
L'ACCIDENT du LIORÉ OLIVIER LeO 20 Bn3 n° 212 codé « CXIII »

GB III/22 - 6^{ème} escadrille (CAP 115)

Chartres - 11 juin 1934

La Dépêche d'Eure et Loir

Mercredi 13 juin 1934

A Chartres un avion de bombardement heurte une maison et prend feu

**DEUX ADJUDANTS SONT CARBONISES
UN SOUS-LIEUTENANT ET UN SERGENT-CHEF SONT BLESSES.**

Hier lundi, vers 22 h. 30, un appel prolongé de sirène alerta la population de Chartres. On crut tout d'abord à un accident de chemin de fer, mais on apprit bientôt que la sirène était celle de la 22^{ème} escadre aérienne et qu'un appareil de cette unité flambait sur le terrain.

Nous avons recueilli, sur place, les renseignements que voici :

Le départ pour un voyage de 500 kilomètres

Un avion Lioré-Olivier de bombardement de nuit, appartenant au 3^{ème} groupe de la 22^{ème} escadre, prit vers 22 h. 30, le départ pour un voyage de 500 kilomètres. Il devait notamment se rendre à Tours.

L'équipage était composé du sous-lieutenant Grimbert, 28 ans, chef de bord ; du sergent-chef Bourdin, 24 ans, pilote, demeurant 12, cité de Rechèvres ; de l'adjudant-navigateur Sibade, 30 ans, demeurant 15, cité de Rechèvres, et de l'adjudant radiotélégraphiste Richard, 32 ans, demeurant chemin de l'aviation.

L'avion contraint d'atterrir

L'avion décolla normalement. Mais il revint bientôt, cherchant à atterrir sur la piste. Une avarie à un moteur avait été constatée par l'équipage.

Ce matin, en ville, plusieurs personnes disaient qu'elles avaient remarqué un jet de flamme avant l'accident.

L'accident

Le Lioré, après avoir effectué le tour de la ville, fît donc demi-tour quelques minutes après le départ et revint vers le terrain.

L'avarie gêna-t-elle le pilote dans sa manœuvre ? Toujours est-il que l'atterrissage fut trop court.

L'avion heurta, avec ses roues, le toit d'une maison située à 200 mètres environ de la route d'Ablis, maison habitée par le sergent-chef Thiébaud (*) de la 22^{ème} escadre, sa femme et ses deux enfants.

() Erreur rectifiée le lendemain : Il s'agit en fait du **sergent-chef Guillemin***

Le toit fut crevé en deux endroits par les roues. Des poutres furent arrachées.

L'appareil retondit et tomba à une vingtaine de mètres.

L'appareil en feu

Le feu se déclara à bord.

Le sous-lieutenant Grimbert et le sergent-chef Bourdin, qui pilotait, furent projetés en dehors de la carlingue. Blessés et brûlés au visage et aux mains, ils furent aussitôt transportés à l'hôpital.

Malgré les efforts des pompiers du régiment et des civils témoins de l'accident, on ne put porter secours aux adjudants (le navigateur et le radiotélégraphiste). Ceux-ci, placés derrière les pilotes, se trouvèrent dans l'impossibilité de se dégager. Ils furent carbonisés.

L'avion fut complètement détruit.

Le vent portant les flammes vers la maison dont le toit avait été heurté, les sauveteurs, pour éviter que l'incendie ne gagne cet immeuble, éloignèrent les réservoirs d'essence qui n'avaient pas explosé en les agrippant avec des gaffes.

Précisons que les réservoirs contenaient environ 1.400 litres d'essence.

*

**

M. Caillet, préfet d'Eure-et-Loir, accompagné de son chef de cabinet, se rendit sur les lieux, pour saluer les morts, et à l'hôpital où il demanda des nouvelles des blessés. Un service d'ordre fut organisé dès le premier moment pour que les nombreuses personnes venues de la ville ne pussent pénétrer sur le terrain.

Les victimes

Ont été tués :

L'adjudant Octave Sibade, né le 21 février 1904, à Paris, dans le 12^{ème} arrondissement. Marié. A deux enfants.

L'adjudant Narcisse Richard, né le 28 janvier 1901, à Ecoyeux (Charente-Inférieure). Marié. Père de trois enfants de dix, huit et trois ans.

Sont blessés :

Le sous-lieutenant Jean Grimbert.

Le sergent-chef Jean Bourdin.

A l'hôpital

Ainsi que M. Caillet, préfet d'Eure-et-Loir, M. Minier, premier adjoint faisant fonctions de maire ; Mgr Harscouët, évêque de Chartres, et M. Gilbert, administrateur délégué de l'hôpital, se sont inclinés devant les cercueils des deux adjudants et ont rendu visite aux deux blessés.

Ceux-ci ont été opérés par les docteurs de Fourmestaux et Frédet.

L'état des blessés

Le sous-lieutenant Grimbert est brûlé et atteint de nombreuses fractures à une jambe. Son état est grave.

Le sergent-chef Bourdin est brûlé aux mains et au visage. Son état s'est amélioré.

Le. Ministre de l'Air à Chartres

Le général Denain, ministre de l'Air, est venu à Chartres ce matin mardi, par la voie des airs.

Accompagne d'officiers supérieurs de son ministère ; du général Mouchard, commandant la brigade aérienne de Chartres ; du colonel de Vasselot de Régné, commandant de la 22^{ème} escadre ; de M. Robert, secrétaire général de la préfecture ; de M. Minier, premier adjoint ; de M. Gilbert, administrateur de la commission administrative de l'hôpital et de M. Lagrange, secrétaire général de cet établissement, il s'est rendu dans la chapelle ardente où reposent les corps des deux adjudants tués et a présenté ses souhaits de prompt rétablissement aux blessés.

Le Ministre avait apporté deux Légions d'Honneur et deux Médailles Militaires

Le général Denain a épinglé la croix de la Légion d'honneur sur le cercueil de l'adjudant Sibade (déjà décoré de la médaille militaire) et la médaille militaire sur le cercueil de l'adjudant Richard.

Il a ensuite remis la croix de la Légion d'honneur au sous-lieutenant Grimbart et la médaille militaire au sergent-chef Bourdin.

Les enquêtes

M. Devise, procureur de la République, accompagné de M. Robin, commissaire de police a procédé aux constatations d'usage. En effet, l'accident s'est produit sur la voie publique, en dehors d'un terrain militaire.

Par ailleurs, une enquête technique a été prescrite par l'autorité militaire.

Ajoutons que le service d'ordre a été assuré par la police et la gendarmerie.

*

**



La Dépêche d'Eure et Loir

Jeudi 14 juin 1934

L'accident d'aviation de Chartres

Nous avons rendu compte, dans notre numéro d'hier, du terrible accident d'aviation qui s'est produit lundi soir, à Chartres, à proximité du terrain de la 22^{ème} escadre.

Voici quelques précisions et détails complémentaire

*

**

La maison que l'avion de bombardement Lioré-Olivier heurta avant de tomber vingt mètres plus loin et de prendre feu, est habilla pat le sergent-chef Guillemain (et non Thiébault) et sa famille.

Le sergent-chef Guillemain sortit aussitôt et se porta au secours de ses malheureux camarades. Participèrent également aux premiers secours le sergent Bedenne, M. Leboucq, marchand d'essence, M. Heitz et d'autres personnes du quartier.

Dos que l'alerte fut donnée, les pompiers de l'Escadre arrivèrent sur les lieux, ainsi qu'un détachement de militaires et les médecins de l'unité.

Ceux-ci prodiguèrent leurs soins aux deux blessés. M. le médecin-colonel Aubert et ses collaborateurs restèrent à l'hôpital une grande partie de la nuit. Le lendemain matin, le docteur Aubert assista M. le docteur de Fourmestaux qui opéra les blessés.

Les circonstances exactes de l'accident

L'avion que pilotait le sergent-chef Bourdin, et dans lequel prenaient place le sous-lieutenant, Grimbert, l'adjudant-navigateur Sibade et l'adjudant radio-télégraphiste Girard, décolla normalement. Cela est prouvé. Rien ne laissait prévoir à ce moment qu'une avarie pouvait se produire. S'il y avait eu le moindre, doute à cet égard, l'appareil eût été rentré au hangar.

C'est alors qu'il, survolait les étangs de La Taye, à une dizaine de kilomètres de Chartres, quo le pilote s'aperçut que l'un des

moteurs flanchait. Il prit la décision de retourner au terrain. Il estima cependant qu'il n'y avait aucun danger immédiat, sans quoi il aurait pu se poser dans un champ.

La cause de l'accident

Il faut attendre pour la connaître, le rapport des techniciens qui ont examiné l'appareil.

On supposa cependant que la cause initiale fut le décollement d'une bougie.

Cette hypothèse paraît d'autant plus vraisemblable que des témoins ont remarqué un jet de flamme, alors que l'avion se trouvait encore à une certaine hauteur.

Le Ministre de l'Air à Chartres

Le général Denain, venu hier, comme nous l'avons dit, pour saluer les morts, reconforter les blessés et remettre deux Légions d'honneur et deux Médailles militaires, est resté à Chartres jusque dans la soirée.

Il retourna l'après-midi à l'hôpital et se fit conduire au chevet du sous-lieutenant Grimbert et du sergent-chef Bourdin.

L'état des blessés

L'état des blessés reste grave mais présente une certaine amélioration. Le sous-lieutenant Grimbert et sergent-chef Bourdin parlent et leur moral est bon.

Les obsèques

Dans la chapelle ardente, les officiers, sous-officiers et soldats de la 22^{ème} Escadre viennent s'incliner devant les cercueils des adjudants Sibade et Richard. Les yeux s'embuent de larmes. L'amitié fraternelle qui unit ces hommes d'une même unité s'affirme de façon émouvante.

Les obsèques seront célébrées demain Jeudi, à 9h.30, à l'hôpital.

L'Intransigeant

Mercredi 13 juin 1934

Brûlés vifs

Un dramatique récit de l'accident d'aviation près de Chartres

M. Leboucq, qui tenta d'arracher aux flammes les aviateurs, nous livre ses douloureuses impressions.



Les débris de l'avion dans le jardin où il s'abattit après avoir heurté le toit de la maisonnette.

Chartres, 12-juin *(de notre envoyé spécial par téléphone).*

L'accident d'aviation qui s'est produit hier soir à Chartres est certes, l'un des rares ayant donné lieu à l'hallucinant spectacle qui se déroula sous, les yeux horrifiés des premiers et courageux sauveteurs, accourus : au milieu des flammes jaillissant de l'avion brisé, un homme étendu à terre, commençait à flamber, tandis qu'un autre debout, gesticulait comme un possédé, et qu'un troisième encore pris au piège dans la carlingue tentait en vain de s'arracher au brasier dans lequel finalement, il s'écroule et périt.

L'ordre avait été donné, hier à diverses escadrilles de bombardement de nuit, de quitter le terrain à 22 heures pour une épreuve de 500 kilomètres en direction de Tours. Les fausses bombes chargeant les grands biplaces à carcasse métallique avaient été retirés et remplacés par des réservoirs supplémentaires de 500 litres chacun, donnant ainsi assez d'essence pour couvrir la distance.

A la tombée de la nuit les appareils furent sortis des hangars et les équipages prêts, on fit tourner les hélices.

Les moteurs de l'un des avions, celui dans lequel avaient pris place le pilote Richard, le sous-lieutenant Grimbert, le sergent-chef Bourdin et l'adjudant Sibade ne donnait pas normalement ; des ratés se faisaient entendre mais l'ordre était de partir...

Lorsque le tour de l'appareil fut venu, il s'élança sur la piste, roula, s'éleva péniblement en raison de sa lourde charge et de ses moteurs qui tiraient mal, puis piqua vers le sud ; il n'alla pas loin. A peine avait-il quitté le terrain que les deux moteurs s'arrêtaient et que le pilote Richard faisait demi-tour pour essayer de regagner l'aérodrome.

Le récit d'un témoin

C'est alors qu'un marchand d'essence installé en bordure de la route de Paris, M. Leboucq, aperçut l'avion venant sur lui. Laissons la parole à ce témoin :

« J'étais sur le seuil de ma maison, nous dit-il, lorsque j'ai vu le biplan volant très bas. Au-dessus des arbres jalonnant la route, le moteur gauche reprit. Je crus un instant que l'appareil allait se poser normalement. Hélas ! entre la route et le terrain, il y a une maisonnette, d'un rez-de-chaussée occupé par le sergent Guillemain de l'aviation, et sa femme.

La maison n'est pas haute. Elle l'était encore trop. Les roues de l'avion heurtèrent le toit et le biplan, piquant du nez, tomba dans le jardin, la queue en l'air, brisant les cerisiers.

Cela fit un bruit de tonnerre et immédiatement les flammes jaillirent.

Le premier, je fus auprès de l'appareil en feu. Quelques secondes après, arrivaient d'autres voisins, le fils Blanc, Mme Lesage, etc.

C'était épouvantable. Un homme, grand, gesticulait en criant comme, un dément au milieu des débris en feu : c'était le sergent Bourdin. Un autre, le lieutenant Grimbert, était étendu à terre et ses vêtements flambaient. C'était lui qu'il fallait secourir le premier. Je l'ai pris par la tête et j'ai tiré dessus

— Vous me faites mal, m'a-t-il dit.

— Ça ne fait rien, il faut que vous veniez, ai-je répondu. Et il est venu.

Lorsqu'il a été à trois mètres, c'est alors que j'ai vu dans la carlingue un homme debout qui essayait de sortir. Il me tournait le dos et semblait avoir les jambes prises. Il penchait le torse de gauche à droite et de droite à gauche, se hissant lentement sans dire un mot. Je m'approche ; je crois pouvoir le saisir. J'avais les mains à dix centimètres de lui... Brusquement, toute la tuyauterie se transforme en chalumeau ; le feu ronfle partout à la fois, et je dois reculer. Les flammes montent, environnant le malheureux jusqu'à la ceinture. J'essaie encore d'avancer, mais impossible. J'étais aveuglé par le feu et le pauvre bougre s'écroula dans le brasier.

L'autre, celui qui gesticulait, le sergent Bourdin, voulait alors se jeter dans le feu pour retirer ses camarades ; on est parvenu à l'entraîner.

Peu après, le fuselage, s'est abattu. On ne pouvait plus rien tenter pour sauver les victimes.

Nous sommes, parvenus à éteindre les vêtements du sous-lieutenant Grimbert qui brûlaient encore, et nous avons pu ainsi attendre d'autres secours.

C'est alors que, des hangars de l'aviation, partit le lugubre mugissement de la sirène d'alarme. Bientôt, les pompiers de Chartres et l'ambulance arrivèrent sur les lieux de l'accident. Avec de la terre, les pompiers éteignirent les dernières flammes d'essence, tandis que l'ambulance emmenait à l'hôpital les deux blessés. Peu après, l'ambulance revenait chercher les deux cadavres carbonisés, ceux de l'adjudant Sibade et du pilote Richard, qu'on avait enfin pu retirer des débris de l'avion. »

Un triste spectacle, ce matin, à l'aube

Ce matin, à l'aube, il ne restait plus, à trente mètres de la route de Paris, derrière une maisonnette à toit de tuiles où les roues de l'appareil avaient creusé deux larges et profonds sillons, qu'une carcasse métallique aux longerons noircis, semblant étreindre entre deux bras gigantesques ; un cerisier, que fait étrange, les flammes avaient épargné.

A quelques mètres gisait l'empennage arrière de l'avion, dont le gouvernail de direction encore intact ; un débris de toile peinte aux couleurs tricolores.

Autour de cette carcasse, une corde et un cordon de soldats en armes interdisant l'approche.

Partout ailleurs, dans les centres officiels, la consigne du silence règne, jusqu'à l'hôpital même, où le directeur se refuse à donner des nouvelles des blessés, avec cette excuse : « C'est militaire, Alors... »

Lorsque les autres appareils rentrèrent de leur croisière nocturne, dans le jour qui naissait, tous, passèrent au-dessus du lieu de l'accident, dont les équipages n'apprirent la nouvelle qu'une fois à terre ; aussi tous les aviateurs vinrent ensuite à bicyclette contempler le triste spectacle.

L'escadrille qui vient d'être ainsi endeuillée eut tout récemment un accident du même genre, à Mourmelon.

La plupart des victimes de l'accident d'hier soir sont mariés et pères de plusieurs enfants.



L'épave du Lioré et Olivier LeO20 n°212 codé « CXIII » complètement calcinée
Vue de l'arrière sur la dérive

Collection Lucie Lagrange, amie de « Pedro ». GONZALES qui volait habituellement sur cet appareil, mais qui était en permission ce jour là.

Légende au dos de la photo :

« Vol de nuit sur la piste de Chartres vers 1935 (11 juin 1934 en fait) L et O type BN3 détruit du fait qu'une bougie ne donnait pas sur un moteur Gnome et Rhône Jupiter K14, cela donnait des vibrations, le pilote revint trop bas et heurta le toit d'une maison l'avion capota et pris feu. »

La Dépêche d'Eure et Loir

Vendredi-Samedi – 15-16 juin 1934

(extraits)

Les citations

« Adjudant mitrailleur Sibade, de la 22^{ème} escadre : sous-officier chef de bord de jour et de nuit d'une haute conscience professionnelle, très allant, cherchant sans cesse une occasion de voler et faisant preuve des plus belles qualités françaises de joyeux courage et d'ardent dévouement. A trouvé une mort glorieuse dans l'accomplissement de ses fonctions de chef de bord au cours d'un vol de nuit le 11 juin 1934. Totalise 877 heures de vol de jour et 235 heures de vol de nuit. Médaillé militaire et cité à l'ordre de la brigade des T. O. E. »

« Adjudant radio Richard, de la 22-escadre : sous-officier radio ayant rendu de signalés services dans sa spécialité, faisant preuve d'un bel esprit militaire et se donnant de tout cœur à son métier. Tué en service aérien commandé le 11 juin 1934, au cours d'un vol de nuit. Totalise 429 heures de vol de jour et 182 heures de vol de nuit. »

Discours de du colonel de Vasselot de Régné (extraits)

« Au nom de la France, au nom de l'Armée de l'Air tout entière si cruellement éprouvée par la perte de deux des meilleurs parmi ses enfants, je viens dire le suprême adieu à l'adjudant Sibade et à l'adjudant Richard qui ont trouvé une mort glorieuse au cours d'un vol de nuit difficile le 11 juin dernier.

L'un et l'autre (unis dans le même équipage, je ne les séparerai pas dans la mort) étaient d'admirables militaires qui, au cours d'une carrière déjà bien remplie, avaient rendu de magnifiques services, l'un comme chef de bord rompu à toutes les difficultés des grands voyages de jour et de nuit, l'autre comme radio-électricien chargé de toutes ces questions de matériel électrique si délicates et même vitales dans l'aviation de nuit.

Ce sont ces qualités, ce sont ces services que M. le Ministre de l'Air a voulu reconnaître en apportant lui-même la Légion d'honneur sur le cercueil de l'adjudant Sibade, déjà médaillé militaire...

... Vous adjudant Sibade, aviez cette qualité si française de gentillesse faite de courtoisie, de gaîté, de joyeux courage et d'ardeur dans l'accomplissement de vos devoirs, qualité qui m'avait fait concevoir pour vous au cours de manœuvres où nous avons longuement vécu et voyagé côte à côte une affection toute spéciale...

... Vous adjudant Richard que je voyais à peu près le premier tous ces temps-ci en arrivant au quartier, dont j'aimais le beau salut si franc, le regard si loyal, vous toujours appliqué totalement à votre devoir, et développant dans votre rôle d'instructeur vos qualités de conscience, de ponctualité, de vertus militaires, qui vous donnaient tant de prestige auprès des Jeunes gens qui vous étaient confiés.

Vous n'étiez pas, pour nous, perdus dans la foule anonyme de ceux qui chaque jour, se dévouent pour la gloire et le progrès des Ailes. Vous étiez ceux que moi je connaissais, qui m'étaient unis par les liens sans cesse plus étroits, forgés par le travail et par les risques quotidiens partagés en commun, vous étiez devenus mes enfants auxquels Je tenais par toutes les fibres de mon cœur, et c'est l'adieu du Père en même temps que celui du Chef que Je vous apporte en ce moment...

... Au nom de cet idéal qui nous unit dans l'Aviation plus étroitement que les liens de famille les plus étroits, je vous apporte, adjudant Sibade et adjudant Richard, avec mon suprême salut, la promesse sacrée que vous resterez toujours vivants parmi nous par votre souvenir, car chaque jour, nous, nous le retrouverons partout autour de nous là où vous avez vécu, travaillé et souffert, et sur la Terre et dans le Ciel. »

L'Intransigeant

Samedi 16 juin 1934

L'héroïsme de nos pilotes aviateurs.

L'amélioration des conditions atmosphériques et le début d'une période favorable aux exercices aériens militaires ont été marqués par une nouvelle activité de nos formations de l'armée de l'Air. Et, une fois de plus, de vaillants aviateurs militaires ont succombé au cours d'accidents survenus pendant des vols de jour ou de nuit.

Mardi, à Chartres, l'avion d'un équipage de la 22^{ème} demi-brigade, qui est commandée par le colonel de Vasselot, heurta le toit d'une maisonnette. Une chute au sol s'ensuivit. Le feu se déclara aussitôt avec d'autant plus de violence que l'appareil avait une surcharge de 500 litres d'essence pour pouvoir effectuer un long vol de nuit.

Les adjudants Richard et Sibade furent tués et le sous-lieutenant Grimbert et le sergent Bourdin furent grièvement blessés.

Quelle est la cause exacte de cet accident ? Après une demi-heure de vol, effectuée normalement à la suite d'un départ pris librement, le pilote constata que l'un des deux moteurs de son avion ne fournissait plus son meilleur rendement. Le retour, au terrain de Chartres fut rendu nécessaire. (Une bougie se brisa en deux).

Pour avoir la certitude de bien atterrir sur l'aérodrome, dont une partie est en réfection, le pilote se rapprocha de la terre ferme. A 300 ou 400 mètres de la bordure de l'aérodrome, l'avion étant à très basse altitude, « soutenu » par le seul moteur fonctionnant normalement, le train d'atterrissage heurta le toit d'une maisonnette. L'appareil s'écrasa sur le sol et fut la proie des flammes.

Le pilotage comporte des difficultés de manœuvre que celui qui a les commandes en mains est seul capable d'apprécier exactement. C'est, d'ailleurs, pourquoi les commandants d'escadre et les chefs de groupes et d'escadrilles n'oublient jamais que le chef d'équipage est maître à bord après Dieu.

Tous ces hommes, qui volent de jour et de nuit, sont riches des plus belles vertus. En voici deux exemples :

Quelques heures après l'accident de Chartres, le général Denain se rendit à Chartres avec son avion qu'il pilota lui-même.

Le ministre de l'Air alla s'incliner devant les corps des adjudants Richard et Sibade et rendit visite au sous-lieutenant Grimbert et au sergent-chef Bourdin, avant de se rendre sur le lieu de l'accident.

Le général Denain tenait à remettre des décorations aux quatre victimes. Il entra dans la chambre du sous-lieutenant Grimbert en compagnie du père de cet officier. Le vieux père de Grimbert pleura au chevet de son fils. Les témoins de cette scène entendirent le fils parler ainsi à son père :

— Je suis aviateur, c'est mon métier. Nous sommes exposés à des risques dont nul n'est maître. Je souffre et je ne pleure pas. Toi, tu ne dois pas pleurer.

Le général Denain s'adressa alors à son jeune sous-lieutenant de 26 ans pour lui dire :

— J'ai tenu à vous nommer chevalier de la Légion d'honneur et à vous remettre moi-même les insignes. Mais surtout ne croyez pas que cette décoration vous est accordée parce que vous êtes à toute extrémité. Les médecins sont très satisfaits de votre état.

Et celui qui, quelques minutes auparavant, avait montré quelle énergie l'anime, fondit en larmes quand le ministre de l'Air épinglea la croix sur sa poitrine.

La mort du sergent Vautrin

Mardi, vers 17 heures, un avion de l'école de perfectionnement de pilotage d'Etampes prit un mauvais départ et accrocha le sol de l'aile. Le sergent-chef Vautrin et le sergent Chabaud furent grièvement brûlés.

Vers 20 heures, le général Denain fut avisé que le sergent Vautrin ne pourrait pas survivre à ses brûlures, ni même passer la nuit. Un officier fut chargé de remettre la médaille militaire au sous-officier Vautrin.

Vautrin avait sa femme près de lui :

— Pourquoi pleures-tu ? lui dit-il ; Je sais que je vais mourir dans quelques heures. J'attends la mort, avec courage. Tu sais quelle passion j'avais pour l'aviation. Enfant, je rêvais d'être aviateur. J'ai réalisé mon ambition. J'ai été heureux autant qu'il

est possible de l'être sur la terre. Les bras enfermés dans de volumineux pansements, le sergent-chef Vautrin demanda à baiser la médaille militaire et formula son dernier désir.

— Quand je serai mort, vous m'enlèverez mes pansements et vous mettrez ma médaille militaire dans ma main droite.

Pour les aviateurs militaires, c'est la guerre tous les jours.

R. Peyronnet de Torres



Insignes des traditions CAP 115 - « Gypaète »
GB III/2 – 6^{ème} Escadrille
Groupe de la BA.122 auquel appartenait le LeO20 n°212
Collection Alain Guilleux

Cette page est une annexe à la page [« BA 122 – Chartres – Souvenirs »](#)
faisant partie du domaine [« Les Hommes du GC III/6 »](#)
du « [Site personnel de François-Xavier Bibert](#) »