

### **BRON 1934 : l'Aéronautique Militaire devient l'Armée de l'Air**

Lorsqu'en août 1919, les escadrilles qui vont composer le 5ème Groupement d'Aviation s'implantent à Bron, elles héritent des infrastructures édifiées pendant la Première Guerre mondiale pour les besoins des diverses formations militaires, telles que l'Ecole des mécaniciens d'aviation et le Centre de formations de chauffeurs. Ces constructions légères étaient au standard de celles édifiées pour abriter troupes et matériels partout en France durant le conflit, les fameuses baraques Adrian, les hangars Bessonneau. Cet ensemble de bâtiments n'était guère reluisant, mais dans l'immédiat après-guerre, il fallut s'en contenter car les enveloppes budgétaires ne permettaient pas d'effectuer de nouvelles constructions.

Venant d'Allemagne et de l'Est de la France, six escadrilles (Spa-Bi 20, Sal 32, Sal 52, Br 207, Br 218 et Br 243) équipées de Breguet XIV, s'installent à Bron, le 20 août 1919. Elles forment le 5ème Groupement d'Aviation. Suite à une réorganisation des unités d'aviation, ce Groupement prend le nom de 5ème Régiment Aérien d'Observation, le 1er janvier 1920, qui comprend, en plus, deux autres escadrilles (Spa-bi 53 et Sal 17). Le 1er août 1920, nouvelle organisation de l'aviation d'observation et de reconnaissance, et naissance du 35ème Régiment Aérien d'observation et de reconnaissance. Le 1er octobre 1922, le 35ème Régiment d'observation est transformé 'à titre expérimental' en 35ème Régiment d'Aviation Mixte avec adjonction de quatre escadrilles de chasse équipées de Spad 13. Ainsi, le 35ème Régiment d'Aviation Mixte se compose : de quatre escadrilles d'observation , de deux escadrilles de reconnaissance et quatre escadrille de chasse

A la suite du décret d'avril 1933 :

- le terme d'«Armée de l'Air» se substitue à celui d'«Aéronautique Militaire».
- les régions aériennes sont créées.
- les Régiments d'Aviation se transforment en Escadres.
- le terme de «Base Aérienne» apparaît.

La 4ème Région Aérienne sera installée à Bron en 1934, sous les ordres du Général Picard, puis du Général Poli-Marchetti, avant son transfert à Aix en Provence en 1936.

Le 35ème Régiment d'Aviation donne naissance à trois escadres homogènes regroupées au sein de la 5ème Brigade Aérienne dont l'Etat-Major est installé sur la Base Aérienne 105 à Bron :

- les quatre escadrilles d'aviation de chasse du 35ème Régiment d'Aviation sont détachées pour former le premier et deuxième Groupe de la 2ème Escadre de chasse qui deviendra la 5ème Escadre de chasse basée à Bron. Toutes les escadrilles conservent leurs insignes et traditions , sauf l'escadrille 'les Aigles' qui reprend les traditions de la SPA 102 'Soleil de Rhodes', mais en fait c'est l'insigne de la Spa 75 le 'Charognard d'Or' qui deviendra l'insigne effectif de cette escadrille.
- les autres escadrilles de reconnaissance et de d'observation du 35ème Régiment d'Aviation restent en place jusqu'en septembre 1933, date à laquelle, elles sont réorganisées en 35ème et 55ème Escadre, à deux groupes de deux escadrilles chacune. Toutes les escadrilles conservent leurs insignes et leurs traditions du 35ème Régiment d'Aviation Mixte.

**Composition des trois escadres présentes à Bron, en juillet 1935**

5ème Brigade Aérienne, sous les ordres du Général de brigade Benoist.

5ème Escadre de chasse, sous les ordres du Lieutenant-Colonel Battle.

Groupe 1/5

1ère Escadrille SPA 67, sous les ordres du Capitaine Bézy, équipée de NiD

622.

2ème Escadrille SPA 75, sous les ordres du Capitaine Le Bideau, équipée de NiD 622.

Groupe 2/5

3ème Escadrille Tête d'Indien, sous les ordres du Capitaine Fine, équipée de NiD 622.

4ème Escadrille SPA 167, sous les ordres, du Capitaine Soviche, équipée de NiD 622.

35ème Escadre d'Aviation d'Observation, sous les ordres du Lieutenant Colonel Fiondi de Niort.

Groupe 1/35

1ère Escadrille Br 20, sous les ordres du Capitaine Gonin, équipée de LeO 20 et Br 27.

2ème Escadrille Br 218, sous les ordres du Capitaine Challe, équipée de LeO 20 et Br

27.

Groupe 2/35

3ème Escadrille SAL 32, sous les ordres du Capitaine Firroloni, équipée de LeO 20 et

Br 27.

4ème Escadrille SAL 52, sous les ordres du Capitaine Morgand, équipée de LeO et Br

27.

55ème Escadrille d'Aviation d'Observation/Reconnaissance, sous les ordres du Lieutenant Colonel Girier, puis Schlaffer.

Groupe 1/55 (Observation de Reconnaissance).

1ère Escadrille BR 243, sous les ordres du Lieutenant de Longevialle, équipée de LeO 20 et Br

27.

2ème Escadrille Br 218, sous les ordres du Capitaine Jouhaud, équipée de LeO 20 et

Br 27.

Groupe 2/55

3ème Escadrille Br 9, sous les ordres du Commandant Rémy, équipée de LeO 20 et Br 27.

4ème Escadrille Br 246, sous les ordres du Capitaine Mansuy, équipée de LeO 20 et Br 27.

**Infrastructure de la base aérienne**

Depuis la fin de la Première Guerre mondiale, l'infrastructure de l'aviation militaire se situe à l'est des glacis du fort de Bron, en bordure de l'aire d'envol.

Cette dernière est constituée d'une grande bande herbeuse, orientée nord-sud, située entre les emprises militaires et civiles. L'aviation militaire, commerciale et privée se partagent cette aire d'envol qui est placée sous le contrôle de l'aéronautique militaire. Il n'y a pas d'aides à l'atterrissage. Lors des vols d'entraînement de l'aviation militaire, un sous-officier navigant réglemente à l'aide de fanions les mouvements des appareils. Lors des vols de nuit de l'aviation militaire, des 'goose necks' (bidons dotés d'une mèche qui trempe dans le pétrole, celle-ci est enflammée) balisent l'aire d'envol.

## BRON 1934 : l'Aéronautique Militaire devient l'Armée de l'Air

D'après les témoignages d'Anciens, l'infrastructure de l'aviation militaire se compose :

### d'une partie administrative :

- autour d'une place centrale, 'place Guynemer' des baraquements en bois datant de la Première Guerre mondiale abritaient les soldats. Ceux-ci partageaient leurs chambrées avec des colocataires dont le Larousse donne la définition suivante : «insecte de l'ordre des rhynchotes, à corps aplati et dégageant une odeur âcre et repoussante». De nombreux militaires, après l'appel du soir, allaient coucher dans leurs ateliers ou dans les hangars d'aviation. Les lavabos, douches et sanitaires étaient regroupés dans un seul bâtiment où seule l'eau froide était branchée.
- les cuisines et les réfectoires communs pour les soldats et les sous-officiers se situaient au centre de la base. L'ordinaire était peu varié. *Un souvenir peu commun : la Première Guerre mondiale va doper la production des avions, alors entoilés. A l'époque, les ailes des avions étaient revêtues de plusieurs couches de vernis dont l'un, de couleur vert clair, s'appelait l'Emaillite. Le nom est resté longtemps dans l'aéronautique militaire pour désigner les plats de pois cassés, en général peu appétissants, servis dans les réfectoires à cette époque.*
- l'infirmerie était implantée dans trois baraquements en bois, situés sur les glacis du fort de Bron, à une centaine de mètres hors du domaine militaire. Les consultants, forts nombreux, devaient obtenir un bon de sortie qu'ils présentaient à la sentinelle de faction au poste. Entre ce poste et l'infirmerie se situait une petite villa occupée par de jeunes femmes fort accueillantes...
- les bâtiments des services administratifs, le poste de garde et les locaux disciplinaires se situaient à l'entrée de la base.

Ces divers bâtiments, construits sans plan d'ensemble, donnaient à la base un aspect vieillot et précaire où la salubrité était bien douteuse. Dès 1936, les baraquements sont progressivement rasés pour faire place à des bâtiments en dur, fonctionnelles et modernes. Un centre médical, un mess mixte, des services administratifs, sont construits, ce qui donne à la base, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, un aspect moderne et fonctionnel.

Pour la 'petite histoire', à cette époque, il y avait une quarantaine de bistrotts, de part et d'autre de la route nationale, entre le terminus du tram à la mairie de Bron et l'entrée de la base. Il y avait concurrence, entre eux, pour mettre à disposition des soldats, des locaux situés dans l'arrière-cour, afin d'échanger la tenue militaire pour des effets civils.

### d'une partie aéronautique :

Entre 1925 et 1927, l'Etat confie à la Société Limousin, l'édification de vastes et importants hangars d'aviation militaire qui se situent en bordure de l'aire d'atterrissage:

côté ouest, contigus à la base aérienne :

3 hangars de piste de 100x50 mètres.

1 hangar de piste de 80x60 mètres.

1 hangar pour parc aéronautique de 115x30 mètres.

2 ateliers magasins de 50x30 mètres.

En 1934, chaque escadre d'observation ou de reconnaissance, ainsi que la Section d'Entraînement, disposent de ses propres hangars de piste

côté est, contigus à l'aéroport civil :

2 hangars de piste de 100x50 mètres.

En 1934, ces hangars abritent l'escadre de chasse.

Cet ensemble constitue 20000m<sup>2</sup> de hangars de piste et de 3800 m<sup>3</sup> d'ateliers-magasins.

En 2014, seuls subsistent les deux hangars de piste situés côté est. Tous les autres hangars ont été détruits par le bombardement allié du 30 avril 1944.

### **L'activité aéronautique de l'année 1934 à Bron**

Le 5 janvier 1934, les avions de la Croisière Noire, de retour d'Afrique, font escale à Bron, sauf six avions qui ont dû se poser sur le terrain de Saint Rambert d'Albon. Un banquet en l'honneur du Général Vuillemin et de ses pilotes est donné. Le départ pour Etampes a lieu le 10 janvier à midi. Le Lieutenant Colonel Girier du 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation commandait la 6<sup>ème</sup> Cellule de la 3<sup>ème</sup> Escadrille du 2<sup>ème</sup> Groupe de cette Expédition.

Du 24 au 27 juillet 1934, des grandes manœuvres se déroulent dans la région lyonnaise sous la direction du Général Duchesne. Trois types d'actions, que l'on s'est efforcé de lier, sont expérimentés : la défense passive au sol, conduite par les préfets et les municipalités ; la défense active du sol à laquelle participaient plusieurs régiments de D.C.A ; la défense aérienne conduite par plusieurs escadres d'avions de chasse du type Nieuport-Delage 622 stationnés à Bron pour la circonstance. Pendant ces trois jours, des essais d'extinction des lumières et de camouflage par des émissions de brouillard artificiel ont eu lieu et de nouveaux matériels de repérage par le son ont été expérimentés.

Le 1<sup>er</sup> août 1934, un équipage de la 3<sup>ème</sup> escadrille du Groupe 2/35, le Lieutenant Moret et le Sergent-Chef Guillaume se sont tués. Leur avion qui participait aux manœuvres du 9<sup>ème</sup> BCA dans la région de l'Infernet a fait une chute. Le sergent-chef Guillaume, pilote, a été tué sur le coup et le Lieutenant Moret, observateur du 9<sup>ème</sup> BCA a succombé peu après.

Le 14 août 1934, une escadrille soviétique composée de grands monoplans quadrimoteurs ANT 3, venue du Bourget, est de passage à Bron, avant de regagner la Russie.

En septembre 1934, une patrouille de trois bimoteurs Leo 20, de la 2<sup>ème</sup> Escadrille de la 55<sup>ème</sup> Escadre, effectuée en 15 heures 30 de vol, un Tour de France de 2450 kilomètres dans de très bonnes conditions de régularité.

En octobre 1934, un détachement de Breguet 27 du Groupe 2/55 se rend en visite officielle à Zagreb en Yougoslavie.

### **La biographie de quelques chefs**

**BENOIST, Georges**, né le 25 décembre 1879 à Angers (Maine et Loire).

Engagé volontaire au 1<sup>er</sup> Régiment d'Artillerie de Marine, il est affecté au Tonkin. En 1905, Georges Benoist suit les cours de l'École d'artillerie et du Génie à Fontainebleau et accède au grade de sous-lieutenant dans l'artillerie coloniale à Saïgon. Le 1<sup>er</sup> juin 1910, il est détaché au Service Aérien Militaire et obtient le brevet de pilote militaire n° 121, le 26 juin 1912, très probablement à l'École Nationale d'Aviation à Bron. Est affecté à Lyon à l'Etat-Major du Général Estienne afin de promouvoir l'aviation militaire. Capitaine, il assure au cours de la Première Guerre Mondiale les commandements de divers services aériens. Le Commandant Benoist prend le commandement du Groupe Aéronautique n° 5 en août 1919 à Bron. Il est à l'origine de la modernisation de la base aérienne et de la mise sur pied du 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation. Lieutenant-Colonel en décembre 1922, colonel en 1927, il est promu Général de Brigade, le 1<sup>er</sup> mai 1933, au titre de Commandant de la 5<sup>ème</sup> Brigade d'Aviation à Bron. Il bénéficie d'un congé définitif du personnel navigant en octobre 1936, mais il reste en résidence à Lyon. Mobilisé en septembre 1939, il prend le commandement du Centre d'Instruction et de Renseignements de Clermont-Ferrand, jusqu'en juillet 1940.

Le Général Georges Benoist décède à Lyon, le 8 octobre 1958.

Le Général Benoist a été l'initiateur et le directeur de l'immense travail de prospection et d'identification photographique qu'il a résumé dans son ouvrage «L'Aviation en montagne». La section photographique de la base aérienne de Bron, à l'origine de ce travail, a prouvé la qualité des observateurs et des photographes du 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation.

**GIRIER, Lucien**, né le 23 février 1890 à Lyon 3<sup>ème</sup>.

Lucien Girier est fils d'un employé des tramways. Il est venu à l'aviation en 1915, comme lieutenant, après avoir combattu dans les Chasseurs à pied. Il passe son brevet de pilote à l'Ecole d'Ambérieu en Bugey. Lucien Girier retourne au front en 1916 et commande une escadrille de reconnaissance. Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, il est affecté au 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation à Bron, comme Capitaine. Brillant officier, il y fait de longs séjours, coupés cependant par d'importants commandements au Maroc et à l'Ecole d'Aviation d'Istres. En août 1937, il est placé à la tête de la 5<sup>ème</sup> Brigade aérienne de Lyon et nommé Général de Brigade aérienne en février 1939. Pendant la guerre 1939/1940, on lui confie, dès sa création, le commandement de la Brigade d'Aviation d'Assaut. Promu Général de brigade aérienne, le 5 février 1939; en septembre 1940, il est nommé Commandant de l'Air en Algérie. Le 23 février 1942, il est mis en congé du personnel navigant. Titulaire de la médaille de vermeil et de la médaille d'or de l'Aéro-Club de France.

Le Général Lucien Girier, Grand Officier de la Légion d'Honneur, décède à Antibes, le 1<sup>er</sup> mai 1967.

Le Général Girier possède un palmarès aéronautique particulièrement brillant. Après avoir, en 1923, gagné la Coupe Michelin sur Bréguet XIV, il réalise en 1925 la première liaison aérienne Paris-Téhéran, aller et retour. En 1926, avec le lieutenant Dordilly, il 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, il bat le record du monde de vitesse sur 5 000 kilomètres en vingt sept heures de vol. En 1930, il réalise la première liaison aérienne Paris-Pondichéry aller et retour, et en 1932, Paris-Téhéran sans escale en vingt huit heures trente minutes.