La Société des Lignes Latécoères est créée afin de relier par voie aérienne la France au Sénégal à travers l'Espagne et le Maroc. Le premier vol est réalisé le 25 décembre 1918.
Puis, cette société prend le nom de Société générale d'entreprises aéronautiques de 1921 à 1927 en réalisant des vols de Toulouse à Casablanca, de Casablanca-Dakar et de Rio-Récife au Brésil.
L'idée d'une aérienne transatlantique consacrée au service postal et au transport des passagers est reprise en avril 1927 par Marcel Bouilloux-Lafont qui créé la Compagnie générale aéropostale, généralement connu sous le nom de 'l'Aéropostale'. La jonction des tronçons France-Afrique et le tronçon de l'Amérique du Sud se fait le 1er mars 1928, à partir d'avisos. A cette époque l'Aéropostale comprend 72 pilotes, 200 mécaniciens, 50 radios, 40 officiers de marine, 300 marins, 400 manœuvres. Le 16 janvier 1933, Jean Mermoz à bord du trimoteur Couzinet 'Arc en Ciel' réalise la première traversée aérienne de l'Atlantique depuis l'Afrique vers l'Amérique du Sud.
A la suite de difficultés financières, l'Aéropostale est mise en liquidation judiciaire en 1931. Ses actifs sont repris par l'Etat français au sein d'Air France en 1933. Jean Mermoz et son équipage disparaissait lors d'une traversée vers l'Amérique du Sud, le 7 décembre 1936, à bord de l'hydravion quadrimoteur Latécoère 300.
La mémoire de ce grand pilote est très souvent honorée, mais celle des membres de l'Aéropostale est le plus souvent oubliée.
Le Cercle Aéronautique Louis Mouillard (CALM) qui se doit de pérenniser la mémoire des personnes et des événements liés à l'Aéronautique en région Rhône-Alpes contribue à rendre hommage aux pilotes, mécaniciens, chefs d'escale, radios de l'Aéropostale originaires de notre région en publiant leur biographie.

BARBIER, Pierre-Louis, est né le 11 novembre 1904 à Bourg en Bresse (Ain)
Pierre-Louis Barbier fait sa scolarité primaire à l'école Bichat de Bourg en Bresse. Boursier de pilotage, il est breveté n°20063 à l'Ecole Caudron du Crotoy, et effectue sn service militaire à Bron. Il débute comme pilote à Air Union avant d'entrer chez Latécoère. Alors qu'il assurait le courrier régulier sur la ligne Buenos-Aires-Rio de Janeiro, Pierre-Louis Barbier, trouve la mort, le 27 février 1932. Au cours d'un violent orage, le Latécoère 28 piloté par Barbier avec deux passagers à bord, s'écrase en mer, à proximité du phare de Chuy, au Brésil.

BIDOT, Louis**,** Anthelme, est né le 17 septembre 1901 à Saint Rambert en Bugey (Ain)
Fils de Georges Bidot, tourneur-mécanicien, et d'Olympe Tremblay, Louis Bidot est en 1917 à Lyon, apprenti-tourneur-ajusteur-mécanicien. En 1918, à Bron, il est aide-metteur au point sur moteur à l'aérodrome ; en 1919/20, il travaille chez Hotchkiss ; en 1922/23, il travaille à l'Arsenal de Toulon, puis comme mécanicien au centre de Berre où il se marie en avril 1924. En 1928/30, il entre à la Compagnie Générale Aéropostale à Toulouse-Montaudran où Didier Daurat l'affecte dans l'équipe qui édifie la base de Porto-Praia au Cap Vert. De retour en France, à Marignane, il participe à la mise au point du Laté 28 de Jean Mermoz dont il devient le mécanicien attitré. De 1930 à 34, diverses affectations : Orly, Dijon, Ecole des Elèves-pilotes de la Marine à Berre. A la déclaration de guerre, en 1939, il rejoint le Groupe de Reconnaissance 2/33. Louis Bidot décède à Irigny (Rhône), le 18 avril 1990.

BRUYERE, Alphonse, Jean, est né le 2 août 1905 à Chaponay (Rhône).
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 3ème section sous les ordres du Lieutenant Rigall. En février 1925, le Caporal Bruyère est affecté au 33ème Régiment Mixte d'Aviation dans la zone d'occupation française en Rhénanie (Allemagne).

Ultérieurement, le sergent Bruyère est affecté au 35ème Régiment d'Aviation à Bron, à la 16ème escadrille. Le sergent Bruyère rengage au 35ème 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 35ème 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 Cap Juby. 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 1300 heures de vol.

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

CESSIEUX, Henri, Félix, est née le 15 février 1896 au Pouzin (Ardèche).
Fils d'Henri et d'Anasta Martin, Henri Cessieux est Ingénieur des Arts et Métiers. Au cours de la Première Guerre mondiale, il est appelé, le 10 avril 1915, et affecté dans divers régiments du Génie où il est nommé Aspirant, le 23 septembre 1915. Puis, il passe dans l'aviation, le 17 mai 1917, où il est breveté pilote militaire, le 11 juillet 1917, n°7406 et affecté à l'escadrille SPA 77. L'aspirant Cessieux est blessé lors d'un combat aérien, le 24 avril 1918. Lors d'une patrouille sur les lignes ennemies, le 16 septembre 1918, l'avion de l'Aspirant Cessieux est gravement atteint par les tirs, son pilote blessé réussit à se poser dans les lignes françaises. Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, il est engagé comme pilote par la Compagnie Aéropostale, et sera nommé Chef de l'aéro-place de Malaga en Espagne en 1929, puis affecté comme pilote au tronçon Toulouse-Casablanca. En 1938, il entre au service d'Air France. Henri Cessieux prend sa retraite en février 1952 et décède le 22 mai 1979. à Caen (Calvados).

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

Alexandre Collenot, sixième d'une famille de huit enfants, vient rapidement habiter Chatte. A l'école locale, Alexandre est un élève modèle et passionné de mécanique, il sera orienté vers l'école pratique de Pont de Beauvoisin d'où il sortira avec le premier prix d'ajusteur mécanicien. Un an plus tard, c'est le service militaire au 35ème Régiment d'aviation à Bron. Après l'armée, il entre aux usines Berliet à Vénissieux. Une rencontre avec son ancien capitaine l'oriente chez Latécoère à Toulouse en novembre 1925. En 1928, il est affecté dans les ateliers Latécoère à Buenos-Aires, et c'est là qu'il rencontre Jean Mermoz. Ce dernier lui demande d'être son mécanicien volant. Ces deux hommes connurent les honneurs, mais Alexandre Collenot eut le bonheur d'un foyer à Chatte et la joie d'accueillir deux enfants. Il est nommé Chef mécanicien à Natal en 1933. Nous ne reviendrons pas sur les circonstances de l'accident dans lequel Alexandre Collenot et l'équipage de l'hydravion «Ville de Buenos-Aires» disparaissaient dans l'Atlantique sud, le 10 février 1936. Alexandre Collenot, Chevalier de la Légion d'Honneur, qui effectuait sa dixième traversée de l'Atlantique sud, totalisait 2800 heures de vol. Garçon modeste, de taille moyenne, un peu râblé, aux cheveux blonds, aux yeux d'une incroyable limpidité, travailleur consciencieux avec une diligence d'abeille, selon J.G. Fleury «*lorsque, sur le terrain on disait à un pilote que son avion avait été révisé par Collenot, l'aviateur enjambait sa carlingue avec un profond sentiment de sécurité».*

http://www.aerosteles.net/stelefr-chatte-collenot

Le 14 mai 1988, un buste en bronze d'Alexandre Collenot (œuvre de Bernard Céna qui a des attaches chattoises) a été inauguré, par la Municipalité de Chatte en présence de ses deux enfants, sur le mur de son école, en face de la maison où il a vécu.

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

Charles Corsin, dès son jeune âge, n'avait qu'une passion : l'aviation. A l'âge de 17 ans, il s'engageait au 99ème Régiment d'Infanterie, le 11 septembre 1914. Blessé par deux fois, il demandait à servir dans l'aviation. Le sergent Charles Corsin était breveté pilote militaire, le 15 Septembre 1917, et participait à plusieurs combats aériens. Devenu pilote de ligne en 1921, il débute à l'Aéropostale sur les tronçons de vol dans le sud de l'Espagne. L'Aéro-club de France lui décernait, en 1923, la médaille de vermeil, au pilote qui totalisait le plus grand nombre de kilomètres ; il va garder durant dix sept ans ce titre glorieux. Avec la même régularité, Charles Corsin continue à Air Union les liaisons Paris-Londres ou Paris-Marseille. En 1930, il dépasse 1.000.000 kilomètres, il est le seul en France. En 1938, Charles Corsin était affecté comme chef-pilote au réseau d'Indochine sur les modernes Dewoitine D-338. Le 9

juillet 1939, Charles Corsin fêtait son deux millionième kilomètres et venait de terminer sa 12.364**ème** heure de vol.
Charles Corsin, Commandant de bord, était fait, le 17 février 1954, Commandeur de la Légion d'Honneur. Il totalisait 3000 voyages sur la ligne Paris-Londres, 18.000 heures de vol dont 643 en temps de guerre. Inspecteur de 1er classe à Air France, il s'était retiré à Mougins après avoir parcouru 3.164.928 kilomètres dans le monde. Il s'est éteint à l'âge de 72 ans, à Ardingly en Angleterre, d'où son épouse était originaire.

DURAND, Joseph, est né le 16 décembre 1897 à Marlieux (Ain).
Fils d'Octave,,Durand, gendarme en poste à Marlieux, et de Joséphine Déthieux, Joseph s'engage dans l'Infanterie, vers 16/17 ans, au cours de la Première Guerre mondiale. Il obtient la Croix de Guerre en 1917. Très grièvement blessé, il est soigné dans un hôpital à Lourdes. Sur sa demande, il passe dans l'Aéronautique militaire, puis il est breveté pilote militaire, le 6 octobre 1918 sous le n°16734. Au lendemain de la guerre, il participe au Maroc aux combats du Rif comme pilote et termine la guerre avec le grade de lieutenant. Joseph Durand se marie à Casablanca, le 28 novembre 1925. Il est engagé comme pilote à la Compagnie Générale Aéropostale en 1927 sur le tronçon Toulouse/Casablanca, puis sur Casablanca/Dakar. Il tente, avant Mermoz, la traversée de l'Atlantique sud avec un Laté 25, mais il tombe en panne aux Canaries. En 1930, il est le second pilote affecté à la ligne France-Amérique du Sud, en poste à Casablanca. Joseph Durand fut l'un des plus brillants pilotes de ligne de l'époque. Par la régularité de ses vols, il avait obtenu le Prix du Pilote de Ligne en 1933 et le Prix du Comité de Propagande Aéronautique et fait Chevalier de la Légion d'Honneur en 1934.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il continue à voler pour Air France sur trimoteur Dewoitine D 338. En 1945, il prend sa retraite d'Air France. Mais il continue à voler pour Aéro-Cargo en 1948, puis pour TWA et assure la liaison de Paris vers l'Extrême-Orient au début de la guerre d'Indochine. Entre 1951/52, au cours de cette guerre, au sein de compagnies aériennes réquisitionnées par l'Armée française, il se trouva engagé dans ce conflit. Le lundi 5 novembre 1951, après avoir décollé de l'aéroport d'Hanoï, son C 47 (DC3), immatriculé F-BCYL, fait un atterrissage forcé à moins de 10 kilomètres de l'aéroport. Cet appareil appartenait à la Compagnie aérienne de Transport Indochinois (CATI), cette compagnie fondée en 1949 deviendra Air Outre-Mer en 1953. Joseph Durand refusa la réquisition de son appareil civil pour parachuter des munitions dans les zones de combat et quitte l'Indochine. De juin 1952 à février 1956, il vole pour le compte d'une compagnie de transport à la demande en Afrique, probablement Air Cameroun.
A la retraite, Joseph Durand se retiré à Blois, où il vit en solitaire. En 1965, il publie un recueil de poèmes sous le nom d'écrivain d'Etienne Desthieux*, nom de famille de sa mère.
Joseph Durand décède, le 17 décembre 1974, à l'hôpital de Blois, à l'issue d'une douloureuse maladie.

* autre orthographe connue Déthieux

Avec l'aimable participation de Madame Yvonne Gignat, sa fille, et de son petit-fils Patrick Bastien.

GAUTHIER, Louis, Marcel, est né le 2 juillet 1903 à Vergongheon (Haute Loire).
Louis Gauthier passera sa jeunesse à Paray-le-Monial où ses parents tenaient un café-épicerie au lieu-dit « Le Colombier ». Après ses études élémentaires, il est mécanicien au garage Sambardier à Paray, avant d'être incorporé dans l'Aéronautique maritime à Lorient en 1923. Il est breveté mécanicien volant n°1401 à Hourtin, le 1er octobre 1924, puis pilote d'hydravion n°1167 à Berre l'Etang, le 1er décembre 1925.
Jusqu'en 1931, il occupe différents postes dont celui d'instructeur-moniteur d'acrobatie à l'école des officiers de l'aéronautique à Rochefort. Le premier maître Gauthier, pilote d'essai des hydravions Latécoère 300, participe à la mise au point du « Croix du Sud » de Mermoz, à bord duquel il bat le record du monde en ligne droite pour un hydravion avec la traversée de l'Atlantique Sud, 4338 kilomètres en 31 heures, le 23 juin 1935.

Document L.Morareau

Il participa à cinq traversées de l'Atlantique sud. En novembre 1937, il est affecté comme chef moniteur à l'école de pilotage d'Hourtin en Gironde. Louis Gauthier à bord d'un hydravion FBA 17HE 2, s'écrase au cours d'un vol de reconnaissance sur l'étang d'Hourtin, le 3 juin 1938. Grièvement blessé, le pilote est transporté à l'hôpital de Villenave d'Ornon où il décède quelques heures plus tard. Médaille Croix de guerre 1914/1918, Croix de la Légion d'Honneur, Louis Gauthier avait accompli 2213 heures de vol.

Dans le quartier du Colombier à Paray le Monial, où ses parents tenaient leur commerce, une rue porte son nom.

GIRAUD, Louis, Victor, est né le 22 octobre 1893 à Annonay (Ardèche).
Louis Giraud breveté pilote militaire n°5840 en février 1917 et d'hydravion n°175 en avril 1917, est Maître-pilote dans la Marine Nationale de janvier 1916 à septembre 1919. En décembre 1924. rendu à la vie civile, il est embauché comme pilote à la Compagnie Air Union où il est affecté à la desserte par hydravion de la ligne entre Antibes et Ajaccio. Aux Lignes Latécoère en août 1925, il est affecté à la ligne Alicante-Oran. Le 23 avril 1926, après un amerrissage forcé par suite d'une panne d'allumage, répare sur place afin de rejoindre Alicante. Le 14 septembre, c'est une panne sèche, par fort vent d'est, qui impose l'amerrissage d'urgence et la prise en remorque par le dépanneur 'Jean Argaud'. Le lendemain 15, nouvelle panne d'essence, des pêcheurs remorquent la machine jusqu'à Oran. Il assure la ligne jusqu'en février 1928 et subit 10 pannes en mer pour cause de défaillance du moteur. Breveté pilote de transport public n°383 en décembre 1932, il poursuit une carrière à Air Orient. Louis Giraud termine sa carrière aéronautique comme pilote d'essai aux Avions Farman.

Chevalier de la Légion d'honneur, titulaire de la Médaille Militaire et de la Croix de Guerre, Louis Giraud décède, le 15 décembre 1974, à V ersailles (Yvelines).

GONIN, Claudius, Jean, Marie, est né le 26 décembre 1892 à Lyon (Rhône).
Claude 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 blessures et 7 citations. Après avoir fait partie de la mission aéronautique d'Orient avec le Commandant de Goys en 1920, pour reconnaître les lignes de cette région, Claude Gonin devient de 1920 à 1924, pilote d'essais chez Farman, puis Latécoère. Il est grièvement blessé, en octobre 1922, avec Frantz, lors de la mise au point du bimoteur Laté 4. Invalide à 90 %, ses blessures à peine refermées, il vient trouver le chirurgien pour le supplier de lui laisser reprendre les vols. Il fait équipe avec Pelletier-Doisy pour un Tour de la Méditerranée : 6500 kilomètres en 40 heures, avant de tenter un record du monde de distance. Au cours d'un voyage Paris-Tokyo, en 1923, il est brûlé lors de l'accident de son appareil en Birmanie. Il revient chez Latécoère en 1929, avant de devenir en 1933, Directeur de l'exploitation du réseau Afrique de la Compagnie Générale Aéropostale, puis à Air France jusqu'en 1938. Claude Gonon totalise 6500 heures de vol dont 2000 en réception d'appareils ou convoyages.
Après la guerre, il est nommé Chef de Centre d'Air France à Toulouse-Montaudran de 1946 à 1950, poste qu'il quitte à la limite d'âge. Il ne peut se résoudre à l'inaction et rejoint la TAI où il crée et organise, en 1953, la SAGETA (Société Auxiliaire de Gérance et d'Exploitation de Transports Aériens), chargée de l'exploitation commerciale des appareils «Armagnac» qui réaliseront 150 liaisons France-Indochine en transportant 25.000 passagers.
Commandeur de la Légion d'Honneur, Colonel de réserve, Claude Gonin décède à Toulouse, le 29 Décembre 1958. Son nom a été donné à une rue de Toulouse.

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

Etienne Lafay est incorporé dans l'Aéronautique militaire, le 10 octobre 1912 comme mécanicien d'aviation. Il a déjà effectué de nombreux vols, comme mécanicien, quand la Première Guerre éclate. Etienne Lafay est l'inventeur breveté et constructeur du lance-bombes utilisé par le Lieutenant Varcin. Il est breveté pilote, le 19 novembre 1914, avec le 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. Malgré ses nombreuses demandes pour être envoyé en escadrilles au front, mais en raison de ses qualités exceptionnelles de pilote, il est maintenu comme moniteur à l'Ecole d'aviation d'Avord, dont il deviendra le chef-pilote. Mettant au point la technique de vol de nuit de l'Ecole d'Avord en 1915, il est détaché à Miramas pour créer une école identique. Le 21 juillet 1917, il devient chef-pilote de l'Ecole d'Etampes. Dans ces diverses écoles, il effectue plus de 2500 heures de vol comme moniteur. Etienne Lafay a formé et perfectionné plus de 1800 pilotes sur tous les appareils alors en service. Le 14 juillet 1918, il est nommé sous-lieutenant.
Mis à la disposition du sous-secrétariat à l'aéronautique, il fait partie d'une mission au Brésil. En 1919, il effectue le premier voyage en avion avec passagers au Brésil, et c'est ainsi qu'il forme les premiers pilotes de l'aviation militaire de ce pays. Après avoir quitté la mission militaire, il parcourt le Brésil en réalisant avec ses avions personnels des circuits de propagande, au profit de l'industrie aéronautique française. A la fin de 1924, pour le compte de la mission Latécoère, il effectue, en tant que pilote, la reconnaissance du parcours Rio de Janeiro-Buenos Aires. Avec une équipe d'autres pilotes sur Bréguet XIV, il réalise le premier

transfert de courrier postal à partir de Rio de Janeiro, le 14 janvier 1925. Il est un des plus grands ambassadeurs des ailes françaises au Brésil. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1914-1918. 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.

NUBALDE, Paul, est né en 1902, au hameau des Riaux sur la commune de Barizey, près de Chalon sur Saône (Saône et Loire).
Paul Vachet, aîné de 5 ans de Paul Nubalde, avait de la famille à Saint Désert, commune proche de Barizey. Des liens d'amitié existaient entre les familles Vachet et Nubalde, puisque Paul Vachet avait été choisi pour être le parrain de Paul Nubalde. Celui-ci après son certificat d'étude et son apprentissage dans un garage à Beaune, est vivement encouragé par son parrain à quitter Beaune pour Dijon, ainsi que les automobiles et autres pétrolettes pour les aéroplanes. Lors de son service militaire, il intègre l'équipe des mécaniciens du 32ème Régiment d'Aviation à Avord. Deux ans plus tard, les deux hommes se retrouvent chez Latécoère à Toulouse où Paul Nubalde est embauché comme mécanicien, le 4 décembre 1924, c'est le tout début de l'Aéropostale. Ses affectations, comme mécanicien à Alicante, puis comme chef d'escale de 1927 à 1931 à Cap Juby, Port Etienne, Villa Cisneros le mirent au contact avec tous les grands pilotes de l'Aéropostale. Le temps de se marier à Beaune, en 1930, il rejoint Barcelone, comme chef d'escale d'Air France de 1932 à 1938. Durant son séjour à Toulouse, au cours de la Seconde Guerre mondiale, il rendit de grands services à la Résistance locale. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, à Air France, il est nommé chef d'escale de la Postale de nuit à l'aéroport de Bron, jusqu'à sa retraite en janvier 1963. Paul Nubalde se retire dans un petit village de l'Ain à Saint Benoît sur Rhône. Il décède le 11 juin 1980.

Nubalde

PIVOT, Gaspard, Antoine**,** dit Georges, est né le 3 mars 1901 à Marcy l'Etoile (Rhône).
Georges Pivot est élève-pilote à l'Ecole Hanriot. Breveté pilote sous le n°18737, le 15 février 1921. Il contracte un engagement volontaire au 34ème Régiment d'aviation en avril 1921. Breveté pilote de transport public sous le n°0794, le 19 novembre 1923. En mars 1924, il entre chez Latécoère et se trouve affecté à Barcelone et assure les liaisons aériennes Toulouse-Casablanca, Casablanca-Oran, Alicante-Oran, où sur cette liaison, il connaît un accident en 1924 et reste 20 heures en détresse, avant d'être secouru. Sur la liaison Casablanca-

Dakar, suite à une panne de moteur, il reste douze jours prisonnier des Maures, vendu comme esclave, il est racheté par un caïd ami de la France. Ultérieurement, il participe aux recherches de Reine et Serre, prisonnier des tribus rebelles. En octobre 1927, il est affecté en Amérique du Sud et assure la liaison Natal-Buenos Aires. De mars 1928 à avril 1930, il assure les fonctions de chef de l'aéroplace 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). Au début 1934, il intègre la compagnie Air France où il est affecté au Réseau Afrique. Du 10 février 1936 à septembre 1939, il assure les fonctions de pilote à la Compagnie Aéromaritime/Chargeurs Réunis à Abidjean. 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 1er octobre 1943, lors des essais d'un Glenn Martin. Chevalier de la Légion d'Honneur le 1er février 1932, Georges Pivot est déclaré «Mort pour la France».

PONCE, Jean, est né le 16 juin 1903 à Grenoble (Isère).
Jean Ponce débute comme quartier-maître pilote dans la marine, breveté n°1025 à Berre l'Etang, le 9 août 1924, avant d'appartenir aux Lignes Latécoère en Décembre 1925, puis à Air France lors de sa création en 1933. Sa valeur professionnelle est reconnue dans ses liaisons comme pilote d'hydravion sur la Méditerranée. En 1930, le premier prix de pilote d'hydravion lui est décerné.
Lors de la disparition de l'hydravion «Ville de Buenos Aires», le 10 Février 1936 entre Natal et Dakar avec cinq membres d'équipage (Pereyre, Lhotellier, Marret, Collenot et Ponce) et un passager (Barrière, Directeur des Services d'Air France à Buenos Aires), Jean Ponce assurait les fonctions de premier pilote. Il effectuait sa vingt et unième traversée de l'Atlantique Sud et totalisait 6.200 heures de vol et 1.000.000 kilomètres.

ROYERE, Fernand, Paul, est né le 19 janvier 1901 à Viviers (Ardèche)

Fernand Royère, ayant été reçu au Cours de Préparation Militaire, a pu choisir le 35ème Régiment d'Aviation à Lyon-Bron, où il est affecté le 12 mai 1922 à la 5ème Escadrille en qualité de mécanicien. Il est engagé à Toulouse aux Lignes aériennes Latécoère, le 6 octobre 1924. Après une période de formation aux ateliers de Toulouse-Montaudran, il est affecté en avril 1928 à la base d'essais de Saint Laurent de la Salanque. En tant que mécanicien navigant, il assure des vols sur les hydravions de la liaison vers Alger. En 1931, les mécaniciens navigants ayant été supprimés sur les hydravions, Fernand Royère devenu, Chef de piste mécanicien, effectue tous les vols de sortie de révision. En 1934, à la demande de Mermoz, il se rend à Villacoublay, aux usines Couzinet, pour se former sur l'avion Arc en Ciel avec les mécaniciens Collenot et Cavaillès. Puis, il est affecté au Brésil. En 1936, il rejoint Dakar, au service piste des hydravions transatlantiques. En juillet 1938, il est détaché aux ateliers de fabrication et de montage de l'hydravion transatlantique Lioré 247. Sur sa demande, en mars 1944, il prend part aux missions de guerre sur les B 26 Marauders du Groupe «Sénégal». A sa démobilisation, Fernand Royère est affecté à Marignane. D'avril 1948 à février 1957, c'est à Tananarive qu'il assure son service avant de revenir à Marignane.

Fernand Royère prend sa retraite, le 1er février 1962, après avoir accompli 11.000 heures de vol et servi l'Aviation pendant quarante ans. Fernand Royère décède en février 1983 et son corps est remis à la science.

de SAINT EXUPERY, Antoine, est né le 29 juin 1900 à Lyon (Rhône)

Antoine de Saint Exupéry reçoit son baptême de l'air, en Juillet 1912, à l'aérodrome d'Ambérieu en Bugey. Le 9 avril 1921, il est incorporé au 2ème Régiment d'aviation de chasse à Strasbourg, avant d'être muté au Maroc. Breveté pilote militaire, le 23 décembre 1921 avec le numéro 19398, il est nommé sous-lieutenant. Revenu à la vie civile, il est breveté pilote de transport public, le 5 juillet 1926, et entre chez Latécoère à Toulouse en octobre. Il vole sur Breguet XIV entre Toulouse et Casablanca, puis jusqu'à Dakar, avant d'être nommé chef d'aéroplace à Cap Juby, en 1928. En octobre 1929, il est nommé à Buenos Aires, Directeur de l'Aeroposta Argentina. De mai à décembre 1931, il pilote le Laté 26 sur la liaison Casablanca-Port Etienne. En Février 1932, il est affecté à la ligne d'hydravion Marseille-Alger, avant d'être pilote d'essais chez Latécoère à Toulouse. Entre 1935 et 1938, à bord d'un Caudron-Simoun personnel, il prospecte des routes aériennes. Mobilisé en 1939 avec le grade de Capitaine, Antoine de Saint 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 ; la rue où il est né est devenue avenue Antoine de Saint Exupéry ; plusieurs établissements scolaires et rues portent son nom ; une œuvre architecturale a été inaugurée, place Bellecour, à l'occasion du Centenaire de sa naissance ; le Club aéronautique du Bugey à Ambérieu en Bugey a pris le nom de Club aéronautique Saint Exupéry, ainsi que l'aéroport de Satolas devenu aéroport de Lyon-Saint Exupéry.

THOMASSET, Maurice, dit «TOM», est né le 13 janvier 1910 à Grenoble (Isère)

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

Maurice Thomasset intègre Air France en 1933 et fut envoyé en Indochine. Dès 1936, il se joint à l'équipe de l'Atlantique sud et, le 10 février, il effectue sa première traversée sur

l'hydravion «Ville de Rio». Son dernier vol sur cette ligne a lieu, le 25 avril 1939, après 93 traversées au cours desquelles il fit équipe avec les plus grands noms de cette ligne prestigieuse.
Maurice Thomasset termine sa carrière à Alger en 1964 comme chef radio. Il décède à Cassis (Bouches du Rhône), le 18 septembre 1996.

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

Fils d'une famille de vignerons qui habite Saint Désert, près de Chalon sur Saône, il réussit de brillantes études. Lorsque la Première Guerre éclate, il a 17 ans. En 1915, il s'engage dans l'armée en choisissant l'aviation. En arrivant dans son régiment, Paul Vachet fut d'abord affecté au poste de bombardier avant d'apprendre rapidement à piloter, brevet de pilote n°3317, le 27 avril 1916, puis fut muté sur hydravion avant de piloter des appareils plus performants. Au lendemain de la guerre, Paul Vachet devient moniteur d'aviation à l'école de pilotage de Varsovie, en Pologne. Membre comme Didier Daurat et Raymond Vanier de la première équipe de défrichage des lignes Latécoère, en juin 1921. Chef d'aéroplace à Alicante en 1921, à son retour à Toulouse en fin d'année, il prend en charge la liaison Toulouse-Barcelone. Reprend le poste de chef d'aéroplace d'Alicante au printemps 1922 en remplacement de Dombray. Désigné comme chef d'aéroplace d'Oran en 1922, y arrive accompagné de Pranville et du mécanicien Massol en septembre. Titulaire de 1157 heures de vol au 25 janvier 1922, breveté pilote de transport public n°0653, le 29 mars 1922, et d'hydravion en 1924 ; chargé en février 1924 de la ligne d'hydravion Oran-Alicante ; détaché à la fin de 1924 en Amérique du Sud, il accomplit un extraordinaire travail de défrichage aérien de Natal à Rio et à Buenos-Aires. En 1927, il défriche le tronçon Natal-Belem, et en 9 mois a choisi et aménagé 11 aérodromes. Puis, avec son épouse, explore et installe les lignes desservant le Paraguay et la Patagonie au départ de l'Argentine. En janvier 1930, au Venezuela il organise le réseau local. Puis, il prolonge son action vers les mines d'or isolées de la Guyane. Habile technicien du pilotage dans les pires conditions, doublé de remarquables qualités d'organisateur et de diplomate, il jeta les bases de l'exploitation régulière de l'immense réseau aérien sud américain, préparant ainsi la voie à la prestigieuse équipe de Jean Mermoz et de ses compagnons. Paul Vachet a 38 ans lorsqu' Air France voit le jour et où l'attend une deuxième magnifique carrière. En juillet 1935, il est nommé directeur d'Air France au Chili. Engagement dans les rangs de la France Libre, avec le grade de Colonel, au Brésil en juin1942 ; pilote de guerre dans un des Groupes de bombardement les plus audacieux, il devient Directeur des Transports Aériens de la France Libre avec rang de Colonel et travaille avec Lionel de Marmier au Proche-Orient et enAfrique. Au lendemain de Seconde Guerre mondiale, il retrouve Air France et l'Amérique du Sud où il devient le représentant général de la Compagnie.

Commandeur de la Légion d'honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre 1914/1918, Rosette de la Résistance, Croix de Combattant Volontaire de la Résistance, Médaille d'Honneur de l'Aéronautique, et les plus hautes décorations du Maroc, du Brésil, d'Argentine et du Paraguay.
Paul Vachet s'éteint, le 25 août 1974, à Toulouse. Son nom a été donné à une rue de Chalon sur Saône.

Paul Vachet détective aéronautique *: Vachet raconte cette anecdote : « En avril 1929, j'ai mené avec le chef de la police de Buenos-Aires une expédition aérienne policière : il s'agissait d'identifier et d'arrêter des malfaiteurs qui avaient fracturé un coffre-fort de la Banque de la Nation et pris le large avec 5 millions de pesos; Une véritable chasse à l'homme en avion s'organisa. Le Breguet XIV poursuivit les larrons en Argentine et en Uruguay sur plus de 2 000 kilomètres, atterrissant sur des terrains de fortune et finissant par les retrouver à la frontière du Paraguay avec l'argent volé !»*

VALOT, Henri, est né le 11 septembre 1903 à Taninges (Haute-Savoie).
Henri Valot, caporal, est breveté pilote, et 'macaroné' n°16511 en date du 1er novembre 1922. Brevet supérieur de mécanicien et de navigateur. Il sera ultérieurement pilote de ligne à l'Aéropostale de février 1925 à février 1926. Agé de 30 ans, Henri Valot est pilote de présentation et moniteur chef de centre à la maison Caudron.
Le 27 novembre 1932, depuis l'aérodrome de Clermont-Aulnat, Henri Valot souhaite se poser au sommet du Puy de Dôme Il décolle à 10h 45 à bord d'un Caudron Luciole à moteur Salmson 95 cv équipé d'un train d'atterrissage et freins Messier d'un nouveau type. L'approche ne fut pas facile, violents remous et vent d'Ouest assez fort. Néanmoins, le pilote se pose au sommet du Puy de Dôme à 11h 15. Monsieur Verrion, directeur de l'aérodrome d'Aulnat, avait balisé les lieux. Les dirigeants de l'Aéro-club d'Auvergne, retenus au banquet de l'Aéronautique à Paris n'ayant pu assister à cette prouesse, étaient représentés par Mademoiselle Vergne, la secrétaire de l'Aéro-club...Quelques personnalités locales étaient présentes. Henri Valot, très heureux d'avoir réussi cette première partie de son entreprise, remercia ceux qui avaient voulu affronter le froid et le vent pour l'encourager. Après quelques instants de repos, il se remit en ligne pour le départ. A 12h 15, le biplan s'élançait, et après avoir roulé 80 mètres, s'élevait péniblement et disparaissait dans le vide. L'exploit avait réussi.
Le mardi 3 octobre 1933, vers 11 heures, alors qu'un épais brouillard recouvre la région, un avion survole pendant plusieurs minutes la région de Panges (Côte d'Or). Soudain, un grand bruit, des témoins découvrent les débris d'un appareil civil dans un champ au lieu dit «L'Argentière» à 300 mètres de Panges, aux limites des communes de Blaisy-Haut et de Panges. Les gendarmes de Sombernon alertés identifièrent l'appareil du type Caudron Phalène et les deux occupants : Henri Valot, pilote attaché à la maison Caudron, demeurant à Bron (Rhône) et André Lavalée (né le 21 octobre 1898 à Bazes Haute-Vienne), mécanicien chez Renault. Les corps des deux pilotes furent transportés à la base aérienne de Dijon-Longvic. De là, le corps de Valot est dirigé sur Rillieux (Rhône) et celui de Lavalée vers Saint Ouen (Seine Saint Denis). Le dimanche 1er octobre, le pilote Valot avait donné des baptêmes de l'air à Oyonnax et était revenu à Guyancourt pour y prendre du matériel pour un dépannage d'un avion resté à Oyonnax. C'est donc sur le trajet de Guyancourt à Oyonnax que l'accident s'est produit.
Henri Valot totalisait 3000 heures de vol, et marié depuis peu, était père d'un enfant de 16 mois.

VERDURAND, Abel, est né le 5 mars 1886 à Die (Drôme).
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, il est engagé par Air Union comme directeur général pour redresser une situation difficile. Il est licencié en juin 1928 en raison de son 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.

VILLE, Eloi, Auguste, est né le 12 mai 1896 à Saint Martin de Clelles (Isère).
Breveté pilote militaire sous le n°15829 à Istres le 10 septembre 1918. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, Eloi Ville reprend son métier de mécanicien qu'il poursuit chez Latécoère à Toulouse en juin 1924 où il passe son brevet de pilote d'avion de transport public. Il fait parti désormais du cercle fermé des futurs héros de la Ligne et se trouve affecté à la ligne Toulouse-Casablanca, puis à Marseille-Barcelone. En 1926, il passe à la ligne Toulouse-Dakar où il connaît de nombreuses péripéties. De 1928 à 1932, Eloi Ville est affecté à la ligne en Amérique du Sud. Chef d'aéro-place à Porto Alegre en 1931.

Le 22 juillet 1925, victime d'un incident qu'il relate ainsi :
«*Le 22 juillet, j'assure le courrier avec Rozès. Nous arrivons normalement à Agadir et repartons après avoir changé d'appareils. Après 1 h 20 de vol, alors que nous survolions une nappe de brume à environ 1500 mètres d'altitude, je remarque que l'avion conduit par Rozès, volant à quelque distance en avant, descendait progressivement et allait se poser sur une plage non loin de l'oued Noun. Je descends aussitôt, me pose un peu en avant et fais demi-tour, mais la roue extérieure s'enfonce dans le sable mouvant et je dois descendre pour dégager le sable devant ma roue. Rozès arrive et, à nous deux, nous déportons le fuselage, mettant l'appareil face à la mer pour le ramener sur la bande consistante où nous roulons jusqu'à l'avion en panne déjà entouré par les Maures.*
Ceux-ci, à notre approche, s'éloignent de quelques mètres et nous mirent en joue. Deux, je crois, avaient des fusils français -fusils Gras-. Les Maures nous firent signe de descendre, nous n'avions qu'à nous exécuter, ils étaient à peu près une vingtaine. Je ne me suis fait dès lors aucune illusion sur ce qui allait se passer ; mais il était trop tard et, d'ailleurs, il fallait tenter de sauver le courrier. Nous descendons les bras levés et sommes aussitôt saisis de toutes parts et fortement malmenés. C'est vainement que Rozès tente de parler et de raisonner avec cette meute hurlante. Rozès fait dévier un coup de feu qui m'était destiné. Je suis empoigné de toutes parts, on me pousse, on me bouscule. On me frappe à coups de poing, mes lunettes sont brisées sur mon front et cela sans que j'aie opposé aucune résistance. Rozès réussit à se dégager à coups de poing d'une dizaine d'assaillants. Aussitôt dégagé il essuie un coup de fusil à moins de 8 mètres, mais n'est pas touché. A ce moment, jugeant qu'il n'y avait plus rien à espérer et profitant du fait que le fusil était déchargé, je tente de me dégager en

donnant un violent coup de poing dans la poitrine d'un Maure qui me tenait d'une main à droite et de l'autre avait un poignard. Je libère une partie du bras droit, je saisis dans la poche de mon veston mon pistolet que les Maures n'avaient pas trouvé en me palpant, et j'abats un de mes agresseurs qui, me voyant me débattre, m'avait saisi à la gorge. D'un autre coup de feu, j'abats un autre Maure qui se précipitait sur moi. L'étreinte se desserre, le cercle s'élargit, mais je reçois par derrière un coup de pierre à la nuque qui me fait chanceler. Aussitôt, je réagis et tire à plusieurs reprises sur celui qui avait un fusil, mais ne réussis qu'à l'éloigner. Rozès court à l'avion et arrive juste à temps pour abattre un Maure qui, par derrière le fuselage, allait nous fusiller dans le dos à moins de 10 mètres. Il saute aussitôt à la place du pilote où je le rejoins rapidement, profitant d'un instant d'hésitation de nos assaillants.
Au moment où l'avion commençait à rouler une balle traverse l'aile supérieure de l'avion, passant à quelques centimètres de la tête de Rozès. Les Maures arrivaient de toutes parts dans les dunes et en grand nombre. Ils nous ont tiré de nombreux coups de feu au passage. Nous avons donc été contraints d'abandonner le courrier.»
Lorsqu'il décède de maladie à Paris, le 10 juin 1932, Eloi Ville avait effectué 4400 heures de vol.

Le 18 septembre 2009, le nom d'Eloi Ville est donné à la nouvelle salle polyvalente de Saint Martin de Clelles, et une plaque inaugurée en sa mémoire.

VIRE, Pierre, est né le 5 octobre 1903 à Koléa, près d'Alger
Pierre Viré, à sa sortie du lycée Bugeaud à Alger à l'âge de 16 ans, embarque comme matelot pour payer sa traversée Alger-Marseille. Il entre à l'école de radiotélégraphie à Marseille et obtient son brevet de radiotélégraphiste. Il accomplit son service militaire dans la Marine Nationale. Pierre Viré est engagé, le 1er décembre 1925, en qualité de radiotélégraphiste à bord des vedettes des lignes Latécoère de Toulouse. D'octobre 1928 à 1939, une carrière de radionavigant s'ouvre à lui à bord des hydravions et avions Latécoère, où il est aux prises avec un danger permanent, et prouve son dévouement lors de plusieurs sauvetages. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Pierre Viré poursuit sa carrière à Air France et trouve la mort, le 29 novembre 1949, à bord du DC 4, immatriculé F-BELO, qui effectuait la liaison Paris-Tunis avec escale à Lyon-Bron. Lors de son approche de Bron, l'appareil s'écrase au sol à Saint Just Chaleysin (Isère). A bord de l'appareil 32 passagers et 3 membres d'équipage : 3 personnes trouvent la mort dans cet accident dont Pierre Viré. Il a été inhumé le 4 décembre 1949 au cimetière de Saint Eugène à Alger. Après l'indépendance de l'Algérie, sa

tombe ayant été profanée, son corps fut exhumé et transféré à Paradou, à proximité des Baux de Provence. Pierre Viré comptait 10.500 heures de vol.

Les talents de narrateur seront très vites appréciés par les lecteurs de la Dépèche Algérienne où il écrit dans la rubrique «Bruits d'ailes et de moteurs». Puis, il publie «Fortune de mer», «Au péril de l'espace», «Figure de proue», «T.V.B Tout va bien».

Des Rhône-Alpins dans l'Aéropostale (C) Copyright C.A.L.M 05/2018