

Lucien CHARTIER (1913-1991)

Pilote



Lucien Alfred Clément CHARTIER est né le 7 mai 1913 à 9 heures au n° 97 rue D'Alleray à Paris dans le 15^e arrondissement.

Il est le fils de Pierre Louis CHARTIER (né le 8 mai 1890 à Saint-Pierre-de-Plesguen en Ille-et-Vilaine (35), maçon) et d'Eugénie Clémence GOUX (née le 21 juin 1888 au Grand-Bourg dans la Creuse - 23). Du couple, naît un enfant unique ; Lucien le 7 mai 1913 (futur pilote).

Lucien est âgé de 2 ans lorsque son père, âgé de 25 ans, est « Mort pour la France » le 16 juin 1915 à Roclincourt dans le Pas-de-Calais (62). Lucien est « adopté par la nation » en vertu d'un jugement du Tribunal civil de Bourgneuf (23) rendu le 21 septembre 1918.

Lucien s'engage pour son service militaire, par devancement d'appel, le 16 octobre 1933, au 34^e Régiment d'aviation au Bourget. Sous le matricule n° 377, sa fiche signalétique le décrit : cheveux châtain-foncé, yeux gris, front haut, nez droit, visage allongé, taille 1,67 mètre. Degré d'instruction 4 (titulaire du brevet de l'enseignement primaire).

Il est affecté à la 3^e compagnie aérienne. Le 6 octobre 1934, il est libéré et « renvoyé dans ses foyers » avec le certificat de bonne conduite « accordé ».

Le 19 novembre 1934, pour rejoindre l'Algérie, Lucien embarque sur le cargo *Myson* (*) de la compagnie maritime française d'Orbigny au Havre en Seine-Maritime (76).

(*) Ce bateau, baptisé et lancé le 26 août 1927, a comme port d'attache La Rochelle en Charente-Maritime (17). Il est coulé au canon, par un cuirassé allemand, le 16 mars 1941 dans le sud-est de Terre-Neuve (grande île au large de la côte atlantique de l'Amérique du Nord).



Le 18 avril 1935, Lucien est embauché à la Compagnie Transafricaine en qualité de radio et de chef d'escale à Aoulef, territoire des Oasis à la base aérienne de Constantine en Algérie.

Photo de droite, Lucien (à droite) devant un Bloch 120 de la ligne Alger-Congo, premier nom de la Régie Air-Afrique.

Photo ci-dessus un Caudron Goéland de la Régie Air-Afrique, dont l'emblème, le griffon ailé, est peint entre la dernière fenêtre du cockpit et la première fenêtre de la cabine des passagers. C'est aussi l'insigne qui orne la casquette du pilote sur son portrait.

Lucien CHARTIER se marie le 6 juillet 1935 à Alger avec Simone Marie Marguerite SOMNY. Du couple naissent 3 enfants, Pierre le 3 décembre 1935, Françoise le 31 janvier 1938 et Christiane le 6 juin 1941.

Le 1^{er} décembre 1936, au titre de la réserve, Lucien est rattaché à la base aérienne de Nanterre dans les Hauts-de-Seine (92) et le 1^{er} mai 1937, à celle de Mourmelon dans la Marne (51). Il obtient sa qualification de navigateur le 19 mai 1937 puis il est muté en Afrique.

Notes manuscrites (retranscrites) de Lucien CHARTIER

« En Afrique, nos affaires allaient pauvrement en ce mois de juillet 1937.

Une énorme tornade nous barrait la route de Bumba (Congo) et toutes nos tentatives s'étaient soldées par des échecs devant la colossale violence de ce phénomène.

Bien sûr nous avons essayé de passer à travers, mais l'avion était secoué comme on ne peut imaginer de l'être. Nous savions qu'il était solide mais nous avons compris aussi que cela ne pouvait durer longtemps et un virage dans ces pires conditions nous avait fait repasser devant le front de tornade.

Maintenant, après avoir erré à la recherche d'un passage, il nous fallait prendre une décision : plus assez d'essence pour un retour sur Bangui (République Centrafricaine) avant quarante minutes nous devions avoir atterri. Au dessous, la forêt vierge s'étendait pendant des centaines de kilomètres. Nous ne connaissions que le terrain de secours de Gwanda-Bula si encore il n'était pas envahi par les hautes herbes, ni les termitières et il fallait le trouver !

Cap au Nord Ouest, il nous apparaît soudain sur notre gauche, nous poussons un soupir de soulagement, mais ce n'était pas fini ! Il nous apparut envahi par des hautes herbes à éléphants et de petites aiguilles rouges perçaient la végétation par ci par là : les termitières ! En plus il se terminait par un marécage.

Nous fîmes un passage le plus bas possible et vîmes en bordure quelques indigènes et une sagaie nous apparut un peu plus bas, cherchant l'appareil avant de filer en dessous de nous. Nous nous rappelons qu'il y avait des anthropophages dans cette région, mais nous ne pouvons réfléchir plus longtemps, il fallait se poser.

J'ai dit à Roger : maintenant essaie de nous ramener l'avion sur la planète en un seul morceau si possible car il nous faudra bien repartir de ce sacré endroit. Pas rassurés du tout, solidement attachés, nous attendîmes l'impact ; Roger pâle, suant manœuvrait la machine et toucha les roues où il fallait et commença un gymkhana effréné dans les herbes pour éviter les termitières qui se précipitaient vers nous, de moins en moins vite heureusement et brusquement une énorme gerbe d'eau jaillit devant le cockpit et nous aveugla, mais l'avion était arrêté dans le marécage.

Plus pâles qu'il ne convenait, nous mîmes pied à terre, enfin plutôt dans l'eau puisqu'elle nous arriva rapidement au genou. Après nous être extirpés de ce bourbier, nous vîmes arriver une bande d'indigènes armés de sagaies, nous leur trouvâmes immédiatement des têtes d'assassins et je me demandais aussi si des anthropophages pouvaient avoir cette tête là ; Roger et Joseph se firent la même réflexion que moi mais ne me le diront que longtemps après. Ils commencèrent une sarabande effrénée autour de nous en chantant en cadence (en hurlant plutôt) une étrange mélodie. Ils continuèrent à hurler était-ce la danse du scalp ? Ou plutôt la danse des anthropophages qui Mais nous ne voulions pas y penser.

Le chef se tenait devant nous, nous regardant fixement. Nous lui trouvâmes une vraie tête d'assassin ! Ce regard commençait à nous inquiéter sérieusement !! Je dis à Roger écoutes tu es le chef tu devrais essayer de t'avancer vers lui et lui dire quelque chose d'aimable ! Tu crois ? Mais quoi lui dire. Il s'avança vers lui et commença à bégayer quelques mots en français sans résultats apparent, les yeux continuaient à nous regarder, à nous évaluer et à nous soupeser, poids et qualité, ils se préparaient sans doute à remplir la grande marmite de la tribu ...

Roger en désespoir de cause commença à parler en swahili : Djambo (bonjour) dit-il d'une voix que nous ne reconnaissons pas. A ces mots le visage s'éclaira, Djambo, Djambo dit-il et il se précipita vers Roger et vint frotter son nez contre le sien. (Il sentait le beurre de karité, la fumée, le manioc pourri et probablement autre chose encore, nous dit Roger après). Tu vois dis-je à Roger quelle bonne tête il a, quel brave type ce doit être.

Nous fûmes entourés par la troupe qui nous entraîna dans un sentier sous les hautes frondaisons et au bout de quelques minutes nous arrivâmes au village, une place de quelques m² très exigüe et autour quelques cases. Au centre un feu et une marmite, mais petite, ou bouillait quelque chose, quelques ustensiles, Calebasses et dans une case nous aperçûmes une lampe « Primus ». Allons, la civilisation était passée par là, complètement rassurés ».

Le 2 septembre 1939, Lucien est « rappelé à l'activité » pour la 2^e guerre mondiale. Il est « affecté spécial » au titre d'AIR-FRANCE à Alger comme radionavigant.



Photo ; une partie du personnel d'Air-Afrique devant l'hôtel Bellevue à Alger en 1940.

De gauche à droite, debout ; Lucien CHARTIER, René DOMÉLA, Charles FOUQUET, TEXIER, Roland CHOQUET, Jacques PINOTEAU, Lucien BOIRRE, Gustave LI EURRE, BOUCHET, Léandre FALLOU.

Assis ; Abel VERDURAND, Paul GÉNAIN, Charles POULIN, Paul-Louis RI CHARD.

Lucien est mobilisé en janvier 1943 à Alger comme lieutenant assimilé au groupement de transport 15, passé ensuite aux TAM (Transports Aériens Militaires). Il est décoré de la médaille coloniale avec l'agrafe « Sahara » en 1944.

Démobilisé en janvier 1946, la compagnie aérienne AIR-FRANCE l'affecte au secteur « atlantique nord ».

Il réussit son brevet de pilote 1^{er} degré, le 27 juillet 1950 et son 2^e degré le 9 août 1950 (*photo de sa fiche DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile*) puis réussit son brevet de pilote TP (transport public de passagers) le 21 mai 1952.

Il est qualifié sur avions Douglas DC3 (bimoteur) et DC4 (quadrimoteur) ainsi que sur Lockheed L-749 (quadrimoteur, *constellation*), L-1049 (*super-constellation*), L-1649 (*super-starliner*), Boeing 707 (quadriréacteurs).



Le 4 janvier 1954, il est décoré de la médaille de l'aéronautique, nommé chevalier de la Légion d'honneur le 28 février 1956 et reçoit la médaille d'honneur de l'aéronautique (argent) en 1965.

Le 31 décembre 1969, son carnet de vol enregistre 25120 heures.

A 60 ans, en 1973, il prend sa retraite auprès de la CRPN (Caisse de retraite du personnel navigant professionnel).

Photo de 1973 à Athènes, lors du dernier vol de Lucien CHARTIER effectué aux commandes du Boeing 707 aux couleurs d'Air-France.

Lucien CHARTIER, domicilié à La Betouillère, commune de Mourioux-Vieilleville, département de la Creuse (23), décède à l'âge de 78 ans le 1^{er} septembre 1991 à l'hôpital de Guéret (23). Il repose au cimetière de la commune de Bénévent-l'Abbaye (23).

Sources et remerciements :

Simone BRI ONNAUD

Michèle CHARDOUX

Georges SOURIOUX

Alain COSTE, contributeur → www.aerostories.org

Franck ROUMY → www.madaroums.perso.sfr.fr

Claude GUIBERT et Guy COLLIN de l'APNA → www.apna.asso.fr

Lucien MORAREAU de l'ARDHAN → www.aeronavale.org

La revue ICARE n° 66 de 1973 → www.revue-icare.com

Robert ESPEROU et, Vital FERRY « Ciels impériaux africains 1911-1940 »

Les services de la mairie du Grand-Bourg dans la Creuse (23) → <http://legrandbourg.fr>

Les services de la mairie de Guéret dans la Creuse (23) → www.ville-gueret.fr

Les Archives Départementales de la Creuse à Guéret (23) → www.creuse.fr

Les Archives Départementales de la Seine à Paris (75) → www.canadp-archivesenligne.paris.fr

Mise en œuvre en 2012 par Fernande BONNEMAÏN → www.airmemorialcreusois.fr

Brevets délivrés par la D. A. C. ou l'Aé. C. F.		DATE	NUMERO
Pilote de transport public (aérien)	(aérien)		
Pilote militaire (aérien)	(aérien)		
Pilote de Tourisme (aérien)	(1 ^{er} degré)	27 juillet 1950	33626
	(2 ^e degré)	9 août 1950	30-8-50
	(1 ^{er} degré)		
	(2 ^e degré)		
Pilote de propulsion (1 ^{er} degré)			
	(2 ^e degré)		
Pilote de glisseur (type B)			
	(type C)		
	(type D)		
	(type E)		
Pilote de ballons libres (1 ^{er} degré)	(1 ^{er} degré)		
Mécanicien d'avion			
Marqueur aérien (niveau éliminatoire)	(niveau éliminatoire)		
Autres brevets	(brevet militaire (aérien))		
	(hydravion)		
	(parachute)		

OBSERVATIONS

LIGNES AIR-AFRIQUE ET CONNEXIONS AVEC LE RESEAU AERIEN AFRICAÏN.

