# Paul PÉRICHON (1900-1940)

Pilote

Paul Louis Joseph PÉRICHON est né le **5 mars 1900** à 1 heure du matin à Aubusson, sous-préfecture du département de la Creuse.

Il est un descendant des « PÉRICHON » de la commune d'Ahun dans la Creuse.

Le père de Paul ; Henri PÉRICHON, comptable, 35 ans, né le 18 février 1865 à Ahun part travailler en Algérie pour la construction du port de Bône. Il se marie le 28 octobre 1893 à Oran avec Françoise, dite Louise, MONTASTRUC, 25 ans, née le 24 décembre 1874 à Douéra en Algérie. Du couple naissent ; le 24 décembre 1894 à Bône, Alexandre (futur pilote, voir sa biographie) puis à Aubusson ; Germaine Annette Amandine le 11 février 1897 et Paul le 5 mars 1900 (futur pilote).

Appartenant à la classe 1920, Paul s'engage comme volontaire pour 4 ans, en **1919** à Guéret, sous le n° 955. Sa fiche matriculaire le décrit ; cheveux châtain-foncé, yeux marron, front rond, visage ovale, taille 1,77 mètre. Degré d'instruction « 3 » sur 5 *(sait lire, écrire et compter).*

Le 10 mars **1919**, il est affecté comme mécanicien militaire au 1er groupe d'aviation de Dijon en Côte-d'Or puis au 2e groupe à Lyon dans le Rhône. Il est nommé caporal le 5 décembre **1919**, sergent le 8 septembre **1921** puis sergent-chef. Il est libéré du service actif le 10 mars **1923** et passe dans la réserve de l'armée active et reçoit un *certificat de bonne conduite*.

En mars **1923,** Paul devient instructeur et chef mécanicien à l'école de pilotage *CAMPLAN* de Bordeaux. Il y reste jusqu'à la fin de l'année suivante, puis en **1925,** il est à la fois mécanicien et élève-pilote à l'école *SARDIER* d'Aulnat près Clermont-Ferrand dans le Puy-de-Dôme.

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

En **1926**, Paul occupe un poste d'instructeur technique à l'école de mécaniciens *PELAGAUD* à Lyon. Le 4 septembre **1926,** il obtient le brevet militaire de pilote n° 21071, au 5e RA, 34e Régiment d'Aviation du Bourget. Puis il devient chef mécanicien au centre d'entraînement des pilotes civils de réserve de Lyon de novembre **1926** jusqu'à la fin **1927.**

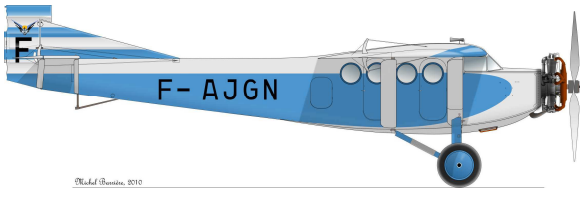
En **1928**, Paul est embauché comme chef-mécanicien à AIR-UNION (*) *(photo devant le Lioré & Olivier 20)* à Lyon et devient en **1929**, chef d'équipe à cette même compagnie au Bourget.

*(*) La compagnie AIR-UNION, créée le 1er janvier 1923, est issue de la fusion des compagnies des Messageries Aériennes et des Grands Express Aériens toutes deux fondées en 1919, à la fin de la 1ère Guerre mondiale. AIR-UNION en absorbant l'AÉRONAVALE (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 l'Aéropostale) pour fonder la Compagnie AIR-FRANCE (voir organigramme page 4).*

Le 8 mai **1929**, Paul obtient le brevet élémentaire de navigateur aérien n° 0187, puis un mois plus tard, celui de Transports-Publics de passagers n° 1202. De mai **1929** à janvier **1930**, il est mécanicien navigant à AIR-UNION et le 1er février **1930,** il devient pilote à cette compagnie.

*Photo, à AIR-UNION, le 14 juillet **1929** à Croydon (aéroport de la banlieue de Londres). De gauche à droite, Jean-Paul CHATELARD, Louis LE SOLLIEC, LE BRETON, MICHEL, Paul PÉRICHON, Lucien Louis LESPART, Gleb LOUKIANOFF.*

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




Les équipages assurent les navettes de cette ligne et s'occupent de l'entretien à Bône en Algérie où seule une agence de voyage représente AIR-UNION.

(*) Le F-AJGN est un avion intéressant, F 190 n°26/7148, ce dernier est immatriculé le 12 août 1929 au nom de la compagnie 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, cet appareil poursuit ce même service chez AIR-FRANCE, baptisé *L'Affable* qui le revend le 28 avril 1937 à l'Aéroclub de Vichy dans l'Allier qui le renomme *Le Fougueux*. Il avait 703 heures de vol lors de sa visite à Vichy le 18 octobre 1938.

*Photo, 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 LéO 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* inscrit à bâbord et la traduction *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 PÉRICHON, Robert BAJAC, Roger MAURY, Gleb LOUKIANOFF, François CANNET et Charles CORSIN.

Le 4 février **1933,** Paul ramène le général Henri GIRAUD de Cannes au Bourget, à bord d'une des berlines Breguet d'Air-Union.

Le trimoteur Wibault F-ANBK, piloté par Paul Perrichon, fut mitraillé, le 26 novembre 1936, par un chasseur républicain, qui rompit le combat après s'être aperçu de sa méprise. Son tir fut fort heureusement imprécis et aucun mort ni blessé ne fut à déplorer. Paul Perrichon est vu ici devant le Wibault 283T F-ANBO, semblable au F-ANBK. Le F-ANBO apporta un moteur de rechange à Barcelone pour le Dewoitine 338 F-AQBO, bloqué du 10 au 14 juillet 1939 par les autorités franquistes après un atterrissage forcé dû à une panne.

Paul est nommé chevalier de l'ordre du Nicham-Iftikar (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 1er janvier **1936** au réseau d'Afrique, y a confirmé ses excellentes qualités professionnelles ».*

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

Il est attaqué au dessus de Valence en Espagne, par un avion gouvernemental espagnol et son appareil reçoit quelques balles sans conséquence grave.

Paul atterrit alors sur le terrain d'Alicante en Espagne où l'on constate qu'un longeron est brisé. Le pilote espagnol, qui se pose derrière lui, nie avoir tiré sur l'avion français. Un autre appareil venu d'Oran en Algérie, arrive le même jour à Alicante et permet d'acheminer sans retard passagers et courrier vers leur destination africaine *(article de presse en annexe).*

Au 1er mai **1937,** Paul comptabilise 5 252 heures de vols dont 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 1er août **1937)**, il est nommé 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 PÉRICHON en uniforme de pilote de la Compagnie Aérienne AIR-FRANCE.*

*Le 9 octobre **1940**, photo ci-contre ; Paul (à gauche) et de son équipage prêt à embarquer à bord du trimoteur Dewoitine 338, F-AQBJ (Foxtrot – Alpha Québec Bravo Juliet).* Cet appareil peut transporter 22 passagers dont 12 sièges de luxe et dont la moitié peut être convertis en couchettes.

Le 10 octobre **1940,** Paul est aux commandes du Dewoitine 338 d'AIR-FRANCE *(photo ci-contre),* en service sur la ligne de Niamey au Niger à Cotonou au Bénin en A.O.F. *(Afrique occidentale française),* lorsque l'appareil est pris dans une violente tempête à 275 kilomètres au nord de Cotonou.

L'avion percute la pente des monts Delcassé (dont l'altitude portée sur la carte est de 210 mètres, mais en réalité 750 mètres) à l'ouest de la piste de Dadjo à Carnotville dans le canton de Tchaourou. A l'impact, l'appareil prend feu et est détruit. L'équipage est tué. Aucun passager ne se trouvait dans l'avion. Les trois hommes sont alors inhumés provisoirement sur place.

Le 31 octobre **1940,** le gouvernement cite Paul PÉRICHON 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 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 PÉRICHON, 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, 40 ans, en couple avec Germaine, dite Janine, HEIMROTH.

- Emile BOSSARD, 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, 32 ans, né le 5 septembre 1908 à Baulon en Ille-et-Vilaine, marié avec Jacqueline GOUX.

- Marcel LOCQUENEUX, mécanicien-navigant, expert et pilote adroit, aviation maritime et 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. 30 ans, né le 30 décembre 1909 à Maubeuge dans le Nord, marié avec Irène IMART.

Début février **1948**, la Compagnie AIR-FRANCE en qualité d'employeur de Paul PÉRICHON, fait rapatrier son corps (comme celui de ses deux co-équipiers) auprès de sa famille creusoise, via Marseille. Il repose au cimetière de la commune d'Ahun en Creuse.

*Sources & remerciements :*

*Henri PRUGENT, fils de Janine HEIMROTH*
*Vital FERRY et Robert ESPEROU « Du trimoteur au quadrijet, le transport aérien en Afrique francophone 1940-1961 »*
*Lucien MORAREAU, Franck ROUMY, Jean SCHREIBER, Didier LECOQ, François-Xavier BIBERT et Michel JULIEN, contributeurs ➔ www.aerostories.org*
*Guy COLLIN de l'APNA ➔ www.apna.asso.fr*
*Pierre JARRIGE ➔ www.aviation-algerie.com*
*Michel BARRIÈRE ➔ http://www.crezan.net/pag_avi/f190b.html*
*Suzette GRANGER ➔ http://sgranger.pagesperso-orange.fr*
*Sylvie DUSSOT, recherches généalogiques et historiques ➔ www.histoire-gueret.fr*
*Les archives du musée Air-France ➔ www.airfrancemusee.org*
*Les archives départementales de la Creuse à Guéret (23) ➔ www.creuse.fr*
*Les revues ICARE n° 86, 103, 104 et 203 ➔ www.revue-icare.com*
*L'état civil des mairies concernées.*

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

Journal du Limousin 11 décembre 1936

## Après l'incident aérien d'Alicante

# UNE VISITE A M. PERICHON PERE DU PILOTE DE L'AVION AIR-FRANCE

Nos lecteurs ont encore présent à la mémoire l'incident survenu au-dessus d'Alicante à un avion d'Air-France. Les journaux n'ont pas manqué de souligner les complications qui auraient pu survenir si l'avion avait été abattu par les gouvernementaux.

Or, nous avons appris, par un de ses amis, qui fut en pension avec lui, que le pilote Périchon était non seulement originaire de la Creuse, mais avait encore son père, qui habitait près d'Ahun.

Accompagnés du camarade de classe de l'aviateur, nous nous sommes donc rendus au Puy-Trabaillon, commune d'Ahun, où M. Périchon père habite et exploite une propriété, fort bien tenue et qui, l'été, ne doit pas manquer de charme. Il était assis au coin de la fenêtre et lisait précisément le « Courrier du Centre » lorsque nous nous sommes présentés à lui :

— Vous voulez des détails sur l'agression dont mon fils faillit être la victime ? Malheureusement, je ne puis satisfaire votre curiosité car, depuis cette affaire, je n'ai reçu de lui qu'une lettre assez courte qu'il m'écrivit dès son arrivée à Casablanca. C'est à peu près la reproduction des récits faits par les journaux :

» L'avion était près d'Alicante lorsque tout à coup mon fils s'aperçut que des coups de feu étaient tirés contre son appareil. Il se retourna vivement et c'est à ce moment qu'il s'aperçut qu'il était pris en chasse par un espagnol. Vivement, il piqua droit sur le terrain d'atterrissage d'Alicante et se posa sans dommages. Quelques instants plus tard, son poursuivant atterrissait à son tour. Après des explications qui ne manquèrent pas d'être mouvementées, mon fils examina son appareil, qui avait reçu plusieurs balles, prévint la Compagnie Air-France et avec un autre avion reprit la route pour Casablanca où il arriva sans encombre.

» C'est par la radio, poursuivit M. Périchon, que j'ai appris ce qui était arrivée à mon fils. J'en fus certainement beaucoup plus affecté que lui, car dans la lettre qu'il envoya aussitôt, il ne manifeste aucune émotion. Il déclare même que les gouvernementaux furent des maladroits. Ce regrettable incident incitera peut-être la Compagnie à choisir un parcours moins dangereux. »

C'est sur ces paroles que nous avons quitté M. Périchon, qui voulut bien nous remettre auparavant la photographie de son fils.

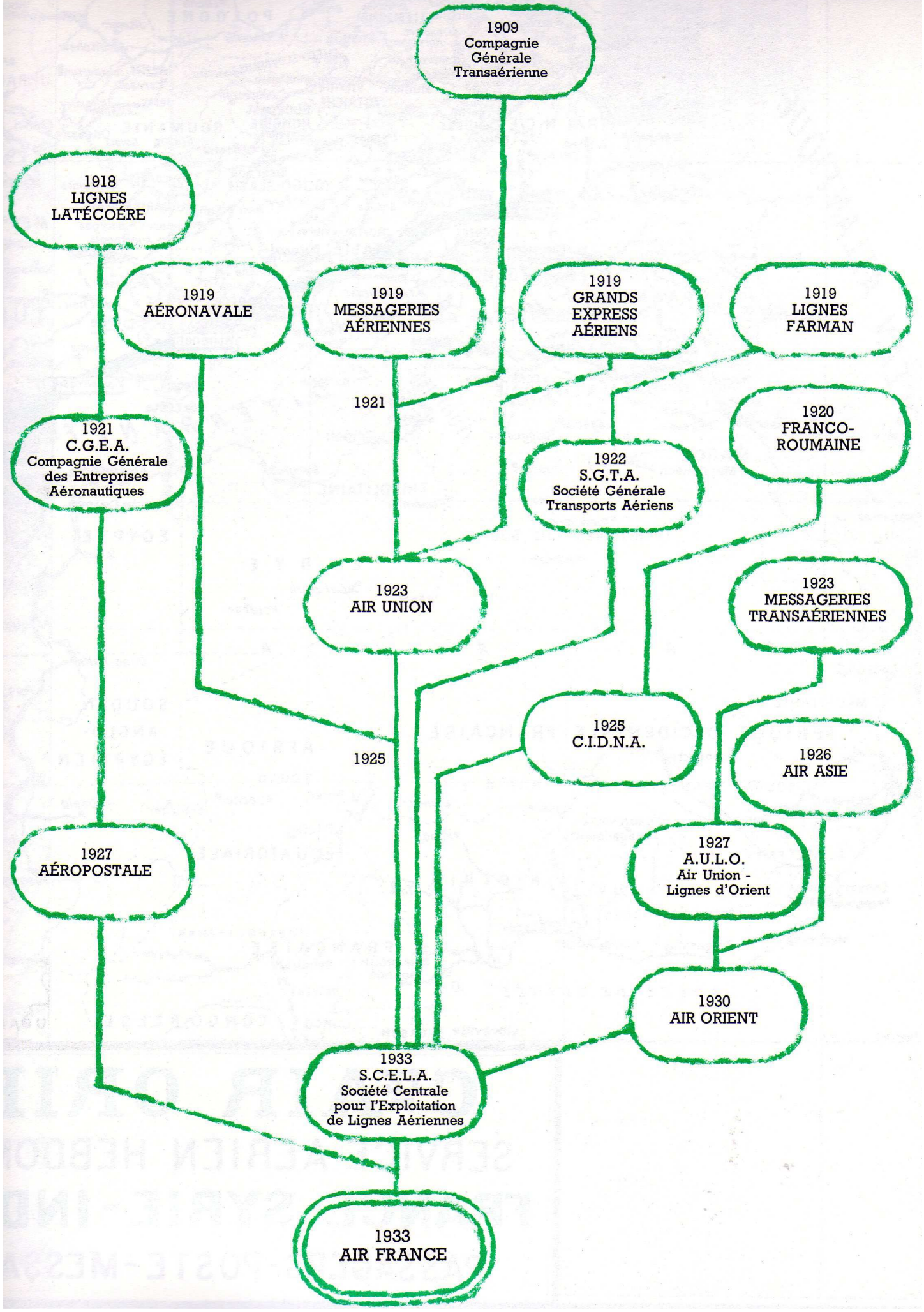
M. Périchon fils fit ses études à Guéret, à l'Ecole Notre-Dame. Il fut particulièrement aimé de ses maîtres et de ses camarades.

C'est peut-être parce qu'il ne voulut pas peiner son père qu'il montre tant de calme dans sa lettre. Il fut toujours d'un esprit inventif. Son camarade de classe nous raconta qu'il construisit, avec des moyens de fortune, une souricière qui, paraît-il, fonctionnait à merveille. Les bons prêtres lui donnaient 1 sou chaque fois qu'il leur apportait une victime nouvelle.

Sorti de Notre-Dame, il partit au régiment, car il s'engagea à la fin de la guerre dans l'aviation et, à sa sortie, entra à Air-France où il est toujours.

Comme on le voit, la Creuse possède des pilotes pleins d'audace et de sang-froid. — R. Varlet.

Le pilote-aviateur Périchon


1909
Compagnie
Générale
Transaérienne
1918
LIGNES
LATÉCOÉRE
1919
AÉRONAVALE
1919
MESSAGERIES
AÉRIENNES
1919
GRANDS
EXPRESS
AÉRIENS
1919
LIGNES
FARMAN
1921
1921
C.G.E.A.
Compagnie Générale
des Entreprises
Aéronautiques
1922
S.G.T.A.
Société Générale
Transports Aériens
1920
FRANCO-
ROUMAINE
1923
AIR UNION
1923
MESSAGERIES
TRANSAÉRIENNES
1925
1925
C.I.D.N.A.
1926
AIR ASIE
1927
AÉROPOSTALE
1927
A.U.L.O.
Air Union -
Lignes d'Orient
1930
AIR ORIENT
1933
S.C.E.L.A.
Société Centrale
pour l'Exploitation
de Lignes Aériennes
1933
AIR FRANCE