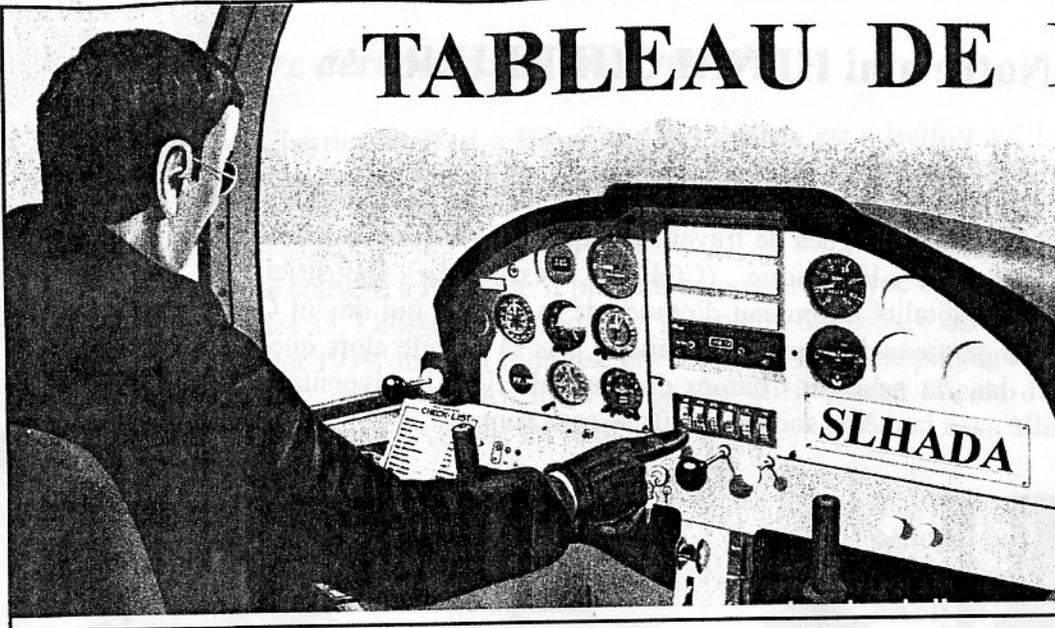


TABLEAU DE BORD



N° 9
JANVIER
2004

Bulletin d'Information, de Communication et d'Expression
des Membres
De la Société Lyonnaise d'Histoire de l'Aviation et de Documentation Aéronautique
Siège Social - SLHADA - 14 bis rue Martin - 69500 BRON

Editorial

"Nous entrerons dans la carrière quand nos aînés n'y seront plus – Nous trouverons leurs poussières et la trace de leurs vertus".

Qui se souvient encore du 7^{ème} couplet de la *Marseillaise*, dit "couplet des enfants", tandis que l'on s'émeut, bien tardivement, de la disparition prochaine de tous nos Poilus, dont les trente six derniers survivants sont des centenaires et constituent, ici et là, une veine littéraire opportuniste et quelque peu indécente? Que reste t'il, dans la mémoire collective, de ceux dont l'exemple sacrificiel avait incarné l'entrée sanglante dans un XX^{ème} siècle plein de promesses, mais qui n'était, en réalité, que les prémisses d'embrassements répétés? Que n'entendrons-nous pas lorsque le dernier Poilu rendra son dernier souffle?

Nul doute qu'il en soit de même pour les Anciens Combattants de la Seconde Guerre mondiale, dont on louera, avec force trémolos, les mérites sur leur lit de mort, alors qu'ils incarnent notre patrimoine historique !

La SLHADA, comme d'autres associations de même nature, s'appliquent, sans relâche, à montrer que l'exercice de la mémoire historique de la mémoire peut procéder d'un mode habituel de vie et non d'un exercice réservé aux volontaires du 32 août...

Comment ne pas nous incliner, avec beaucoup de tristesse, devant la disparition de notre Ami Henri Cherrier, dont la gentillesse, la modestie et la discrétion, faisaient le bonheur de nos réunions mensuelles? Un homme dont les glorieux états de services comme pilote de chasse et de bombardement sur "Républic" P47 *Thunderbolt*, en 1944 et 1945, était notre fierté et qui manque déjà à notre environnement associatif. Un homme qui restera présent parmi les combattants de la mémoire que nous sommes et qui, plus que jamais, nous conforte dans l'action que nous menons, contre vents et marées.

Adieu l'Ami, mais à bientôt dans nos prochaines réunions. Requiescat in Pace.

Le Président,
Jacques BAILLET

Notre ami HENRI CHERRIER.

C'est en 1968 que j'ai commencé à parler aviation avec Henri Cherrier. Nous nous connaissons depuis presque dix ans déjà, comme collègues de travail, puisque nous avons le même employeur, la Compagnie Générale d'Entreprise Electrique (CGEE). Dessinateur industriel, sa carrière professionnelle avait été faite en totalité au bureau d'études de la CGEE, qui devint CGEE Alstom, puis CEGELEC, avec des changements de lieux de travail. Il pris sa retraite alors que la société avait son bureau d'études à Bron dans la zone du Champs du Pont, derrière l'université. Sa fille et son gendre ont également travaillé dans la même société, où ils se sont connus.



Il a participé pendant de longues années aux rendez-vous du Club de l'Air. Il avait réalisé quelques maquettes principalement celles des appareils sur lesquels il avait volé. Au club, il a connu nombre de ses membres, dont certains sont maintenant membres de la SLHADA.

Par la suite j'ai publié dans le TU (Trait d'Union n°103) le résumé commenté de ses carnets de vol, une publication qu'il avait beaucoup appréciée.

Il avait par la suite rejoint la SLHADA où il se sentait plus à sa place qu'avec des « gamins maquettistes ». Il avait toujours été présent à nos conférences jusqu'à ce que son audition, malmenée lors de son accident, ne le lui permette plus.

Henri Cherrier nous a quitté à l'automne 2003.



Mme Ginette Cherrier,
Monique et Gérard Colas,
leurs enfants.

Nous sommes persuadés qu'**Henri**,
que vous avez accompagné par vos témoignages
lors de son dernier envol, a autant que nous, là où il est,
aimé votre amicale assistance et votre précieux soutien.

Carte de remerciements de la Famille Cherrier

(suite du texte page 3)

Une carrière aéronautique bien remplie.

Henri Cherrier était né à Dijon en 1919, mais c'est à Belfort qu'il rejoint l'aviation populaire en 1937. Il y obtiendra son brevet de pilote de tourisme du 1^{er} degré n° 8083 le 5/8/37, et son 2^{ème} degré le 7/5/38.

Comme souvent à l'époque il pilotera de nombreux type d'appareils, principalement des Potez 43 Morane Saulnier 35, Léopoldoff, Caudron « Luciole », Salmson « Cri-Cri ». Il continua son entraînement jusqu'au 1 juillet 1939 où il fut mobilisé et envoyé à l'école de pilotage de Royan où il obtint son brevet militaire n°27812 du 6/9/39. Au mois de février 40 il rejoint l'école d'Istres. A la fin mai l'école est transférée à Tafaraoui en Afrique du nord.



Lyon, 26 juin 1999 – Henri Cherrier reçoit la Médaille de l'Aéronautique des mains de J.L. Feuz, Président régional des Vieilles Tiges.

Il ne vola pas pendant toute la période de l'armistice. Il reprit les vols en fuyant l'armée de Giraud pour rejoindre le FAFL à Ben-Gardane avec un Caudron Göeland n° 8673 dérobé avec quatre autres fuyards.

Envoyé au Moyen Orient il reprendra les cours à Rayak à l'école de pilotage de cette ville, sous le commandement du Capitaine Reginensi. Cette unité était sous la responsabilité du Groupe Ardennes. En janvier 1944, après la fusion des forces aériennes, il sera envoyé à l'école de Casba-Tadla, où il pilotera de nombreux types d'avion: Morane 315 et 230, NAA 52, Stamp SV4, puis Dauntless A 24, Beech C-78. Puis ce fut enfin la formation sur monomoteur Curtiss P 36 (H 75).

Sa formation terminée il rejoindra le Groupe II/3 Dauphiné ou du moins son escadrille de transformation sur P 47. L'escadrille était commandée par sous lieutenant Gisclon. En septembre 1944 il rejoindra le groupe II/3 *Dauphiné* -2^{ème} escadrille- à Ambérieu. Il avait alors 324 heures de vol. Dès octobre il commencera ses vols de guerre, sur la région de Mulhouse.

C'est le 20/10/1944 qu'il sera descendu par des Bf 109 et se pose en campagne. Récupéré il reprendra le combat dès le 29 octobre.

Après l'armistice il restera dans l'Armée de l'Air jusqu'à fin 1946, en continuant à piloter des P-47. A sa démobilisation il avait effectué 564 heures de vol dont 109 heures de vol de guerre. Il avait le grade d'adjudant.

Dès sa démobilisation et dès décembre 1946, il volera à Bron à l'Aéro-Club du Rhône, sur Stamp, Piper cup, Morane 315, Miles « Magister », Bucker 181 etc...

Parallèlement à ces vols civils, il entra au CERO 306 en juillet 1952. Il s'investit dans les réserves et vola dans ce centre jusqu'en janvier 1957, avec un dernier vol sur le Morane Saulnier « Vanneau II » n°279.

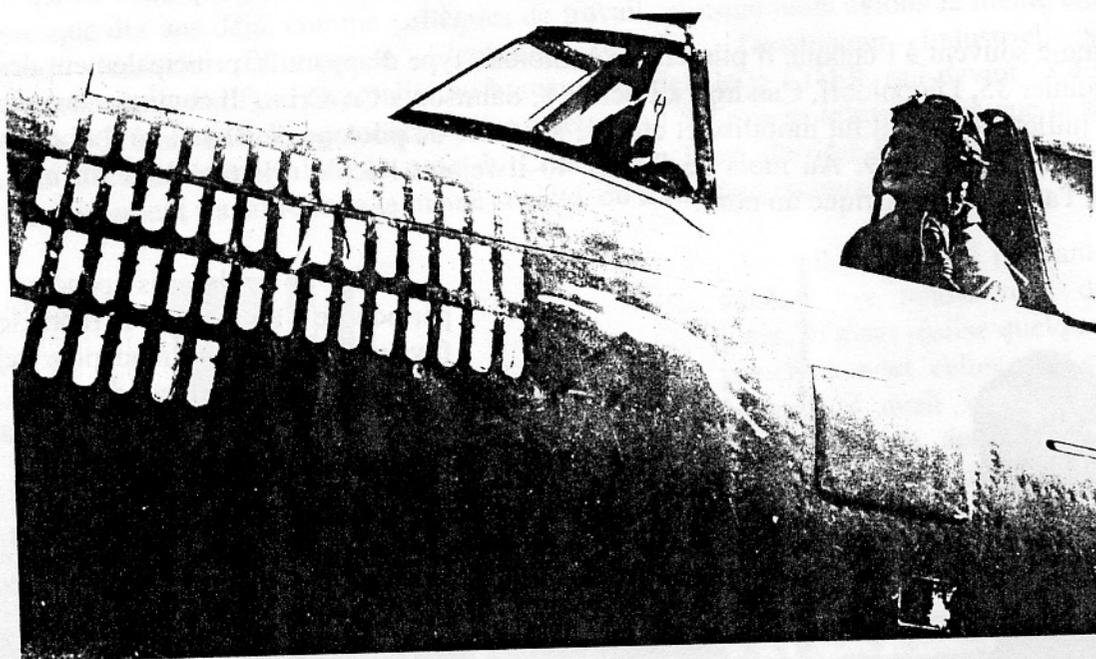
Ensuite il continua à voler à l'Aéro-club du Rhône jusqu'en 1962. Sa carrière de pilote se terminait avec 797 heures de vol.

Jacques MOULIN

" MISSION DU 20 OCTOBRE 1944 "

Texte écrit par Henri CHERRIER

G.C. 2/3 "DAUPHINE"



Le Sergent Henri Cherrier dans le cockpit de son P 47.

Pendant que les services spécialisés nous préparent une piste en grilles, nous avons amené nos avions d'Amberieu à Lyon-Bron que pilotes et mécanos rejoignent tous les jours par camions GMC.

Ce matin là, ayant eu une perm. de la nuit, j'arrive par mes propres moyens à Bron ; je suis accueilli par les copains qui me disent que l'on va inaugurer aujourd'hui une nouvelle série d'objectifs: les ponts sur le Rhin. Je fais partie du voyage.

Après le "briefing" qui nous est fait comme à l'accoutumé, nous rejoignons nos avions et c'est la queue leu-leu pour aller prendre la piste. Combien sommes-nous? Aujourd'hui, je ne m'en souviens plus ; peut-être 8 avions de la 2^{ème} escadrille équipés chacun de 2 bombes explosives de 250 kg.

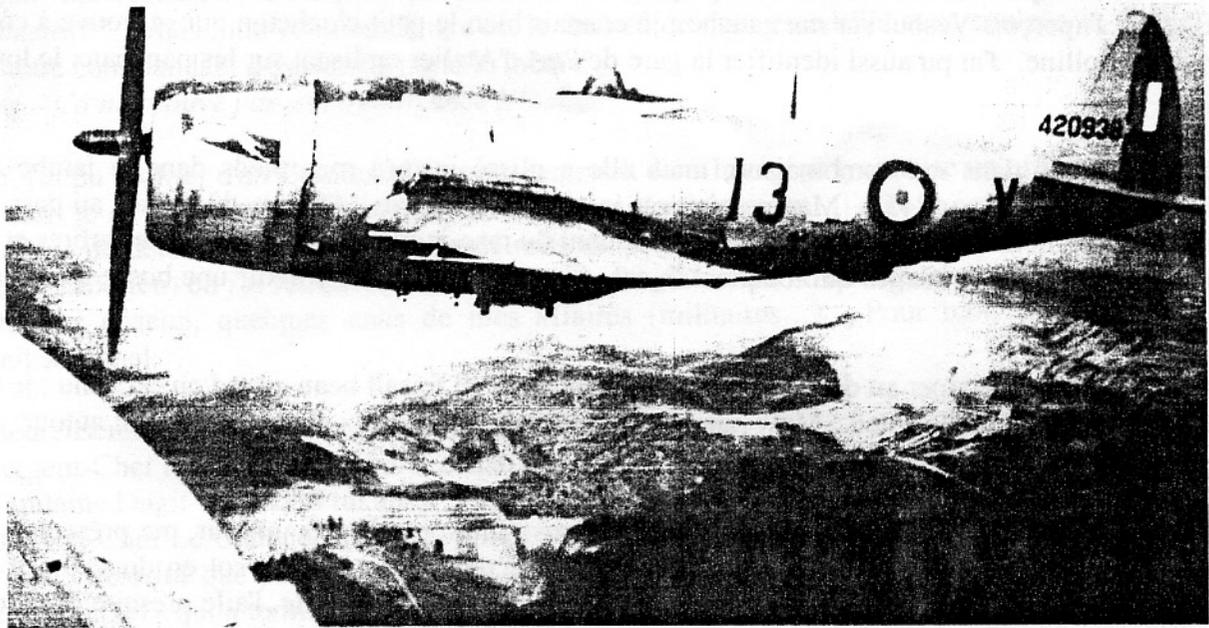
C'est le Capitaine Dugit-Gros qui emmène le dispositif ; équipier Sergent Cherrier. Puis Adjudant-chef Le Guennec, avec je crois Sergent Micallef. Les autres pilotes de la 2^{ème} escadrille, je ne m'en souviens plus, sauf du Sergent-chef Mercadier. Pour la 1^{ère} escadrille, il y avait : Capitaine Michel, Sous-Lieutenant Collomb et... d'autres.

Il fait très beau ; jusque sur l'objectif ce sera pareil. Micallef a des ennuis moteur et fait demi-tour, puis je crois un autre encore... Il semble que finalement nous n'étions plus que 9...

Nous arrivons sur l'objectif, le pont de Rhinau, a 30 kilomètres au sud de Strasbourg. Le leader commande d'amorcer les bombes ; un simple contact à manœuvrer. Puis c'est le basculement en piqué à gauche. Je suis à 20 mètres derrière Dugit qui largue ses bombes et redresse aussitôt. Je fais pareil, presque en même temps et nous regrimpons en virage à gauche pour le regroupement qui doit s'effectuer au-dessus du sommet des Vosges.

.../...

C'est à ce moment que quelqu'un nous avertit: "*Attention Leica leader, des Messerschmitt vous arrivent dessus*". Nous sommes déjà bien remontés à 2 000 ou 2 500 mètres. Nous sommes toujours en virage à gauche maintenant. Je jette rapidement un regard derrière nous et je vois des P 47 qui remontent derrière nous ; je pense à une confusion de l'annonceur et je réponds que ce sont des P 47. Nous terminons notre virage et à ce moment, côté soleil, volant parallèlement à nous, à la même altitude, je vois un 109 à moins de 100 mètres. Mon chef a dû le voir aussi en même temps que moi. Il repart brutalement en virage serré sur la gauche ; puis je le suis tant que je peux. En quelques secondes, j'ai le soleil en pleine figure ; je n'y vois plus rien, mais je continue à virer au pifomètre. Tout cela ne dure qu'un temps très court ; quand je quitte cette zone d'éblouissement, que le soleil commence à passer derrière moi, Dugit n'est plus là. Je me retrouve tout seul. Je continue à virer et à 500 mètres au-dessus de moi, à 500 mètres de distance, il y a 4 Messerschmitts qui arrivent dans ma direction. Je me mets en ligne droite et cabre au maximum. Je vise en vitesse le tas qui est tout de même groupé et j'envoie une bonne rafale. Mais je suis à la limite de la vitesse de décrochage et je retombe en abattée. Je redresse au plus vite et je vois passer à 200 mètres de moi, un peu plus bas, un P 47 en vrille. J'ai le temps de le voir redresser. Par contre, il y a un autre P 47 que je vois passer encore plus bas, qui descend en fumant blanc. Je trouve que cela commence à se gâter ; mais où donc sont passés les autres ?



Le P.47 de Henri Cherrier

Au C.I.C. on nous appris que : quand on se retrouve tout seul dans un cas comme ça, il ne faut pas hésiter à balancer l'avion, à droite, à gauche, fortement pour bien voir en dessous. C'est ce que je fais, et hardi que je te balance à droite, à gauche. Pour cela, je suis en ligne de vol en parfaite ligne droite, et Ba.ang !! Clac..clac... clac.....

Un grand bruit de gong juste derrière mon dos et en même temps, tout un tas de bruits qui crépitent comme des graviers sur une tôle ondulée ; le tout agrémenté par des tas de traits lumineux qui m'encadrent et filent devant moi.

Je réalise vite, et c'est le virage en catastrophe sur la gauche. J'aperçois soudain à 500 mètres au-dessus de moi, 4 P47 qui sont regroupés. J'appelle par radio, mais pas de réponse. Seulement, entre ces P47 et moi, voilà que 4 Me109 se présentent ; ils sont juste en dessous de mes collègues qui ne peuvent pas les voir. Le 1^{er} des 109 bascule et me dégringole dessus ; c'est bien sûr en même temps pour moi le revirage à gauche en montant plein gaz et injection d'eau. Je les perds de vue, mais les P47 aussi d'ailleurs. Je suis de nouveau un moment en ligne droite, ce qui me vaut encore une fois d'être seringué par les ou le 109.

Bien sûr, revirage ; je suis vraiment tout seul à part les 109. Je suis arrivé au-dessus d'un petit banc de nuages pas très épais ; sans hésiter je pique dedans, sans gros risques puisque l'on voit un peu plus loin, les montagnes loin en dessous.

.../...

Au moment où je pénètre dedans, je suis encore accompagné par le feu d'artifice mais pas touché. En fait, il n'y a que la première fois et peut-être la deuxième que j'ai dû être touché. Mais je ne sais pas ce qui gicle, car je ne vois plus très clair à travers mon pare-brise. J'ouvre donc mon habitacle de moitié.

Donc il y en a au moins un qui espère bien s'offrir une victoire aujourd'hui et il me cramponne bien. Me voici donc au ras du sol, suivant la pente vers une vallée, plein tube ; je pense qu'il n'y a rien à faire. Je suis au-dessus d'une route. A un moment il y a un convoi sur cette route ; je vois des grappes d'hommes qui sautent en bas et se planquent dans les fossés. Alliés ou Allemands? Trente secondes après, je suis fixé ; des flocons bleu clair, des traçantes qui montent du sol, puis des flocons noirs. Je suis bien accompagné, ou plutôt précédé. Ca ne dure pas très longtemps.

Je vois que je vais arriver dans une zone de nuages bas. Tant pis, je pars en virage circulaire et je vois à 500 ou 600 mètres derrière, "mon" 109 qui en fait autant et qui rebrousse chemin. J'avoue que je n'ai pas eu envie de lui courir après. Je me mets à un cap approximatif 245°. Je sors de la zone des Vosges ; il ne fait plus si beau. J'aperçois Vesoul sur ma gauche ; je connais bien le petit clocheton qui se trouve à côté au sommet d'une colline. J'ai pu aussi identifier la gare de Port d'Atelier en lisant sur les panneaux le long de la voie.

Je cherche une carte dans ma combinaison, mais elle a glissé jusqu'à mes pieds dans la jambe de pantalon. Alors je resterai au 245°. Manque de pot, le temps se couvre. J'aurais dû passer au-dessus, mais je reste dessous, et au bout d'un moment, c'est vraiment du rase-mottes. Je suis au ras des arbres et je traverse de temps à autre des nuages qui touchent le sol. Tout à l'heure il va y avoir une bosse que je ne pourrai pas voir et

Est-ce que j'essaie de regrimper au dessus?... Non...je continue. Il faisait beau quand on est venu ; je ne devrais pas tarder à retrouver le soleil. Mais non, ça va de plus en plus mal ; c'est bouché tout autour. Je décide de me poser dès que je trouverai un coin potable.

En voici un qui a l'air assez grand. Il y a des vaches dessus ; tant pis. Je fais un tour, me présente. Je sors les volets, pas le train, et juste avant de toucher, je coupe tout. Je touche le sol en douceur, et ça glisse. Je ramasse au passage quelques clôtures de barbelés et m'arrête assez vite, l'aile presque dans une baraque en planches. Il n'y a plus de bruit ; mon hélice a les pales en faucilles. Un sentiment me prend déjà d'avoir cassé mon avion.

Je suis en train de sortir de ma place quand un homme du village arrive en courant vers moi. Il me demande si ça va et me dit : "*J'ai pensé en vous voyant voler si bas : s'il continue il va pas aller loin sans se casser la gueule !!...*" Je récupère mon parachute, et c'est ce brave villageois qui me montre quatre ou cinq trous crevés dans la tôle de mon dossier. Il y a des trous de balles dans l'aile gauche. Un obus a fait un joli trou juste à l'endroit du raccordement, à la hauteur de mon siège et ... ça, je le saurai plus tard, un autre obus a pénétré juste à l'arrière du fuselage dans l'axe, et c'est lui qui a fait ce bruit de gong sur la plaque de blindage qu'il a traversée en explosant, et les éclats ont traversé mon dossier. Heureusement je ne suis pas de grande taille, ce qui m'obligeait à prendre un coussin bien bourré serré, que je mettais derrière mon dos pour approcher des pédales du palonnier.

Mon brave villageois m'a accompagné chez lui au village tout proche : Genevrières. Sa femme m'a préparé un café. Bien sûr, discussion, et il a fallu raconter mon histoire. Puis il a fallu que je retourne à l'avion pour mettre, par sécurité, hors service l'appareil de reconnaissance Radar – (IFF je crois) et pour couper le contact de commande des mitrailleuses.

Puis je suis allé chez le maire du village qui a insisté, lui, pour que j'accepte que sa femme me fasse un bon casse-croûte. Je me souviens de ces personnes assez âgées, mais qui avaient l'air de très braves gens. Quand je suis ressorti de chez eux, les nuages se déchiraient et le soleil revenait ...

.../...

Mais il me fallait rentrer. Une seule voiture automobile était passée, complète ; je leur ai confié un message à faire parvenir à Dijon où ils se rendaient. Personne n'en a jamais eu de nouvelles.

Puis c'est un gendarme en moto qui est venu me voir pour son rapport. Il m'a proposé de m'emmener chez lui à la gendarmerie de Fay-Billot ; mais j'ai préféré profiter d'une voiture (enfin!) qui m'a emmené à Champlitte où j'ai été accueilli par les F.F.I. De Champlitte, les F.F.I. m'ont emmené à Gray rejoindre une unité au sol dépendant de l'Armée de l'Air.

J'ai passé la nuit dans une chambrée avec des soldats bien sympas, tous très heureux de m'avoir à manger et coucher avec eux. Cette chambrée était installée dans une sorte de château. Les propriétaires ont tenu à me voir et à ce que je leur raconte "mon aventure de la journée".

Le lendemain matin, je me présentais au P.C. de cette unité de l'Armée de l'Air. Là, un petit incident s'est produit qui m'a fiché en rogne. L'officier, un commandant, je ne puis cependant pas affirmer son grade, m'a questionné sur les faits, et comme j'étais en combinaison de vol, comme tous mes camarades je portais le foulard aux couleurs de mon escadrille (rouge avec un lévrier blanc brodé). Réflexion de l'officier: "*Pourquoi portez-vous un foulard rouge, nous ne sommes pas des communistes?*" "Mais mon commandant, c'est le foulard de mon escadrille et sa couleur..., d'ailleurs même notre commandant d'escadrille porte le même".

Réponse: "*Ca ne prouve pas son intelligence !!!...*"

Enfin, j'ai pu profiter d'un Command-Car qui ramenait dans la région lyonnaise un officier américain qui assurait je ne sais quelle fonction auprès des autorités françaises. Toute la journée sous la pluie, avec des tas de détours à cause des ponts détruits un peu partout. Nous sommes arrivés à Château-Gaillard (Amberieu) où j'ai retrouvé mes copains avec le plaisir qui se devine, et aussi récupéré un peu partout, vers chacun, quelques unes de mes affaires (militaires...). Pour moi, cette mission se terminait sans mal.

Malheureusement, il n'en était pas de même pour tout le monde:

Le Sergent-Chef Mercadier était porté disparu.

Le Capitaine Dugit-Gros était lui aussi porté disparu.

L'Adjudant-Chef Le Guennec avait pu rentrer avec un trou grand comme un couvercle de lessiveuse dans l'aile ; c'est lui que j'avais vu tomber en vrille et se redresser. Les services au sol sont allés récupérer mon P47 qui a terminé à la casse à Amberieu. C'est là que j'ai appris que ma radio avait été bouzillée.

Beaucoup plus tard, en février-mars 1945, j'ai reçu une lettre de la famille Mercadier qui me demandait des renseignements, car on n'avait toujours pas retrouvé l'endroit où il avait pu tomber. Je lui ai répondu du mieux que j'ai pu, et il fut retrouvé.

Il était tombé dans le secteur de Barr, proche du point où nous devions nous rassembler après le bombardement.

Le Capitaine Dugit-Gros, que j'ai revu après l'armistice, m'a dit qu'il avait été touché au moment où je l'avais perdu de vue dans le virage. Il fut fait prisonnier.

Pour ma part, ce fut la première et la dernière fois où je me suis trouvé avec des avions ennemis. C'était ma 3^{ème} mission. Il y en aura encore 52 à faire avant la fin des hostilités, mais avec d'autres émotions...

Henri CHERRIER

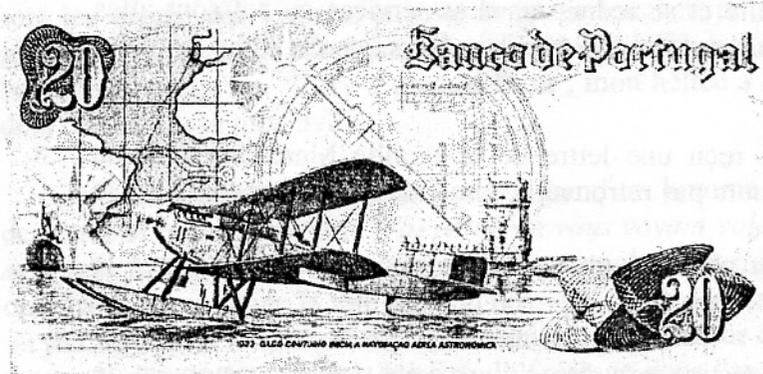
**Assemblée Générale annuelle
SLHADA**

Samedi 17 Janvier 2004

14 h 30

**Salle de réunion habituelle
- Bâtiment A - Aéroport de Bron -**

Collectionneurs ...



Notre fidèle trésorier, Monsieur AUMAITRE, est un collectionneur averti. Il est à la recherche de billets de banque, notamment étrangers, sur lesquels figure un avion. Si vous en possédez, prenez contact avec lui. Il vous remercie par avance.

Bulletin de liaison rédigé par les Membres de L'Association,
Directeur de Publication : **Jacques BAILLET**

Imprimé par nos soins

Membres du Bureau

Président : Jacques BAILLET
Vice-Président Délégué: Yves LAURENCOT
Secrétaire général : Philippe BROCARD
Bibliothèque : Georges BOYER et Daniel GERBE

- Secrétaire Général : Philippe BROCARD
- Secrétaire Administratif : Jacques MOULIN

Contacts téléphoniques : Paul MATHEVET - 04.78.00.17.33

Ces Lyonnais, conquérants de l'Air

Conférence donnée le 27 novembre 2003, par le général (2S - Air) Jacques MARC, Président de la Société d'entraide des membres de la Légion d'Honneur du Rhône, à l'occasion du 100^{ème} anniversaire du vol historique des frères WRIGHT, et du 220^{ème} anniversaire du premier envol public d'un ballon libre.

Sommaire

La conquête de l'Air a été, comme toutes les autres avancées majeures, le produit d'une époque, et d'une action collective : l'envol du premier ballon à Annonay, le 4 juin 1783, a nécessairement précédé de beaucoup celui des premiers engins "plus lourd que l'air".

Si les expériences parisiennes des Montgolfier sont restées célèbres, celles qu'ils entreprirent à Lyon méritent d'être mieux connues du grand public.

La progression vers "le plus lourd" était tributaire d'une meilleure connaissance de "l'aérodynamique", et de la mise au point de moteurs performants.

Louis Mouillard (Lyon 1834 - Le Caire 1897), subtil observateur du vol des oiseaux, réalisa un vol plané dès 1865, 25 ans avant Lilienthal ; en 1881, son livre "l'Empire de l'Air" inspirera Ader, Chanute, et les Wright. Il sera le premier à découvrir le "gauchissement".

Ferdinand Ferber (Lyon 1862 - Wimereux 1909), capitaine d'artillerie, se voudra le continuateur de Lilienthal ; en relation étroite avec Chanute et les Wright, il aurait dû (selon Gabriel Voisin) être le premier homme à voler : une malchance persistante, et un moteur insuffisant en décidèrent autrement.

Les frères Voisin réalisèrent le premier vol français le 30 mars 1907 (Charles - Lyon 1882 - Belleville 1912). Ils construisirent "en série" les appareils sur lesquels des pionniers comme Delagrange et Farman réalisèrent leurs exploits...

Les événements aéronautiques lyonnais d'avant la première guerre mondiale sont évoqués brièvement avant de conclure.

Le général Jacques MARC remercie les hautes personnalités lyonnaises qui ont bien voulu assister, ou se faire représenter, à sa conférence, et rendre ainsi un hommage mérité à "Ces Lyonnais, conquérants de l'Air" :

Mme Evelyne Haguenaer, représentant Mr le Sénateur Maire de Lyon,
Mr Bernard Roger-Dalbert, représentant Mr le Sénateur, président du Conseil Général du Rhône,

Mr le Lt-Colonel Le Floch, représentant Mr le général Gouverneur Militaire de Lyon,
Mr le Colonel Pascal Cartigny, commandant la Base Aérienne 942 - Mont-Verdun,
Mr le Colonel François Astier, commandant la Base Aérienne 278 - Ambérieu,
Mme Lucette Lacouture représentant Mr le Président National de la SEMLH.