

CHAPITRE 2 LES TEMPS PAISIBLES

DATES

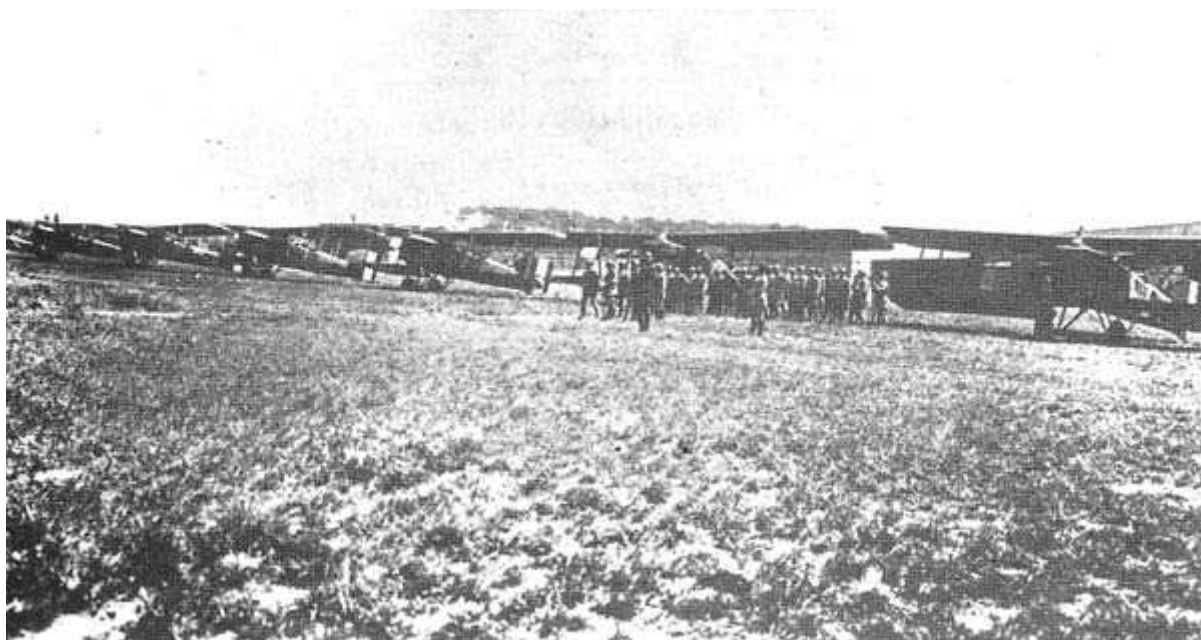
1919	Janvier	- Conférence de la Paix à PARIS.
	Juin	- Le traité de Versailles est signé par les Allemands. - La flotte allemande se saborde à SCAPA-FLOW.
1920	Mai	- L'armée Polonaise envahit l'UKRAINE.
	octobre	- L'Aviation qui compte moins de 1000 avions servis par moins de 40 000 personnes dispose de 119 escadrilles.
1921	Mars	- Occupation des villes de la RUHR.
1922	octobre	- Marche de MUSSOLINI sur ROME.
	décembre	- En devenant la « 12 ^{ième} Direction », l'Aéronautique militaire est officiellement la nouvelle arme de l'Armée de terre française. - Création de l'URSS.
1923	Janvier	- Raymond POINCARE ordonne l'occupation de la RHUR par les troupes françaises. - Les unités de chasse, de reconnaissance, d'observation et de bombardement léger sont regroupées en régiments d'aviation mixte, tandis que sont formés des régiments de bombardement lourd homogènes.
1924		- Deux biplans Américains DOUGLAS bouclent le tour du monde en 15 jours.
	Juillet	- L'aviation militaire est organisée en divisions, brigades et régiments.
1925	Octobre	- Pacte de LOCARNO garantissant les frontières FRANCO-ALLEMANDES et FRANCO-BELGES.
	Novembre	- Retrait des troupes françaises de la RUHR.
1926	Septembre	- L'Allemagne entre dans la Société des Nations.
1927	Mai	- LINDBERG traverse l'ATLANTIQUE.
	Août	- MAO crée l'armée rouge.
1928	Décembre	- Création du Ministère de l'air
1932		Les régiments sont transformés en escadre (1 escadre = 2 groupes à 2 escadrilles) - 5 bases aériennes sont mises sur pied.
1933	Avril	- naissance officielle de l'Armée de l'air.
	Juin	- Loi portant sur l'organisation du Ministère de l'air.
1934	Juillet	- L'Armée de l'air se compose de : 5 régions aériennes (METZ, PARIS, TOURS, LYON, ALGER). Les bases principales sont : METZ, NANCY, LE BOURGET, REIMS, CHARTRES, PAU, TOURS, CHATEAUROUX et LYON. - Loi fixant l'organisation générale de l'Armée de l'air.
1935		Création de l'Ecole de l'air

1919- 1925

Contrairement aux autres armes (infanterie, cavalerie, artillerie) qui, après l'armistice, retrouvèrent des garnisons prêtes à recevoir les régiments traditionnels d'avant guerre, les formations d'aviation ne disposaient d'aucune installation définitive. C'est ainsi que quelques 50 escadrilles d'observation disparurent pendant les deux seuls mois de février et mars 1919. Plus fortunée, l'aviation de bombardement conserva la quasi totalité de ses escadrilles. Par leurs durs combats et leurs sacrifices, la BR 66 et la BR 129 avaient acquis le droit d'être maintenues dans la nouvelle armée Française.

LA BR 129

Le 8 avril 1919, nos "lapins", stationnés à OCHEY, font mouvement avec l'escadre 12 sur LANDAU dans le PALATINAT, en couverture des unités terrestres du Groupe d'Armée de l'Est qui avaient franchi la frontière Franco-Allemande. Le séjour est de courte durée, le 17 novembre la BR 129 s'installe sur la nouvelle base de METZ FRESCATY. Elle ne quittera pas de sitôt ces hangars gris et le moutonnement indéfini des collines vers l'Ouest qu'interrompent les coupures des vallées de ces rivières guerrières aux noms évocateurs : la MOSELLE et la MEUSE.



L'escadrille au complet (SHAA)

LA BR 66

Début 1919, la BR 66 est détachée à la mission militaire en POLOGNE et y devient la 4^o escadrille Polonaise de Reconnaissance (Armée HALLER) à POZNAN.

Si le traité de VERSAILLES est très précis en ce qui concerne la frontière occidentale de la POLOGNE et les zones de SILESIE et de PRUSSE ORIENTALE soumise à plébiscite, il est parfaitement évasif sur les frontières orientales "qui, dit l'article 87, seront ultérieurement fixées". Pour l'instant, la situation où s'est réinstallé Pétlioura et en Lithuanie est loin d'être éclaircie.

HALLER qui avait pris la tête des 2 divisions Polonaises engagées sous les ordres de FOCH, forma en FRANCE une armée. En mai 1919, le Général HALLER, arrive de FRANCE avec 7 escadrilles de combat parfaitement équipées comptant 96 avions opérationnels et une école de pilotage. Il faudra attendre le 26 septembre pour que la mission Française passe officiellement le contrôle des escadrilles de HALLER au gouvernement Polonais.

AERO HALLER

Commandement des unités mises à la disposition de l'Armée Haller.
Administration de toutes les unités aéronautiques formées en France.

1 ^{ière} section	2 ^{ième} section	3 ^{ième} section	4 ^{ième} section
1A. Personnel - officiers, - troupe.	Renseignement	3A. Opérations	4A. Matériel
1B. Organisation		3B. Instruction	4B. Armement
			4C. Photo
			4D. ADM

Rattachement des Troupes			
Groupe BR	Groupe CB	Groupe SAL	Parc 5 p
ESC 39	ESC 66	ESC 580	
ESC 59	ESC 162	ESC 581	
SP 1p		ESC 582*	
SP 2p		SP 3P	
		SP 4P	
		SP 5P	

* Escadrille avec cadre administratif sans matériel.

Après les premiers succès éclairs, où les Polonais s'emparent manu-militari de LVOV (LEMBERG) et VILNA (avril 1919) le point culminant est la capture de KIEV et la création d'une tête de pont sur le DNIEPR. Notre aviation y joue un rôle prédominant en matière de liaison et de reconnaissance.

Le 8 décembre, les alliés, obligés de prendre position, institue une ligne de démarcation provisoire sur le BUG, entre la POLOGNE et la RUSSIE (ligne CURZON).

Le 1er janvier 1920, le bombardement est restructuré en 3 RB (Régiments de bombardement). La BR 129 devient la 210^o escadrille du 1^o RB de jour à METZ avant d'être rebaptisée 7^o escadrille du 11^o RAB le 1er août.

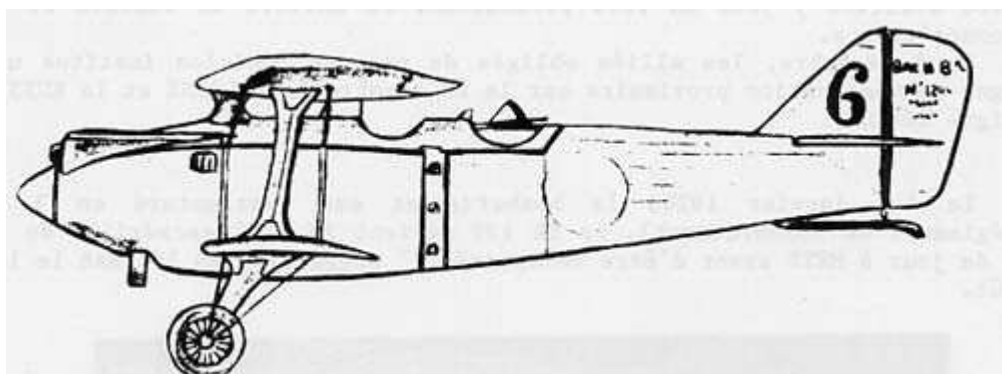


Pilotes de la BR 66 en Pologne (1920) (SHAA)

LE BREGUET 19

Le BREGUET 19 apparaît en novembre 1921 au VII^o Salon de l'aéronautique. Sesquiplan biplace, il est équipé d'un moteur LORRAINE de 450 CV.

BREGUET 19		
Dimensions	Envergure : 14,83 m	Longueur : 9,61 m
Poids	A vide : 1393 kg	En charge : 2500 kg
Performances	Vi max : 206 km/h	Plafond : 6500 m
Armement	Mitrailleuses : 3/4	Bombes : 472 kg



La structure de l'appareil est entièrement réalisée en tubes et tôles de duralumin et d'acier, le fuselage est revêtu de tôles minces d'une sorte de contre-plaqué métallique, ainsi que le bord d'attaque de la voiture de 50 m², le reste étant entoilé. Un radiateur torique à lames parallèles destiné à assurer un refroidissement énergique du groupe motopropulseur permet un profilage très aérodynamique du nez de l'appareil, que complète l'énorme casserole qui carène le moyeu de l'hélice quadripale en bois de 3,35 m de diamètre.

Plus de 3280 exemplaires de cet avion sont construits entre 1922 et 1934, en FRANCE d'abord, mais aussi en BELGIQUE, en ESPAGNE, en YOUGOSLAVIE, au JAPON et même en URUGUAY. Beaucoup seront exportés vers la POLOGNE, la ROUMANIE, la GRECE, l'IRAN, l'ARGENTINE, la BOLIVIE et la CHINE.

Le triomphe du BRE 19 réside dans les "grands raids". De 3166 km à 7950 km en ligne droite, et même 8029 km, en circuit fermé, son record fait plus que doubler en six ans. PELLETIER D'OISY et BESSIN rejoignent SHANGHAI en avril 1924. Un BRE 19 ayant quitté MADRID le 5 avril 1926 atteint le JAPON le 13 mai, ayant franchi 17 050 km en seize étapes et 111 heures de vol. Le fameux "point d'interrogation" aux mains de COSTES et BELLONTE, bat le record du monde en ligne droite de PARIS à TSITSIKAR (SIBERIE) ; le record du monde en circuit fermé (8029 km) en 1929 et la traversée de l'Atlantique Nord, de PARIS à NEW-YORK, soit 5850 km en 37 h 19 mn en septembre 1930.

La 4^o escadrille Polonaise de reconnaissance dissoute, la BR 66 devient 210^o escadrille du 3^o RB en rejoignant NEUSTADT en ALLEMAGNE. Au mois d'août elle prend la dénomination de 10^o escadrille du 12^o RAB. Les nombreuses missions qu'elle effectue sont principalement consacrées à la photo.

L'ALLEMAGNE se révélant incapable de payer ses dettes de guerre, les troupes terrestres effectuent entre mars 1921 et octobre 1923 des opérations auxquelles prennent part des escadrilles de bombardement. C'est ainsi que la BR 66 participe à l'occupation de FRANCFURT et de TREVES.

1926 - 1933

Début 1926, nos deux escadrilles perçoivent un nouvel appareil le BREGUET 19 B2 (bombardement biplace). Appareil de même type que le B XIV de performances à peine supérieures, mais un peu plus sûr et qui flambe moins facilement quand le pilote, oubliant que l'avion ne doit jamais que "raser les marguerites", rencontre la fameuse "bosse mobile". Avec cet engin sûr, que de beaux vols de groupe où l'on découvre également le PSV et la navigation à l'estime.



Pilotes devant un Breguet 19 (SHAA)

Le 1er octobre 1928, l'escadrille 66 quitte NEUSTADT pour renforcer la 11° RAB à METZ et y devient la 10° escadrille. Nos 2 escadrilles réunis sur la BA 138 ne se quitteront plus.

La vie aéronautique en temps de paix est bien différente de celle du temps de guerre et bien plus ennuyeuse ! Il y a le service, il y a l'instruction, il y a les jours qui suivent les jours, des tâches dont on ne voit pas très bien le but, très loin dans l'avenir, et la vie est insipide sans l'ennivrement du danger. Heureusement on vole souvent. Il y a la joie du voyage, il y a la joie de l'escale où les camarades vous font fête, où, durant de longues heures on égrène des souvenirs tous proches, et le passé achève de se poétiser. Visites en RHENANIE, en BELGIQUE, voyages à travers la FRANCE, défilés du 14 Juillet, du 11 Novembre, funérailles des Grands Chefs, inspections, écoles à feu, tel est le menu de cette vie de garnison si différente de la nature du militaire.



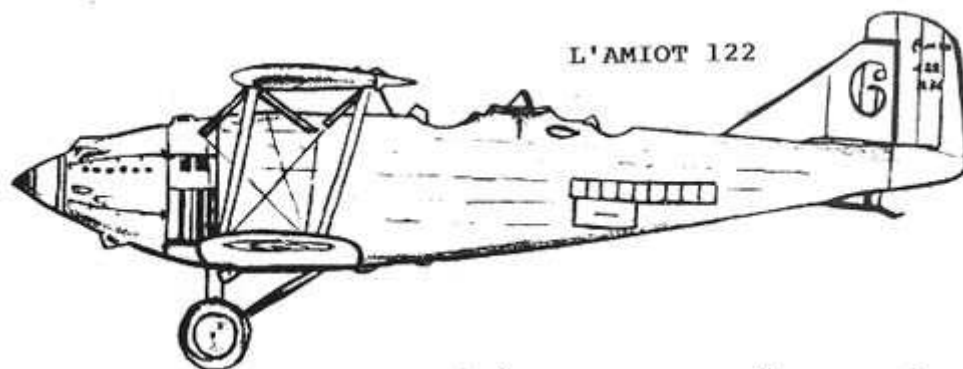
Alignement de Breguet 19 (SHAA)

Fin 1931, les AMIOT 122 remplacent le BREGUET 19. C'est un bombardier triplace, de qualités de vol analogues mais encore plus pansu. Il jouit de la qualité d'atterrir avec plus de lenteur. Le bombardier vers l'arrière du fuselage regarde par une trappe et dirige le pilote, soit grâce à un repère dirigé mécaniquement, soit à l'aide de l'aviophone ou d'un palonnier accessoire qu'il manœuvre à la main, mais naturellement les pilotes n'aiment guère que les bombardiers touchent si peu que ce soit aux commandes.

L'AMIOT 122

L'AMIOT 122 BP 3, surnommé « LA GROSSE JULIE », se présentait sous la forme d'un biplan monomoteur triplace à structure d'alliage léger (duralumin), équipé d'un moteur LORRAINE de 650 CV.

AMIOT 122 BP 3		
dimensions	Envergure : 20,02 m	Longueur : 13,72 m
poids	A vide : 2 470 kg	En charge : 4 300 kg
performances	Vi max : 210 km/h	Plafond : 6 200 m
armement	Mitrailleuses : 3/5	Bombes : 1 360 kg



Lors de sa mise en service en 1930, il joignait à la maniabilité d'un monomoteur léger, une capacité de charge identique à un bimoteur. Il était armé de cinq mitrailleuses de 7,5 mm et un dispositif original permettait au bombardier de parfaire sa visée grâce à un palonnier auxiliaire.

Il fut d'abord construit à 50 exemplaires eu cours des années 1929 - 1930 puis à 30 exemplaires en 1933 - 1934.

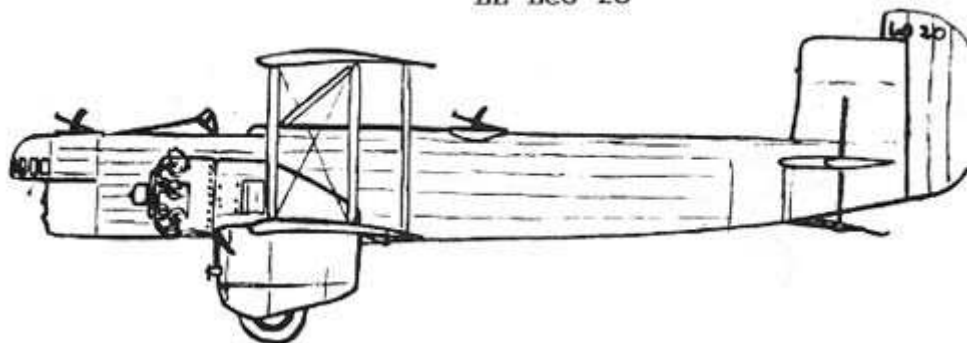


La pause des mécanos au milieu des AMIOT 122 (SHAA)

Apparu en 1926, le LeO-20 Bn3 constitua pendant de longues années le fer de lance du bombardement de nuit. En effet, lorsque le dernier exemplaire sortit d'usine, en décembre 1932, l'Armée de l'air avait pris en compte 311 appareils.

LeO - 20 Bn3		
dimensions	Envergure : 22,25 m	Longueur : 13,81 m
poids	A vide : 2580 kg	En charge : 5300 kg
Performances	Vi max : 200 km/h	Plafond : 5750 m
Armement	Mitrailleuses : 3/4	Bombes : 1040 kg
Moteurs	2 GN RHONE JUPITER de 420 CV	

LE LeO 20



Les Leo 20 furent affectés aux 21^{ième} et 22^{ième} régiments d'aviation, basés à NANCY et CHARTRES. Le 11 juin 1931, six appareils du 22^{ième} RA décollèrent de CHARTRES pour effectuer un périple à travers les pays de l'Est qui les mena le 18 juin à SOFIA. En 28 h de vol, les 6 LeO 20 avaient parcouru 4800 km à la vitesse moyenne de 175 km/h. Au mois de janvier 1937, il existait encore au sein de l'Armée de l'air 224 LeO 20 qui furent progressivement retirés du service opérationnel.



LEO 20 (SHAA)

1934 – 1937.

Début 1934, nos escadrilles sont les dernières à toucher les LEO 20, bombardiers triplaces et bimoteurs, aptes au vol de jour et vol de nuit. Bombardiers construits en bois, que ses multiples haubans verticaux font ressembler aux vieux CAUDRON.

Avec ce nouvel avion, le vol de nuit est un jeu, mais beaucoup d'équipages pourtant payeront de leur vie la mise en service généralisée du bimoteur. C'est ainsi que dans l'aviation toute nouveauté technique entraîne des pertes en vies humaines. L'innocent LEO 20 qui en 1935 fait les délices des élèves pilotes bombardiers et leur pardonne toutes les audaces, tue lors de sa mise en service de nombreux équipages qui s'écrasent au sol et flambe.

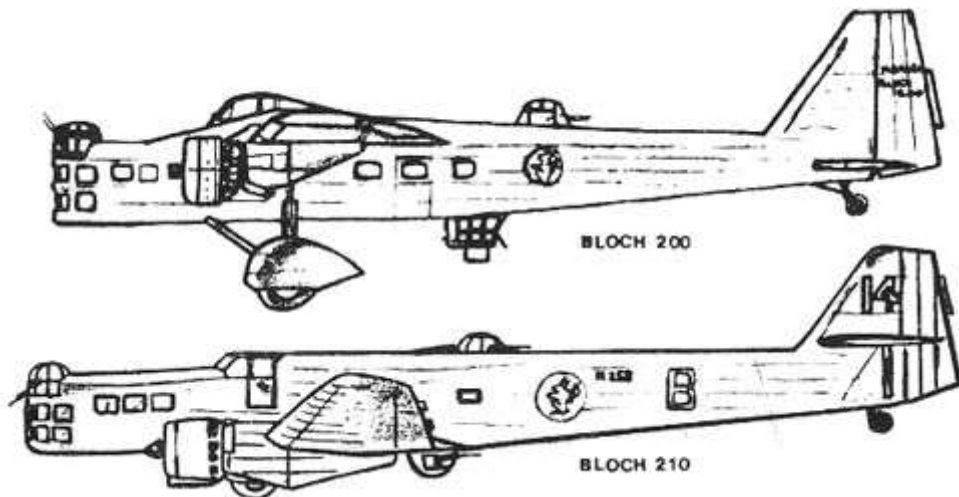


LEO 20 en vol (SHAA)

La période 1924-1934 fût la vraie période paisible de l'aviation car la FRANCE vivait heureuse, sans s'inquiéter de l'orage qui se préparait à l'Est.

Nos 2 escadrilles qui appartenaient toujours à la 11^o escadre à METZ rejoignent TOULOUSE en avril 1936 pour former un groupe de la 101^o Escadre. Il s'agissait d'éloigner de la frontière menacée nos trop rares escadres.

LES BLOCH 200 et 210.

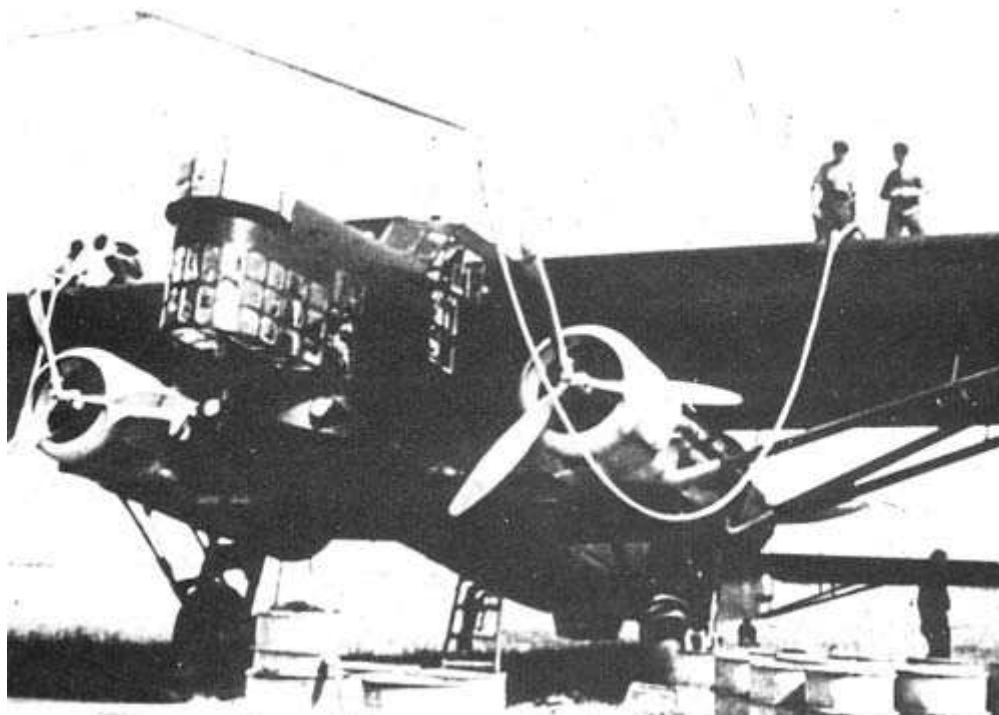


Le MB 200 n°1 vola pour la première fois en juin 1933. Ce monoplane de construction entièrement métallique, à aile haute cantilever, à train non rentrant caréné pouvait emporter, avec son équipage de quatre hommes, 1200 kg de bombes sur 1000 km. Il souffrait d'une conception « à la VAUBAN », son train, ses tourelles proéminentes, etc, limitaient sérieusement ses performances.

	BLOCH 200	BLOCH 210
Moteurs	2 Gnome Rhone	
	14 R de 870 CV	14 N de 950 CV
Envergure	22,45 m	22,81 m
Longueur	16 m	18,90 m
Masse maxi	8000 kg	10 200 kg
Vi max	285 km/h	335 km/h
Armement	3 mitrailleuses de 7,5mm (1200 coups chacune) 1200 kg de bombes	3 mitrailleuses de 7,5 mm (800 coups chacune) 1020 kg de bombes.

Exposé au Salon de l'aéronautique de 1934, le MB 210 effectua ses essais au cours de l'hiver 1934 - 1935. Le 210 évolua vers l'aile basse, un train escamotable dans les fuseaux moteurs, des hélices à pas variable. Avec sa vitesse de pointe de 335 km/h à 4 000 m et son autonomie de 1000 km avec une charge de 1020 kg de bombes, le 210 se présentait comme un appareil aux performances tout-à-fait remarquables pour l'époque. La faiblesse originelle des moteurs devait être la cause de nombreux accidents, qui valurent au BLOCH 210 la réputation, pourtant bien imméritée de « cercueil volant ».

En septembre 1936, c'est la réoccupation de la rive gauche du RHIN par les troupes allemandes. Un nouveau matériel, le BLOCH 200, équipe nos escadrilles. Son gros avantage est de pouvoir être construit rapidement et en grande série. Les pilotes n'aiment guère cet avion de type nouveau dont les réactions sont lentes et qui ne se remue pas. "Planche à repasser" a un armement dérisoire de 3 mitrailleuses sur tourelles.

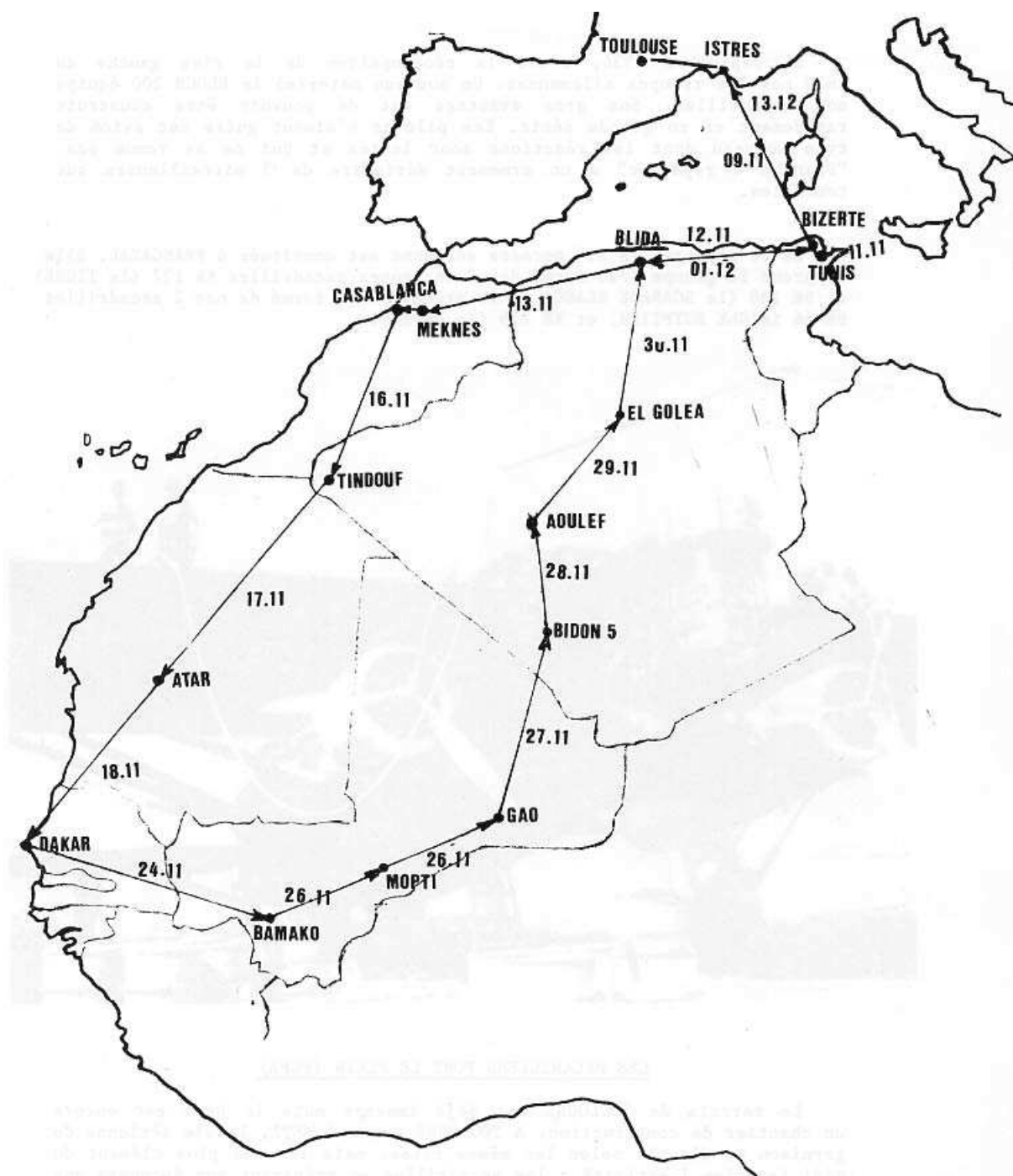


Les mécaniciens font le plein (ECPA)

Le 22 octobre, la 23^e escadre aérienne est constituée à FRANCAZAL. Elle comprend le groupe I/23 formé des 2 anciennes escadrilles BR 127 « le TIGRE » et BR 128 « le SCARABE BLANC » et le groupe II/23 formé de nos 2 escadrilles BR 66 « AIGLE EGYPTIEN » et BR 129 « le LAPIN ».

Le terrain de TOULOUSE est déjà immense mais la base est encore un chantier de construction. A TOULOUSE comme à METZ, la vie aérienne de garnison se déroule selon les mêmes rites, mais le ciel plus clément du midi favorise l'activité : les escadrilles se préparent aux épreuves que chacun prévoit proches. Elles participent aux manœuvres de LORRAINE sur les nouveaux terrains de desserrement (TOUL - ETAIN), manœuvres du Sud-Ouest (septembre 1936), exercices de bombardement dans la région de DIJON (mai 1937), manœuvre du Sud-Est (VALENTOLE - août-septembre 1937), exercices annuels aux écoles à feu (ISTRES et CAZAUX).

LA CROISIÈRE IMPÉRIALE

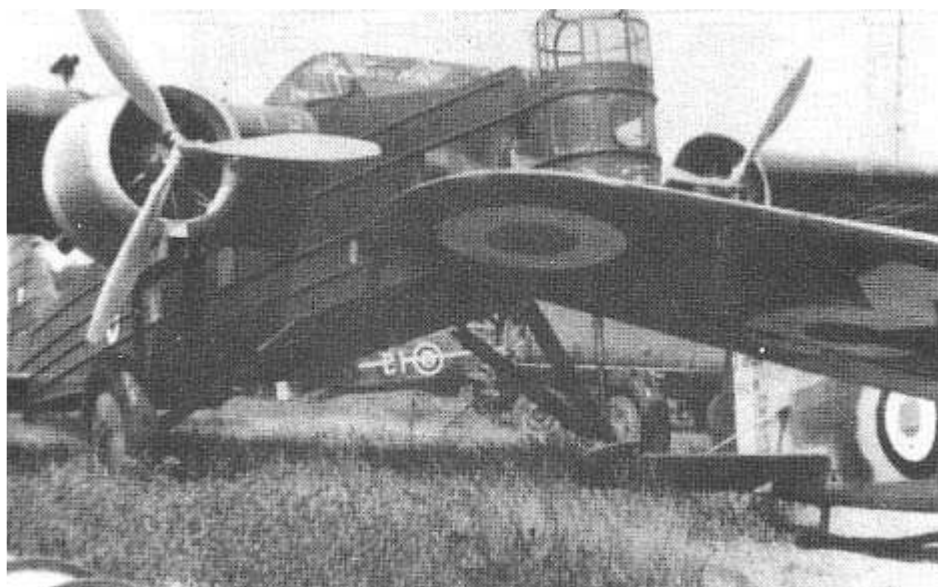


En novembre 1937, le groupe participe aux manœuvres de l'AOF. Trois équipages par escadrille soit six de nos appareils quittent FRANCAZALS le 4 novembre et se concentrent à ISTRES. Le 5, le Général VUILLEMIN lit l'ordre du jour en un briefing magistral auquel assistent tous les équipages.

Croisière Impériale		
1937	9 novembre	Le départ est donné. Les escadrilles décollent tour à tour de la plaine de la Crau, traversent la Méditerranée et se posent à BIZERTE.
	10 novembre	Repos
	11 novembre	Nos avions défilent à TUNIS.
	12 novembre	La deuxième étape nous fait rejoindre BLIDA.
	13 novembre	Arrivée au MAROC, MEKNES.
	14 novembre	MEKNES - CASABLANCA. L'accueil au champagne est très apprécié. Nous échangeons la tenue bleu contre le kaki colonial.
	16 novembre	Le voyage sur TINDOOUF n'est pas évident, nos cartes sont vieilles et fausses.
	17 novembre	L'arrivée à ATAR est difficile, la brume de sable s'est levée. Comble de malchance, les installations sont précaires et la nourriture n'apporte pas le réconfort.
	18 novembre	Nos avions ont rejoint DAKAR.
	19 novembre	Les manœuvres d'AOF, proprement dites, se déroulent du 19 au 22. Elles sont constituées principalement de missions de reconnaissance, de recherches d'objectifs, de bombardements fictifs dans les régions de RUFISQUE, THIES, NOUACHOTT.
	24 novembre	Nous repartons vers BAMAKO. Le matériel souffre, les équipages sont tendus. L'étape est trop longue pour nos BLOCH 200. L'un d'eux termine ici son voyage, l'équipage regagnant la métropole par bateau.
	26 novembre	L'étape est double pour palier à la consommation d'huile des moteurs, BAMAKO, MOPTI, GAO.
	27 novembre	Après une navigation cap au Nord, nous atterrissons à BIBON V.
	28 novembre	Toujours le désert, nous rallions AOULEF.
	29 novembre	AOULEF - EL GOLEA.
	30 novembre	Nous retrouvons enfin BLIDA.
	1 ^{ier} décembre	Nos équipages sont fourbus et la moitié des avions sont indisponibles à notre arrivée à BIZERTE.
	7 décembre	Les premiers avions qui étaient partis pour rejoindre la France sont contraints, par le mauvais temps, à faire demi tour.
	8 décembre	Nos équipages sont accueillis à TUNIS
	13 décembre	Enfin, les roues de nos BLOCH touchent le sol provençal.
	14 décembre	TOULOUSE accueille les acteurs de ce mémorable périple.



Beaucoup d'admirateurs en Afrique noire (ECPA)



Le matériel est fatigué, mais les cellules ont bien résistées, grâce aux soins attentifs des mécaniciens. Le personnel a montré sa motivation et sa compétence. Le moral est resté bon, malgré la précarité des installations et la mauvaise qualité de la nourriture. Trois pilotes du I/23 sont restés en TUNISIE atteints de paludisme et ne seront rapatriés qu'après guérison. Outre notre Escadre (le I/23 et notre groupe II/23) équipée de BLOCH 200, les AMIOT 143 du BOURGET et les FARMAN d'AVORD ont également participé à ces manœuvres, mais ont utilisé des itinéraires différents.

A l'issue, un défilé grandiose, réunissant tous les avions, devait avoir lieu à PARIS. Mais les appareils étaient recouverts de givre avant le décollage. Le défilé fut annulé et Monsieur Pierre COT, alors Ministre de l'Air, invita les équipages à un cocktail monumental.

En avril 1938, les premiers appareils BLOCH 210 sont affectés au groupe. Mettant à profit le pourcentage élevé de journées favorables au vol dans la région, les escadrilles poursuivent un entraînement régulier tant de jour que de nuit. Le groupe participe à nouveau aux exercices d'entraînement des écoles à feu ainsi qu'aux défilés aériens organisés au mois d'août à l'occasion du séjour en FRANCE des souverains Britanniques.

Le 16 août 1939, le GB II/23 est stationné sur le terrain de LILLE-SECLIN d'où il va participer en liaison avec la chasse anglaise, à des exercices combinés au-dessus du territoire de la GRANDE-BRETAGNE.

Les appareils survolent BOULOGNE, WORTHING, BIRMINGHAM, LONDRES, FOLKESTONE. Manœuvre instructive pour les équipages mais le matériel est mis à rude épreuve. L'exercice le plus important, le bombardement fictif de la ville de BIRMINGHAM s'effectue à 3 800 mètres d'altitude. Au retour 50 % des avions n'ont plus que 200 litres dans leurs réservoirs. Une D.C.A. réelle aurait nécessité des manœuvres plus nombreuses au-dessus des objectifs d'où plus grande consommation d'essence et le retour n'aurait pu être assuré pour un certain nombre d'équipages.

Les années 1938 et 1939 furent particulièrement orageuses. Il y eut successivement l'absorption de l'AUTRICHE par l'ALLEMAGNE (printemps 1938), le premier conflit TCHECO-ALLEMAND (automne 1938) et le compromis de MUNICH, le deuxième conflit TCHECO-ALLEMAND (printemps 1939) et l'absorption de la BOHEME, l'absorption du territoire de MEMEL ; le conflit GERMANO-POLONAIS au sujet de DANTZIG (fin de l'été 1939).

Le 22 août, on rappelle les permissionnaires, le 23 et 24 on charge l'échelon "A" ; le 25, on distribue le tabac ; le 26, on paie la solde d'entrée en campagne et ces deux dernières mesures persuadent tout le monde qu'il ne s'agit pas seulement d'une alerte. Le 27, un dimanche mi-ensoleillé, nous sommes en alerte dès l'aube et vers 9 h du matin, l'échelon roulant s'ébranle en bon ordre, nous échangeons avec les rampants des "au revoir" souriants mais contraints. Le 1er septembre, l'ALLEMAGNE attaque la POLOGNE, l'ordre d'alerte vient brutalement interrompre le repas et nos commentaires. Le Commandant de Groupe nous donne ses ordres dans une salle de renseignements dénudée et ne cache pas son émotion.

Le groupe rejoint ISTRES. Ce n'est pas encore la vraie guerre, c'est l'attente, la guerre des nerfs. La vie continue telle que si le groupe n'avait fait que changer de terrain et la déclaration de guerre à l'ALLEMAGNE (3 septembre) n'y changera rien.



Mise en route d'un BLOCH 210 de l'Escadrille des Lapins
(SHAA)