

## Les premiers brevetés pilote d'avion

### originaires du département du Rhône

Depuis 1901, l'Aéro-club de France délivrait les brevets aux pilotes de ballon libre. Il se chargea de l'institution du brevet de pilote aviateur dont la réglementation entra en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1910.

Dans l'Annuaire de l'Aviation édité par l'Association Les Vieilles Tiges en 1959, il est présenté la liste numérique des brevets de pilotes aviateurs délivrés de 1909 au 6 janvier 1915. Ce sont 1754 brevets qui sont délivrés (en réalité, 1758, puisque Ferber est n°5 bis, Tissandier n°10 bis, Velasquez n°1589 bis et Trigon n°1667 bis).

Le brevet de pilote aviateur de la Fédération Internationale Aéronautique était délivré dans chaque pays par les commissaires de l'aéro-club national, en France, à l'époque, l'Aéro-club de France. Ce brevet existe depuis le 9 janvier 1909. Jusqu'en 1910, trois vols de 5 km suffisaient à l'obtenir. A partir de 1913, outre les épreuves pratiques, les candidats devaient subir un examen théorique (lecture de cartes, météo, mécanique, etc...). Beaucoup de professionnels de l'époque ne passèrent leur brevet que pour légaliser leur capacité, plusieurs années après leur premier vol. A l'inverse, certains brevetés s'étant 'saigné' financièrement ou suffisamment fait peur lors du brevet ne revolèrent jamais (et ils furent nombreux). Il ne faut pas sous-estimer également un certain nombre de brevets délivrés par des «instances» régionales qui ne s'appelaient pas encore aéro-clubs et qui, hors du contrôle de l'Aéro-club de France, n'eurent jamais d'équivalent national. Voler était une chose, avoir le brevet une autre.

Le brevet militaire d'aviation, créé le 18 mars 1911, comportait trois vols de 100 kilomètres au-dessus de 3.000 mètres et se complétait par un examen oral sur la mécanique et la navigation. A partir du 25 juin 1912, le Colonel Hirschauer, inspecteur permanent de l'aéronautique, modifie les épreuves du brevet, en particulier l'épreuve d'altitude qui était trop difficile par temps brumeux. Depuis, les épreuves sont les suivantes :

- un trajet triangulaire de 200 kilomètres de parcours total, effectué avec le même appareil, en deux journées consécutives au plus, et comportant deux escales intermédiaires obligatoires annoncées à l'avance.
- deux trajets accomplis avec le même appareil, chacun de ces trajets d'au moins 150 kilomètres en ligne droite, effectués tous les deux dans l'espace d'une semaine. L'un de ces voyages pourra comporter une escale intermédiaire.
- une épreuve d'altitude consistant en un vol de 45 minutes à une hauteur constante d'au moins 800 mètres, pouvant être faite, soit au cours d'un des trajets susvisés (trajet de 150 kilomètres ou trajet triangulaire), soit lors d'une épreuve spéciale sur l'aérodrome. Cette épreuve doit être contrôlée par des commissaires témoins (enregistreur plombé au départ, vérifié à l'arrivée, diagramme certifié).
- aucune des épreuves (voyage et altitude) ne doit être faite avec passager pour ne pas risquer sa vie et pour obliger les pilotes à se diriger seuls.

Les commissaires, au départ et à l'arrivée, sont des commissaires agréés par l'Aéro-Club de France.

De 1911 à 1914, la revue 'L'Aérophile' (organe de communication de l'Aéro-club de France) a publié la liste des pilotes brevetés. Nous avons relevé les noms des pilotes originaires de notre région. Ces listes indiquaient pour chaque pilote : le patronyme, le prénom, la date et le lieu de naissance, la date et le numéro de brevet et le type d'avion sur lequel le brevet avait été obtenu. Nous avons relevé de nombreuses erreurs : orthographe du patronyme inexacte, lieu de naissance imprécis, date de naissance erronée par rapport à l'extrait de naissance, etc...

Pour le département du Rhône, par ordre chronologique de l'obtention des brevets, les pilotes brevetés avant la Première Guerre mondiale, sont :

FERBER Ferdinand, né le 8 février 1862, à Lyon 3<sup>ème</sup>.

Breveté pilote n°5 bis, le 7 janvier 1909

COLLIEX Maurice, né le 1<sup>er</sup> juillet 1880 à Lyon 2<sup>ème</sup>

Breveté pilote n°85, le 10 juin 1910, sur avion Voisin

PARENT François, né le 22 juin 1876 à Villefranche-sur-Saône.

Breveté pilote n°189, le 29 août 1910, sur avion Poulain.

BAILLOD Louis, né le 28 février 1876 à Lyon.

Breveté pilote n°236, le 4 octobre 1910, sur avion Hanriot.

DERNY Léon, né le 1<sup>er</sup> mars 1881 à Belleville-sur-Saône.

Breveté pilote n°254, le 4 octobre 1910, sur avion Hanriot.

KIMMERLING Albert, né le 22 juin 1882 à Saint Rambert l'Île-Barbe.

Breveté pilote n°291, le 19 octobre 1910, sur avion Sommer.

COLOMB Henri, né le 16 janvier 1886 à Lyon 6<sup>ème</sup>.

Breveté pilote n°310, le 7 décembre 1910, sur avion H.Farman.

SCHLUMBERGER Robert, né le 10 novembre 1889 à Lyon 2<sup>ème</sup>.

Breveté pilote n°316, le 7 décembre 1910, sur avion Antoinette.

GAGET Joseph, né le 2 février 1884 à Lyon 3<sup>ème</sup>.

Breveté pilote n°335, le 23 décembre 1910, sur avion Blériot.

de GOYS de MEZEYRAC, né le 23 avril 1876 à Lyon 2<sup>ème</sup>.

Breveté pilote n°354, le 3 février 1911, sur avion Blériot.

BONZON Maurice, né le 15 août 1890 à Lyon 5<sup>ème</sup>.

Breveté pilote n°355, le 3 février 1911, sur avion H.Farman.

FRANTZ Joseph, né le 7 août 1890 à Beaujeu.

Breveté pilote n°363, le 3 février 1911, sur avion Pischof et Köchlin.

PARENT Hippolyte, né le 15 décembre 1885 à Oullins.

Breveté pilote n°422, le 3 mars 1911.

BERLOT Henri, né le 2 juin 1890 à Lyon.

Breveté pilote n°450, le 23 mars 1911.

DESPARMET Jean, né le 31 juillet 1884 à Lyon 6<sup>ème</sup>.

Breveté pilote n°451, le 23 mars 1911.

DUPUIS Paul, né le 23 mars 1876 à Lyon 2<sup>ème</sup>.

En instance d'être breveté

BERNARD Auguste, né le 28 avril 1885 à Lyon.

Breveté pilote n° 505, le 24 mai 1911, sur avion Sommer.  
RUBY Frédéric, né le 22 décembre 1883 à Beaujeu.  
Breveté pilote n°514, le 15 juin 1911, sur avion H. Farman.  
DRIANCOURT Marie-Louise, née le 17 décembre 1887 à Lyon.  
Brevetée pilote n° 525, le 15 juin 1911, sur avion Caudron.  
SEGUIN Augustin, né le 6 octobre 1889 à Lyon 2<sup>ème</sup>.  
Breveté pilote n°528, le 15 juin 1911, sur avion H.Farman.  
TRUCHON Lucien, né le 1<sup>er</sup> mai 1887 à Lyon  
En instance d'être breveté (décédé sur accident)  
CHABERT Victor, né le 30 juin 1882 à Lyon  
Breveté pilote n°631, le 25 septembre 1911, sur avion Blériot.  
GREPPO Joseph, né le 21 février 1880 à Lyon.  
Breveté pilote n°676, le 10 novembre 1911, sur avion Voisin.  
JACQUET Hubert, Etienne, Lucien, né le 27 mars 1874 à Lyon.  
Breveté pilote n°758, le 19 février 1912, sur avion Blériot.  
WILLERMOZ Ferdinand, né le 16 février 1878 à Lyon 2<sup>ème</sup>.  
Breveté pilote n°759, le 19 février 1912, sur avion Blériot.  
AUDENIS Charles, né le 18 février 1889 à Saint Romain au Mont d'Or.  
Breveté pilote n° 788, le 9 mars 1912, sur avion H.Farman.  
NOVE-JOSSERAND André, né le 22 avril 1881 à Tarare.  
Breveté pilote n°825, le 5 avril 1912, sur avion Breguet.  
RADISSON Victor, né le 14 mars 1885 à Lyon.  
Breveté pilote n°834, le 16 avril 1912, sur avion Deperdussin.  
JACOB Jean, Auguste, né le 5 mai 1895 à Lyon.  
Breveté pilote n°873, le 25 mai 1912, sur avion Sommer.  
GIGNOUX Georges, né le 21 mars 1885, à Lyon.  
Breveté pilote n°900, le 26 juin 1912  
DEVIENNE Emile, né le 13 novembre 1883 à Lyon 2<sup>ème</sup>.  
Breveté pilote n°921, le 5 juillet 1912, sur avion Deperdussin.  
ALLEMAND Auguste, né le 10 février 1881 à Lyon 5<sup>ème</sup>.  
Breveté pilote n°959, le 25 juillet 1912, sur avion Breguet.  
DEVIENNE Jean, né le 24 décembre 1884 à Lyon 2<sup>ème</sup>.  
Breveté pilote n°966, le 2 août 1912, sur avion Deperdussin.  
DORDILLY Jean-Marie, né le 20 avril 1890 à Villefranche-sur-Saône.  
Breveté pilote n°1009, le 6 septembre 1912, sur avion H.Farman.  
CARUS François, né le 10 juin 1886 à Amplepuis.  
Breveté pilote n°1040, le 26 septembre 1912, sur avion M.Farman.  
MONTMAIN Jean-Marie, né le 27 mai 1888 à Saint Laurent-de-Chamousset.  
Breveté pilote n°1060, le 6 octobre 1912, sur avion Astra.  
ROUX Pierre, né le 21 octobre 1885 à Lyon 3<sup>ème</sup>.  
Breveté pilote n°1122, le 8 novembre 1912, sur avion Bleriot.  
ANDRIEUX Jean, né le 23 décembre 1883 à Lyon 3<sup>ème</sup>.  
Breveté pilote n° 1170, le 6 décembre 1912, sur avion Deperdussin.  
GIRIER Eugène, né le 17 septembre 1883 à Lyon 3<sup>ème</sup>.  
Breveté pilote n°1205, le 16 janvier 1913  
OLLAGNIER Eugène, né le 8 octobre 1892 à Lyon.  
Breveté pilote n°1257, le 7 mars 1913  
GALVIN Auguste, né le 19 juin 1885 à Sainte Foy les Lyon.  
Breveté pilote n°1412, le 4 juillet 1913  
JACOLIN Adrien, né le 25 mars 1880 à Lyon

Breveté pilote n°1431, le 5 septembre 1913  
TRIGON Aimé, né le 13 septembre 1896 à Lyon  
Breveté pilote n°1667 bis, le 10 juillet 1914  
LAFAY Etienne, né le 11 août 1891 à Tarare.  
Breveté pilote n°1736, le 10 novembre 1914

Liste des pilotes brevetés décédés avant la Première Guerre mondiale

5 bis	FERBER Ferdinand	22 septembre 1909
xxx	DUPUY Paul	18 mai 1911
xxx	TRUCHON Lucien	29 juin 1911
451	DESPARMET Jean	27 octobre 1911
291	KIMMERLING Albert	8 juin 1912

Liste des pilotes brevetés décédés au cours de la Première Guerre mondiale

921	DEVIENNE Jean	3 septembre 1914
834	RADISSON Victor	5 novembre 1914
1080	MONTMAIN Jean-Marie	14 janvier 1915
316	SCHLUMBERGER Robert	23 novembre 1915
676	GREPPO Joseph	10 juin 1917
1412	GALVIN Auguste	24 juin 1917
873	JACOB Jean	25 janvier 1918

## Biographies des premiers brevetés pilote d'avion

### originaires du département du Rhône

**FERBER**, dit **de RUE**, Ferdinand, est né le 8 février 1862 à Lyon.

Ferdinand Ferber, ancien élève de l'Ecole Polytechnique, licencié es-sciences, est capitaine d'artillerie et professeur à l'Ecole d'Application de Fontainebleau quand il a connaissance, en 1898, des expériences de Lillienthal. Il procède à une étude approfondie des essais de l'ingénieur allemand et se met en contact avec Chanute, et par l'intermédiaire de ce dernier avec les frères Wright. Dès 1902, il se pénètre de cette conviction, que la méthode expérimentale de Lillienthal conduirait les Wright à la solution du problème aérien.



En 1902, il essaye un appareil, son cinquième modèle, un planeur biplan. Plus tard, il modifie l'appareil en y adjoignant deux gouvernails de direction, puis une queue et un train d'atterrissage avec roues et patins. Ferber est détaché au Laboratoire Central d'Aérostation Militaire. En 1904, il installe un moteur de 6 CV sur le planeur maintes fois expérimenté. Le 27 mai 1905, fort de l'expérience acquise, il accomplit, au moyen de ses hélices actionnées par le moteur Peugeot de 12 CV, le premier parcours aérien exécuté en Europe, avec un appareil plus lourd que l'air équipé d'un moteur à explosion. Cette première glissade du 27 mai 1905 le convainc de la nécessité d'accroître la force motrice.

Ferber publie en 1905 une brochure intitulée « Pas à pas, Saut à saut, Vol à vol » où il résume les progrès successifs de l'aviation. Le 23 octobre 1906, alors qu'il est prêt à expérimenter son huitième type d'aéroplane, doté d'un moteur « Antoinette » de 24 CV créé sur ses instances par l'ingénieur Levavasseur, Ferber voit ses espoirs réduits à néant par la tempête qui détruit son appareil. Peu après, Ferber, quittant l'armée, entre au service de la Société Antoinette et prépare les hélices et les moteurs qui conduisent ses rivaux à la conquête de l'air. En 1908, il réussit à faire reconstruire un appareil du type de celui qui a été détruit. Le 25 juillet 1908, il a la satisfaction de traverser avec une stabilité parfaite le champ de manœuvres d'Issy les Moulineaux. Cette même année, il publie un ouvrage qui a pour titre : « De Crête à crête, de Ville à ville, de Continent à continent ».

Ferber, par une série de circonstances imprévues, ne réussit jamais à voler sur une de ses propres machines. Il exécute son premier vol à Juvisy sur un Voisin, en 1908. Breveté pilote, le 7 janvier 1909 sur son n°5 bis. C'est sur un Voisin qu'il trouve la mort à Boulogne sur Mer, le 22 septembre 1909. Ferdinand Ferber repose dans l'ancien cimetière de Loyasse à Lyon.

Un quartier de Nice, ville où il fut en garnison, porte son nom. A Boulogne sur Mer, sur le lieu où il trouva la mort, un monument commémore sa mémoire. A Lyon, une plaque a été apposée sur sa maison natale, son nom a été donné à une place dans le 9<sup>ème</sup> arrondissement. A Caluire, une rue où sa famille résida porte son nom. En 2000, état d'abandon de la sépulture Ferber au cimetière de Loyasse à Lyon

### **COLLIEX, Maurice, est né le 1<sup>er</sup> juillet 1880 à Lyon 2<sup>ème</sup>.**

Fils de Pierre Félix Colliex et de Clotilde Tissot, il est le fils aîné d'une fratrie de trois garçons et une fille. De constitution solide il pratique de nombreux sports tel que l'alpinisme, le rugby, la natation. Maurice Colliex est un ami d'enfance des frères Voisin Avec Gabriel, il fréquente le Lycée Ampère à Lyon. En 1896, il a commencé ses premières glissades aériennes sur le plateau de Retord dans les monts du Bugey.

Maurice a suivi des études supérieures et, en 1901, il est licencié es sciences physiques et mathématiques. En vue d'entreprendre des études aéronautiques. En 1903, avec Gabriel Voisin, il expérimente un planeur sur les coteaux dominant le Rhône à Vassieu, proche



de Lyon. Il devient ingénieur et commence sa vie professionnelle dans la chaudronnerie.

Le 30 mars 1906 il rejoint les frères Voisin à Paris, dans leur nouvelle usine à Billancourt, où il est ingénieur, chef des services techniques et essais. Il exécute des vols de démonstration en planeur à Paris Plage où il effectue des vols stabilisés dans le vent ascendant qui préfigure la silhouette des prochains biplans Voisin. Gabriel Voisin lui confie tous les essais des avions construits dans l'usine.

Maurice commence à voler bien modestement, en 1906 à Vincennes et à Bagatelle. De 1906 à 1908 il participe aux études et fait les essais en vol sur le terrain d'Issy. Après de longs mois d'un travail obscur et opiniâtre, Colliex et Voisin voient enfin, en 1907, leurs efforts récompensés puisque l'avion Voisin vole.

Henry Farman a commandé un biplan à empennage cellulaire de type Chanute aux Etablissements Voisin à moteur Antoinette de 50 cv, en vue de concourir pour le prix du kilomètre en circuit fermé. Cet appareil devant faire 1 km en ligne droite, dans le cas contraire le paiement ne serait pas effectué. L'appareil est livré le 1<sup>er</sup> août 1907. Le 13 janvier 1908, Henry Farman bouclait ce fameux kilomètre en circuit fermé.

Maurice Colliex pilote et expérimente plus de vingt divers types d'avions. En août 1909, il participe au meeting de Bétheny. En 1909, 50 biplans Voisin sont construits, vendus 25.000 francs et le moteur 11.000 francs. Le 25 juillet 1909, Blériot réussit la traversée de la Manche en avion, c'est Colliex qui lui a réglé son moteur.

Gabriel Voisin et Maurice Colliex construisent le premier avion métallique en tubes d'acier destiné à l'armée, la voilure seule est en toile. Il sera vendu à 8 000 exemplaires. Colliex en assure toutes les réceptions. Il a effectué le convoi 12 fois entre Paris et le camp de Châlons.

Lors de la Grande Semaine d'aviation de Champagne, organisée du 22 au 29 août 1909 à Reims, Maurice Colliex participe au premier meeting d'aviation du monde.

Les clients affluent pour acheter des avions Voisin, il faut organiser une école de pilotage. Maurice Colliex part à Mourmelon comme chef-pilote pour former des pilotes. Bien que chef-pilote, il n'est pas breveté pilote, ce qui sera fait le 10 juin 1910 sous le n°85.

Gabriel Voisin crée une de ses plus curieuses et belle machine, dont la construction débute en 1910, il s'agit du 'Canard'. Maurice Colliex en assure son premier vol en février 1911, en août, il fait une présentation magistrale

Gabriel Voisin décide de placer les flotteurs de l'hydro-aéronef de Fabre sous son biplan 'canard'. Maurice Colliex, en octobre 1910, décolle cet appareil en hydroplanant sur la Seine. Le rêve de Gabriel Voisin, créer un hydro-aéronef amphibie. Après de longs mois de mise au point, le 3 août 1911, ce rêve se réalise. Maurice Colliex décolle le premier hydro-aéronef amphibie au monde du terrain d'Issy les Moulinaux, amerrit sur la Seine au Pont de Saint Cloud et vient atterrir à Issy les Moulineaux.

Lors du meeting de Monaco en mars 1912, réservé aux hydro-aéroplanes et aéroplanes, Maurice Colliex est présent sur 'Canard Voisin' à moteur Cauton Unne

En 1912, après six ans de collaboration, Maurice Colliex quitte Gabriel Voisin pour devenir à son tour constructeur. En collaboration avec l'ingénieur Jeanson, ils entreprennent la construction d'un hydravion géant, le Jeanson-Colliex, double biplan en tandem. Ce type d'avion fut jugé révolutionnaire à l'époque de sa construction. Le Jeanson-Colliex fut achevé en mars 1913 aux Mureaux. L'appareil effectue son premier vol, piloté par Colliex, le 21 mai 1913 sur la Seine à Triel,

Mobilisé en août 1914, au début de la Première Guerre mondiale, il est envoyé à Mourmelon, puis à Pau à l'école Voisin comme chef-pilote et ensuite à Ambérieu en mars 1915 où il forme de nombreux élèves: 37 brevets en 1915, 295 en 1916, 767 en 1917 et 1229 en 1918.

Démobilisé en janvier 1919, il est promu capitaine en 1927. La guerre terminée, ses ailes se replièrent, il apporte sa collaboration à la société Parker aux Fonderies d'Asnières, spécialisée dans les problèmes liés à la protection de l'acier contre la rouille,

Maurice Colliex fut le premier pilote d'essai au monde

Officier d'Académie en 1908, Médaillé militaire en 1915. Chevalier de la Légion d'Honneur en 1925, Officier en 1948, Médaille interalliée en 1949 et médaille de l'Aéronautique en 1950. Membre des Vieilles Tiges, 3.400 heures de vol, Maurice Colliex décède à Paris 16<sup>ème</sup>, le 16 décembre 1954.

**PARENT, François**, est né le 22 juin 1875 à Villefranche sur Saône.

Appelé au service militaire, le 15 septembre 1891, au 131<sup>ème</sup> Régiment d'infanterie. Breveté pilote, le 29 août 1910, sous le n°189 sur avion Poulain. Mobilisé, le 3 août 1914 comme conducteur. Il passe dans l'aviation, le 12 avril 1915, et connaît plusieurs affectations : observateur à l'escadrille F5, puis école d'aviation de Chartres, RGAé, escadrille MS 3 et F32, CEP 115, puis moniteur à l'école d'aviation d'Ambérieu en Bugey. En 1937, il résidait dans les Landes.

**BAILLOD, Louis**, est né le 28 février 1876 à Lyon.

Louis Baillod est breveté pilote, le 4 octobre 1910, sous le n°236 sur avion Hanriot. Le 14 octobre 1910, sur le Champ de Juillet à Limoges, il débute une tournée d'expériences d'avion. Au milieu d'une foule immense qui attend le décollage, Baillod sur aéroplane Hanriot heurte des spectateurs situés en bordure du champ. Une fillette est tuée. Baillod sera condamné à un mois de prison avec sursis et 200 francs d'amende.

**DERNY, Léon**, est né le 1er mars 1881 à Belleville sur Saône.

Depuis 1895, Léon Derny participe à des courses cyclistes et motocyclistes. Le 27 juillet 1902, il est le vainqueur de la course moto du Circuit des Ardennes dans la région de Bastogne en Belgique, puis la même année, la course du Mont Ventoux.

Léon Derny est breveté pilote, le 4 octobre 1910, sous le n°254, sur avion Hanriot. Son nom

n'apparaît pas parmi les personnels de l'aéronautique militaire au cours de la Première Guerre mondiale. En 1926, Léon Dorny participe aux 24 Heures du Mans sur voiture Georges Irat. En 1930, la société Roger Dorny et fils, fabricant de cycles et moto, est créée à Vichy ; elle poursuivra ses fabrications jusqu'en 1958. A l'automne 1934, Léon Derby présente à la presse un deux-roues motorisé destiné à l'entraînement et aux courses cyclistes qui sera tout particulièrement utilisé sur la course Bordeaux-Paris et le Critérium des As à Longchamp. Le nom 'dorny', sans majuscule, devint un nom commun dans le monde cycliste.

Membre des Vieilles Tiges, son nom est présent dans l'annuaire de 1937, comme étant Directeur de l'agence automobile Chrysler à Neuilly, et dans l'annuaire de 1959, il n'apparaît pas.

**KIMMERLING, Albert**, est né le 22 Juin 1882 à Saint Rambert l'Île Barbe

Sa famille, originaire du Wurtemberg, fait souche à Genève et engendre une descendance dont une branche s'établit à Lyon. Le grand père d'Albert Kimmerling, John Victor est banquier à Lyon (en 1902, administrateur de la Société Lyonnaise de Dépôts de Comptes courants et du Crédit industriel), comme plusieurs familles protestantes romandes. Albert Kimmerling fait ses études au Lycée Ampère de Lyon avec un intérêt tout particulier pour la mécanique. A 18 ans, féru de patin à glace et de hockey, il est le meilleur joueur du Sporting Club de Lyon. En 1908, au club des Patineurs de Paris, il participe à des compétitions internationales de hockey. Il effectue quelques courses de voitures, puis entre en « section mécanique » aux Etablissements Cottin-Desgouttes, constructeur de camions et d'automobiles à Lyon.

En Octobre 1909, à l'âge de 27 ans, Albert Kimmerling entre chez le constructeur Voisin, élève-pilote, puis pilote, il débute à Mourmelon. Le mois suivant il embarque sur un bateau un biplan Voisin et part pour une tournée en Afrique du Sud avec son mécanicien J. Moller. Le 28 Décembre 1909, il réalise sur avion Voisin le premier vol à moteur en Afrique du Sud. En 1910, il est de retour en France et s'installe à Miramas. Le 16 Juin 1910, participant à une fête d'aviation à Miramas, son avion Voisin chute de 20 mètres, Albert Kimmerling est blessé. Avec Sommer, comme instructeur, il est breveté pilote avec le n°291, le 19 Octobre 1910. Le 8 Novembre 1910, il se voit proposer par Sommer la création et l'organisation d'une école de pilotage à Bron : l'Ecole lyonnaise d'aviation de Lyon-Bron ou Ecole nationale d'aviation de Bron. Le 11 Février 1911, avec les encouragements de son ancien employeur Lionel Cottin, il effectue le premier vol régional avec atterrissage sur un lieu déterminé à l'avance : de Bron à Montceau près de Bourgoin, trajet de 40 kilomètres réalisé en 30 minutes. C'est à cette époque qu'il donne le baptême de l'air à Edouard Herriot, Maire de Lyon. Au cours des années 1911/1912, Albert Kimmerling participe à de nombreux meetings ou circuits en France et en Suisse. Début 1912, il quitte Lyon pour prendre la direction de l'Ecole de pilotage Sommer à Bouzy dans la Marne et participe en mai/juin 1912 à la course du Circuit d'Anjou.



Le 8 Juin 1912, lors d'un vol d'essai d'un nouveau monoplane biplace Sommer, l'appareil s'écrase au sol, Albert Kimmerling et l'ingénieur Tonnet trouvent la mort. Albert Kimmerling est inhumé, près de ses parents, dans le petit cimetière de Bursinel, proche de Lausanne, en Suisse.

Bénéficiant d'une grande popularité dans la région lyonnaise, due à ses nombreux exploits remarquables lors des démonstrations aériennes et des meetings, la mémoire de « Kikii » n'est pas oubliée. Son nom a été donné à une place aux limites des communes de Lyon et de Bron, des rues de Bron et de Lyon portent son nom.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-ruy-kimmerling>

<https://www.aerosteles.net/stelefr-ruy-kimmerlingancienne>

**COLOMB, Henri, Antoine**, est né le 16 janvier 1886 à Lyon 6<sup>ème</sup>.

Fils de Henry, François Colomb, dit Ravinet, chocolatier, et de Marianne Guillermet, demeurant 21 rue Suchet à Lyon.

Le 19 septembre 1910, Henri Colomb vole sur appareil Eparvier à Ambérieu en Bugey. Après un beau vol, il casse les ailes de l'appareil à l'atterrissage. Le 26 septembre, à Ambérieu, Henri Colomb vole sur avion biplan Dufour et fait ses tours de piste à 50/60 mètres d'altitude et fait un bel atterrissage. Alors, il prend Henri Eparvier comme passager pour faire un vol sur la campagne. Le moteur donne des ratées, mais dans un virage l'appareil glisse de 10 mètres et s'abat au sol en grand fracas. Miraculeusement, les deux hommes sont indemnes.

Henri Colomb est breveté pilote, le 7 décembre 1910, sous le n°310, sur avion Henry Farman. Au début de 1911, Henri Colomb, chef-pilote, dirige l'école de pilotage de Dufour sur le terrain d'aviation de Loyettes (Ain).

Membre des Vieilles Tiges, son nom est présent dans l'annuaire de 1937, demeurant à Clamart ; et dans l'annuaire de 1959, on retrouve plus son nom.

**SCHLUMBERGER, Robert. Maurice** (prénom usuel), est né le 10 novembre 1889 à Lyon 2<sup>ème</sup>.

Fils de Robert Charles Schlumberger et de Marguerite Jacquesson. A la naissance de Maurice, son père Robert Schlumberger est Capitaine du Génie à Lyon, et demeure 28, rue d'Enghien, dans le 2<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon. Maurice Schlumberger appartient au recrutement du département de la Seine. Admis à l'Ecole Polytechnique en 1908, à sa sortie de l'école, il est affecté au 2<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie. Nommé sous-lieutenant, puis envoyé à l'Ecole de pilotage Antoinette à Mourmelon.

Robert Schlumberger est breveté pilote civil n°316, le 7 décembre 1910, et breveté pilote militaire, le 18 août 1911 sous le n°34. Nommé sous-lieutenant de réserve, le 1<sup>er</sup> octobre 1911, il est affecté au 1<sup>er</sup> Régiment du Génie, compagnie 20/5 (aérostiers). Chevalier de la Légion d'Honneur, le 22 septembre 1912. Salarié de l'usine Clarians à Troy-Breuil (Oise), il demeure au château du Petit-Sillery à Sillery (Marne). Robert Schlumberger se marie, le 19 octobre 1912, à Reims avec Marguerite Krug. Nommé Capitaine de réserve en juillet 1915, il prend le commandement de l'escadrille MS 23/N23, le 20 août 1915. Le 23 novembre 1915 en mission

d'observation sur Spad A 1 n°10 avec pour observateur le Capitaine Gaston Montezuma, son appareil est endommagé à la suite d'un combat et doit se poser dans les lignes ennemies, près de Auré (Ardennes). L'équipage est tué au sol par les tirs de l'infanterie. Le Capitaine Maurice Schlumberger, Chevalier de la Légion d'Honneur, cité deux fois à l'ordre de l'Armée, est Mort pour la France.

**GAGET**, Joseph, est né le 2 février 1884 à Lyon.

Joseph Gaget est breveté pilote, le 23 décembre 1910, sous le n°335 sur avion Blériot. En juin 1911, sur monoplan Morane avec moteur Gnome, il participe au 3<sup>ème</sup> Circuit européen, et dans la deuxième étape, il brise son train d'atterrissage lors d'une escale imprévue.

**de GOYS de MEZEYRAC**, Louis, est né le 23 avril 1876 à Lyon.

Louis, Marie, Joseph de Mezeyrac de Goys, après des études secondaires, est admis à l'Ecole militaire de Saint Cyr, le 26 octobre 1895. Lieutenant en 1899, capitaine en 1910, il est affecté au 153<sup>ème</sup> Régiment d'infanterie à Toul.



Louis de Goys réussit à se faire détacher dans une section de l'aéronautique où il passe son brevet de pilote civil, le 3 février 1911 avec le n°354, et le 12 août de la même année, celui de brevet militaire avec le n°27. Le 13 juin 1913, il reçoit le commandement de la 11<sup>ème</sup> section d'aérostiers, et en avril 1914, le Général Hirschauer, Inspecteur de l'Aéronautique militaire, lui confie la mission d'organiser une aviation militaire en Turquie. Promu Capitaine en Novembre 1914, il est chargé de créer et de commander le premier groupe français de bombardement. Cette unité reçoit la mission de neutraliser l'usine allemande de Ludwigshaven qui fabrique le gaz asphyxiant nommé « moutarde ou ypérite ». Le 26 mai 1915, 18 biplans Voisin décollent de la région de Nancy pour un vol de nuit afin de bombarder cette usine. Sur le vol du retour, l'appareil de de Goys se trouve dans l'obligation de faire un atterrissage forcé en terrain ennemi et l'équipage est fait prisonnier. Après plusieurs tentatives d'évasion, de Goys ne retrouve la liberté qu'en novembre 1917. Il reprend le commandement d'unités de bombardement et dirige personnellement plusieurs raids. Du 15 au 17 juillet 1918, son escadre de bombardiers joua un rôle décisif contre la puissante attaque de Ludendorf en Champagne, qui sera arrêtée seulement sur la Marne. Puis, du 18 juillet au 8 novembre 1918, ses unités pilonnèrent sans relâche les allemands en retraite.

Dans la paix retrouvée, le Lieutenant-Colonel de Goys est chargé d'organiser diverses missions pour la promotion de l'aviation française : créer un grand aéroport à Constantinople (Istanbul), réaliser un parcours d'hydravions en Afrique, etc... En 1923, Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, qui avait apprécié les qualités d'organisateur de Goys, le prend comme chef de son cabinet technique. En décembre 1926, de Goys accède « aux étoiles », et en septembre 1927, le premier ministre de l'Air, Laurent-Eynac le désigne pour organiser

ce nouveau ministère. En avril 1933, Pierre Cot qui vient de réorganiser l'Armée de l'Air, charge le Général de Goys de l'Inspection de l'aviation de défense métropolitaine, de celle des écoles et de la direction du Centre d'Etudes de l'Armée de l'Air. Mais parvenu au faite des grades,

Grand- Croix de la Légion d'Honneur, le Général de Goys est placé le 1<sup>er</sup> avril 1935 en congé du personnel navigant. Pendant l'occupation allemande, le Général de Goys appartient à un réseau de la Résistance, puis reste le doyen des généraux de l'Armée de l'Air.

Le Général Louis de Goys décède à 91 ans, le 14 juillet 1967.

**BONZON**, Théodore, Maurice, est né le 15 août 1890, 65 Montée de Balmont à Lyon 5<sup>ème</sup>

Fils d'Alfred Bonzon, agent de change, et de Blanche Emilie Borry, demeurant 5 rue des Archers à Lyon. Maurice Bonzon est breveté pilote sous le n°355, le 3 février 1911 sur avion Henri Farman.

D'après la presse de l'époque : « *Les obsèques de Maurice Bonzon, pilote aviateur, sapeur-aérostier au camp de Satory, ont été célébrées hier, 17 novembre 1911, à une heure trois quarts, au temple protestant, rue Cortamber, en présence d'une nombreuse affluence. M. Alfred, Bonzon, directeur du Crédit Lyonnais, père du défunt, conduisait le deuil avec les autres membres de la famille.* »

**FRANTZ**, Joseph, est né le 7 août 1890 à Beaujeu.

En 1909, il entre comme apprenti mécanicien chez de Pischoff et Koechlin, près de Juvisy.

Joseph Frantz est breveté pilote le 3 février 1911 avec le numéro 363. Titulaire de records du monde de durée avec 2 passagers (4 h 27) et de distance. Breveté pilote militaire en mars 1912, le sergent Frantz exécute des missions de reconnaissance dès août 1914. Le 5 octobre 1914, il décolle près de Soissons avec, à l'avant de l'appareil, le mécanicien-bombardier Quenault. Croisant un Aviatik, Quenault l'attaque au fusil-mitrailleur et l'abat de 47 cartouches. Ce fut la première victoire aérienne mondiale. Le 15 août 1915, il pilote le triplan Voisin de 600 CV, 35 mètres d'envergure et 4 moteurs qui est le premier géant de l'air.



En octobre 1915, Frantz est le premier à tirer au canon monté sur son biplan Voisin. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, Cadre supérieur chez Voisin, il s'installe ultérieurement comme industriel à Boulogne-Billancourt. Mobilisé en 1939, et promu capitaine, il commande à Bordeaux le Groupe de Transport 33/106.

Joseph Frantz fonde en 1922, « Les Vieilles Tiges » association aéronautique d'entraide pour les anciens pilotes, association qu'il Préside de 1962 à 1978. Il décède, le 12 septembre 1979, et repose dans le cimetière Montparnasse à Paris.

**PARENT**, Hippolyte, est né le 15 décembre 1885 à Oullins.

Hippolyte Parent est ingénieur diplômé des Arts et Métiers en 1905. Après son passage au bureau d'études Moteurs chez Panhard, il effectue son service militaire dans l'aviation. Quatre ans plus tard, il prend la direction technique de la Société Hanriot à Reims. Le 3 mars 1911, il obtient son brevet de pilote à Reims avec le numéro 422. Il présente en vol un Hanriot chez Aviatik à Mulhouse-Habsheim en 1911. Rédacteur au journal « L'Auto », il publie des articles techniques et pratiques sur l'aviation et sur les groupes motopropulseurs. En 1912/1913, avec Olivier, il construit à Issy les Moulineaux, l'un des premiers avions entièrement métalliques.

Mobilisé, le 2 août 1914, comme sergent à l'escadrille REP 27, puis il est affecté, en 1916, comme technicien au Service des Fabrications de l'Aéronautique, où il assure l'unification du travail entre les différents constructeurs d'appareils.

Au lendemain de la Première Guerre, Hippolyte Parent est engagé, comme ingénieur, au chantier d'aviation Romano. En 1936, il est adjoint à la Direction de la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est. Il démissionne de son poste à l'arrivée des Allemands en Zone Sud en novembre 1942. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ingénieur chez Morane-Saulnier, il crée l'usine d'Ossun, puis collabore à l'usine de la SNECMA à Argenteuil.

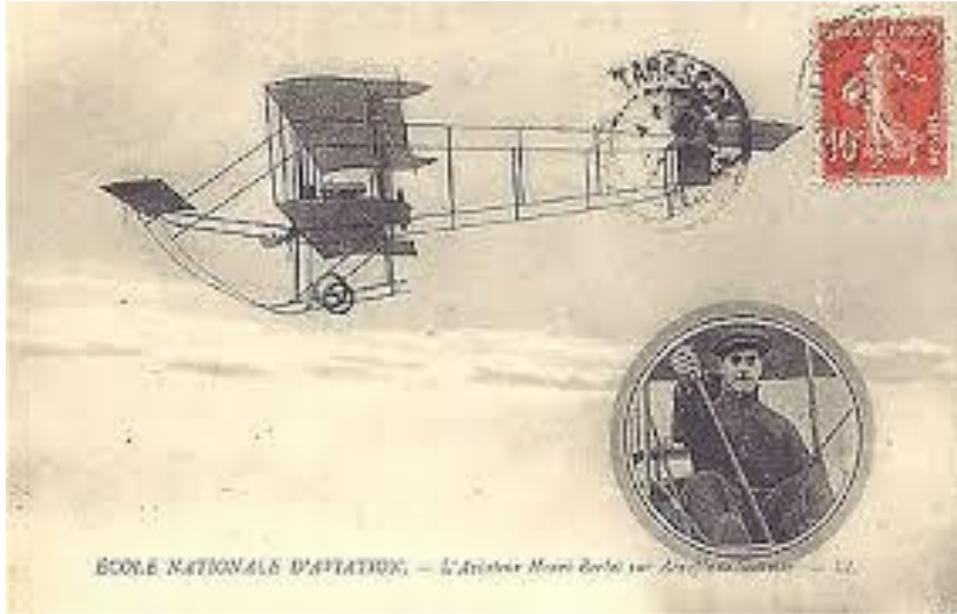
Officier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre 1914-1918, Médaille de l'Aéronautique en 1958, Grande Médaille d'Or des Vieilles Tiges, Hippolyte Parent décède, le 4 février 1974, à Villefranche sur Saône, où il est inhumé.

**BERLOT**, Henri, Joachim, est né le 25 juin 1890 à Lyon.

Fils de Pierre, Félix, Jules Berlot et de Marguerite Barrault, domiciliés à Saint Pierre de Boeuf (Loire),

Henri Berlot est breveté pilote à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron, le 23 mars 1911, sous le n° 450. Il est appelé au service militaire, le 10 octobre 1912, au 158<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, mais il est affecté dans l'aéronautique militaire le 12 octobre 1912.

Lors de la Première Guerre mondiale, le sergent Berlot est breveté pilote militaire le 27 juin 1915 et sera affecté successivement pilote aux escadrilles V 27, N 57 et 387 S et comme moniteur à l'Ecole de pilotage de Chartres. Henri Berlotl décède au Congo lors d'une partie de chasse, le 13 décembre 1920.

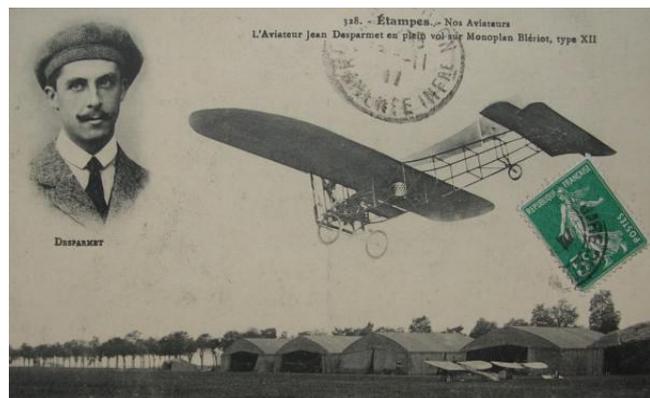


**DESPARMET, Jean**, est né le 7 juillet 1890, à Lyon 6<sup>ème</sup>.

L'aviateur Jean Desparmet appartient à la grande famille universitaire par sa mère Madame Desparmet qui créa à Bordeaux la première école primaire supérieure de jeunes filles, et fut successivement directrice des lycées de Montpellier et de Lyon ; par son grand-oncle, professeur de mathématique au lycée de Brest ; par son oncle, professeur au lycée d'Alger ; par les liens étroits qui l'attachaient à l'âme maternelle de la très distinguée et sympathique surveillante générale du lycée de Lyon, Mademoiselle Puy ; et par son frère qui sortit le premier de l'Institut de chimie, de notre université lyonnaise.

Il quitta le Lycée Ampère à Lyon après la troisième, pour aller dans une école en Angleterre, puis, il entra dans un atelier de mécanicien à Lyon. A 19 ans, il lui arriva souvent de diriger lui-même l'usine pour la partie technique. Il se passionna pour l'étude du moteur. C'est comme mécanicien qu'il entra à l'Ecole nationale d'Aviation de Bron, où il fut breveté pilote, le 23 mars 1911, sous le n°451 par Kimmerling. Jean Desparmet figurait parmi les membres du Foot-ball Club de Lyon, et aurait participé au challenge motocycliste de la Côte du Mont Verdun à Limonest.

De là, il passa à l'Ecole d'Aviation d'Etampes, en tant que chef-pilote, où Blériot eut bientôt reconnu les qualités qui le distinguaient. Il était spécialement chargé de la réception des appareils destinés à l'armée. Au mois d'octobre 1911, un grand concours d'aviation fut organisé à Reims sur le terrain de Bétheny, le 'rallye Reims-Montcornet'. C'était le premiers concours d'aviation militaire organisé par l'armée en France. Les



candidats avec leurs appareils devaient être capables de parcourir sans escale un circuit fermé de 300 kilomètres avec 300 kg de charge. Le concours imposait également que les appareils devaient être entièrement construits en France, y compris le moteur. Alors que son collègue pilote Beaumont venait d'avoir un accident, Jean Desparmet fut appelé pour le remplacer et reprendre le concours.

D'après le Petit Parisien, de l'époque :

« Le concours d'aviation vient encore de faire une victime. C'est, hélas, le quatrième accident mortel que nous enregistrons depuis le début»

*« Le jeune pilote Desparmet est tombé, ce matin, (NDLR : 27 octobre 1911) d'environ 200 mètres de hauteur et s'est fracturé le crâne, en effectuant le parcours Reims-Montcornet. Le vent s'était légèrement apaisé, le ciel était moins noir. A sept heures et demie, une demi-douzaine d'aviateurs estima qu'ils pouvaient partir pour Montcornet. Il leur semblait que le vent, soufflant de l'arrière, faciliterait plutôt leur envolée, et successivement, les quelques spectateurs qui se trouvaient sur le champ d'aviation virent partir des concurrents.*

*« Desparmet était aussi parmi les partants. Son monoplan quitta l'aérodrome vers 7 h 35. L'appareil, qui avait, le vent s'arrière, s'enleva très vite et fila droit vers Montcornet, en suivant presque parallèlement la route. En chemin, Desparmet dépassa Védrines et avait devant lui le biplan de Savary.*

*« Le vent, qui, au départ était peu violent, ne tarda pas à s'élever; et, avant même d'arriver au hameau de Pontgivard, Védrines jugeant qu'il était dangereux de continuer, atterrit dans les champs, à environ 12 kilomètres de Reims.*

*« Desparmet voulut continuer vers Montcornet. L'appareil semblait tenir admirablement dans les airs ; les habitants l'aperçurent à 200 mètres au-dessus d'eux.*

*« Une chute à pic.*

*« Tout à coup, au-delà du hameau, on voit le monoplan pencher sur l'aile droite et piquer presque verticalement vers le sol. Le bruit du moteur, que l'on entendait très nettement, ne cessa qu'au moment où l'aéroplane toucha le sol.*

*« Quelques témoins coururent immédiatement vers le lieu de la chute. Desparmet gisait inanimé sur le bord d'un fossé à 10 mètres environ de la route de Reims à Montcornet, et à quelques mètres de son monoplan brisé. Il perdait le sang par la bouche, le nez et les oreilles. Il avait été projeté avec une telle violence sur le sol que la terre portait l'empreinte de sa tête. M. Leblanc, qui par la route, se rendait en automobile à Montcornet, pour assister à l'atterrissage du monoplan, arriva sur les lieux de l'accident quelques instants après.*

*« Il envoya aussitôt chercher un médecin au village de Neufchateau, distant seulement de 3 kilomètres. A son arrivée, M. le docteur Gougoud constata que Desparmet était mort. Le malheureux pilote avait la colonne vertébrale et la base du crane fracturées, la jambe droite et les deux bras brisés. Il portait, en outre, des contusions au visage. Le monoplan était complètement broyé, le fuselage était démolé, l'aile droite arrachée et brisée.*

*« Les causes de l'accident.*

*« Comment l'accident s'est-il produit ? Il est bien difficile de le dire. Le monoplan, a-t-il été emporté par un coup de vent ? L'un des haubans d'empennage s'est-il rompu ? On l'ignore.*

*« On sait seulement, par les témoins qui assistèrent d'assez loin à la chute, que le monoplan piqua presque verticalement vers le sol, et que le moteur ne cessa de fonctionner qu'au moment où l'appareil allait toucher le sol.*

*« Par un malencontreux hasard, un fossé longeant un chemin conduisant vers les bois, se trouvait à l'endroit de la chute. Le monoplan, en touchant terre, rebondit et fit volte-face.*

*« Les contusions que Desparmet porte au visage semblent indiquer qu'avant d'être projeté hors de son siège, il fut lancé contre l'avant de l'appareil.*

« Cet accident a causé une véritable stupeur sur le champ d'aviation militaire, et aussi dans la ville de Reims »

Jean Desparmet fut le quatrième élève du Lycée Ampère de Lyon, qui décéda victime de l'aviation. Ses funérailles eurent lieu à Lyon en présence de nombreuses personnalités avec les discours de M. Antonin Boulade, Président de l'Aéro-club du Rhône et au nom de l'Ecole nationale d'Aviation de Bron ; de M. Antony Joly, Député des Basses Alpes, Vice-Président de la Commission parlementaire d'aéronautique, et de M. Edouard Herriot, Maire de Lyon et ami personnel de Jean Desparmet. Jean Desparmet fut inhumé dans le caveau familial au cimetière de Bron.

Une rue de Lyon 8<sup>ème</sup> porte son nom.

<https://www.aerosteles.net/stelefr-bron-desparmet>

**DUPUIS**, Paul, Simon, Charles, est né le 23 mars 1876 à Lyon 2<sup>ème</sup>.

Fils d'un restaurateur de la rue Vaubecour à Lyon 2<sup>ème</sup>, Paul Dupuis après de brillantes études au Lycée Ampère de Lyon se dirige vers la carrière des armes. Le 23 septembre 1901, Paul Dupuis, domicilié chez ses parents, rentiers à Civrieux d'Azergues, est lieutenant au 35<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie en garnison à Belfort. Il épouse Mademoiselle Gabrielle Koechlin à Belfort. Il envisage de donner sa démission de l'Armée, car il est attiré par l'Aviation.

A la Grande Semaine de l'Aviation de Lyon, en mai 1910, il participe, en tant que pilote, sous le nom de Gabillan. Ayant joué de malchance, il ne peut accomplir aucune sortie sur son biplan et doit se contenter d'être le passager de Métrot. En avril 1911, il s'inscrit à l'Ecole d'aviation Deperdussin afin de passer son brevet de pilote. Le 18 mai 1911, à 11 h 30, lors d'un vol entre Bétheny (Marne) et Mourmelon, un appareil dans lequel on prit place Pierre-Marie Bournique et Paul Dupuy s'écrase au sol et prend feu. Paul Dupuis est carbonisé et Pierre-Marie Bournique, grièvement blessé, décède quelques heures plus tard.

**BERNARD**, Auguste, Marie, est né le 28 avril 1885 au 30 rue de l'Annonciade à Lyon 1<sup>er</sup>.

Auguste est le fils de Maître Pétrus Bernard, qui fut Président de la Société Lyonnaise de dépôts et comptes, et maire de la commune de Francheville.

Le 5 janvier 1904, il entre au service actif au 14<sup>ème</sup> Régiment de Chasseurs à cheval. Auguste Bernard est breveté pilote à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron, le 24 mai 1911, sous le n°505 sur avion Sommer.

Ingénieur, il est directeur d'une usine en Norvège lorsque la Première Guerre mondiale éclate. C'est comme maréchal des logis de cavalerie qu'il est mobilisé et gagne son premier galon d'officier. Sur sa demande, il passe dans l'Aéronautique militaire et participe à des vols de reconnaissance sur le front. C'est avec le grade de Sous-lieutenant qu'il est affecté en Algérie, courant 1916, au sein de l'escadrille



546 qui parcourt sans cesse le ciel d'Algérie, d'est en ouest, du nord aux limites du Sahara. En janvier 1916 est créée l'escadrille F 306 à Biskra qui deviendra VR 547 en juin 1917 et déplacée à Ouargla en août 1917. Le Sous-lieutenant Bernard est nommé chef de l'escadrille 547.

Avec la fin de la Première Guerre mondiale, le Lieutenant Bernard retrouve la vie civile. Membre des Vieilles Tiges et décoré de la Légion d'Honneur, Auguste Bernard qui passe une agréable retraite à Aix les Bains en Savoie, décède dans cette ville, le 3 décembre 1963, à l'âge de 78 ans.

**RUBY, Frédéric, Léon**, est né le 22 décembre 1883 à Beaujeu.

Frédéric Ruby est né au domicile de ses grands-parents maternels, la famille Sornin, au quartier de la Perche à Beaujeu. Demeurant chez ses parents à Tassin la Demi-Lune, il est diplômé de l'Ecole Supérieure de Commerce de Lyon. Appelé jeune soldat, bon pour le service, au registre matricule n°545 de la subdivision de Lyon, il est incorporé au 75<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, à compter du 14 novembre 1904, et sera nommé caporal le 23 septembre 1905. Il est promu sous-lieutenant de réserve au 159<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, le 1<sup>er</sup> juin 1911.



Comment vient-il à l'aviation, puisqu'il est breveté pilote civil sous le n°514, le 15 juin 1911 ? En 1912, sur le terrain d'aviation de la Vidamée, près de Senlis (Oise), il construit et pilote un avion de sa propre conception. Frédéric Ruby dépose le brevet d'invention de cet aéroplane à l'Office national de la Propriété Industrielle, le 10 septembre 1913, sous le n°459600, en Préfecture du Rhône.

<http://aeromemoire.sopixi.fr/files/gazette-4.pdf>

Le 2 août 1914, le sous-lieutenant de réserve Frédéric Ruby est rappelé à l'activité au 359<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie et classé observateur sur avion à la 1<sup>ère</sup> Armée, le 1<sup>er</sup> décembre 1914. Elève-pilote, le 10 avril 1915, il est promu Lieutenant de réserve, à compter du 10 mai 1915 et breveté pilote militaire le 6 juillet 1915 sous le n°1158, probablement à l'Ecole de pilotage de Chartres. Il est formé comme pilote sur Maurice Farman 11 à l'Ecole de pilotage de Pau, puis affecté à la Réserve Générale de l'Aéronautique du 11 juillet au 1<sup>er</sup> septembre 1915. Du 1<sup>er</sup> septembre 1915 au 2 septembre 1916, le Sous-Lieutenant Ruby est pilote à l'escadrille MF 20 où il remporte, le 8 octobre 1915, la première victoire homologuée de l'escadrille. Puis, il est affecté à l'Armée d'Orient (front serbe). Le 2 septembre 1916, il débarque à Salonique, puis pilote à l'escadrille 508 où il est Commandant de la Section d'avion d'Artillerie lourde n°1/508, le 1<sup>er</sup> septembre 1916. Le 19 avril 1918, il est nommé Capitaine, puis adjoint au Commandant de l'Aéronautique de l'Armée Serbe, le 10 octobre 1918.

Il est de retour en métropole en février 1920 où il est affecté au 4<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation d'Observation, puis au 12<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation de Bombardement en octobre 1920. Le 24 septembre 1925, il est affecté au 39<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation au Levant stationné à Rayack au Liban, où il est promu Chef de Bataillon, le 25 septembre 1927. Au sein de cette unité, il collabore avec le R.P. Poidebard, pionnier de la photo aérienne, en vue d'identification des

sites anciens de Mésopotamie. De retour en France, il prend le Commandement du Service Général du 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation à Bron, le 20 juin 1931. Il se consacre à l'aviation de montagne et crée l'Ecole militaire de vol en montagne de Challes les Eaux (Savoie). Promu au grade de Lieutenant-Colonel, le 25 juin 1933, il prend le Commandement de la 35<sup>ème</sup> Escadre, le 1er janvier 1934, puis affecté au commandement du Centre Aérien Régional de Lyon de la base aérienne 105 à Bron. Promu au grade de Colonel, le 15 octobre 1936, il est affecté à l'Etat-Major de la 7<sup>ème</sup> Subdivision Aérienne. Le 22 décembre 1937, le Colonel Frédéric Ruby est placé en congé définitif du Personnel Navigant. Le 4 décembre 1939, le Colonel Frédéric Ruby est rappelé à l'activité et mis à la disposition du Général Commandant en Chef des Forces Aériennes en vue d'être affecté comme Commandant du réseau radiogoniométrique de recueil à la base aérienne du Bourget. Le Colonel Ruby est admis à faire valoir ses droits à pension de retraite, le 22 décembre 1942, et se retire à Lyon au 24 quai Saint Vincent.

Au début de 1944, le Colonel Ruby assure le commandement des maquis du Col de Crie dans le Beaujolais et prend part aux combats contre l'armée allemande en août 1944. Le 1er octobre 1944, il est rappelé pour prendre le commandement du groupe d'Albigny sur Saône des Forces aériennes Françaises de l'Intérieur afin de constituer le noyau d'une Aviation des Alpes. Le 21 novembre 1944, la décision ministérielle précise : « *Il est créé une force aérienne française, dite 'Aviation du Secteur des Alpes' destinée à assurer les missions de liaison et d'observation au profit des forces françaises de ce secteur. Cette unité sera commandée par le Colonel Ruby et sera rattachée au 1<sup>er</sup> Corps Aérien* ». Le Colonel Ruby prend le commandement de 'Aviation des Alpes-Groupe 1/35', une unité composée principalement de pilotes et de mécaniciens issus de la Résistance qui s'illustrera par des faits d'armes aériens héroïques sur le front des Alpes. Promu Général de Brigade, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1945, il est démobilisé en novembre.

C'est en 1936, sur les sollicitations de Monsieur Monin, Président de la Société de Viticulture du Rhône, que le Colonel Ruby, alors Commandant de la 35<sup>ème</sup> Escadre d'Aviation à Bron, entreprit de mettre en application ses découvertes sur la formation de la grêle et les procédés qu'il estimait susceptibles de la combattre : canons paragrêle, fusées, bombes d'avion. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le Général Ruby, Directeur du Centre National de la lutte contre la grêle s'oriente vers l'utilisation de fusées paragrêles contenant des sels à base d'iodure d'argent qui déclenchent prématurément une pluie artificielle. Ces fusées seront expérimentées pour la première fois, en novembre 1950, pour le remplissage d'un barrage dans la région de Saint Chamond. Ses travaux sont publiés dans de nombreuses publications françaises et étrangères

#### *la-lutte-contre-la-grêle-par-l-union-viticole-du beaujolais*

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le Général Ruby a repéré un terrain susceptible d'accueillir une activité aéronautique. Ce terrain se situe au lieu-dit 'Pizay' sur la commune de Belleville sur Saône. Le Général Ruby obtient de ses relations que ce terrain soit homologué «terrain de secours» après avoir été nivelé. De plus, il se voit attribuer un hangar métallique à récupérer sur un terrain militaire, ainsi que deux baraques en bois du type Adrian. Les activités anti-grêle sur les vignobles du Beaujolais et du Maconnais, qui sont animées par le général Ruby depuis le terrain d'aviation de Macon-Charnay, viennent s'installer sur le terrain de Pizay. La lutte anti-grêle dispose d'un Fieseler, moteur Potez, piloté par Nique, fidèle compagnon du général Ruby.

Avec plus de 5.000 heures de vol, dont la moitié en opérations de guerre, le Général Ruby est depuis 1949, Grand Officier de la Légion d'Honneur. A sa Croix de Guerre de 14-18 témoignant de 12 citations s'ajoute la Croix de Guerre des TOE, et celle de 39-45, ainsi que la Médaille de la Résistance. Membre du Groupement Joseph Dumas des Vieilles Tiges depuis, le 13 mars 1952, sous le n°125, Grande Médaille d'Or des Vieilles Tiges en 1969, le Général Frédéric Ruby décède à l'hôpital de Lyon, le 20 octobre 1970, à l'âge de 87 ans, des suites d'un accident. Il est inhumé au cimetière de Loyasse à Lyon.

**DRIANCOURT**, née **MARTIN** Marie-Louise, est née le 17 décembre 1887 à Lyon.

Cinquième femme française brevetée pilote d'avion, le 15 juin 1911, avec le n°525. Elle vole pour la première fois à l'Ecole Blériot de Chartres en 1910, puis à l'Ecole Caudron au Crotoy. Son mari se tue dans un accident de voiture, au début de 1912. Elle reste veuve avec trois jeunes filles. Elle participe à de nombreux meetings de l'époque. En mars 1912, elle a un grave accident d'avion sur le terrain d'Issy les Moulineaux. Elle décède des suites de maladie à l'Hay les Roses, le 6 novembre 1914.



Photo courtesy: <http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/caudron.html>

**SEGUIN**, Augustin, est né le 6 octobre 1889 à Lyon.

Augustin Seguin (surnommé par ses proches « Tintin l'Aviateur ») est le petit-fils de Marc Seguin (descendant des Montgolfier) à qui l'on doit la chaudière tubulaire et les premiers ponts suspendus. Diplômé de la Faculté des Sciences de Paris, il entre à l'Ecole Supérieure d'Aéronautique et de Construction Mécanique. Attaché en qualité d'ingénieur à la Société Gnôme, il collabore aux plus brillants succès de l'aviation. Augustin Seguin est appelé au service militaire en 1911, et obtient son brevet de pilote de l'Aéro-Club de France avec le n°528, le 15 juin 1911. Breveté pilote militaire, il participe aux manœuvres de 1912.



Malgré ses occupations industrielles, il se consacre à l'aviation sportive et participe à des raids. C'est ainsi qu'en septembre 1913, il va d'un seul vol de Buc à Berlin, record du vol en ligne droite, 1040 km, sans escale, pour les biplans et regagne son point de départ avec une escale. Augustin Seguin tente une traversée de la Méditerranée.

Augustin Seguin décède à Paris en 1965.

**TRUCHON**, Lucien, Louis, est né le 1<sup>er</sup> mai 1887 à Lyon.

Fils d'Antoine, Joseph Truchon, chef de poste des contributions indirectes, et de Claudine Duprat, demeurant au 9, rue de la République à Tarare. Lucien Truchon est boursier lorsqu'il entre à l'École Polytechnique, Promotion 1906. A sa sortie de l'école, il choisit de rejoindre le Camp de Châlons, pour apprendre à piloter. Le Lieutenant Truchon trouve la mort, le 29 juin 1911, à Bouy (Marne). Il est la 63<sup>ème</sup> victime de l'aviation et la 25<sup>ème</sup> victime française.

D'après la presse de l'époque : « *Le Lieutenant Lucien Truchon, âgé de 25 ans, du 3<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie coloniale est en formation, au camp de Mourmelon, pour devenir pilote. Le jeudi 29 juin 1911, aux alentours du 6 heures du matin, le lieutenant décollait, pour la première fois seul, aux commandes d'un biplan Henri Farman. Alors qu'il venait à peine de prendre son vol, et se trouvait entre 8 et 4 mètres de hauteur, les assistants virent l'appareil osciller quelques secondes et s'abattre lourdement. On se précipita sur les lieux de l'accident. L'appareil était complètement brisé. Le pilote gisait inanimé au milieu des décombres. Il était atteint d'une blessure à la base du crâne et portait, en outre, d'affreuses blessures aux yeux. Il fut aussitôt transporté à l'hôpital militaire du Camp de Châlons. A six heures son état était extrêmement grave et le malheureux officier a succombé dans la nuit* ».

D'après la presse de l'époque : « *Le lieutenant Truchon, encore novice, a tout simplement oublié de couper l'allumage de son appareil et c'est en voulant remédier à cela qu'il va finalement faire une chute rapide : pour trouver l'interrupteur, il va se pencher mais sans faire attention à bien tenir son levier... une erreur qui lui sera fatale, il décédera, en effet, après avoir sombré dans le coma, son crâne étant brisé* »

Dans le cimetière de Chalamont (Ain), en bordure du mur, au côté nord, se situe la sépulture du Lieutenant-pilote Lucien Truchon. Au sommet de la pierre tombale, le buste du Lieutenant, en-dessous, un médaillon en bronze représentant un avion, et sur la pierre l'inscription suivante : « *Au Lieutenant-aviateur Truchon, Mort pour la Patrie. Ses camarades de l'Ecole Polytechnique, Promo1906* »



<https://www.aerosteles.net/stelefr-chalamont-truchon>

**CHABERT**, Victor, est né le 30 juin 1882 à Lyon.

Victor Chabert est breveté pilote, sous le n°631, le 25 septembre 1911 sur avion Blériot, et breveté pilote militaire n°66, le 7 novembre 1911. Au cours de la Première Guerre mondiale, le lieutenant Chabert a assuré le commandement de l'escadrille V 24 de mars à septembre 1915. En 1924, Victor Chabert, Commandant, est Président de la Commission d'essais pratiques de l'aviation à Paris.

**GREPPO**, Joseph, Marius, est né le 21 février 1880 à Lyon 1<sup>er</sup>

Fils de Joseph Greppo, charcutier, et de Jeanne-Marie Dumas, demeurant 26, rue Saint Pierre à Lyon 1<sup>er</sup>.

Joseph Greppo est breveté pilote n°676 du 10 novembre 1911 sur avion Voisin. Le Capitaine Greppo du 1<sup>er</sup> Régiment du Génie décède de blessures de guerre, le 16 juin 1917, au Mont des Tombes, sur la commune de Leuilly sous Courcy (Aisne). Le Capitaine Greppo, Mort pour la France, est inhumé à la Nécropole nationale de Vic sur Aisne.

**JACQUET**, Hubert, Etienne, Lucien, est né le 27 mars 1874 à Lyon.

Fils de Louis Jacquet et de Carina d'Aiguy, domiciliés à Fleurie, Hubert Jacquet s'engage pour 4 ans, le 19 novembre 1892, au 115<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, et sera nommé sous-officier en novembre 1893. Il suit les cours de l'Ecole militaire d'Infanterie et sera nommé Sous-Lieutenant en avril 1898, il est affecté successivement au 161<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, puis au 99<sup>ème</sup> régiment d'Infanterie.

Sur sa demande, le Lieutenant Jacquet passe dans l'Aéronautique militaire, en tant qu'élève-pilote, en octobre 1911, et sera breveté pilote civil n° 758 du 19 février 1912 sur avion Blériot, et breveté pilote militaire n°158, le 29 août 1912. Capitaine, il commande l'escadrille VB 110 de mars à août 1915. Atteint par une balle au cours d'un combat aérien, le 23 juillet 1915, il est évacué sur l'hôpital de Verdun. En décembre 1915, il rejoint les Services Techniques de l'Aéronautique et sera nommé Commandant en février 1917. Nommé Chef de Service à l'Inspection des matériels de l'Aéronautique en juin 1918, puis de novembre 1918 à 1922, il participe à la Commission interalliée de l'aéronautique en Allemagne, commission qu'il présidera en 1920.

Chevalier de la Légion d'Honneur en juillet 1915, Médaille militaire, Officier de la Légion d'Honneur en juillet 1922, le Lieutenant-Colonel Jacquet, décède, le 31 janvier 1940, à Paris 18<sup>ème</sup>.

**WILLERMOZ**, Ferdinand, est né le 16 février 1878 à Lyon

Appelé au service actif, le 1<sup>er</sup> octobre 1897. Ferdinand Willermoz est mobilisé lors de la Première Guerre mondiale au 75<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, puis passe dans l'aviation.

Le 26 mai 1915, Cdt de Goÿs dirige une importante mission de bombardement sur Ludwigshafen. Le GB 1 perd son chef lors de cette mission. L'appareil du Cdt Louis de Göys de Mezeyrac (observateur) est victime d'une panne moteur et doit être posé en territoire ennemi. Les deux hommes sont faits prisonniers. Le capitaine Ferdinand Willermoz (brevet de pilote militaire n° 2245 en date du 4 janvier 1916) va assurer l'intérim du commandement du GB 1 jusqu'en juin 1915. C'est une exception, car tout officier commandant une escadrille, doit normalement posséder le brevet de pilote militaire. Citation à l'ordre de l'Armée en date du 10 mai et 25 octobre 1915 et attribution de la Légion d'Honneur et Croix de guerre, le 14 juillet 1915.

**AUDENIS, Charles**, est né le 18 février 1889 à Saint Romain au Mont d'Or.

Charles Audenis est le fils d'Antoine Audenis, jardinier, et de Marie Adrienne Grizard, domiciliés à Saint Romain au Mont d'Or. Charles Audenis a un frère, Jean Audenis, né le 4 octobre 1893, à Saint Romain au Mont d'Or, soldat au 56<sup>ème</sup> Régiment d'Infanterie, il trouve la mort au combat à Tahure (Marne), le 6 octobre 1915, et une sœur, Renée, Marie-Hélène qui deviendra Madame Plasse, par son mariage

Après des études techniques à l'Ecole de la Martinière à Lyon, Charles Audenis suit les cours d'ingénieur de l'Ecole des Arts et Métiers de Cluny. Puis, il débute chez Berliet avant de devenir chef du bureau de dessin à la Compagnie des Téléphones de Lyon.

En 1911, il quitte sa situation dans l'industrie pour entrer comme simple mécanicien à l'Ecole Nationale d'Aviation à Bron. Vite remarqué pour son habileté, il en devient le chef-mécanicien. Elève-pilote de Kimmerling dans cette école, il est breveté pilote sur avion Henri Farman, le 9 mars 1912 avec le n°788. Entre 1912 et 1913, en collaboration avec son ami Jean Jacob, ils construisent un biplan à moteur Gnôme de 50 CV. Avec cet appareil, Charles Audenis forme à son tour de nombreux élèves-pilotes et participe à des meetings régionaux : août 1913, Beaurepaire dans l'Isère ; octobre 1913, inauguration du terrain d'aviation de Chambéry-Challes les Eaux en Savoie ; juin 1914, fêtes aériennes à Riez et Oraison, dans les Alpes de Haute-Provence ; juillet 1914, vallée de Chamonix, en Haute-Savoie. Un deuxième aéroplane est mis en construction, mais la déclaration de la Première Guerre mondiale met fin à cette réalisation.



Charles Audenis lors de son brevet de pilote à Bron

En août 1914, Charles Audenis, de constitution physique assez frêle, n'est pas mobilisé à la déclaration de guerre. En vain, il cherche à s'engager, mais il est refusé à l'examen médical. Il entre à la société 'Avions Voisin' où il apporte une collaboration précieuse. Enfin, on l'accepte dans le personnel de l'aéronautique militaire, le 8 janvier 1915. Nommé caporal, le 2 avril 1915, il passe son brevet de pilote militaire à l'Ecole d'Etampes, le 12 avril 1915, sous le

n°773. Envoyé à l'Ecole de Pilotage de Chartres, le sergent Audenis forme, du 14 avril 1915 au 10 mars 1916, près de 200 élèves (Lufbéry, Coste, Henri Lumière, entre autres).

De septembre 1916 à mai 1917, Charles Audenis est mis en sursis au Service de Fabrication de l'Aviation à Lyon pour étudier et réaliser un biplan. Ses amis Edouard Beaucourt, Jean Jacob et Jean-Marie Dordilly participent à cette réalisation. Mais, ce projet ne fut pas adopté par le gouvernement, celui-ci ayant déjà passé de très importantes commandes à ses fournisseurs habituels.

En compagnie de Beaucourt et de Jacob, il conçoit un biplace de combat, aux lignes très modernes, muni d'un moteur Hispano de 300 cv, ayant des performances égales à celles du Spad XIII. Son appareil est incendié accidentellement...! à Bron, à la veille de sa présentation à la commission de réception. C'est une épreuve terrible pour Charles Audenis qui apprend que son ami Jacob vient d'être descendu par un chasseur allemand.

Affecté, le 4 juin 1917, comme sergent-pilote à l'escadrille MF 1, stationnée à ce moment-là à Lemmes, près de Verdun. Charles Audenis s'y distingue par son cran. Il reçoit une citation, après deux mois de présence à l'escadrille. Sa bravoure, au cours de la Première Guerre mondiale, est récompensée par la Médaille Militaire et la Croix de guerre. A cette époque, Charles Audenis fut proposé pour la Légion d'Honneur, mais ses appareils détruits, il n'offrait plus aucun intérêt et nos dirigeants l'oubliaient.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, à Bron, Charles Audenis, breveté pilote de tourisme, le 22 juin 1922, sous le n°0049, est propriétaire d'un avion Dorand AR 1, immatriculé F-ADAX. Il le transforme pour donner des baptêmes de l'air et pour voler pour le compte de la Société d'Aviation de Lyon. En 1923, Charles Audenis entre comme ingénieur aux Etablissements Vialle et conçoit un avion-école destiné au Concours des Avions Ecole à moteur rotatif, qui ne sera pas retenu par les services officiels. Ultérieurement, Charles Audenis conçoit une aile volante, des hydroglisseurs fluviaux, et même un petit appareil repliable destiné aux sous-marins du type Surcouf, mais la Marine ne donnera pas suite à ce projet.

En 1927, Charles Audenis, est breveté pilote d'avion de transport public, le 8 avril, sous le n° 0992. Pour le compte de la Compagnie Française d'Aviation, il assure les fonctions de chef-pilote au Centre d'Entraînement des pilotes civils de réserve à Bron pendant deux ans. Puis, il est nommé à Nîmes comme instructeur technique de l'Ecole de pilotage.

Le 10 mai 1954, Charles Audenis est enfin récompensé, et se voit attribuer la Médaille de l'Aéronautique sous le n°3115. Charles Audenis a à son actif plus de 10.000 vols, un total d'environ 3.000 heures de vol sur 50 avions de types et marques différents.

Cruellement éprouvé par la vie, courageux, tenace, resté pauvre, mais infiniment digne, Charles Audenis personnifie le type même du pionnier de l'aviation naissante et de ces chercheurs à qui, il ne manque, peut-être, qu'un peu de chance pour pouvoir donner toute leur mesure.

Charles Audenis adhère au Groupement Joseph Dumas (devenu Groupement Antoine de Saint Exupéry) des Vieilles Tiges, le 12 juin 1953, sous le n°143. En 1959, veuf et malade, Charles Audenis est pensionnaire à l'hospice du Vinatier à Bron. Il s'éteint à l'hôpital des Charpennes

à Lyon 6<sup>ème</sup>, le 9 mars 1962, à l'âge de 73 ans. Il est inhumé au cimetière de Cusset (nouveau) à Villeurbanne.

**NOVÉ-JOSSERAND**, André, Marie, Émile, né le 22 avril 1881 à Tarare.

André Nové-Josserand entre dans la Marine en 1899 ; Aspirant, le 5 octobre 1902 ; en 1904, sur le cuirassé "Saint-Louis", Escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant ; Enseigne de vaisseau, le 5 octobre 1904 ; Officier breveté Canonnier ; au 1<sup>er</sup> janvier 1906, sur le croiseur cuirassé "Gueydon" à l'Escadre d'Extrême-Orient ; au 1<sup>er</sup> janvier 1909, Second d'une escouade d'apprentis canonnières sur la "Couronne"; au 1<sup>er</sup> janvier 1911, sur le croiseur cuirassé "Latouche-Tréville" ; annexe de l'École de canonnage de Toulon ; .Lieutenant de vaisseau, le 31 janvier 1912 ;



Breveté pilote sous le n° 825, le 5 avril 1912. Officier breveté Pilote militaire, le 2 avril 1913 ; Officier aviateur sur le croiseur "Foudre" ; Service de l'aviation maritime; du 19 décembre 1914 au 14 décembre 1915 ; Commandant le Centre d'Aviation Maritime (C.A.M) de Saint-Raphaël de janvier 1916 jusqu'au 5 avril 1916 ; en service à Saint Pol sur Mer, Commandant l'escadrille du Havre du 5 avril 1916 au 13 avril 1916 ; Commandant le C.A.M Saint-Raphaël du 15 avril 1916 au 14 décembre 1916 ; promu Chevalier de la Légion d'Honneur ; Commandant du poste de combat de Marsala (Bizerte) du 1<sup>er</sup> février 1918 au 1<sup>er</sup> avril 1918 ; Commandant du C.A.M de Bizerte (Baie Ponty) du 8 avril 1918 au 11 août 1918 ; en octobre 1919, sur le cuirassé "Paris", puis sur le cuirassé "Bretagne" de novembre 1919 à octobre 1920 ; Capitaine de corvette, le 1<sup>er</sup> août 1920 ; Officier breveté de l'École Supérieure de la Marine en 1921 ; Capitaine de frégate le 25 juillet 1923. Officier de la Légion d'Honneur, André Nové-Josserand décède en 1958.

Extrait de GENEAMAR

**RADISSON**, Victor, Marie, est né le 14 mars 1885 à Lyon.

Brevet de pilote militaire n°149 en date du 9 août 1912, Victor Radisson est Lieutenant pilote à l'escadrille MS 26. Blessé dans un accident d'avion, il décède de ses blessures à Poperinghe (Belgique), le 5 novembre 1914. Citation pour « *Services exceptionnels rendus au cours d'une reconnaissance aérienne exécutée le 30 septembre 1914, malgré un temps particulièrement défavorable pour reconnaître la bravoure et le sang-froid dont il a fait preuve en prenant l'air contre la pluie et la bourrasque, pour une reconnaissance importante, le 29 septembre dernier, à Anvers, et cela malgré l'échec de plusieurs autres tentatives de départ et en accomplissant sa mission en dépit de tous les obstacles.* »

**JACOB**, Auguste-Jean, est né le 6 mai 1894 à Lyon.

Auguste-Jean Jacob est le fils d'Antoine Jacob et de Louise Esmenjaud.

Jean-Auguste et son camarade de lycée Pierre Cathelin construisaient chacun un biplan de type Henry Farman, leurs pères leur avaient promis un moteur Gnôme s'il réussissaient leur baccalauréat. Auguste-Jean Jacob est breveté pilote aviateur à l'Ecole Nationale d'Aviation de Bron, le 25 mai 1912, avec le n°873. Il s'associe à Charles Audenis dans les constructions d'aéroplanes. Au début de la Première Guerre mondiale, il est mobilisé au 2<sup>ème</sup> Groupe d'Aviation. Puis, il est mis en sursis pour la construction et mise au point il met d'un biplace de combat très robuste et aux lignes très modernes pour l'époque, le BAJ, initiales des trois constructeurs (Beaucourt, Audenis, Jacob). L'appareil ne sera pas retenu par l'aéronautique militaire. Ultérieurement, le Sous-lieutenant-pilote Jacob sera affecté aux escadrille MF 35, puis HF 1. 3 citations. « *Pilote d'une ténacité et d'une bravoure sans égale. Le 5 avril, a montré un bel exemple de sang-froid en accomplissant des réglages de tir par un temps très mauvais et en atterrissant de nuit, ses réglages terminés. Le 23 mai, a achevé sa mission avec un mât de cellule complètement brisé par l'artillerie ennemie* ».

Le Sous-lieutenant pilote, Auguste-Jean, Jacob de l'escadrille AR 1 est porté disparu, à bord d'un Dorand AR 1, à la suite d'un combat aérien, le 25 janvier 1918 à Ammertzwiller (Haut Rhin)

**GIGNOUX**, Georges, Marie, Ariste, né le 21 mars 1885 à Lyon.

Fils de Marie Joseph Octave Gignoux et de Charlotte Marie Joséphine Potton, domiciliés 1, chemin du Greillon à Lyon. Il est étudiant lorsqu'il s'engage pour 3 ans, le 24 octobre 1905, et admis à l'école spéciale militaire de St-Cyr, le 27 octobre 1905. Nommé Caporal, le 8 avril 1906, puis Sergent, le 5 novembre 1906. Nommé Sous-lieutenant et affecté au 86<sup>ème</sup> régiment d'infanterie, le 1<sup>er</sup> octobre 1907, puis Lieutenant, le 1<sup>er</sup> octobre 1909.

Affecté au 144<sup>ème</sup> régiment d'infanterie et détaché à l'aéronautique militaire, le 23 décembre 1911, où il est breveté pilote militaire sous le n°164 obtenu, le 10 septembre 1912. Pilote de l'escadrille MF 5 du centre d'aviation de Buc du 25 septembre 1912 au 24 avril 1913 ; Pilote de l'escadrille MF 20 du 24 avril 1913 au 10 août 1915. Citation n°804 à l'ordre de la 2<sup>ème</sup> armée, le 14 novembre 1914. "*Pilote breveté militaire du 10 septembre 1912. De concert avec le Capitaine Pierlot, observateur, a par son mépris du danger son coup d'œil, son sang-froid, assuré le réglage du tir sur de nombreuses batteries ennemies et obtenu d'excellents résultats, le 18 octobre, lors de l'attaque du bois d'Herleville, n'a pas hésité malgré le brouillard à survoler les lignes ennemies à*



*faible hauteur pour fournir des renseignements sur leur organisation défensive avait antérieurement rendu des services signalés en Lorraine et contribué en particulier à faire subir des pertes considérables à une colonne ennemie.*" Détaché à St-Cyr du 28 novembre au 31 décembre 1914. Nommé Capitaine, le 22 mars 1915. Chevalier de la Légion d'Honneur et une citation à l'ordre de l'armée, le 13 avril 1915. Détaché à la RGAé du Bourget du 17 au 20 avril 1915. Affecté à l'escadrille MF 32 du 28 juillet au 3 août 1915, puis Commandant de l'escadrille MF 20 / AR 20 du 10 août 1915 au 1<sup>er</sup> février 1917. Citation à l'ordre de la 10<sup>ème</sup> armée, le 22 novembre 1915. Commandant du service aéronautique du 14<sup>ème</sup> corps d'armée

du 1<sup>er</sup> février 1917 au 23 octobre 1919. Citation à l'ordre de la 2<sup>ème</sup> armée, le 23 décembre 1916. Médaille d'argent de la Valeur militaire italienne, le 13 mai 1917. Citation à l'ordre de la 6<sup>ème</sup> armée, le 2 novembre 1917. Citation à l'ordre de la 6<sup>ème</sup> armée, le 14 novembre 1917. Nommé Chef de Bataillon à titre temporaire, le 30 décembre 1917. Nommé Chef de Bataillon à titre définitif, le 25 mars 1919.

En congé sans solde de 2 ans à compter du 20 novembre 1919. Affecté au 5<sup>ème</sup> régiment d'aviation d'observation, le 1<sup>er</sup> août 1920. Marié avec Eugénie Joséphine Marie Marguerite Berthand, à Lyon 2<sup>ème</sup> arrondissement, le 9 février 1923. Affecté au 35<sup>ème</sup> régiment d'aviation d'observation, le 1<sup>er</sup> août 1920. Reprend son service (après 3 ans de congé sans solde) au 35<sup>ème</sup> régiment d'aviation, le 1<sup>er</sup> septembre 1922. Affecté au 31<sup>ème</sup> régiment d'aviation, le 25 octobre 1922. Commandant des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> groupe d'aviation. Affecté au 35<sup>ème</sup> régiment d'aviation, le 14 janvier 1924.

Officier de la Légion d'Honneur, le 28 décembre 1924. Classé dans la disponibilité, le 26 décembre 1925. Georges Gignoux entreprend une carrière d'Ingénieur, puis d'avocat. Nommé Lieutenant-Colonel de réserve, le 25 juin 1931, il cesse de faire partie du personnel navigant, le 10 septembre 1931. Rappelé à l'activité, le 2 septembre 1939, il est affecté à la base aérienne de Bordeaux-Mérignac, le 6 septembre 1939, puis à l'état-major de la 7<sup>ème</sup> subdivision aérienne de Clermont-Ferrand, le 7 décembre 1939.

Georges Gignoux décède à Lyon 8<sup>ème</sup>, le 4 novembre 1976.

**DEVIIENNE**, Emile, est né le 13 novembre 1883 à Lyon.

Fils de Joseph Devienne et de Marie Elise Dulac,

Emile Devienne est breveté pilote sous le n°921, le 5 juillet 1912 sur avion Deperdussin. Il a participé au Grand Prix d'Hydravion de Genève à l'été 1912 sur monoplan Deperdussin-n°4-moteur Gnome 80 cv équipé de flotteurs Tellier. Il s'engage au 75<sup>ème</sup> Régiment d'infanterie, le 13 novembre 1902. Mobilisé au 15<sup>ème</sup> escadron de train des équipages, service automobile, le 2 août 1914, il passe dans l'aviation comme élève pilote, le 6 août 1914, et sera breveté pilote militaire sous le n°648 en date du 13 décembre 1914. Il effectue un stage de perfectionnement à l'école d'aviation militaire d'Avord, puis affecté comme pilote à l'escadrille MS 3 du 22 mars au 16 juillet 1915. Nommé Sergent, le 17 avril 1915, il est détaché à l'escadrille MS 15 du 24 mai au 16 juillet 1915, puis à la Division Morane-Saulnier de la RGA avant affectation pour l'Italie du 19 juillet au 11 août 1915 - Pilote de l'escadrille N 92 I (future 561 de Venise) du 13 août 1915 au



15 février 1916, où il est nommé Nommé Sous-Lieutenant en juillet 1915. Croix de Guerre et une citation à l'ordre de l'armée, le 8 juillet 1915. « *Emile Devienne, sergent pilote de l'escadrille MS 15, et le soldat-mitrailleur Lucien Dineaux ont engagé le combat avec un avion allemand à distance très rapprochée. Le soldat Dineaux ayant été blessé mortellement de deux balles à la tête, le sergent Devienne, avec un sang-froid remarquable, a ramené l'appareil criblé de balles à son terrain d'atterrissage* ». Retour en France à la RGA, puis

GDE du Plessis-Belleville en février 1916, puis affecté à l'escadrille N 31 en 29 mai 1916, à l'escadrille N 67 du 31 mai au 18 juin 1916. Ensuite dirigé vers le 15<sup>ème</sup> escadron de Train des Equipages, le 18 juin 1916, l'Ecole du tir aérien de Cazaux, l'Ecole d'aviation militaire d'Avord jusqu'au 9 avril 1917. Il est rayé du personnel navigant, le 5 mai 1917, et affecté à la 34<sup>ème</sup> compagnie du 9<sup>ème</sup> escadron de Train des Equipages à compter du 9 mai 1917.

**DEVIENNE**, Jean, est né le 25 décembre 1884 à Lyon.

Frère cadet d'Emile Devienne,

Jean Devienne est breveté pilote, le 2 août 1912, sous le n°966, sur avion Deperdussin. Lieutenant pilote au 2<sup>ème</sup> Groupe d'Aviation à Reims, Jean Devienne décède, le 3 septembre 1914, des suites de ses blessures à l'Ambulance de La Villeneuve les Charleville (Marne).

**ALLEMAND**, César, Auguste, Aimé, est né le 10 février 1881 à Lyon 5<sup>ème</sup>.

Fils de Gustave Jean, César Allemand, et de Marguerite Rose Gauthier, demeurant 6 bis rue de Saint Cyr à Lyon 5<sup>ème</sup>.

Auguste Allemand est breveté pilote sous le n°959, le 25 juillet 1912, sur avion Breguet. Pas de renseignements sur sa participation à la Première Guerre mondiale. César Allemand, Chevalier de la Légion d'Honneur, commerçant, décède le 19 juin 1949 à Lyon Saint Rambert.

**DORDILLY**, Jean-Marie, est né le 22 avril 1890 à Villefranche sur Saône, demeurant à Lyon.

Breveté pilote sous n°1009, le 6 septembre 1912, Jean-Marie Dordilly est mobilisé en 1914 au 54<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie. Il passe à l'aviation, le 8 décembre 1915, et affecté comme sergent pilote aux escadrilles SM 229, puis SM 106. Nommé moniteur à Avord avant d'être détaché aux Etablissements. Aéroplanes B.A.J à Lyon.

**CARUS**, François, Hugues, est né le 10 juin 1886 à Amplepuis.

Fils de Claude, Antoine et de Joséphine Cleyet. Alors qu'il appartient au recrutement de Bourgoin (Isère), François Carus s'engage le 21 octobre 1904 au 6<sup>ème</sup> Régiment d'Artillerie. En décembre 1910, il se marie à Villié-Morgon. I

François Carus passe dans l'aviation, le 10 juin 1912, en tant qu'élève-pilote, et sera breveté pilote, le 26 septembre 1912, sous le n°1040, et breveté pilote militaire, le 9 mars 1913. Au cours de l'année 1913, il appartient au Centre de Bron puisque, le 30 juillet, il se pose avec son biplan MF 70, près de l'église de Saint Geoirs en Valdaine (Isère), où réside son père. Au

début de la Première Guerre mondiale, le maréchal des logis Carus est promu adjudant, et appartient probablement à l'école de pilotage de Reims, avant d'être affecté comme pilote à l'escadrille C 39. Promu Lieutenant le 4 octobre 1916, il est affecté à la Réserve Générale Aéronautique (RGA). Médaille Militaire en 1913, Citation à l'ordre de l'armée en septembre 1916 avant d'être fait Chevalier de la Légion d'Honneur en décembre 1916. Il est très probable qu'il a fait carrière dans l'aviation militaire où il fut victime d'un grave accident.

A sa retraite, le Commandant Carus se retira au Bourget du Lac. François Carus fut un ami intime de Pégoud, originaire de Montferrat, et au cours de la guerre, il fut le compagnon d'arme à l'escadrille 39, du caporal-pilote Charles Carlin, originaire de Saint Cassien (Isère).

**MONTMAIN**, Jean-Marie, est né le 27 mai 1888 à Saint Laurent de Chamousset.

Jean-Marie Montmain passe son enfance dans son village natal et devient menuisier chez un artisan local. Puis, il part travailler à l'usine d'aviation Astra à Villacoublay.

Le 6 octobre 1912, il obtient brevet de pilote, numéro 1060, sur avion Caudron 171. Il participe à de nombreuses fêtes et exhibitions aériennes sur biplan Astra et monoplane Blériot. Mobilisé en août 1914, il est sergent-pilote à l'Escadrille MS 26. Le 14 janvier 1915, lors d'une mission de convoyage, son avion Morane-Saulnier s'écrase au sol dans la région de Dunkerque. Grièvement blessé, il expire le soir même. Jean-Marie Montmain repose au cimetière militaire de Zuydcoote (Nord)

**ROUX**, Pierre, Léon, Gustave, est né le 21 octobre 1885 à Lyon.

Fils de Pierre Roux, Capitaine au 8<sup>ème</sup> Régiment de Hussard, Chevalier de la Légion d'Honneur, et de Jeanne Berger, Pierre Roux est breveté pilote sous le n°1122 du 8 novembre 1912 sur avion Blériot. Il s'engage au 2<sup>ème</sup> Régiment de Dragons, le 1<sup>er</sup> octobre 1913. Il passe dans l'Aéronautique Militaire, le 1<sup>er</sup> novembre 1915, en tant qu'élève-pilote, et sera breveté pilote-militaire sous le n°3097, le 30 mars 1916, à l'Ecole d'Aviation militaire d'Avord. Affecté comme moniteur à cette école, il est nommé sergent, le 15 décembre 1916. Stage de tir à Cazaux, stage de 'Haute Ecole' à Pau, avant d'être affecté à Villacoublay, puis pilote à l'escadrille N 85 d'avril à juillet 1917. Il est abattu en combat aérien à bord de son Spad VII, le 16 juillet 1917. Grièvement brûlé, il sera fait prisonnier et bien soigné par les médecins allemands.

**ANDRIEUX**, Jean, est né le 28 décembre 1883 à Lyon.

Fils de Pierre Andrieux, maçon, et de Jeanne Fontaine, demeurant 187 rue de Créqui à Lyon 3<sup>ème</sup>, Jean Andrieux est breveté pilote sous le n°1170, le 6 décembre 1912, sur avion Deperdussin.

**GIRIER**, Eugène, André, est né le 17 septembre 1887 à Lyon.

Breveté pilote sous le n°1205, le 16 janvier 1913. Engagé, le 28 septembre 1914, au 14<sup>ème</sup> Equipage du Train, il passe dans l'aviation, le 20 avril 1915, en tant qu'élève-pilote. Il sera breveté pilote militaire, le 15 juin 1915 et affecté dans diverses unités avant de rejoindre l'Escadre du Maroc en 1916.

**OLLAGNIER**, Eugène, est né le 8 octobre 1892 à Lyon

Kimmerling lui donne le baptême de l'air à Bron. Quelques jours après, muni de la somme nécessaire à son inscription à l'école de pilotage de Bron, il devient élève-pilote de Plantier. Breveté pilote à Bron, à l'âge de 19 ans, le 7 mars 1913, avec le n°1257, en même temps que le futur as du looping Pégoud.

Au cours de la Première Guerre Mondiale, il fit partie de l'escadrille spécialisée dans les raids à longue distance. Après 17 mois d'escadrille, il fut désigné comme moniteur à Ambérieu en Bugey. Le Ministère de l'Air le choisit comme pilote d'essai, poste où il restera jusqu'en 1921. Il procédera à la réception d'un millier d'appareils avant de reprendre la pharmacie familiale à Lyon.



Eugène Ollagnier adhère aux Vieilles Tiges, le 13 septembre 1945, sous le n°5, il en assura la Vice-Présidence du Groupement Joseph Dumas. Eugène Ollagnier assurera la Présidence active de l'Association des Amis de Pégoud afin de perpétuer le souvenir de ce grand As.

Eugène Ollagnier décède à Miribel (Ain), le 10 juin 1967.

**GALVIN**, Auguste, Louis, Marie, est né le 19 juin 1895 à Sainte Foy les Lyon.

Fils de Firmin Galvin et de Clotilde Chevallier, Auguste Galvin est le frère de Clément. Auguste Galvin, célibataire, qui demeurait 11 rue Constantine à Lyon 1<sup>er</sup>,

Auguste Galvin est breveté pilote civil, le 4 juillet 1913, sous le n°1412, sur avion Caudron. Au début de l'année 1914, il est au Crotoy (Somme) probablement comme pilote à l'école Caudron. Au cours de la Première Guerre mondiale, il est mobilisé comme sergent au 1<sup>er</sup> Groupe d'Aviation, le 15 décembre 1914, et breveté pilote militaire n°663 à Avord, le 20 janvier 1915. Il est affecté comme pilote à l'escadrille C 9 du 16 mars 1915 au 3 septembre 1916. Le 13 avril 1915, le brigadier Galvin,



accompagné du sous-officier observateur Berry, donna la chasse à un 'taube' qui, venait de la frontière, l'avion allemand prit feu et tomba à peu de distance du village de Croismare ; les deux Allemands furent carbonisés. Le brigadier Auguste Galvin poursuit la guerre à l'escadrille F 52 du 3 septembre 1916 au 14 avril 1917 où il est promu adjudant, le 10 avril 1916, et affecté à l'escadrille N 49 du 23 avril 1917 au 24 juin 1917. L'adjudant Auguste

Galvin trouve la mort lors d'un accident d'avion en service commandé à Sermamagny (Territoire de Belfort), le 24 juin 1917. A l'origine, il est inhumé, le 29 juin 1917 à Chauvignelles (Territoire de Belfort), Tombe 3, puis ré-inhumé à la nécropole nationale de La Doua à Villeurbanne, Rang F 11, Tombe 13.

Croix de guerre, deux citations à l'ordre de l'Armée en septembre 1915 et le 15 octobre 1916. Décoré de la Médaille Militaire le 15 octobre 1916 avec la distinction : « *Rempli de sang-froid et d'audace, toujours prêt à remplir les missions les plus difficiles. S'est particulièrement distingué le 1er septembre 1915 où il a attaqué successivement les nombreux avions allemands venus de Nancy, empêchant plusieurs d'entre eux de jeter leurs bombes et les forçant de rentrer dans leurs lignes. Le soir même est reparti pour aller bombarder une gare en territoire ennemi. Excellent pilote qui a fait preuve, depuis le début de la campagne, de belles qualités de courage et d'audace. Le 9 septembre 1916, après avoir attaqué un avion de chasse allemand qu'il a forcé à atterrir, a réussi, grâce à son sang-froid, à ramener au terrain son appareil gravement endommagé. Déjà cité à l'ordre de l'armée* ». Sources : Site *Albin Denis*

**JACOLIN**, Adrien, Francisque, est né le 25 mars 1880 à Lyon.

Fils d'Amédée Jacolin, corroyeur, et de Marie Berthet, demeurant au 10, rue Bellecordière à Lyon, Jacolin Adrien est breveté pilote à Bron sous le n° 1431, le 5 septembre 1913.

Nous ne connaissons aucun élément sur sa vie, il décède à Randan (Puy de Dôme), le 14 décembre 1961.

**TRIGON**, Aimé, Fleury, Prosper, est né le 13 septembre 1896 à Lyon 6<sup>ème</sup>.

Fils de Joseph Trigon et de Marie Gilberton. On connaît que très peu de choses sur la vie d'Aimé Trigon. Toutefois, nous avons retrouvé dans des archives ce texte qui rappelle la complicité qui unissait Aimé Trigon à Louis Plantier.

Un aviateur dans l'ombre :  
« *Une figure particulièrement attachante de l'aviation lyonnaise de 1912 à 1914 est celle d'Aimé Trigon. Plus connu, comme fidèle mécanicien de Louis Plantier, il fut aussi son élève-pilote, puisqu'il fut breveté pilote à l'Ecole nationale d'Aviation de Bron, le 10 juillet 1914, sous le n°1667 bis. « C'est ainsi, que Trigon quitta un jour la Croix-Rousse pour la plaine de Bron où des aéroplanes évoluaient le soir aux heures calmes. Un jour pas comme les autres : le plus beau de sa vie, il y entra comme mécanicien, ayant beaucoup à apprendre. L'Aviation ne s'apprenait nulle part ailleurs que sur l'aérodrome. Son but était bien au-delà, il voulait devenir pilote dans les moindres détails. Mais, il fallait vivre... et ce n'était pas du temps perdu que de s'initier aux réglages des moteurs dont la bonne marche dépendait d'un obturateur fendu ou d'une tringle de culbuteur dérégulée. Les grands biplans légers et si frêles par leur structure compliquée, croisillonée en tous sens par des cordes à piano de 10 ou 12/10) ne sont pas faciles à régler, ni à maintenir en état.*

« *Au moment où Pégoud devenait une célébrité mondiale par ses figures de haute école, appelés bien à tort 'acrobaties', Plantier, qui fut le dernier professeur de Pégoud à Bron,*

*brûlait du désir d'en faire autant. Hélas, il ne disposait pas d'un appareil spécialement renforcé absolument indispensable. Pégoud ne revint jamais à Bron. Se souvenait-il d'y avoir appris à voler ?*

*« Ceci décida Plantier, qui disposait d'un Henri Farman, plus ancien, mais très maniable. Il résolut de le modifier, ce qu'il fit avec Trigon. Renforcement des ferrures, doublant certaines cordes à piano et les fils des commandes, sans omettre d'y apporter des ceintures confectionnées par le sellier de Bron-village. Un beau matin, Plantier, dit : 'On y va'. Trigon sortit l'appareil du hangar. Le looping ne fut pas réussi du premier coup, l'appareil n'avait une bien grande finesse. Il y eut des glissades sur l'aile, et même sur la queue. Néanmoins, il se révélait solide, c'est tout ce qu'on pouvait espérer ».*

A l'occasion de son brevet de pilote, laissons encore la parole à la presse :

*« Trigon, on ne l'ignore pas, et le brave petit mécanicien de Plantier. C'est lui qui accompagna notre grand chef-pilote lorsqu'il vint atterrir sur le bas-port devant le pont de la Guillotière. C'est lui également qui prit part à presque toutes les randonnées de Plantier, et qui le premier se trouva sur le siège arrière pour boucle la boucle avec lui. Nous le félicitons sincèrement. Nul doute qu'il suive les traces de son professeur et arrive bientôt à la même notoriété que lui ».*

*« Hélas, c'est la guerre. Plantier part rapidement, il a passé son brevet de pilote militaire en temps de paix. Trigon est appelé à son tour comme sapeur-aviateur. Il se morfond au dépôt du fort de Bron, en attendant son affectation. Bien entendu, il rôde sur le terrain où Caudron, replié à Lyon, construit des G 3, aéroplane rapide et bien armé (d'une carabine !).*



*« Cervetti réceptionne les appareils sur le terrain. Un soir, les mécaniciens s'épuisent à lancer un m moteur de 80 cv Le Rhône qui ne veut pas partir. Trigon qui donne volontiers un coup de main, essaie. Il demande : 'Coupé', 'Coupé', répond Cervetti. Mais à peine le brasse-t-il, que l'hélice lui part dans les mains. Un cri d'horreur s'élève, impuissant... Trigon, fracassé, pend la tête en bas, accroché dans les mats obliques, en bout de cellule. Il a les deux bras en lambeaux et plusieurs fractures ouvertes.*

*« Pendant de longs mois, il restera à l'Hôpital temporaire de l'Armée du Salut, place Guichard à Lyon. Chaque semaine ou presque, il passe sur la table d'opérations. Sauvera-t-on ses bras ? Sera-t-il manchot ? Enfin, il se remet lentement. Il est plâtré très haut. Il faut tout lui faire, boire, manger, lui mettre une cigarette aux lèvres et la retirer de temps en temps... et autre chose encore !*

*« Pourtant, en 1917, il est chez Caudron à Bron. Tout jeune, il est « monopatte », comme il dit lui-même. Un de ses bras est à peu près valide, l'autre pend inerte. Tout ce qu'il peut faire, c'est conduire un châssis de « taxi de la Marne » aménagé pour monter des éléments de voilure depuis la ville de Lyon au terrain. Par tous les temps, on le voit passer avec des queues de Caudron G 4 que ce qu'il appelle amèrement son « taxi ». Mais il garde l'espoir. Plantier lui écrit et cette sacrée guerre finira bien.*

Aimé Trigon, Membre Pionnier des Vieilles Tiges, décède le 11 janvier 1974, à Lyon 1<sup>er</sup>.

**LAFAY**, Etienne, Louis, **est** né le 11 août 1891 à Tarare.

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.

*Premiers brevetés pilotes d'avion du Rhône (C) CALM 01/2023*