

CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD

C.A.L.M

Louis-Pierre MOUILLARD, né à Lyon le 30 septembre 1831, mort au Caire le 20 septembre 1897 est considéré comme un des précurseurs du vol à voile. Dès sa jeunesse, il s'intéresse au vol des oiseaux. Lors d'un séjour en Algérie, il poursuit ses observations sur le vol des oiseaux et entreprend la construction de planeurs. En 1881, Mouillard publie *L'Empire de l'Air; Essais d'ornithologie appliquée à l'aviation*. En 1912, est publié un ouvrage posthume *Le Vol sans battement*.

Le **CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD (CALM)** se doit de pérenniser la mémoire des personnes et des événements liés à l'aéronautique en Région Rhône-Alpes.

Dans son site Internet, <https://calm3.jimdo.com/> il vous informe sur la vie aéronautique d'aujourd'hui, les événements du passé, et publie les biographies des hommes et des femmes qui ont contribué à la gloire des Ailes.

Aujourd'hui, nous vous proposons de prendre connaissance d'un texte sur un sujet d'actualité.

Août 1919, les premières escadrilles d'aviation militaire se posaient à Bron

Le 20 août 1919, il y a 100 ans, six escadrilles de l'Aéronautique Militaire, en provenance des terrains d'aviation de l'est de la France, atterrissaient à Bron pour former le 5^{ème} Groupement d'Aviation. Pendant, une cinquantaine d'années, l'aviation militaire sera présente à Bron. En effet, le 5 novembre 1973, les activités de la Base aérienne 942 de l'Armée de l'Air à Bron sont transférées au Mont Verdun. Le 14 novembre 1974, la Base aérienne 942 du Mont Verdun est inaugurée.

Un rappel de ce passé

L'inauguration officielle du terrain d'aviation de Bron, qui coïncide avec l'ouverture de l'Ecole nationale d'Aviation de Bron, a lieu les 12 et 13 novembre 1910. Cette école formera des civils et des militaires brevetés pilote d'avion jusqu'à la déclaration de la guerre en août 1914.

De l'automne 1912 au printemps 1914, le 3^{ème} Groupe Aéronautique, composé de deux escadrilles, s'installe en bordure du terrain d'aviation et partage l'aire d'envol avec l'Ecole nationale d'Aviation.

En août 1914, débute la Première Guerre mondiale. Devant l'avance des troupes allemandes, le Dépôt du 2^{ème} Groupe d'Aviation quitte Reims et se replie à Bron. Cette unité a pour but de regrouper et d'instruire des personnels qualifiés de toutes spécialités (mécaniciens, électriciens, magasiniers, conducteurs auto ou camions, cuisiniers, infirmiers, etc...) qui sont mis à la disposition des escadrilles. Ainsi, au cours du conflit, une vingtaine d'escadrilles seront constituées à Bron : les avions construits dans les usines de l'agglomération lyonnaise sont transportés à Bron pour subir les finitions, les mises au point et essais ; les pilotes proviennent des écoles de pilotage de Pau, Dijon et Avord ; les personnels sont fournis par le Dépôt du 2^{ème} Groupe d'Aviation.

Le 5^{ème} Groupement d'Aviation n'aura qu'une existence éphémère. Par décision ministérielle de décembre 1919, les unités d'aviation sont regroupées dans des régiments. Au 1^{er} janvier 1920, le 5^{ème} Groupement d'Aviation devient le 5^{ème} Régiment Aérien d'Observation (R.A.O), puis en octobre 1922, 35^{ème} Régiment d'Aviation mixte (R.A.M) qui se compose de 8 escadrilles d'observation et de reconnaissance et de 4 escadrilles de chasse. A la suite du décret d'avril 1933, le terme d'Armée de l'Air se substitue à celui de l'Aéronautique Militaire : les régions aériennes sont créées ; les régiments d'aviation se transforment en escadres ; le terme de base aérienne apparaît. La 4^{ème} Région aérienne sera créée à Lyon en 1934 avant d'être transférée à Aix en Provence en 1936. Le 35^{ème} Régiment d'Aviation mixte donne naissance à trois escadres homogènes regroupées au sein

de la 5^{ème} Brigade aérienne dont l'Etat-Major est installé sur la Base aérienne 105 de Bron, à savoir : la 5^{ème} Escadre de chasse ; les autres escadrilles de reconnaissance et d'observation seront réorganisées en septembre 1933 en 35^{ème} et 55^{ème} Escadres.

Au cours de l'année 1926, les monomoteurs Breguet 14 sont remplacés par les Breguet 19 R2 de reconnaissance biplaces, puis en 1933 par des Breguet 27 A 2 (à l'aspect bien particulier en forme de sabot). Fin 1933, avec l'éclatement du 35^{ème} RAM, les Breguet 19 des escadrilles de reconnaissance sont remplacés par des biplans bimoteurs de bombardement Lioré et Olivier 20 RN3. En 1935, on voit apparaître les monomoteurs ANF Mureaux 117 R2B2 qui équipèrent les escadrilles avant la livraison en 1936 des bimoteurs Amiot 143 et Potez 540. En janvier 1939, le bimoteur Bloch 131 équipera progressivement toutes les escadres de reconnaissance et d'observation de Bron. Dans les escadrilles de chasse, aux SPAD 13, succéderont les Nieuport-Delage 29 C1 qu'on verra se côtoyer avec les Loire-Gourdou-Lesseure 32 C1 en 1928. Les NiD 622 précéderont l'arrivée en 1936 des Dewoitine 500 et 501 qui équiperont les escadrilles de la 5^{ème} Escadre de chasse avant son départ pour Reims en 1937/1398. Le Groupe Aérien Régional 514 (GAR), unité composée en partie de réservistes fut dotée de monomoteurs Mureaux 117 et de trois autogyres LeO C30.

Après les unités et les appareils présents à Bron, voyons les hommes. Ils sont nombreux à être cités, nous en avons retenu trois :

Georges Benoist (Angers 1879-Lyon 1958) Ecole d'Artillerie et du Génie de Fontainebleau, détaché dans l'Aéronautique militaire en 1910, breveté pilote militaire n°121 en date du 26 juin 1912 à l'Ecole nationale d'Aviation de Bron, assure le commandement de plusieurs unités au cours de la Première Guerre mondiale, prend le commandement du Groupe aéronautique n°5 à Bron en août 1919, Lieutenant-colonel en décembre 1922, Colonel en 1927, promu Général de brigade en mai 1933 au titre de commandant la 5^{ème} Brigade d'Aviation à Bron, mis en congé définitif du personnel navigant en octobre 1936, 17 années de carrière au commandement de la même base aérienne...!

André Girier (Lyon 1890-Antibes 1967) Après avoir combattu au 13^{ème} Bataillon de chasseurs à pied, le Lieutenant Girier passe dans l'Aéronautique militaire, breveté pilote à l'Ecole de pilotage d'Ambérieu en janvier 1916, prend le commandement de l'escadrille Br 210 où il obtient 6 citations, assure des commandements d'unité à Bron entrecoupés de détachements, en août 1937, il prend le commandement de la 5^{ème} Brigade aérienne à Bron au départ du Général Benoist, promu Général de Brigade aérienne, le 5 février 1939 ; pendant la guerre 1939/1940, on lui confie, dès sa création, le commandement de la Brigade d'Aviation d'Assaut ; en septembre 1940, il est nommé Commandant de l'Air en Algérie. Le 23 février 1942, il est mis en congé du personnel navigant. Le Général Girier possède un palmarès aéronautique particulièrement brillant.: en 1923, vainqueur de la Coupe Michelin sur Bréguet XIV ; en 1925, réalise la première liaison aérienne Paris-Téhéran, aller et retour ; en 1926, avec le Lieutenant Dordilly, devient recordman du monde de distance en ligne droite en couvrant Paris-Omsk, soit 4.715 kilomètres en vingt-neuf heures de vol, sans escale ; en 1929, bat le record du monde de vitesse sur 5.000 kilomètres en vingt-sept heures de vol ; en 1930, réalise la première liaison aérienne Paris-Pondichéry aller et retour, et en 1932, Paris-Téhéran sans escale en vingt-huit heures trente minutes

Fleury Seive (Lyon 1896- Lyon 1972) Engagé volontaire en 1915 dans un régiment d'Infanterie, Ecole militaire de Saint Cyr en 1919/1920, passe dans l'Aéronautique militaire en tant que Lieutenant-observateur dans une escadrille d'observation à Bron et sera chargé de missions de photographies aériennes pour le compte du Service Géographique de l'Armée en 1921 et collabore avec de grands géographes de l'époque. Breveté pilote en 1924, il obtient le certificat d'aptitude aux fonctions de commandant d'avion en juillet 1936. Le Lieutenant-colonel Seive assure la direction de la Base de stockage de Bron de 1940 à 1942. Membre du Réseau de résistance 'Air', il est arrêté et incarcéré au fort Montluc à Lyon, puis à la prison de Fresnes. En septembre 1944, il réintègre l'Armée de l'Air et prend le commandement de la subdivision aérienne de Lyon. Il est mis en congé

du personnel navigant avec le grade de Général de Brigade aérienne du cadre de réserve le 1^{er} novembre 1946

Le Général Seive a été secondé dans ses travaux par un photographe d'exception, l'Adjudant-chef Suspène qui a dirigé la Section photographique de la base aérienne à qui nous devons des clichés exceptionnels sur le relief des Alpes (immense travail de prospection et d'identification photographique résumé dans un ouvrage «L'Aviation en montagne», catalogué au Patrimoine culturel régional), de diverses régions touristiques françaises, de la région lyonnaise, de l'évolution de la catastrophe en 1930 de la colline de Fourvière, de la construction de l'aéroport de Bron, etc...

1938, fut une année noire pour les escadres de la base aérienne. Sept accidents en vol firent 24 victimes.

De 1936 à 1939, un vaste plan de rénovation de la base aérienne est entrepris : les casernements constitués de baraquements en bois qui sont à la limite de la salubrité sont détruits et remplacés par des dortoirs dans des bâtiments en dur, construction d'un mess mixte officiers et sous-officiers ; d'une vaste infirmerie dotés d'équipements modernes ; d'un bâtiment regroupant les services généraux et administratifs, etc...

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, la base aérienne 105 de Bron, considérée comme l'une des plus modernes et plus importantes de l'Armée de l'Air, accueille environ 2000 hommes et 200 appareils.

Le 27 août 1939, les 35^{ème} et 55^{ème} Escadres basées à Bron font mouvement sur des terrains d'opérations, la Base aérienne 105 est vidée de ses unités. Par décision ministérielle, en date du 16 novembre 1939, il est précisé l'organisation du Dépôt d'Instruction de l'Aviation Militaire Polonaise (DIAP) et son implantation sur la Base mixte de Bron. Ce seront plus de 3.000 aviateurs polonais qui transiteront à Bron jusqu'en juin 1940. Le 10 mai 1940, la base aérienne est bombardée et mitraillée par la Luftwaffe, si les dégâts sont peu conséquents, on note toutefois une vingtaine de morts et trente-cinq blessés. Les 1^{er} et 2 juin, la nouvelle offensive de l'aviation ennemie sur la base aérienne cause des dégâts importants aux infrastructures.

En mai/juin 1940, les équipages des Groupes I/35 et II/55 sur Potez 63/11 payèrent un lourd tribut face à l'envahisseur.

Du 19 juin au 5 juillet 1940, la base aérienne est occupée par l'armée allemande.

Après l'armistice de juin 1940, la base aérienne qui se situe en 'zone libre' est sous la coupe de la Commission d'Armistice germano-italienne. En août 1940, des militaires de l'Armée de l'Air, exclusivement des officiers et sous-officiers 'conventionnés', sont affectés à la Base de stockage de Bron pour rassembler et stocker les matériels opérationnels. Cette unité sera une pépinière des futurs cadres de la Résistance. Les Capitaines Albert Chambonnet et Claudius Billon, présents dans cette unité, furent à l'origine de l'organisation de l'Armée Secrète régionale. Tous deux arrêtés par l'occupant, le premier fut arrêté par la Gestapo et assassiné, place Bellecour à Lyon, le 27 juillet 1944, et le second décéda en déportation, le 1^{er} septembre 1944.

Le 13 août 1940, le Groupe de chasse 1/1, avec ses Bloch 152, fait mouvement depuis Agen vers Bron. Le 11 novembre 1942, les troupes alliées qui débarquent en Afrique du Nord déclenchent l'envahissement progressif de la 'zone libre' par l'armée allemande. Le 27 novembre, la base aérienne est occupée par des éléments de la Luftwaffe, et les personnels militaires français renvoyés dans leurs foyers avec une 'permission renouvelable'.

Dans le début de l'année 1943, sous la direction de l'occupant, les entreprises françaises de travaux publics terminent la piste d'envol en béton, d'une longueur de 1400 mètres, qui a été aménagé à l'est des installations aéroportuaires.

Le 30 avril 1944, la 8^{ème} Air Force déverse 560 bombes de 500 livres sur les installations de la Base aérienne de Bron qui est en grande partie détruite. Le 14 août, un nouveau bombardement atteint la piste et les infrastructures aéroportuaires, à l'est du terrain.

Les 17, 18 et 19 août 1944, les Allemands procèdent à des exécutions sommaires de détenus du Fort de Montluc, 109 Résistants sont assassinés et jetés dans les entonnoirs de bombes sur la base aérienne.

Le 3 septembre 1944, Bron est libéré par les troupes alliées et la Résistance. Dès le 5, les chasseurs-bombardiers P 47 Thunderbolt de la 12^{ème} US Army Air Force suivis des groupes de chasse français se posent sur la piste en dur alors que le terrain est parsemé de milliers de trous de bombes. Le 13 novembre, ce sont les bimoteurs bombardiers B 26 Marauders de l'Armée de l'Air qui font mouvement d'Istres vers Bron. Pendant un hiver 44/45, aux conditions climatiques particulièrement rigoureuses, les équipages effectuent des missions sur les ponts du Rhin et dans le sud de l'Allemagne.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la base aérienne entièrement dévastée prend le nom de 'Base équipée 105' où stationnent quelques éléments supports de l'Armée de l'Air. Les deux hangars d'aviation militaire qui subsistent (situés sur la plate-forme aéroportuaire sont actuellement occupés pour le stockage du magasin de bricolage Castorama) et qui ont peu soufferts des bombardements sont cédés à l'aviation civile. Il faut attendre le 29 mai 1951, pour que le Bataillon de l'Air 1/111, exclusivement constitué de services administratifs, en provenance de Valence, s'installe dans des bâtiments provisoires et constitue la Base aérienne 111 à Bron.

Dès 1952, l'Etat-Major de l'Armée de l'Air a pris la décision d'installer des moyens de détection et de contrôle dans le cadre de la défense aérienne en région lyonnaise, en particulier au Mont Verdun dans les Monts d'Or, au nord de Lyon. Dans un premier temps, le 1^{er} juillet 1955, un élément mobile de défense aérienne, la Station Radar Intérimaire 10/942, s'installe à Bron. Le 1^{er} juillet 1957, cet élément se déplace sur le terrain d'aviation de Satolas. Le 1^{er} décembre 1957, la Base aérienne 111 de Bron devient la 'base-vie' de ce support mobile et prend le nom de Base de Défense aérienne 10/942, alors que sur le terrain de Satolas se met en place une infrastructure technique de détection, le Centre de Détection et de Contrôle 05/942. Le 1^{er} juillet 1964, la base de Bron prend le nom de Base aérienne 942. Depuis 1969, la Direction départementale de l'Équipement s'emploie à préparer l'ouverture de l'aéroport international de Lyon-Satolas, ce qui entraîne la suppression prochaine du Centre de Détection et de Contrôle. En 1971, un élément précurseur de la Base aérienne 942 occupe le site du Mont Verdun. Le 5 novembre 1973, la Station radar de Satolas cesse définitivement ses activités et simultanément le Centre de Détection et de Contrôle 05/942 est déclaré opérationnel au Mont Verdun. C'est la fin de l'histoire de l'aviation militaire à Bron.

Le 14 novembre 1974, est inauguré la Base aérienne 942 du Mont Verdun.

Au lendemain des événements de mai/juin 1940, de nombreux équipages furent tués ou faits prisonniers lors des missions d'attaques au sol. Pour venir en aide aux familles des disparus ou aux camarades retenus dans les camps de prisonniers, fut créée l'Amicale des Anciens du 35^{ème} Régiment d'Aviation et de la Base aérienne 105. Emile Serpol et Maurice Vigneron, deux adjudants-mitrailleurs, en furent les derniers présidents de cette association de solidarité, gardienne de l'esprit de camaraderie connue 'au temps de l'active'. Au cours des années 90, cette association a été dissoute avec le passage au-delà du dernier Ancien.

En 2019, n'oublions pas les Anciens Aviateurs de la Base aérienne de Bron..!

Cette présence de l'aviation militaire à Bron est pérennisée à :
l'entrée de l'Ecole du Service de Santé des Armées, une plaque rappelle que l'emplacement de l'école se situait la base aérienne ;
l'entrée du Parc d'Activités du Chêne : l'œuvre de Joseph de Joux à la Mémoire des Aviateurs de la base aérienne ;



dans le Parc d'Activités du Chêne, deux voies en rapport avec la base aérienne : allée du Général Benoist (alors Colonel, il commandait la base aérienne de Bron), rue du 35^{ème} Régiment d'Aviation ;
sur le boulevard des Droits de l'Homme, au carrefour des Marauders, du nom du bombardier 'B 26 Marauders' qui équipait les unités de bombardement de l'Armée de l'Air présentes sur le terrain de Bron au cours de l'hiver 1944/1945 ;
à l'aéroport de Bron, à proximité de la tour de contrôle, une stèle rend hommage à la Mémoire des aviateurs dont les unités étaient basées sur le terrain au cours de la Seconde Guerre mondiale.

La Base aérienne 942 'Capitaine Jean Robert' de Lyon-Mont Verdun Le Capitaine Jean Robert commandait la deuxième escadrille du Groupe de reconnaissance I/35 lorsqu'il a trouvé la mort en combat aérien, le 4 juin 1940 à bord d'un Potez 63/11.

Ce texte a été rédigé par le Cercle Aéronautique Louis Mouillard de Lyon afin de rendre hommage à tous les Aviateurs de la base aérienne de Bron dans le cadre de ce Centenaire.



HISTORIQUE
DU
**35^e Régiment
d'Aviation**



Noislet & Fénétrier, Imp. à Lyon.

