien à l'entretien des appareils de l'aéroclub avec son ami Saint-André. En outre, il était pilote de compétition sur auto et moto. En 1934, il a participé au Bol d'Or sur moto Saroléa. Lors de la Campagne de France, l'adjudant Viossat, pilote au Groupe de chasse III/9 à Bron, trouve la mort lors d'une collision en vol au cours d'un vol d'entraînement au-dessus de la région lyonnaise.

*Sources : Propos de Roger BERT recueillis par Paul MATHEVET*

*Les Aviateurs du département de la Drôme © C.A.L.M 06/2014*