

Paul PÉRI CHON (1900-1940)

Paul Louis Joseph PÉRI CHON est né le **5 mars 1900** à 1 heure du matin à Aubusson, Sous-préfecture du département de la Creuse (23), région du Limousin.



Il est un descendant des « PÉRI CHON » de la commune d'Ahun dans la Creuse et le 3^e enfant d'Henri PÉRI CHON (comptable) et de Françoise, dite Louise, MONTASTRUC qui ont eu un fils (1894-1968) [Alexandre PÉRI CHON](#) (futur pilote) et une fille Germaine Annette Amandine (1897-1898)

De la classe 1920, Paul est recruté en **1918** à Guéret, sous le n° 953, pour combattre en cette fin de 1^{ère} guerre mondiale. Il termine l'armée en qualité de Sergent chef.

A partir du 5 mars **1919**, Paul est affecté comme mécanicien militaire au 1^{er} groupe d'aviation de Dijon (Côte-d'Or) puis au 2^e groupe à Lyon (Rhône) et de début **1920** à mars **1923**, il est muté en qualité d'instructeur mécanicien à l'école des spécialistes de Bordeaux (Gironde).

Du mois de mars **1923** à fin **1924**, Paul devient instructeur technique et chef mécanicien à l'école de pilotage CAMPLAN à Bordeaux. En **1925**, il est mécanicien à l'école d'Aulnat à Clermont-Ferrand (Puy de Dôme) et élève pilote à l'école SARDIER à Clermont-Ferrand.



Le 4 septembre **1925**, il obtient son brevet de mécanicien n° 047 et le 26 septembre **1925**, il réussit son brevet de pilote de tourisme.

En **1926**, Paul occupe un poste d'instructeur technique à l'école de mécaniciens PELAGAUD à Lyon. Entre temps le 4 septembre **1926**, il est breveté pilote militaire sous le n° 21070, au 35^e RA (Régiment d'Aviation) à Paris-Le Bourget. Il est chef mécanicien au centre d'entraînement pilotes civils de réserves de Lyon de novembre **1926** à fin **1927**.

En **1928**, Paul est embauché comme chef mécanicien à AIR UNION (*) (*photo devant le Lioré et Olivier 20*) à Lyon et devient en **1929**, chef d'équipe à cette même compagnie au

Bourget.

(*) La compagnie AIR UNION, créée le 1^{er} janvier 1923, est issue de la fusion des compagnies des *Messageries Aériennes* et des *Grands Express Aériens* toutes deux fondées à la fin de la 1^{ère} Guerre mondiale, en 1919.

AIR UNION en absorbant l'AÉRONAVAL (créée aussi en 1919 et basée à Antibes) exerce son activité jusqu'en 1933, date à laquelle elle se regroupe à son tour avec les autres compagnies françaises (AIR ORIENT, C.I.D.N.A, S.G.T.A. et AÉROPOSTALE) pour fonder la Compagnie AIR FRANCE (*voir organigramme page 4*)

Le 8 mai **1929**, Paul obtient son brevet de Navigateur Élémentaire n° 0187 et le 8 juin **1929**, celui de Transports-Publics n° 1202. De mai **1929** au 1^{er} février **1930**, il est mécanicien navigant à AIR UNION et le 1^{er} février **1930**, il devient pilote à cette compagnie.

Photo de droite, à AIR UNION, le 14 juillet **1929** à Croydon (aéroport de la banlieue de Londres). De gauche à droite, CHATELARD, Louis LE SOLLEC, LE BRETON, MICHEL, Paul PÉRI CHON, LESPART, Gleb LOUKIANOFF.

Paul ouvre le 10 avril **1930** avec Robert BAJAC, la ligne aérienne Tunis-Bône, de la compagnie AIR UNION avec un Farman 190, de 4 passagers, probablement le n° 26, immatriculé F-AJGN (*) (Foxtrot - Alpha Juliet Golf November) (*profil ci-après*).



Ensuite les équipages assurent les navettes de cette ligne et s'occupent de l'entretien et de la mécanique à Bône (Algérie) où seule une agence de voyage représente AIR UNION.



(*) Le F-AJGN est un avion intéressant, F 190 n°26/7148, il est immatriculé le 12 août 1929 au nom de la compagnie d'AIR UNION qui l'utilise sur la ligne nord-africaine, Tunis-Bône, en prolongement de la liaison par hydravion Marseille-Ajaccio-Nice.

L'appareil passe une visite Veritas en octobre **1932** à Tunis (533 heures de vol). Après la création de la compagnie nationale, il poursuit ce même service chez AIR FRANCE, baptisé *L'Affable* qui le revend le 28 avril 1937 à l'Aéroclub de Vichy (Allier) qui le renomme *Le Fougueux*. Il avait 703 heures de vol lors de sa visite à Vichy le 18 octobre 1938.

Le Farman sur le terrain de Bône en Algérie.

Le champ d'action principal d'AIR UNION se situe à Londres-Croydon, Paris-Le Bourget, Lyon-Bron, Genève, Marseille-Marignane (correspondance avec les paquebots) et par hydravions Antibes, Ajaccio, Tunis, Bône, Alger, Oran. Elle utilise les avions; Breguet XIV, Farman F 60 Goliath, Lioré et Olivier Leo 213, Blériot Spad 50 et 56, CAMS 53, Wibault 282. Ses pilotes sont presque tous des anciens qui ont participé à la guerre de 1914/1918.



*Photo de gauche, à l'aéroport de Paris-Le Bourget en 1932, un Lioré et Olivier LÉO 213 (« The Golden Ray » à bâbord et « Le Rayon d'Or » à tribord) représente le premier service de luxe, avion restaurant aux parois et aux tables incrustées de panneaux de *nacrolaque*, aux hublots garnis de petits rideaux de soie. Les repas sont servis dans la salle restaurant par un steward, c'est une nouveauté.*

De gauche à droite, les pilotes ; Raymond DEFIVES, Paul PÉRI CHON, Robert BAJAC, Roger MAURY, Gleb LOUKI ANOFF, CANNET et Charles CORSIN.

Paul est nommé Chevalier de l'ordre du Nicham-I ftikar (décoration nationale tunisienne) « *Pilote très sur. A assuré pendant plusieurs années ses fonctions de pilote au réseau continental avec beaucoup de maîtrise. Affecté depuis le 1^{er} janvier 1936 au réseau d'Afrique, y a confirmé ses excellentes qualités professionnelles* ».

Le 29 novembre **1936**, un avion trimoteur Wibault (*photo de droite*) le F-ANBK (Foxtrot- Alpha November Bravo Kilo) d'AIR FRANCE, piloté par Paul, circule sur la ligne Toulouse-Alicante-Casablanca.

Il est attaqué au dessus de l'Espagne, aux environs de Valence, par un avion gouvernemental et son appareil reçoit quelques balles sans conséquence grave.

Paul atterrit sur le terrain d'Alicante (Espagne) avec un longeron brisé. Le pilote espagnol, qui se pose derrière lui, nie avoir tiré sur l'avion français. Un appareil venu d'Oran (Algérie) à Alicante le jour même permet d'acheminer sans retard passagers et courrier vers leur destination africaine.

Au 1^{er} mai **1937**, Paul a effectué 300 heures de vol en qualité de mécanicien militaire et 4 952 heures en qualité de pilote civil.

Le 30 juillet **1937** (extrait du Journal Officiel du 1^{er} août **1937**, page 8726), il est promu Chevalier à l'ordre national de la Légion d'Honneur « *pilote de ligne à la compagnie AIR FRANCE, 19 ans de services militaires et de pratique professionnelle. Titres exceptionnels : excellent pilote, plein d'allant, adroit et expérimenté. Compte plus de 17 ans de services aériens au cours desquels il n'a cessé de faire preuve des plus belles qualités professionnelles. Compte plus de 6 000 heures de vol* ».





Ci-contre, Paul PÉRI CHON en uniforme de pilote de la Compagnie Aérienne AIR FRANCE.

Le 9 octobre 1940, photo ci-dessous ; à gauche, Paul et de son équipage prêt à embarquer à bord du trimoteur Dewoitine 338, F-AQBJ (Foxtrot - Alpha Québec Bravo Juliet).

Cet appareil pouvait transporter 22 passagers dont 12 sièges de luxe et dont la moitié pouvait être convertis en couchettes.

Le 10 octobre 1940, Paul aux commandes de ce Dewoitine 338 d'Air France, immatriculé F-AQBJ est en service sur la ligne de Niamey (Niger) à

Cotonou (Bénin).



L'appareil et son équipage de 3 hommes subissent une violente tempête à 275 kilomètres au nord de Cotonou au Bénin (A.O.F.). A l'ouest de la piste de Dadjou à Carnotville, dont l'altitude portée sur la carte est de 210 mètres, en réalité 750 mètres, l'avion percute la pente des monts Delcassé sur le canton de Tchaourou. L'appareil prend feu et est détruit.

Aucun passager ne se trouvait dans l'avion. L'équipage est tué et les trois hommes sont enterrés provisoirement sur place.

Le 31 octobre 1940, le gouvernement cite Paul PÉRI CHON à l'ordre de la nation « Pilote de transports publics, Chevalier de la Légion d'Honneur, pilote plein d'allant, qui n'a cessé de faire preuve, au cours de sa carrière, tant dans l'aviation militaire que dans l'aviation civile, des plus belles qualités professionnelles.

A trouvé la mort dans l'accomplissement de son devoir, le **10 octobre 1940**, sur la ligne Niamey-Cotonou. Totalisait 22 ans de services militaires et de pratique professionnelle, 7 000 heures de vol et plus de 1 300 000 kilomètres sur les lignes aériennes commerciales ».

Le 30 mars 1941, les trois corps de l'équipage sont ramenés à Cotonou (Bénin) pour y être inhumés lors d'une cérémonie officielle, très imposante, à la Cathédrale puis au cimetière où les hommages militaires sont rendus aux trois navigants ;

- Paul PÉRI CHON « 40 ans, célibataire, pilote, Chevalier de la Légion d'Honneur, 22 ans de services militaires et de pratique professionnelle, engagé volontaire en 1918, breveté pilote et breveté mécanicien navigant, 7000 heures de vol, 1 million 300 000 kilomètres parcourus ».
- Emile BOSSARD « 32 ans, marié, radio télégraphiste navigant (dont le frère est aussi décédé en service aérien), 10 ans de service, parfaitement dévoué et opérateur de choix, 500 heures de vol ».
- Marcel LOCOUENEUX « 31 ans, marié, mécanicien navigant, expert et pilote adroit : l'aviation maritime et puis, depuis 5 ans à AIR FRANCE qui a apprécié ses services, 500 heures de vol dont 400 heures dans notre aviation aux cocardes de gloire ».

Début février 1948, la Compagnie AIR FRANCE en qualité d'employeur de Paul PÉRI CHON, fait rapatrier son corps, (comme celui de ses deux co-équipiers) auprès de sa famille creusoise, via Marseille.

Sources & remerciements :

Lucien MORAREAU, Franck ROUMY, Jean SCHREIBER et Didier LECOQ, contributeurs à www.aerostories.org
Vital FERRY & Robert ESPEROU « Du trimoteur au quadrijet, le transport aérien en Afrique francophone 1940-1961 »

Revue ICARE n° 86, 103, 104 et 203 www.revue-icare.com

Michel BARRIÈRE www.crezan.net/pag_avi/f191.html

Pierre JARRIGE www.aviation-algerie.com

Suzette GRANGER <http://sgranger.pagesperso-orange.fr>

Sylvie DUSSOT www.histoire-queret.fr

Les Archives de l'A.P.N.A. (Association des Professionnels Navigants de l'Aviation) www.apna.asso.fr

Les Archives du musée d'Air-France www.airfrancemusee.org ainsi que sa vidéo sur l'avion Dewoitine 338 http://www.dailymotion.com/video/x74qlh_le-dewoitine-338-d-air-france_travel

Mise en œuvre en 2011 par Fernande BONNEMAIN www.airmemorialcreusois.fr

