

Hommage aux Aviateurs de l'Ardèche

de MONTGOLFIER, Joseph, Michel, né le 26 août 1740 à Vidalon les Annonay

Joseph de MONTGOLFIER a eu une adolescence très mouvementée. En 1770, il crée ses propres usines à papier dans l'Isère. Autodidacte et imaginaire, il est l'auteur de nombreuses inventions avant de s'employer dans les expériences aérostatiques de 1782 à 1784. Le Consulat, en 1800, lui fit créer le 1er Conservatoire National des Arts et Métiers à Paris. Joseph de MONTGOLFIER décède le 26 juin 1810 à Balaruc les Bains (34) et repose au cimetière de La Croisette à Annonay.

de MONTGOLFIER, Jacques, Etienne, né le 6 janvier 1745 à Vidalon les Annonay.

Etienne de MONTGOLFIER, travailleur, méthodique et infatigable, se destine à l'architecture. A Paris, il se lie avec des grands savants de l'époque. En 1775, il revient à Annonay pour reprendre en mains les usines à papier familiales où il développe les premiers essais français de papier velin. A la fin de 1783, à Paris, il dirigea les vols de montgolfières qu'il construisait. Etienne de MONTGOLFIER décède le 2 août 1799 à Serrières, et repose au cimetière de Davézieux.

SEUX Edmond, né à Annonay.

Edmond SEUX, «soyeux» lyonnais, comme secrétaire de la Section Lyonnaise de l'Aéroclub de France, apporte une efficace collaboration au Président Antonin Boulade. S'inspirant des travaux de Pompéin Piraud, il conçoit une forme très rationnelle d'aérostat. En février 1905, il présente, au Concours d'Aviation de l'Aéroclub de France, un planeur d'aspect très curieux. Edmond SEUX construisit en 1907 un aéroplane monoplane bien étudié pour l'époque. Ses vols d'essais peu chanceux le 15 mai 1907, au Grand Camp de Villeurbanne, restèrent sans lendemain. Associé à Roesch, il construisit, en 1908, un biplan qui effectua quelques vols au-dessus du Grand Camp avant d'être revendu à un stéphanois.

VERDET, Louis, né le 30 octobre 1869 à Saulce sur Rhône.

Louis VERDET devient ingénieur des Arts et Métiers d'Aix en Provence en 1888. Passionné de moteur, il propose ses services à deux fabricants d'automobiles qui viennent de s'associer : Lion et Peugeot. Louis VERDET met au point un moteur qui est présenté en 1910 au 3ème Salon de la Navigation Aérienne au Grand Palais à Paris. Le 13 janvier 1911, il s'associe avec le Docteur Pierre Berthet pour l'étude, la fabrication et la vente des moteurs rotatifs pour l'aviation, ainsi que l'organisation et la constitution de sociétés chargées de l'exploitation des brevets de la Société des moteurs d'aviation VERDET. Se rappelant son enfance et le village de Saulce qui l'a vu grandir, il appelle son moteur «Le Rhône», et le 6 septembre 1912 est créée à Montreuil (Seine Saint Denis) la Société des Moteurs Le Rhône. En janvier 1914, la société «Le Rhône» est alors dans l'incapacité de faire face aux nombreuses commandes de moteurs qui affluent. Aussi, un rapprochement est envisagé avec son concurrent, la société «Gnome» et une fusion des deux bureaux d'étude a lieu le 17 juin 1914. L'union des deux motoristes donne naissance à la Société des Moteurs Gnome et Rhône le 2 juin 1915.

Louis VERDET, frappé par la grippe espagnole à l'âge de 49 ans, décède à Paris le 8 novembre 1918 et sera inhumé au cimetière du Père Lachaise.

ODIER, Antoine, né le 15 juin 1884 à Tournon sur Rhône.

Antoine ODIER est Ingénieur diplômé de l'Ecole des Arts et Métiers d'Aix en Provence en 1904. Il se fait rapidement apprécier dans différentes firmes de constructions automobiles de Lyon et de Genève, mais il ne rêve que d'aviation. Il rédige et publie plusieurs articles de techniques aéronautiques en 1907. Commandités par le constructeur automobile Louis Turcat, Antoine ODIER et Raoul Vendome étudient et construisent un avion. ODIER apporte son intuition et ses calculs quant à l'importance des profils à donner aux hélices, d'une part, et aux ailes d'autre part. En mai et juillet 1909, le biplan ODIER s'élève à plusieurs reprises. Un deuxième biplan vole à Issy les Moulineaux, on le retrouve présenté sous le nom d'aéroplane Torcat, Lery, Rougier au Salon Aéronautique de 1910. Le principe adopté par ODIER, d'une construction tubulaire des appareils, permet un démontage plus rapide de ceux-ci, d'où un déplacement plus aisé. Courant 1910, Gabriel Borel, ancien associé de Louis Morane et de Raymond Saulnier, engage comme Ingénieur en Chef, Antoine ODIER qui crée la «Société Anonyme des Aéroplanes Borel». Le premier appareil réalisé, un monoplan biplace en tandem, équipé d'un moteur Gnôme est un succès. Une école d'aviation militaire à La Vidamée, entre Senlis et Chantilly, puis une autre à Buc-Chateaufort, permettent à de nombreux officiers d'obtenir le brevet de pilote sur appareil B.G (Borel-Odier). Mais l'activité essentielle d'ODIER est d'adapter, sur trois flotteurs, la cellule et le moteur de sa version terrestre B.G à un hydravion. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, ODIER crée, à Courbevoie, une petite usine qui veut se consacrer à la sécurité de l'aviation, mais dont l'activité industrielle est le «démarreur». Les différents modèles de démarreurs «amovibles» ou «d'aérodrome» sont réalisés à l'air comprimé, à acide carbonique, puis à sandow avec démultiplication. De 1920 à 1935, tous les aérodromes d'Europe ont au moins un démarreur et tous les grands raids utilisent un démarreur de type ODIER. Parmi les autres réalisations d'Antoine ODIER, on peut citer la mise au point de la première turbine à explosion en 1924, puis il étudie et construit une voiture tournante, le «clinogyre». En 1930, il crée l'Ecole Spéciale des Travaux Aéronautiques. Constructeur et pilote dès 1909, Antoine ODIER ne passera jamais les épreuves du brevet de pilote. Décoré de la Légion d'honneur, ODIER décède à Alger, le 6 novembre 1956.

VAL, Albert, né le 13 juin 1885 à Annonay.

Breveté pilote en 1913, Albert VAL était détaché de la Marine dans l'Aéronautique militaire; Lieutenant de Vaisseau de réserve, capitaine au long cours dans le civil. Au cours de la Première Guerre mondiale, le Capitaine VAL commande l'escadrille MF 33 sur les fronts de la Somme, de l'Oise et en Champagne de juillet 1916 à mai 1917. En 1917, il est rappelé dans son arme d'origine et termine la guerre comme Commandant du Centre Aéromaritime de d'Antibes. Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1914-1918 avec 3 citations, il a terminé sa carrière comme Capitaine de frégate dans les réserves de la Marine. Albert VAL décède à Annonay le 8 Octobre 1971

CHARRIERE, Victorin, Antoine, né le 28 mai 1886 à Saint Montant.

Victorin CHARRIERE est mobilisé en 1914 au 14ème Escadron du train des Equipages militaires. En 1917, il passe dans l'aviation. Le 23 mars 1917, alors que l'élève-pilote Victorin CHARRIERE survole le village de Saint Christophe, près de Chateaudun, son appareil pique du nez et tombe dans un champ. Le pilote est relevé avec la tête fracassée, son corps est transporté à l'hôpital mixte de Chateaudun. Victorin CHARRIERE est inhumé dans le carré des militaires de la Première Guerre Mondiale au cimetière de Chateaudun (Eure et Loire).

CHABERT, Charles, né le 14 mars 1889 à Chomérac.

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)

SAYARET, Victor, né le 3 décembre 1889 à Annonay.

Victor SAYARET est dessinateur dans sa ville d'origine. Après avoir débuté la Première Guerre mondiale dans les Dragons, puis le Génie, rejoint l'Aéronautique militaire le 17 mars 1915. Breveté pilote militaire le 1^{er} avril 1915, avec le numéro 1851, l'Adjudant Victor SAYARET termine la guerre avec neuf victoires. Il est consacré «As de Guerre», le 2 novembre 1916, après sa sixième victoire. Au lendemain de la guerre, Victor SAYARET devient pilote à la Compagnie des Messageries Aériennes, puis chez Farman et à la CIDNA, où il assure la liaison aérienne Paris-Prague-Bucarest. Il poursuit sa carrière sur les lignes d'AIR FRANCE avant de s'établir à Dakar dans une affaire d'affrètement. Victor SAYARET, Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille militaire, décède le 19 juillet 1980, à Grainville-Ymainville (Seine-Maritime).

CROTTE, Marcel, né en 1891 à Joyeuse.

A l'âge de 20 ans, Marcel CROTTE est breveté pilote militaire à Nîmes. Sergent, il est affecté en escadrille en Afrique du Nord jusqu'en 1929, puis en Syrie. De retour en France en 1932, il est affecté en tant que moniteur-instructeur de pilotage à l'Ecole d'Application de l'Armée de l'Air à Villacoublay. Il prend part aux opérations aériennes en 1939/1940, puis mis en congé d'armistice en juin 1940. De retour à Joyeuse, il contribue à l'organisation de la Résistance. En 1942, il est chef de secteur de l'Armée Secrète du Haut-Jura. A la Libération, il reprend du service dans l'Armée de l'Air et termine sa carrière comme Officier. Retiré à Joyeuse, Marcel CROTTE, décoré de la Légion d'Honneur en 1946, décède en octobre 1998.

AVRIL, Léon, Gabriel, né le 28 février 1891 à Lyon.

Léon AVRIL, demeurant à Lamastre, il effectue ses études au lycée de Tournon. Passé à l'aviation le 13 septembre 1915, breveté pilote le 18 juillet 1918, il est affecté aux escadrilles MF 36, C 13, MF 8 et MF 221, lieutenant le 15 mars 1917, 4 citations.

COSTE, Maurice, né le 8 mai 1892 au Pouzin.

Le 17 avril 1917, l'hydravion FBA 150 cv, n° 384, du Centre Aéromaritime de Venise (Italie) est intercepté par des hydravions de chasse autrichiens et abattu après un bref combat inégal. Le Quartier-maître mécanicien observateur Maurice COSTE et le Lieutenant de Vaisseau pilote Adophe WOLTZ, commandant du Centre Aéromaritime, disparaissent en mer dans la chute de leur appareil.

HERBEMONT, André, né le 31 mars 1893 à Saint Sauveur de Montagut.

André HERBEMONT est Diplômé des Arts et Métiers et devient Ingénieur d'études en septembre 1912. C'est pendant trente et une années de présence chez le même constructeur, Deperdussin, devenu SPAD, puis Bleriot et SNCASO (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest) à la nationalisation en 1937, qu'il exerce les fonctions de Directeur Technique. Nommé à ce poste en 1917, à l'âge de 24 ans, il met au point le Spad-Herbemont de chasse biplan. Au cours de sa carrière, il a étudié cent quarante prototypes, dont cent vingt trois ont volé. C'est lui qui met au point, en France, la première réalisation d'un train d'atterrissage escamotable et l'hélice à pas variable commandée en vol. André HERBEMONT est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur à titre civil en novembre 1920, puis Officier en 1952. Le 2 août 1939, il est décoré de la Médaille d'Or des Arts, Sciences et Lettres. André HERBEMONT s'éteint à Paris en avril 1966, et repose au cimetière Voltaire à Suresne.

GIRAUD, Louis, né le 22 octobre 1893 à Annonay.

Louis GIRAUD est breveté pilote militaire n° 5840 en février 1917 et d'hydravion n° 175 en avril 1917; Maître-pilote dans la Marine Nationale de janvier 1916 à septembre 1919. Démobilisé, il entre à l'Aéronavale 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.

COSTEROUSSE, Auguste, Henri, né le 26 novembre 1894 à Lamastre.

Le 15 août 1916, un hydravion FBA 150 cv, n° 308 du Centre Aéromaritime de Venise (Italie) avait décollé pour une mission de reconnaissance du port de Trieste (alors dans l'Empire austro-hongrois). Intercepté par des hydravions de chasse autrichiens, il est abattu par le Linienschiffsleutnant Gottfried von Banfield qui deviendra l'as de la Marine austro-hongroise. Les deux membres d'équipage, le Quartier-maître mécanicien observateur Auguste COSTEROUSSE et l'Enseigne de Vaisseau pilote Jean ROULIER sont tués dans la chute de leur appareil. Seul le corps de l'Enseigne de Vaisseau sera retrouvé et ramené à Venise par un torpilleur italien.

LASHERMES, Georges, né le 4 juin 1895 à Tournon.

Georges LASHERMES est très probablement breveté pilote à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron le 4 juillet 1913 sous le n°1416 sur Farman. A l'âge de 17 ans, il aurait été le plus jeune pilote du monde à cette époque. Chef-pilote à l'Ecole Forézienne de Pilotage à Saint Etienne Bouthéon. Les 28 et 29 juin 1914, il participe au meeting de La Clayette (Saône et Loire). Engagé volontaire pour la durée de la guerre, il entre au service actif dans l'aviation en octobre 1914 ; breveté pilote militaire le 15 février 1915 sous le n° 688. Nommé caporal le 28 février 1915, il est détaché le 5 mars à Saint Cyr pour la réception des avions Caudron livrés par le constructeur. Pilote sur avion Caudron à l'escadrille N 531, il aurait participé aux combats sur le front serbe.

En 1914, il demeurait rue des Clercs à Vienne. En 1962, il exerçait la profession de teinturier au n° 6 du quai Souchon à Givors. Membre du Groupement Joseph Dumas sous le n° 97 en date du 15 juin 1950. Georges LASHERMES décède le 3 avril 1970. à l'hôpital de Montgelas à Givors (Rhône)

MONTAGNON Germaine, épouse **L'HERBIER**, puis **PEYRON**, née le 13 juin 1895 à Tournon sur Rhône.

Dans sa jeunesse, son père, puis son frère, lui firent partager leur passion pour l'aviation.

Germaine L'HERBIER-MONTAGNON intègre comme élève en 1936, la section aviation de la Croix Rouge française, l'Amicale des infirmières pilotes secouristes de l'Air (I.P.S.A). En 1938, elle directrice bénévole de l'enseignement dans cette institution, fonction qu'elle exercera jusqu'en juillet 1950. Elle obtient son brevet de pilote d'avion de tourisme le 5 mai 1939. Après la défaite de 1940, son énergie débordante alliée à un esprit de dévouement et du don de soi, l'amène à «inventer» et à «créer», la mission de recherches des morts et disparus de l'Armée

de l'Air, avec l'aide de six compagnies infirmières-pilotes bénévoles comme elle. Accréditées par la Croix-Rouge Française et le Secrétariat d'Etat à l'Aviation, elles parcourent des centaines de milliers de kilomètres pour retrouver et identifier les cinq cent aviateurs disparus en opérations aériennes pendant la campagne de 1939-1940. A la Libération, le Général VALIN, Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air lui confie les recherches de plus cinq cent aviateurs de la France Libre, disparus sur les différents champs de bataille: quatre cents sont retrouvés et identifiés par ses soins.

Sa mission ne s'acheva qu'en 1948, à l'issue de sa 814ème enquête. Sa Majesté Georges VI, roi d'Angleterre, en septembre 1945, l'éleva au rang d'Officier de l'Ordre de l'Empire Britannique. Elle sera faite, le 18 août 1946, Chevalier de la Légion d'Honneur. Elle restera vice-présidente de l'Amicale des infirmières pilotes secouristes de l'Air, jusqu'à sa retraite en 1952.

Germaine L'HERBIER-MONTAGNON, devenue Germaine PEYRON-MONTAGNON, à la suite de son remariage en 1966, est aussi l'auteur de plusieurs ouvrages aéronautiques qui lui valurent de nombreux prix. Membre des Vieilles Tigres, Groupement Antoine de Saint Exupéry sous le n° 528 en date du 13 janvier 1977. Malade et alitée les dernières années de sa vie, elle décède à l'âge de 91 ans, le 29 juillet 1986, dans sa ville natale, où elle s'est retirée depuis plus de trente ans. Son corps repose au cimetière de Tournon.

Marius MONTAGNON, son père, organisa et présida une Semaine de l'Aviation en juillet 1911 à Tournon.

Albert MONTAGNON, son frère, élève de l'Ecole supérieure d'aéronautique en 1914, fut breveté pilote militaire, fin août 1915, avec le n° 2488, avant de rejoindre l'escadrille MF 59.

CESSIEUX, Henri, née le 15 février 1896 au Pouzin.

Henri CESSIEUX est Ingénieur des Arts et métiers. Au cours de la Première Guerre mondiale, il est mobilisé dans le Génie avant de passer dans l'aviation, le 17 mai 1917, breveté pilote militaire, le 11 juillet 1917, puis affecté à l'escadrille SPA 77. Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, il est engagé comme pilote par la Compagnie Aeropostale, et sera nommé Chef de l'aérodrome de Malaga en Espagne en 1929, 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.

MAURIN, Louis, né le 26 février 1896 à Villevoisance.

MAURIN Louis 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. A la déclaration de guerre, le 2 août 1914, avec un palmarès de 130 heures de vol, il se trouve affecté au 22^{ème} 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.

VIALATOUX, Jean, né le 17 juin 1897 à Saint Jean le Centenier.

Jean VIALATOUX, Caporal pilote au cours de la Première Guerre mondiale.

ROYERE, Fernand, Paul, né le 19 janvier 1901 à Viviers.

Fernand ROYERE, ayant été reçu au Cours de Préparation Militaire, a pu choisir le 35^{ème} Régiment d'Aviation à Lyon-Bron, où il est affecté le 12 mai 1922 à la 5^{ème} Escadrille en qualité de mécanicien. Il est engagé à Toulouse aux Lignes aériennes Latécoère le 6 octobre 1924. Après une période 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 ROYERE devenu, Chef de piste mécanicien, effectue tous les vols de sortie de révision. En 1934, à la demande de Merùoz, il se rend à Villacoublay, aux usines Couzinet, pour se mettre au courant de l'avion Arc en Ciel avec les mécaniciens Collenot et Cavallès 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 ROYERE est affecté à Marignane. D'avril 1948 à février 1957, c'est à Tananarive qu'il assure son service avant de revenir à Marignane. Il prend sa retraite, le 1^{er} février 1962, après avoir accompli 1100 heures de vol et servi l'Aviation pendant quarante ans. Fernand ROYERE décède en février 1983 et son corps est remis à la science.

GUIRON, Firmin, né le 18 février 1902 à Rochessaive.

Après une formation de mécanicien, puis de pilote dans l'aviation militaire (pilote de chasse avec 6000 heures de vol), il 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 de 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 15 524 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 (Drôme). Firmin GUIRON décède le 28 juillet 1985.

FAURE, Henri, né en 1904 à Valence

Henry FAURE naît dans une famille de pharmaciens. En 1927, il est diplômé de la faculté de pharmacie de Lyon et s'installe comme pharmacien à Annonay. 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 assurera pendant plus de cinquante ans la Présidence de ce club. 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.

SALEL, André, Louis, Charles, né le 20 novembre 1904 à Paris 8ème

Son père Emile SALEL est né en 1886 à Paysac, au lieu dit «Chazalet». En 1891, Emile SALEL part s'installer à Paris. André SALEL passait ses vacances dans la maison familiale en Ardèche. Il effectue son service militaire, tout d'abord, comme mécanicien au 2ème Régiment d'Aviation de Strasbourg-Neudorf, puis au 11ème Régiment d'Aviation de Metz. En 1925, il entre comme mécanicien chez Farman à Toussus le Noble. Boursier, il y apprend à piloter et sera breveté en mai 1927. Devenu moniteur chez Farman, il forma plusieurs centaines d'élèves et parallèlement il devint pilote d'essai. Lucien Coupet et André SALEL furent parmi les premiers pilotes à effectuer des vols sans visibilité en utilisant les instruments mis au point par l'ingénieur Rougerie.

En février 1931, il est recordman de vitesse des 100 kilomètres sur avion léger; en novembre 1931, en compagnie du Capitaine Goulette, il parcourt les 13 000 kilomètres du raid Paris-Tananarive en 4 jours et 7 heures sur avion Farman 190; en avril 1932, recordman de vitesse en effectuant la liaison Paris-Le Cap en 3 jours et 18 heures; en mai 1933; à Etampes, il participe à la Coupe Deutsch de la Meurthe; début juin 1934, à Vincennes, il présente un avion de tourisme dans un concours de précision d'atterrissage. Dans l'après-midi du 15 juin 1934, le pilote André SALEL et son mécanicien Roger Robin réalisaient le deuxième essai du prototype d'avion de combat F 420-01 du constructeur Farman. Un incendie se déclare au niveau de l'échappement d'un des moteurs. L'équipage ne peut évacuer l'avion qui s'écrase au sol sur la commune de Chateaufort au lieu-dit «La Côte d'Ors».

A sa mort, à l'âge de 30 ans, André SALEL totalisait 4000 heures de vol, accomplies pour la plupart en raids et surtout en essais. Chevalier de la Légion d'Honneur, en 1932, André SALEL est inhumé au cimetière de Montparnasse. La ville de Fontenay aux Roses, où il habitait, a donné son nom à une rue de la localité. Maryse Hilsz (qui lui porta un amour fou) fit ériger, sur le lieu de l'accident, une stèle en mémoire d'André SALEL et de Roger Robin.

JAMET, Camille.

Originaire d'Annonay, Mademoiselle Camille JAMET, en tant que parachutiste, participe aux meetings d'aviation de Bron en juillet 1923 et juin 1924. Quel a été son avenir aéronautique?

VIGIER, Marc, né le 16 août 1917 à Valence

Marc VIGIER s'engage par devancement d'appel, à l'intendance militaire de Privas, au titre de la base aérienne 105 de Bron, le 23 octobre 1936. Obtient le titre d'élève officier de réserve et admis au peloton des élèves-officiers d'Avord du 28 octobre 1936 au 20 mars 1937. Affecté au 2ème groupe, 3ème escadrille de la 19ème Escadre aérienne à Bordeaux Mérignac, le 20 mars 1937, en qualité d'observateur. Nommé au grade de sous-lieutenant d'active le 20 décembre 1939. Affecté à l'école de pilotage n° 102 de Melun le 16 mars 1940. Affecté à l'Ecole de l'Air de Bordeaux, le 6 juin 1940. Affecté au Levant le 25 octobre 1940 à la base aérienne de Rayack. Nommé lieutenant au Groupe aérien d'assaut 1/51 à Lézignan, le 6 décembre 1941, en qualité d'officier des détails. Affecté en Afrique occidentale française, il débarque à Dakar, le 7 mai 1942, comme officier d'escadrille au Groupe de bombardement II/62. Le 24 juin 1943, affecté à la 2ème escadrille du Groupe de bombardement I/19 'Gascogne' à Sidi Bel Abbés, en qualité de pilote observateur. Promu au grade de capitaine le 25 septembre 1944. Au sein du Groupe 'Gascogne' sur bombardier B 26 Marauder, il participe aux opérations de débarquement sur le Midi de la France, puis aux missions de bombardement des ponts sur le Rhin et sur des objectifs stratégiques en Allemagne. Le Capitaine VIGIER décède accidentellement à Saint Dizier (Haute-Marne) le 4 juillet 1945 «Mort pour la France». Il est inhumé dans le caveau familial au cimetière du Cheylard.

LAMY, Jean, Joseph, né le 1er novembre 1916 à Chirols.

Jean LAMY s'engage au titre d'élève officier dans l'Armée de l'Air à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence, le 15 novembre 1937. Il sera breveté pilote d'avion le 12 février 1939 et breveté observateur le 22 août 1939, date à laquelle il est nommé sous-lieutenant. Il est affecté à l'Ecole de pilotage n° 105 à Meknès, le 16 décembre 1939. Officier d'escadrille, il est affecté au Groupe de bombardement 1/62 à Bamako, le 24 octobre 1940, et nommé lieutenant le 22 août 1941. En juillet 1942, il est de retour en métropole. Du 1er février au 19 avril 1943, il sert dans les Forces Françaises de l'Intérieur en Haute-Savoie. Arrêté et interné à Annecy par la Gestapo, il s'évade et rejoint l'Afrique du Nord, le 27 décembre 1943. Il est affecté comme Commandant d'Escadrille au Groupe de Bombardement 1/22 'Maroc' et participe aux missions de ce Groupe sur l'Italie, la Provence et les ponts sur le Rhin, et sera nommé Capitaine le 25 juin 1944. A la fin de la Seconde Guerre mondiale, il est nommé adjoint au commandant de l'instruction en vol de la base d'Avord, puis en 1946 à l'Etat Major Général des Armées à Paris. De décembre 1948 à novembre 1950, il assure le Commandement en second du Groupe, puis du Groupe de Transport 2/61 'Maine' à Paris-Le Bourget, sera nommé Commandant le 1er janvier 1949. De 1952 à 1957, il assure divers postes en Etat-Major, sera nommé Lieutenant-Colonel le 1er juillet 1953. En mai 1959, il est affecté au Commandement du Poste avancé à Ouargla, nommé Colonel le 1er septembre 1960. Le 30 août 1961, il prend le Commandement du Centre d'Instruction des Equipages de Transport 340 et de la Base aérienne 101 de Toulouse-Francazal. Le 1er novembre 1972, Jean LAMY est nommé Général de brigade aérienne et admis dans la 2ème section. Il a réalisé 6088 heures de vol Commandeur de la Légion d'Honneur, Médaille de l'Aéronautique, Médaille de la Résistance, Croix de Guerre 39/45, Distinguished Flying Cross, Air Medal, de nombreuses citations à l'ordre de l'armée aérienne, le Général Jean LAMY décède le 17 décembre 1997.

BALAS, Antoine Louis, né le 8 janvier 1919 à Vals les Bains

Antoine BALAS est le petit-fils d'Auguste Delubac, fondateur de la Société Ardèchoise pour la fabrication de la soie viscosée à Vals les Bains. Né dans cette localité, Antoine BALAS a passé toute sa jeunesse sans la région stéphanoise.

Sa carrière a débuté dans l'Armée de l'Air avec le début de la Seconde Guerre mondiale. Le 8 Août 1944, le Halifax commandé par le Lieutenant BALAS est abattu par la DCA allemande au-dessus de la commune de Lumbres (Pas de Calais) au cours d'une mission sur le site des Bombes Volantes VI de Fromental, à 10 kilomètres de l'Ouest de Saint-Omer. Pour conserver le souvenir de cet équipage, la commune de Lumbres a érigé une stèle à l'emplacement même où l'avion s'est abattu, au lieu-dit Le Moulin Fatout. Cette stèle a été dévoilée le 1er septembre 1994, par Monsieur le Maire de Lumbres en présence de deux des veuves des membres de l'équipage, Mesdames BALAS et Flament.

PEYRON, Pierre, né le 16 octobre 1919 à Privas.

Pierre PEYRON s'engage le 6 février 1939 dans l'Armée de l'Air. Après avoir suivi les cours d'aviation de l'Ecole Breguet, il est nommé sergent-chef radio-mitrailleur, puis affecté au Groupe de Reconnaissance 1/11 sur avion LeO 45. Dans l'après-midi du 31 mai 1940, le LeO 45 avec pour équipage: adjudant-chef Jean Daniel, pilote, lieutenant Mazerolles, navigateur et Commandant de bord, sergent-chef PEYRON, radio-mitrailleur, décolle du terrain d'Etampes pour une mission de reconnaissance armée sur les colonnes ennemies. Au sud d'Amiens, l'appareil est attaqué par cinq avions ennemis. Le combat s'engage et l'équipage abat deux avions adverses. Mais à son tour, l'appareil est atteint et, après un piqué mortel, s'écrase au sol en flammes. Le corps de Pierre PEYRON n'est retrouvé, que le 15 juin 1941, par les soins de Madame Germaine L'HERBIER-MONTAGNON, à dix kilomètres de Grattepanche dans la Somme.

CHARMASSON, Fernand, né le 15 mai 1920 à Cruas.

A 17 ans, Fernand CHARMASSON est reçu au concours d'entrée à l'Ecole des mécaniciens de l'Armée de l'Air qu'il quitte deux ans plus tard avec le brevet supérieur de mécanicien avion. Il participe à la Campagne de France en 1939/1940 et rejoint l'Afrique du Nord. En novembre 1942, il est affecté à un Groupe de bombardement et participe comme mécanicien mitrailleur sur B 26 Marauders au Groupe «Sénégal», où il effectue 250 heures de vol en missions de guerre. Démobilisé en 1945, il entre à l'Ecole des mécaniciens d'Air France. Affecté, tour d'abord, à la de Postale nuit puis vole sur Constellation et Comet. En 1955, Fernand CHARMASSON est chef mécanicien navigant à Air France, puis Adjoint au Directeur des Opérations aériennes. A la retraite, il est très actif au sein d'associations humanitaires. Chevalier de la Légion d'Honneur, Médaille Militaire, Croix de Guerre 1939/1945, Médaille de l'Aéronautique. Fernand CHARMASSON décède le 11 avril 2003 à Lagny (Seine et Marne) et repose dans le cimetière de Chelles (Seine et Marne).

CHANAL, Fernand, Lucien, né le 14 août 1920 à Rampon.

Fernand CHANAL rejoint la base aérienne de Salon de Provence, le 28 avril 1941, pour signer un engagement d'une durée de quatre ans au titre du Service Général de l'Armée de l'Air. Le 27 juillet, il embarque pour l'Afrique du Nord où il est affecté au Groupe de chasse 2/5 La Fayette. Il suit son unité dans son périple du Maroc à la Tunisie en passant par l'Algérie. En mai 1944, son unité débarque en Corse le 8 septembre, depuis Ambérieu en Bugey le Groupe de Chasse 2/5 participe aux missions sur la Bourgogne et, le 2 janvier 1945 sur l'Alsace. Fernand CHANAL est démobilisé avec le grade de caporal le 17 août 1945.

ETIENNE, Maurice, né le 1er décembre 1923 à Serrières.

Maurice ETIENNE obtient son certificat d'études à l'âge 13 ans. Il est terrassier, mineur, puis c'est la guerre. Il connaît le Maquis, et participe aux combats dans les Alpes et en Alsace, avant d'être démobilisé en 1945. Ensuite, ce sont les petits boulots, avant de faire une école de TSF. Maurice ETIENNE a commencé sa carrière aéronautique en 1947 comme radio à Air-Normandie sur la ligne Caen-Le Havre à bord d'un Caudron 'Goéland' ou d'un 'Dragon Rapid'. Puis, comme navigateur, copilote et pilote dans diverses compagnies (Compagnie Générale Transsaharienne, Société Transatlantique Aérienne, UAT, puis UTA), il vole sur Junkers 52, DC 3, DC 4, DC 6, avant d'aborder les Jets sur DC 8 et survole l'Europe, l'Afrique, les deux Amériques et l'Asie Comme commandant de bord sur DC 10 chez UTA, il termine sa carrière en juin 1976 quand un médecin lui signifie qu'il vient de réaliser son dernier vol, 22000 heures de vol en près de 30 ans. Maurice ETIENNE, retraité dans sud de la France, publie son autobiographie dans l'ouvrage : 'Sac à terre – Carnet de bord d'un pilote de ligne 1947 à 1976'.

DONDOUX, Jacques, est né le 16 novembre 1931 à Lyon.

Jacques DONDOUX est polytechnicien (promotion X 1951). Il commence sa carrière professionnelle au Centre National d'Etudes des Télécommunications (CENT) en 1956, en qualité d'ingénieur. Il en prendra la direction en 1971. Membre du Haut Conseil de l'Audiovisuel de 1973 à 1976, il sera nommé Directeur Général des Télécommunications en 1981, poste qu'il occupera pendant cinq ans, ce qui lui permettra le développement du précurseur d'Internet qu'était le Minitel.

En 1986, Jacques DONDOUX assure la présidence de l'Institut de recherches économiques et sociales des Télécommunications (IREST) et de l'Observatoire mondial des systèmes de communication (OMSYC).

Cet homme d'influence fut maire de Saint Agrève et conseiller général du canton de Saint Agrève. Commandeur dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur et de l'Ordre National du Mérite, Chevalier des Palmes Académiques, Jacques DONDOUX décède brutalement le 21 mai

2002 d'une hémorragie cérébrale.

Tout au long de sa vie, il s'est passionné pour l'aviation. Aussi une stèle, à caractère aéronautique, érigée à Saint Agrève, lui rend hommage.

BOMEL, Paul, né le 5 août 1935 à Annonay.

Passionné depuis son tout jeune âge par l'aviation, Paul BOMEL passe, en 1953, son Brevet des Sports Aériens à l'Aéroclub d'Annonay sur le terrain de Saint Rambert d'Albon. Puis élève-pilote avec comme instructeurs Wolf et Perenon, il obtient le Brevet C de vol à voile le 21 janvier 1956 et pilote 1^{er} degré, le 9 mars 1956. Il s'engage dans l'Armée de l'Air comme élève-pilote et connaît Aulnat, Marrakech, puis Le Bourget du Lac où il est breveté pilote militaire d'hélicoptère sous le n°349 en 1958. Ultérieurement, il sera affecté en opérations en Algérie sur hélicoptère H 34. Suite à une perte d'aptitude médicale contactée en service aérien commandé, il revient à l'aviation civile. Paul BOMEL occupe divers postes au sein des aéroclubs régionaux, puis pendant huit ans, il préside l'Union Régionale des Aéroclubs Rhône-Alpes et sera également Membre du Comité Directeur de Fédération Française Aéronautique. Titulaire de la qualification instructeur dans toutes les disciplines de l'aviation légère, il est désigné pour la délivrance du PPL. Il a formé de très nombreux pilotes et délivrés de nombreux brevets. Titulaire de la Médaille de l'Aéronautique, Médaille d'Honneur de la Fédération Aéronautique, Médaille de la Fédération Aéronautique Internationale, Médaille des 50 ans de brevet des Vieilles Tiges. Paul BOMEL a réalisé environ 11432 heures de vol dont près de 9100 heures d'instruction.

Sources : Qui était Qui ? Tome 1 et 2 de Marcel CATILLON, Aviateurs de la Liberté de Henry LAFONT, Les As de la Guerre 1914-1918 de Daniel PORRET, Les Français du Ciel de Lucien ROBINEAU, Dictionnaire des Compagnons de la Libération, Ailes Françaises en Amérique du Nord 1943-1958, Dictionnaire Universel de l'Aviation de Bernard MARCK, WIKIPEDIA, AEROSTELES, Association Mémoire d'Ardèche.

Remerciements : Madame Yveline DAVID, Messieurs BALAS, CHERION, LADET, MORAREAU, Albin DENIS, THOLLON-POMMEROL.

*Contribution à la Mémoire Aéronautique
Groupement Antoine de Saint Exupéry
Les Vieilles Tiges*

Les Aviateurs de l'Ardèche © Copyright Paul MATHEVET MAJ 11/2012

[Retour](#)