

LES AÉROSTIERS DE L'ARMÉE DE L'AIR EN 1939-1940



Les centres d'instruction d'aérostation d'armée, comme celui de la II^e Armée à Manre, forment toutes les spécialités, y compris les pilotes de moto-ballons ; celui de la CAO 275 vient de prendre l'air durant le rude hiver 39-40, survolant les Ardennes enneigées.
(coll. M. Comas)

Par Bernard Palmieri (dessins de Patrice Gaubert)

Lorsque l'armée de l'Air rassemble et renforce ses moyens fin août 1939, elle ne met pas sur le pied de guerre qu'une aviation de combat. À sa création en 1934, elle a hérité d'une seconde composante aérienne non négligeable : l'aérostation, une arme à part entière qui va mobiliser plus de 10 000 militaires. Les aérostiers ont la charge d'animer deux types d'unités, aux missions totalement différentes. Dans l'aérostation d'observation, 49 compagnies d'aérostation d'observation (CAO) placées sous la coupe de 25 bataillons (BAO) sont mises à la disposition des grandes unités terrestres.

L'AÉROSTATION DURANT LA « DRÔLE DE GUERRE »

Le 9 septembre, ce dispositif est en place : les armées terrestres disposent de forces aériennes de coopération (FA) dédiées, chacune étant divisée en forces aériennes de corps d'armée (FACA) mises pour emploi à un corps d'armée ou une grande entité équivalente. À l'intérieur de ces FA, un officier aérostier dirige l'aérostation constituée par un BAO et un parc d'aérostation ; ce bataillon, placé sous l'autorité d'un autre officier supérieur et armé par un officier, un sous-officier et 8 hommes du rang, a sous sa coupe une ou plusieurs CAO, le soutien technique étant assuré par les sections de parc. Chaque CAO, commandée par un capitaine ou un lieutenant, est forte d'environ 170 hommes (8 officiers, 17 sous-officiers, le reste formé par les caporaux et la troupe), dont une dizaine seulement relève du personnel d'active. Côté spécialités, une compagnie comprend 5 à 6 observateurs, 67 manœuvriers du ballon, 29 hommes pour sa défense au sol, 18 téléphonistes et opérateurs radio. Ces compagnies ont pour outil de travail un ballon captif de 30 m de long contenant entre 820 (type BD) et 1000 m³ (type MBZ 31), qui

peut être motorisé par l'accrochage d'une nacelle bi-place ailée pourvue d'un moteur Salmson de 60 ch, pour ses déplacements du point de campement au point d'ascension. Ces ballons constituent les « yeux permanents » des grandes unités terrestres, comme le précise notamment le « manuel du gradé de l'armée de l'Air » de 1940 : *seules les missions que*

Deux des trois drapeaux de l'aérostation sont actuellement à la garde de formations d'active : la Base aérienne 204 de Bordeaux-Mérignac (51^e DBA) et le 25^e RGA d'Istres (52^e DBA) ; celui de la 53^e DBA, qui a été modifié pour obtenir l'emblème du 2^e Régiment d'artillerie de l'air après-guerre, est conservé par le Service historique de la Défense.
(coll. B. Palmieri)





82. - TOULOUSE. — Caserne de la 53^e demi-brigade d'Aérostation

La caserne Pérignon, en plein centre de Toulouse, a abrité les aéroliers de 1919 à 1940 (1^{er} Groupement puis 1^{er} Régiment d'aérostation, 53^e Demi-brigade d'aérostation et son 184^e Bataillon d'aéroliers, Bataillon de l'air 153), avant même que les installations de manœuvre de Balma n'ouvrent au milieu des années 20 ; après-guerre, l'armée de l'Air y maintiendra plusieurs unités de transmissions et de matériel avant d'en partir définitivement le 28 février 1962. (coll. B. Palmieri)

L'aérostation n'est pas à même de remplir dans de bonnes conditions doivent être confiées à l'aviation.

L'autre volet opérationnel de l'aérostation consiste à assurer la protection anti-aérienne de sites stratégiques, essentiellement civils, sur tout le territoire national. L'aérostation de protection est partie intégrante de la Défense aérienne du territoire (DAT), au même titre que les unités d'artillerie de DCA, de projecteurs ou de chasse dédiée. Dès le 1^{er} septembre 1939, neuf compagnies d'aérostation de protection – soit 50 sections de ballons – sont mises sur pied, armées par deux officiers, douze sous-officiers et 153 hommes du rang (mécaniciens, arrimeurs et servants), en charge de dix ballons par section. Ces aérostats (types N, NN et H'1) placés entre 2000 et 5000 mètres d'altitude, parfois arrimés et étagés par deux (dits « en tandem »), doivent interdire l'approche des bombardiers adverses ; ils sont placés de manière à contraindre l'assaillant aérien à survoler des secteurs battus par la DCA. Les plans de protection de la DAT ont sélectionné les sites suivants :

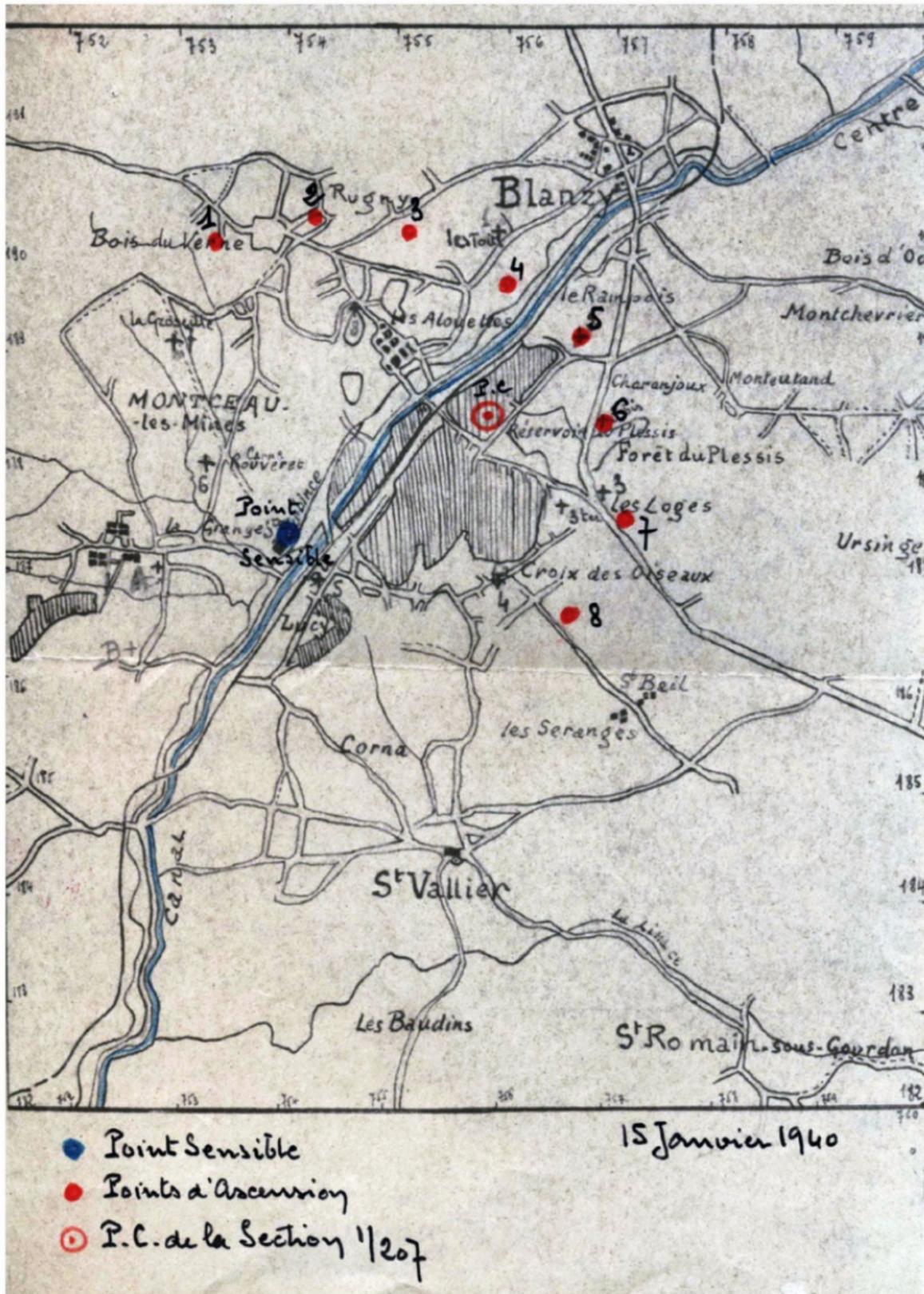
- grandes métropoles, centres de décision et industries : Paris, Lyon, Tours ;
- sites industriels de l'armement : fonderies de Foug et de Ruelle, usines aéronautiques de Châlon-sur-Saône, usines de Pagny-sur-Meuse ;
- voies de communication majeures : nœuds ferroviaires de Sainte-Ménéhould et Chalindrey ;
- sites de production et de stockage d'énergie : raffineries de Petit-Couronne, barrages de Saint-Vaast, de Portmort et de Denouval (Seine), poste de transformation de Landres, centrale électrique de Vincey ;
- sites militaires importants : entrepôts de Mantes, Mably (automobiles) et Giens (chars), rades de Toulon et Bizerte.

Afin de mettre sur pied ce double dispositif, l'armée de l'Air a puisé dans les moyens en personnels et matériels dont elle disposait en temps de paix. Auparavant, le 1^{er} janvier 1934, les deux régiments d'aérostation de Compiègne et Toulouse ont été transformés en trois demi-brigades d'aérostation (DBA), implantées à Metz-Chambière (51^e DBA, en 1^{re} Région aérienne), Compiègne (52^e DBA, en 2^e

Région aérienne) et Toulouse (53^e DBA, en 3^e Région aérienne). Chaque demi-brigade, placée sous le commandement d'un colonel, est composée de deux bataillons à deux compagnies chacun qui constituent la partie opérationnelle, et d'une base d'aérostation, commandée par un lieutenant-colonel, regroupant les services communs (parc, centre mobilisateur, services administratifs, moyens généraux), qui forme la partie « soutien ». Après de nombreux revirements dont un projet de suppression du niveau DBA en novembre 1937, octobre 1938 voit l'apparition d'une ultime organisation, consacrant le bataillon d'aéroliers « de ligne » comme unité de base, fort de deux à trois compagnies :



Un sergent affecté à la 51^e Demi-brigade d'aérostation de Metz. Il porte le n° 151 sur les écussons de collet et sur la casquette, en accord avec la réglementation du 20 juillet 1934 qui précise que « tous les sous-officiers de l'aérostation portent le numéro augmenté de 100 de la demi-brigade d'aérostation dont ils font partie, ou à laquelle ils sont rattachés » ; les soutaches de ces écussons sont oranges ou violettes et les boutons, également réglementaires, ne comportent pas d'étoile, contrairement à l'aviation. (coll. B. Palmieri)



Le plan de déploiement de la SBP 1/207 du Lt Lanaud, autour du bassin industriel de Montceau-les-Mines, en janvier 1940 : 8 ballons constituent un arc de cercle en amont du point sensible à protéger, face au Nord-Est. (coll. SHD/photo B. Palmieri)

- 1^{re} Région aérienne : 181^e Bataillon d'aérostiers à Metz, à trois compagnies ;
- 2^e Région aérienne : 182^e Bataillon d'aérostiers à Épinal, à deux compagnies ;
- 3^e Région aérienne : 183^e Bataillon d'aérostiers à Compiègne, à deux compagnies ;
- 4^e Région aérienne : 184^e Bataillon d'aérostiers à Toulouse, à deux compagnies et 185^e Bataillon d'aérostiers à Romans-sur-Isère, à deux compagnies, ce dernier seulement à partir du 3 novembre 1938.

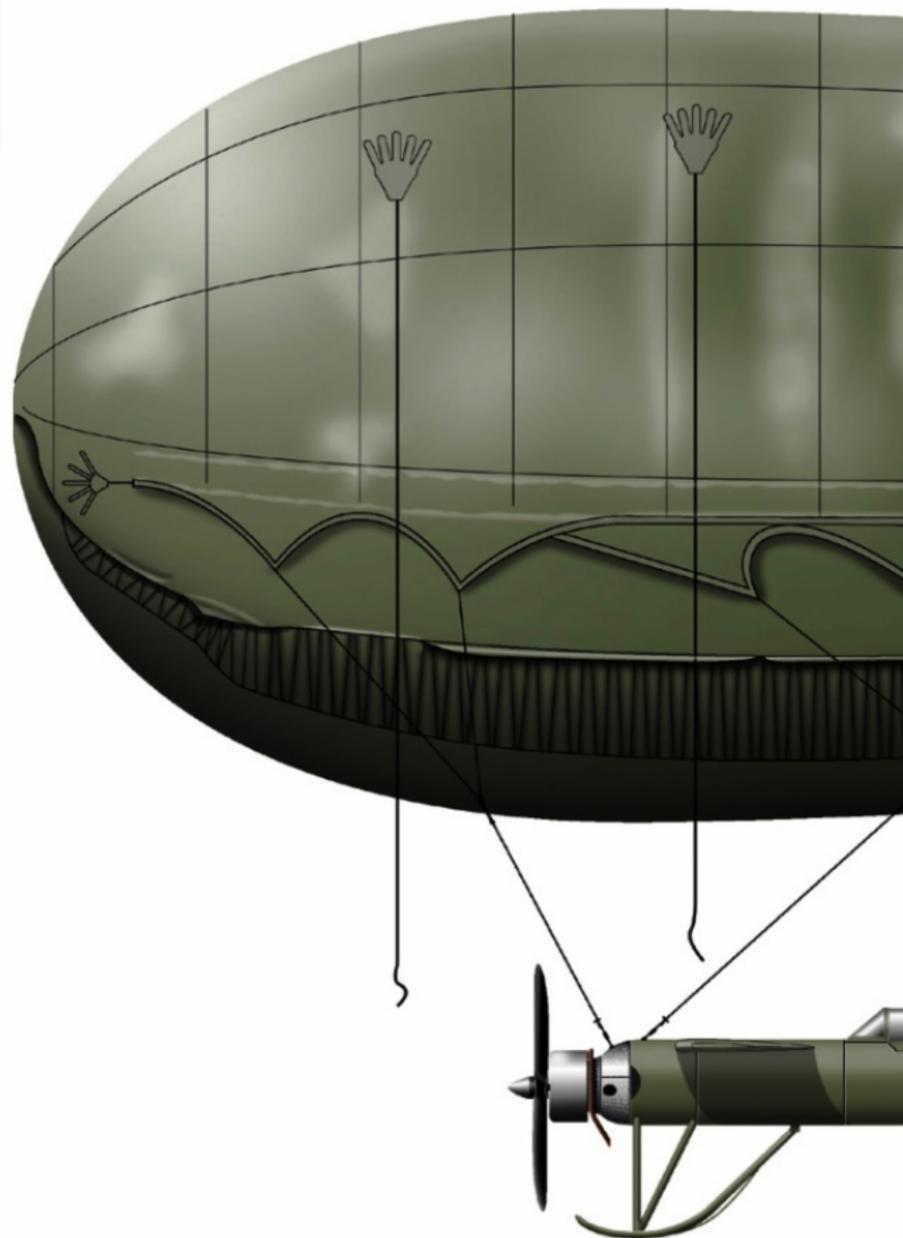
De son côté, l'aérostation de protection, soit neuf compagnies regroupant 50 sections, reçoit essentiellement ses moyens de la base de Compiègne. À ces unités opérationnelles d'observation et de protection s'ajoutent l'Entrepôt spécial mixte n° 5 de Chalais-Meudon et son centre d'essais spécialisé dans l'aérostation, puis le Centre d'essais des matériels aériens 373 de Rochefort qui reprend la mission, conjointement à la Marine, en 1937. D'une manière assez étonnante, l'aérostation dans son ensemble « n'est pas commandée », tout du moins pas d'une manière unique et centralisée : elle dépend de la section aérostation de l'Inspection générale technique du matériel du Ministère de l'air, mais aussi de la 1^{re} section de la Direction du matériel aérien militaire de l'État-major de l'armée de l'Air, pour ne parler que des questions techniques. Il faudra attendre le 24 octobre 1938 pour que l'Inspection de



Un magnifique insigne, esthétique et riche en éléments, mais pour lequel l'identification est incertaine : 188^e Bataillon d'aérostation ? Section de parc d'aérostation ? Unité de protection ? Quoi qu'il en soit, on y voit clairement deux ballons dont l'arrière conique en fait des BD et dont certains câbles sont reliés à une araignée à cocarde posée sur sa toile, un symbole souvent lié aux réseaux de ballons de protection concourant à la Défense aérienne du territoire. (Patrice Gaubert)

l'aérostation voit le jour, confiée au général aérostier Paul Bienvenüe, l'IAA agissant dès lors quasiment comme une grande entité à part entière.

La mobilisation générale n'est pas pour autant « un long fleuve tranquille » et met à jour des lacunes qui vont perdurer. L'habillement des hommes rappelés au service est insuffisant en quantité et laisse à désirer en qualité : au Parc d'aérostation 8/153, les hommes ont touché à la mobilisation une culotte dont la plus grande partie est complètement usée



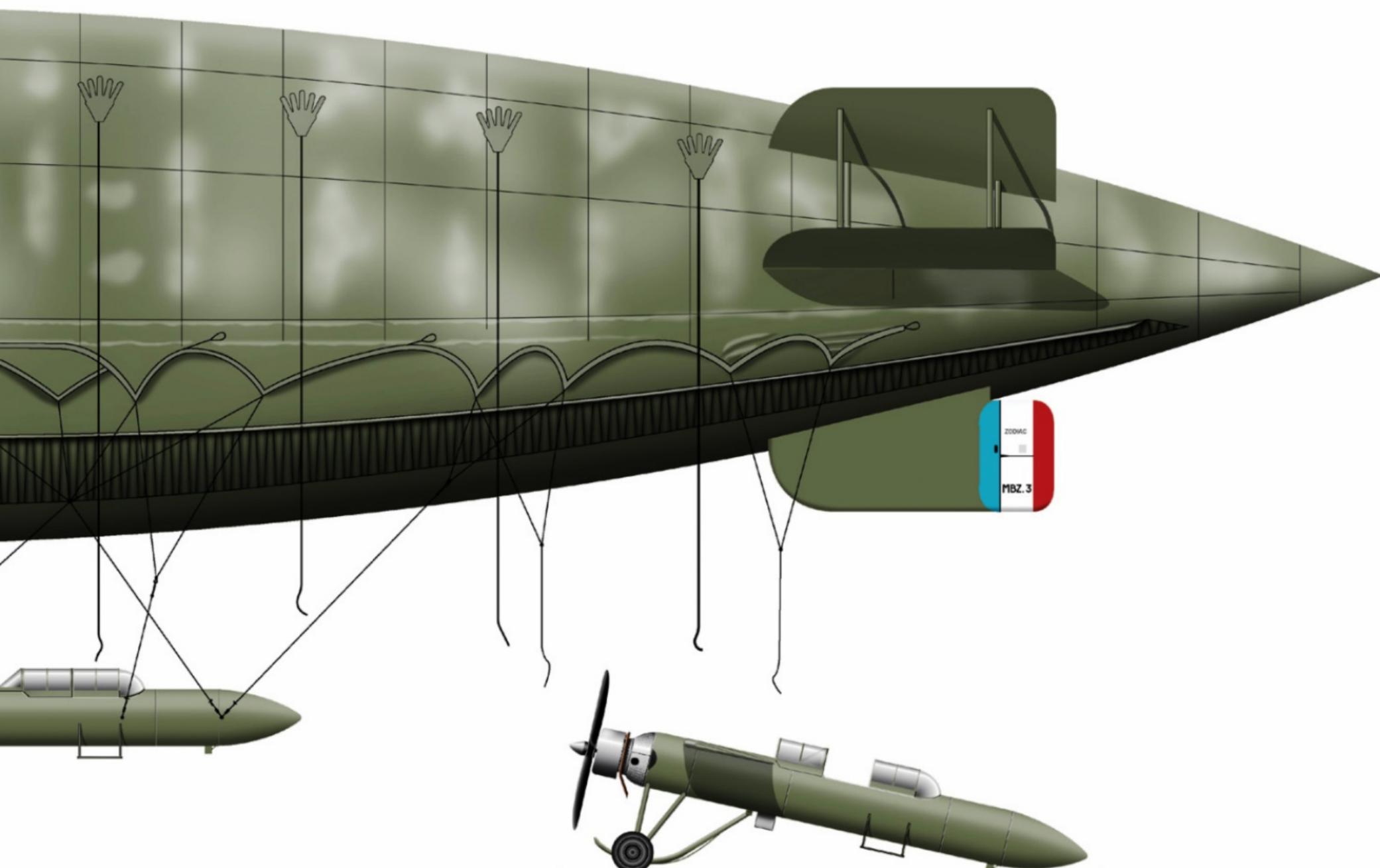


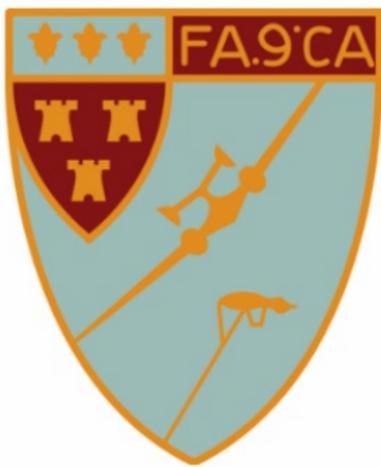
Une des voitures-treuil Latil M1BR de la 52^e DBA de Compiègne ; les capots latéraux sont démontés, faisant apparaître le treuil DCA Aerazur type II, en position centrale ; à l'arrière, le treuil de secours à main et entre les deux, derrière le panneau incliné, trois sièges côte à côte pour les servants. Le véhicule, qui dispose d'un moteur de 2120 cm³ développant 35 ch à 3000 t/min, pèse 3140 kg en ordre de marche (dont 445 kg pour le treuil et 225 kg de câble) et mesure 5,085 m de long.
(coll. B. Palmieri)

et, par amour-propre, ils ne peuvent sortir sans leur capote. Côté véhicules non spécialisés, la réquisition en milieu civil alimente les compagnies en camions également usés (y compris les pneumatiques), souvent sans lot de bord, roue de rechange ou outillage... La CAO 251 prend ainsi en compte 21 véhicules de 14 marques différentes, dont deux « sur bandage » ; les parcs d'aérostation ne sont pas mieux lotis : le Parc 1/152 perçoit 9 camions de 3,5 à 5 tonnes au lieu des 24 prévus. L'armement collectif est ancien et peu nombreux, mais l'arme-

ment individuel date également : à la CAO 289, la dotation consiste seulement en un mousqueton Mle 1874 pour deux hommes, trois FM Mle 1924 et deux mitrailleuses Hotchkiss pour toute la compagnie. Enfin, la documentation technique n'est pas complète. C'est dans ces conditions, parfois précaires, que l'aérostation d'observation rejoint ses positions auprès de l'armée de Terre, sur les frontières nord et est, alors que l'aérostation de protection s'installe sur les sites à protéger.

Un motoballon MBZ 31 et sa nacelle : 30 m de long, 8 m de diamètre entièrement dilaté, plus de 1000 m³ de gaz. Il peut atteindre 70 km/h grâce à sa nacelle motorisée.
(Patrice Gaubert)





Bien que nombreuses, les Forces aériennes de corps d'armée ne se sont pas dotées d'insigne, à l'exception des FA du 9^e CA, placées sous les ordres du Lt-Col de Corail et stationnées en temps de paix à Tours. Plus rare encore est la présence d'un aérostat captif dans les insignes hors aérostation : l'insigne des FACA 9 fait apparaître un Potez 63-11 du GAO 509 de face, mais aussi un ballon d'observation d'une CAO liée aux FACA 9 ; le blason de la ville de Tours rappelle le stationnement initial.

(Patrice Gaubert)

La « drôle de guerre » va être tout sauf inaction et ennui pour les aviateurs et les aérostatiers n'échappent pas à cette constatation, tout du moins ceux postés face à la frontière allemande. Les quatre armées des Groupes d'armées n° 2 et 3 positionnées derrière la Ligne Maginot et face aux frontières Nord et Est, disposent de vingt CAO prêtes à l'emploi ; ce sont ces compagnies qui vont connaître les premières actions de 39-40 :

- à la III^e Armée (GA n° 2) : CAO 253 (Willerwald), 254 (Falschwiller), 288 (Haute-Sierck), 291 (Moulin-Neuf à Guinglange), 294 (Ferme de Bazonville), 298 (Bétange) et 299 (Mussy-l'Evêque) ;
- à la IV^e Armée (GA n° 2) : CAO 257 (Diffenbach), 266 (Saint-Jean – Rohrbach) et 297 (Enchenberg) ;
- à la V^e Armée (GA n° 2) : CAO 259 (Guedertheim), 261 (Entzheim), 284 (Monswiller), 295 (Billerstein) et 296 (Ferme de Diefenbachendorf) ;
- à la VIII^e Armée (GA n° 3) : CAO 265 (Jettingen), 270 (Sausheim), 272 (Sarre-Union – Gungwiller), 290 (Rouffach) et 293 (Wittenheim).

Aucun élément d'aérostation n'est déployé en territoire adverse durant l'opération « Sarre », du 7 septembre au 17 octobre 1939, mais des ballons sont mis en ascension en avant de leur position habituelle sur la Ligne Maginot, notamment à la CAO 288 qui travaille pour la 12^e DIM du Corps colonial, à la III^e Armée. Plusieurs attaques de ballons ont lieu, ceux-ci étant régulièrement mis en ascension de « surveillance générale » depuis le début du mois de septembre. Entre le 15 et le 29 septembre, pas moins de sept ballons en ascension sont attaqués par des monoplaces de chasse Messerschmitt Bf 109 de la Luftwaffe, en Alsace. Trois sont incendiés et détruits, les observateurs étant indemnes :

- le ballon de la CAO 295 le 15 septembre [1] à 18h12 près d'Eguelshardt, par le Lt. Hartmann Gras-

ser de la 3/JGr. 152, alors qu'il stationnait à 650 m d'altitude depuis 3 h 20 min. L'observateur, le sous-lieutenant Gervis, saute en parachute ; les assaillants avaient tenté, quelques minutes plus tôt, de s'en prendre au ballon de la 284 ;

- celui de la CAO 284 par l'Oblt. Heinz Bretnütz commandant la 6./JG 53, le 20 septembre cette fois, à l'ouest de Bitche, alors qu'il stationnait à 800 m d'altitude depuis 30 min. Le sous-lieutenant Seillier peut se parachuter ;
- celui de la CAO 253, toujours le 20 septembre par la JG 53 (StFw. Ignaz Prestele de la 2. Staffel), alors qu'il stationnait près de Welferding à 600 m d'altitude depuis 45 min.

Deux autres sont endommagés et doivent être dégonflés une fois ramenés au sol, observateurs également saufs :

- le ballon de la CAO 297, le 20 septembre près de Kleinmühl, atteint par une vingtaine d'impacts, finit de se dégonfler au sol ; il est jugé irréparable par la compagnie ;
- celui de la CAO 295, le 29 septembre près de Billerstein, dont l'enveloppe est percée de 150 impacts, mais qui peut être réparé.

Enfin, deux ballons pris à partie échappent à la destruction, celui de la CAO 284 attaqué le 19 septembre et celui de la CAO 272 attaqué à Rohrbach le lendemain. À chaque attaque, deux à quatre chasseurs sont arrivés dans le soleil, ont attaqué en léger piqué avant un dégagement rapide à basse altitude, une partie



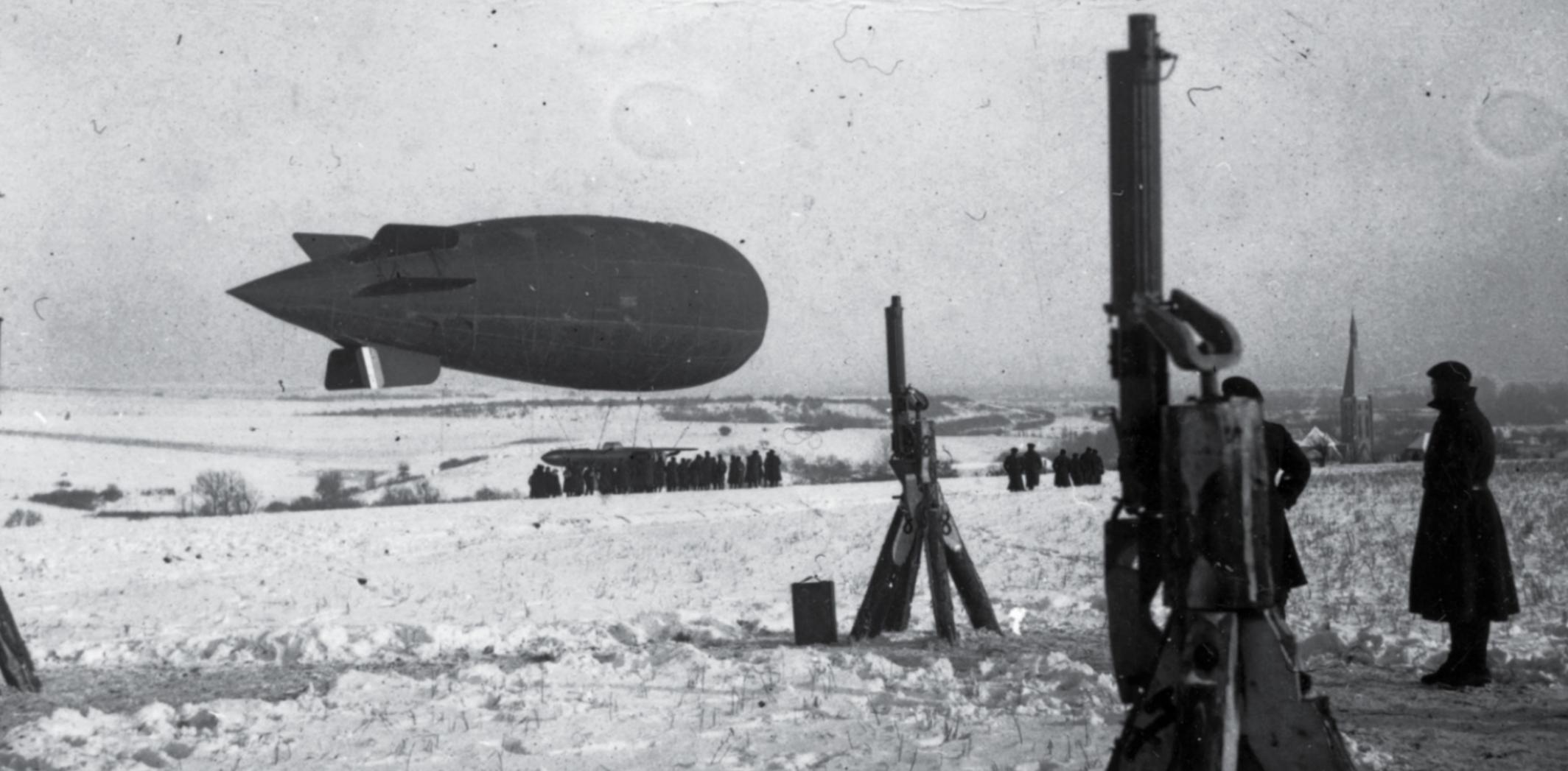
[1] Enregistrée le 16 par la Luftwaffe, mais les archives françaises sont formelles quant à la date du 15.

L'« outil de travail » de la CAO 279, le motoballon, est clairement représenté sur son insigne. Une ceinture de cordage et une roue dentée l'enserme, deux éléments matériels omniprésents dans l'aérostation, le tout ailé, afin de bien marquer l'appartenance à l'Armée de l'Air. (Patrice Gaubert)

Carte postale éditée par la revue de propagande allemande *Der Adler*, intitulée « des appareils de chasse allemands incendient un ballon captif français », illustrant une des trois attaques subies les 15 et 20 septembre 1939. (coll. B. Palmieri)



Le passage à l'observation de nuit

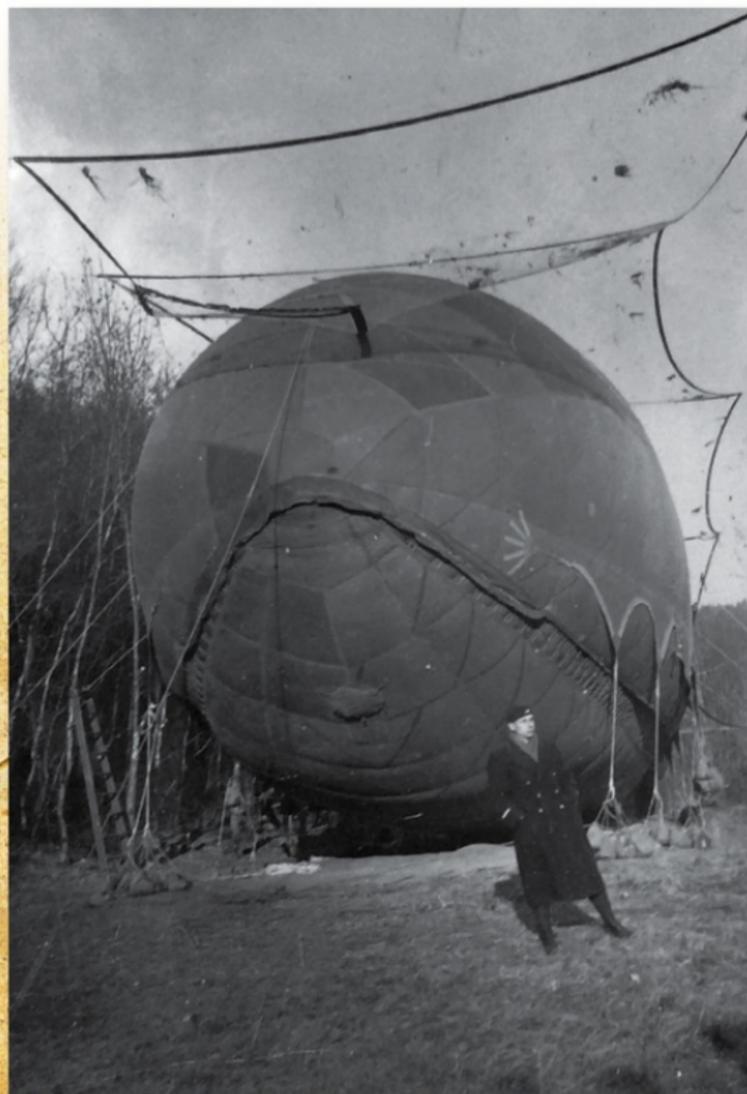


des assaillants protégeant ceux qui attaquaient ; le guet à vue de la DAT n'a pu prévenir de l'approche de l'adversaire et la DCA a été impuissante à le protéger, soit par inefficacité des armes (enrayage, cadence de tir peu élevée), soit par peur d'atteindre l'observateur descendant en parachute. Le bilan matériel est lourd et aurait pu être tragique au plan humain. Une centaine de missions d'observation est quand même réalisée durant ce mois de septembre 1939 mais il est décidé d'abandonner la « permanence de l'observation » de jour, de restreindre les ascensions diurnes et d'opérer prioritairement de nuit.

Pour ce faire, le commandant de la CAO 288, le capitaine Revel, en coopération avec la 36^e DI, met au point un balisage lumineux au sol permettant l'observation de nuit. Le rude hiver 39-40 restreint nettement les opérations ou les complique. Après une longue observation nocturne à Koenigsmacker, la 288 voit son ballon rompre ses amarres dans la nuit du 7 décembre sous les assauts du vent, monter à 6000 m avec ses deux occupants, le sous-lieutenant Julien et le sergent-chef Rouge. L'aérostat incontrôlable dérive pendant 1 heure 10 minutes sur 35 kilomètres et atterrit finalement aux alentours de Metz ; son équipage s'en échappe mais Rouge est sérieusement blessé à l'atterrissage, le ballon reprenant sa course folle. De son côté, l'aérostation de protection va déplorer la perte de nombreux ballons du fait du vent violent : le Groupement d'aérostation de Paris enregistre 20 aérostats reprenant leur liberté dans la seule nuit du 10 au 11 septembre 1939 !

Cette période défavorable aux opérations est mise à profit par l'État-major pour renforcer la formation des aérostiers de toutes spécialités, instruire le

personnel rappelé sous les drapeaux et nouer des liens opérationnels plus étroits avec les unités terrestres. Ainsi s'organisent à partir du 1^{er} décembre les centres d'instruction d'aérostation de Holnon (1^{re} Armée), Manre puis Marvaux (II^e Armée), Bouconville-Apremont (III^e Armée), de la caserne Ney à Toul (IV^e Armée), Épinal-Uxegney puis Les Forges-La



Au centre de Manre, dans les Ardennes, la CAO 275 assure l'instruction de tous les aérostiers de la II^e Armée avec son MBZ 3, du 22 décembre 1939 au 14 janvier 1940 ; les stagiaires sont regroupés devant l'aérostat qui a reçu sa nacelle motrice. Plusieurs affûts de mitrailleuses Vickers permettront aussi la formation des tireurs de DCA. (coll. M. Comas)

Le MBZ du centre d'instruction de Manre « campé » en lisière de forêt, un filet de camouflage tendu au-dessus de lui, durant l'hiver 39-40. (coll. M. Comas)



En février 1940, le centre d'instruction de la IV^e Armée est installé à la Caserne Ney de Toul ; trois lieutenants devisent devant le ballon BD campé dans un bois, ses empennages totalement dégonflés.

(coll. B. Hugot)

Bourieure (V^e Armée), Vaqueriette-Verchocq puis Fontaine-l'Étalon puis Clarques (VII^e Armée), Breurey-lès-Faverney (VIII^e Armée) et Margival (IX^e Armée). Une seule compagnie demeure en ligne, alors que les autres animent les centres. Au front, les observations de nuit s'avèrent fastidieuses à mettre en œuvre au sol et les résultats demeurent mitigés, d'autant que l'activité ennemi est faible voire nulle. La mise en œuvre des motoballoons Zodiac est parfois jugée difficile, de par la hantise de parachutistes ennemis infiltrés.

Côté activité, certaines compagnies reçoivent fin octobre 1939 la mission de diffuser de milliers de tracts papier vers les lignes allemandes, par ballonnets... Des missions diurnes de courte durée ont

La CAO 296 du Cne Bitouzet résume bien la mission de son unité par son insigne : une lune hilare combinée à un soleil observe à l'aide d'une longue-vue, depuis le ciel, rappelant la permanence de l'observation, nocturne et diurne.

(Patrice Gaubert)

Quoi de mieux pour évoquer les qualités de vue perçante, de nyctalopie et de constance que doivent développer les observateurs en ballon, qu'un rapace nocturne aux yeux grands ouverts ? C'est ce qu'a choisi la CAO 268 du Lt Noireault comme insigne, d'autant plus légitime que les ascensions nocturnes sont courantes fin 1939.

(Patrice Gaubert)



toujours cours, mais le 8 novembre à 12h32 le ballon de la CAO 285 est enflammé à Mitschdorf ; soit par l'Oblt. Erich Groth commandant la 2./JGr. 102, soit par l'Oblt. Heinz Schumann commandant la 4./JG 52, qui tous deux revendiquent un ballon d'observation à Wissembourg. Deux jours plus tard, le ballon de la CAO 267 qui est en ascension à 600 m, non loin d'Appenwihr où il travaille au profit du 20^e CA, est attaqué à 15h10 par quatre Bf 109 D de la 2./JGr. 176. À bord de l'aérostas se trouvent comme observateurs le lieutenant Pralong et le sous-lieutenant Thiriet, ce dernier détaché de la CAO 292. Le commandant de compagnie fait immédiatement ramener le ballon au sol et la DCA ouvre le feu, mais l'aérostas a déjà été enflammé par l'Oblt. Wilhelm Hobein et le parachute de nacelle est déclenché à 450 m. Au sol, Pralong est sain et sauf mais Thiriet est grièvement blessé au cou. Bien que transporté en urgence à l'hôpital de Turckheim, il y décède de ses blessures le jour-même. Il sera cité à l'ordre de l'armée et fait officier de la Légion d'honneur à titre posthume ; c'est le premier mort du fait de l'ennemi à la VIII^e Armée. Une nouvelle preuve, s'il en fallait, que l'aérostation ne peut travailler de jour sans risques certains...

Il n'en faut pas plus au général Tétu, commandant la Zone d'opérations aériennes Est, pour proposer le 13 décembre soit la suppression pure et simple de l'aérostation, soit son affectation aux seuls secteurs fortifiés, arguant de *la disproportion des moyens mis en œuvre par rapport aux résultats obtenus*. L'État-major ne reprend pas l'idée, mais conscient d'une part des difficultés de mise en œuvre et, d'autre part, des lacunes de matériel qui perdurent depuis l'entrée en guerre, prend une décision radicale. Reprenant des propositions du général Bienvenue des 22 décembre et 31 janvier, le général Vuillemin dresse le 2 mars 1940 une liste de vingt CAO à moderniser, dites « compagnies de choc », dont

huit sont prioritaires afin d'être aptes au front dans toutes les conditions. Les 29 restantes constituent une réserve de personnel et matériels stationnées dans les centres d'instruction d'armée, dont douze autres ne seront plus utilisées que pour l'observation de nuit. Cette remise à niveau, concernant tous les domaines (ballons modernes tels MBZ 31 ou 32, armement défensif tels que jumelage de mitrailleuses de 13 mm, groupes de canons de 25 mm, éventuellement mortiers de 81 mm, véhicules spécialisés tels que treuils à grande puissance, tenders, voiture dérouleuses téléphoniques, voiture de reconnaissance tous terrains et voiture porte-jumelage de mitrailleuses, appareils photographiques) n'est pas encore achevé quand l'Allemagne passe à l'offensive, le 10 mai 1940. L'engagement des aérostiers va prendre un tout autre visage avec le début des opérations en Belgique.

LA CAMPAGNE DE MAI-JUIN 1940

Au printemps 1940 et au Groupe d'armées n° 1, les armées disposent des CAO 271 du lieutenant Vieu (Campagne-lès-Wardrecques) et 289 du capitaine Saubatte (Petite-Synthe) à la VII^e Armée, et de la 251 du capitaine Dottin (en forêt de Froidmont) à la IX^e Armée. Huit autres, non opérationnelles, sont stationnées dans les centres d'instruction des 1^{re}, II^e, VII^e et IX^e Armée. Le 10 mai 1940, lorsque les premiers éléments français pénètrent en Belgique en application des directives « Dyle – Breda », la CAO 271 attachée au 16^e CA et la CAO 289 (1^{er} CA) font également mouvement avec leur support technique – respectivement, les sections de parc 16/155 et 1/152, ainsi que le parc d'aérostation 9/153 lié à la VII^e Armée. Leur périple les conduit jusqu'à Knesselare pour la 271 le 16 mai et Middelburg pour la 289 le 17 mai, deux positions très au Nord, proches de la frontière néerlandaise, qu'elles devront abandonner pour un repli par la côte de la Mer du Nord, sous des bombardements réguliers. La 271 embarque dans le réduit de Dunkerque le 4 juin après avoir incendié son ballon, débarque à Plymouth le même jour et revient par Brest le lendemain. La 289 peut se replier à Béhen, dans la Somme, le 19 juin.

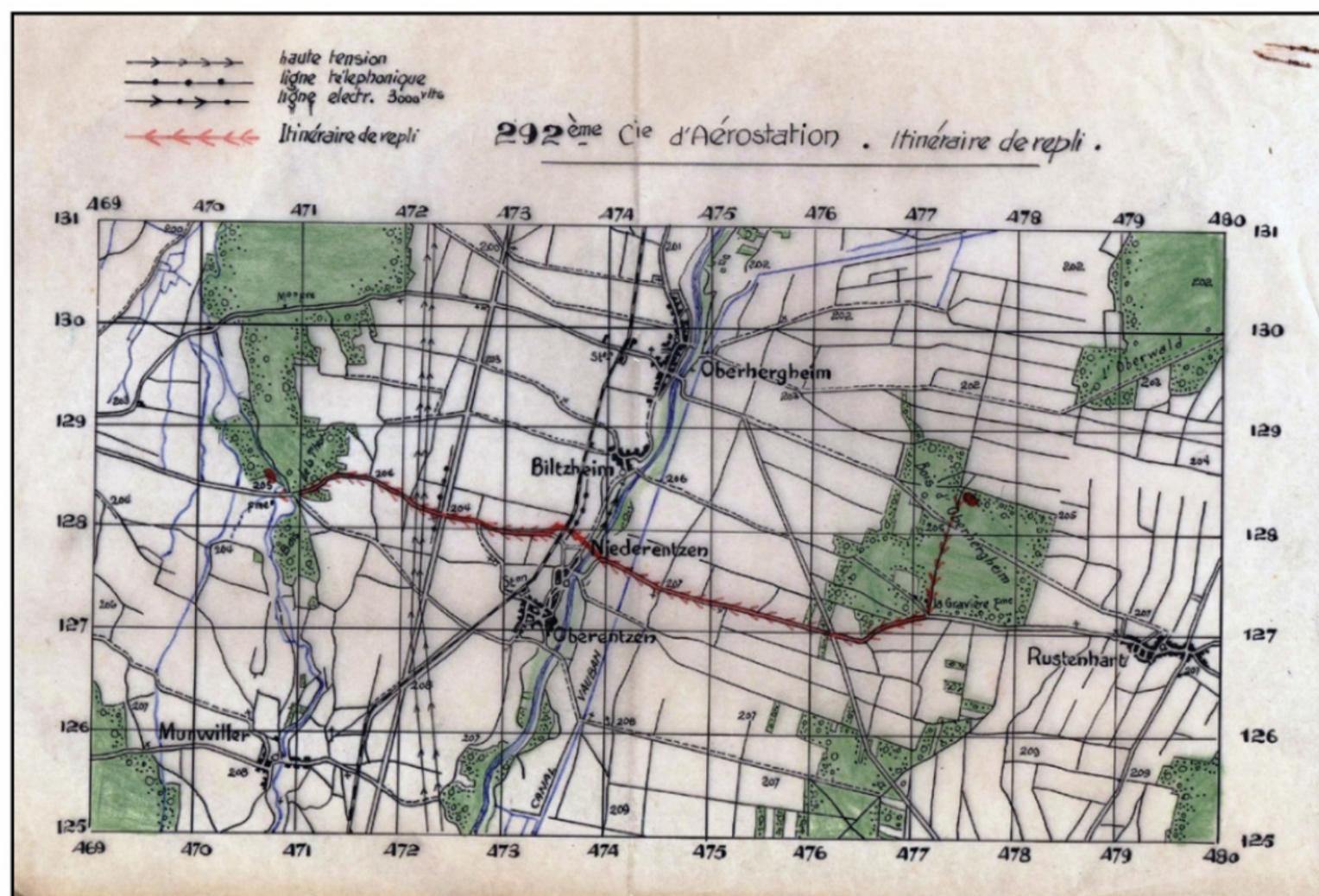


À aucun moment ces deux compagnies n'ont pu ascensionner : soit que les missions demandées sont annulées au dernier moment sous la pression ennemie, soit que la compagnie n'est pas techniquement en mesure de le faire. C'est le cas le 30 mai, quand il est demandé à la CAO 271 stationnée à La Panne d'ascensionner pour repérer vers Bergues l'artillerie qui pilonne Dunkerque. Cette fois, l'hydrogène manque et la compagnie a la désagréable surprise de trouver *les empennages de son ballon lacérés par les Belges la veille*. Le capitaine Saubatte, commandant de la CAO 289, semble lucide sur cet inemploi : *durant la guerre de mouvement, il s'avéra impossible de mettre en œuvre l'aérostation*. Pour autant et durant la même campagne, les aérostiers français ont remarqué avec dépit et envie un ballon allemand dans la direction de Nieupoort, en observation pendant trois heures, protégé par une demi-douzaine de chasseurs qui tournent autour de lui en permanence...

Plus à l'Est, les 12 et 13 mai, la CAO 251 a pour mission de renseigner le 41^e CAF sur l'activité adverse dans la vallée de la Sémoy, depuis sa position près de Mézières. Ses observateurs, le lieutenant Denaux

Cette stèle implantée en bordure de la D1 à Appenwihr (Haut-Rhin) rappelle la mort du S/Lt Yvan Thiriet le 10 novembre 1939, lors de l'incendie du ballon de la CAO 267 par quatre Bf 109 du JGr. 176.

(photo Jean-Loup Frommer)



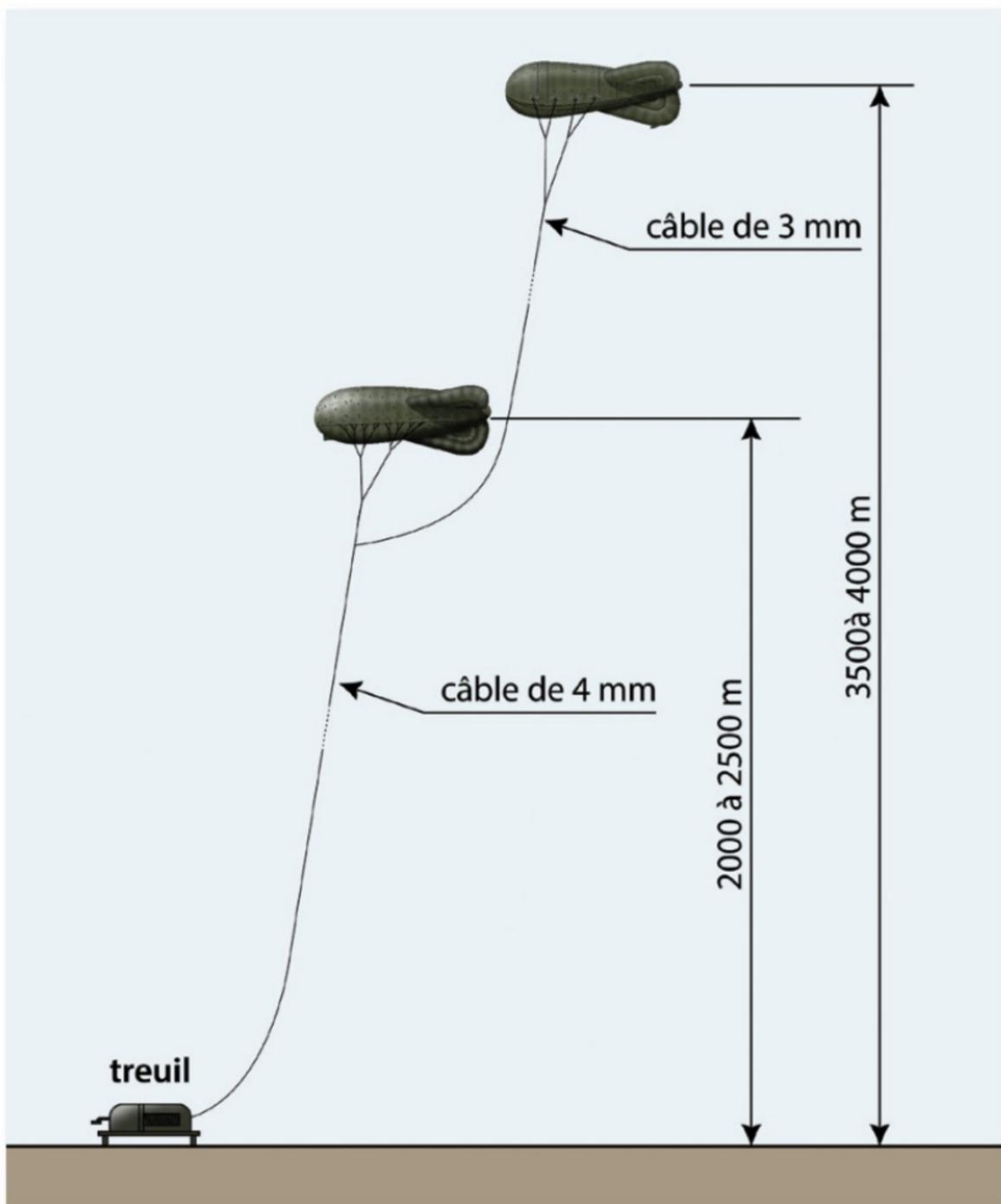
Toute compagnie d'aérostation d'observation en campagne doit prévoir des itinéraires d'acheminement et de repli du ballon, entre le campement et le point d'ascension ; c'est le cas ici pour la CAO 292, postée au sud de Colmar, une compagnie qui perd un ballon suite à l'attaque de deux Bf 109 le 16 mars 1940. (coll. SHD/photo B. Palmieri)

et le sous-lieutenant Daublain, relèvent *une activité intense et continue dans le secteur de Sedan, activité de l'artillerie, nombreuses fusées et lueurs en particulier des fusées rouges* dans la nuit du 12 au 13 mai, entre 22h00 et 03h00. Ils ont en fait sous les yeux le début de l'offensive dans les Ardennes vers Sedan, qu'observeront aussi les équipages des GR II/33 et II/22 et qui surprendra totalement l'État-major.

Au Groupe d'armées n° 2, ce sont les CAO 257 du capitaine Caniaux et 266 du capitaine Bourrel qui sont particulièrement actives, en mai – juin 1940. Elles réalisent une centaine d'ascensions essentiellement nocturnes, entre le 10 mai et le 13 juin et détectent notamment de nombreuses batteries allemandes en action au nord de Puttelage, entre le 4 et le 8 juin. Lors de ces missions fructueuses, elles sont postées respectivement à Grening et Adelage, à 18 km de distance l'une de l'autre, à l'ouest et à l'est de Grostenquin, et à une quinzaine de kilomètres de l'objectif observé.

Enfin, au Groupe d'armées n° 3, la mission principale des aéroliers demeure la surveillance de la vallée du Rhin, une tâche assurée de façon permanente du 1^{er} au 10 juin, de 22h00 à 03h00, toutes les nuits. Les observateurs notent des mouvements routiers et ferroviaires très importants, essentiellement Nord – Sud ; ceux-ci préparent l'offensive sur le Rhin et sur la Sarre qui débutera quelques jours plus tard. Certaines observations permettent à l'artillerie d'ouvrir le feu sur les objectifs désignés par les aéroliers. La CAO 290 du capitaine Fondeville qui est dévolue à la 67^e DI du 44^e CAF, cantonnée à Jettingen, ne reçoit ordre de gonfler son ballon pour la première fois que le 17 mai 1940. Elle a aménagé deux points d'ascension, l'un à 7 km du Rhin dans le bois de Fichtaag et l'autre à 14 km du fleuve, dans le bois des Jésuites, à partir desquels elle a pour mission la surveillance des bords du Rhin, des vallées de la Lorrach et de la Kander. La compagnie travaille en liaison avec la CAO 292 du capitaine Lecaillon installée à Rixheim. Finalement, elle effectue un total de 94 heures 5 minutes d'ascensions, uniquement nocturnes, *unanimentement apprécié[es] de la grande unité terrestre au profit de laquelle le ballon travaillait, étant donné que l'aviation de CA avait ordre de ne pas exécuter de mission de nuit*, et ce, sous les tirs de l'artillerie ennemie qui encadrent une nuit le ballon à 50 mètres, heureusement sans dégât.

Les centres d'instruction d'aérostation sont dissous le 25 mai 1940 et certaines compagnies non opérationnelles sont rendues à l'armée de l'Air pour différentes tâches au sol, sous la coupe des secteurs



Carte postale française dûment visée par la censure : un ballon de protection maintenu au sol, au campement ; la légende « quelque part sur le front » est aussi vague qu'inexacte (peut-être volontairement...), car les BP ne sont pas déployés au front – à l'exception de la « mission Guynemer » de courte durée, mais autour de sites stratégiques le plus souvent civils (usines, villes majeures, barrages, gares, etc.), parfois situés loin du front. (coll. B. Palmieri)



Helbey 19

Ballon de protection de défense anti-aérienne

Visa censure n° 6461



Le MBZ 3 n° 9 sur sa remorque de transport, abandonnée à Moncornet, probablement lors de l'accrochage que subit la CAO 251 le 15 mai 1940, lors de son repli ; le camion tracteur, non visible sur cette vue, porte l'insigne de la 3^e Compagnie de la 52^e DBA de Compiègne, entité du temps de paix qui a participé à la formation de la 251 à la mobilisation.
(coll. Y. Le Gall)

de l'Air. La CAO 286 participe à la remise en état du terrain de Dognéville, où elle est mitraillée le 11 mai et perd trois hommes. La CAO 265 renforce la DCA de Luxeuil et ses mitrailleurs y sont particulièrement efficaces : les 12 et 16 mai, sous le feu nourri des attaques en piqué, sa section de 16 mitrailleuses abat deux chasseurs Bf 109, qui tombent à Champagny [2] et Dannemarie [3] ; les soldats Allemand, Mangin et Guinet sont cités à l'ordre de l'escadre aérienne par le commandant des FA 108 pour leur courage et leur réussite. La CAO 253 participe aux déménagements des terrains de Mourmelon et Joinville du 25 mai au 5 juin, travaillant au profit du Parc d'aviation 12/136. Une partie du personnel de la CAO 256 est détachée au renfort de la section de défense de Rouvres et Senon, courant mai. À partir du 28 mai, la CAO 262 constitue quatre détachements à la disposition du Secteur de l'air n° 20, qui participent aux travaux d'aménagement et de défense de Sarrebourg-Buhl, Phalsbourg-Trois-Maisons, Saverne-Steinbourg et Mirecourt. Idem pour la CAO 295 : du 7 au 13 juin, elle détache 80 hommes afin de renforcer au sol les terrains de Sémoutiers, Tranqueville et Auzainvilliers.

Devant la poussée allemande, le commandant de la ZOAN ordonne le 19 juin le repli général des formations d'aérostation. Toutefois, certaines compagnies ne vont pas parvenir à se sauver du large mouvement tournant adverse vers l'Est : si la CAO 257, avec des éléments de la 266 et de la 273, réussit à passer en Suisse le 19 juin, les CAO 264 et 266 vont

être faites prisonnières respectivement à Rechicourt le 5 juin et à Sélestat le 24 juin, ainsi que les CAO 298 et 299.

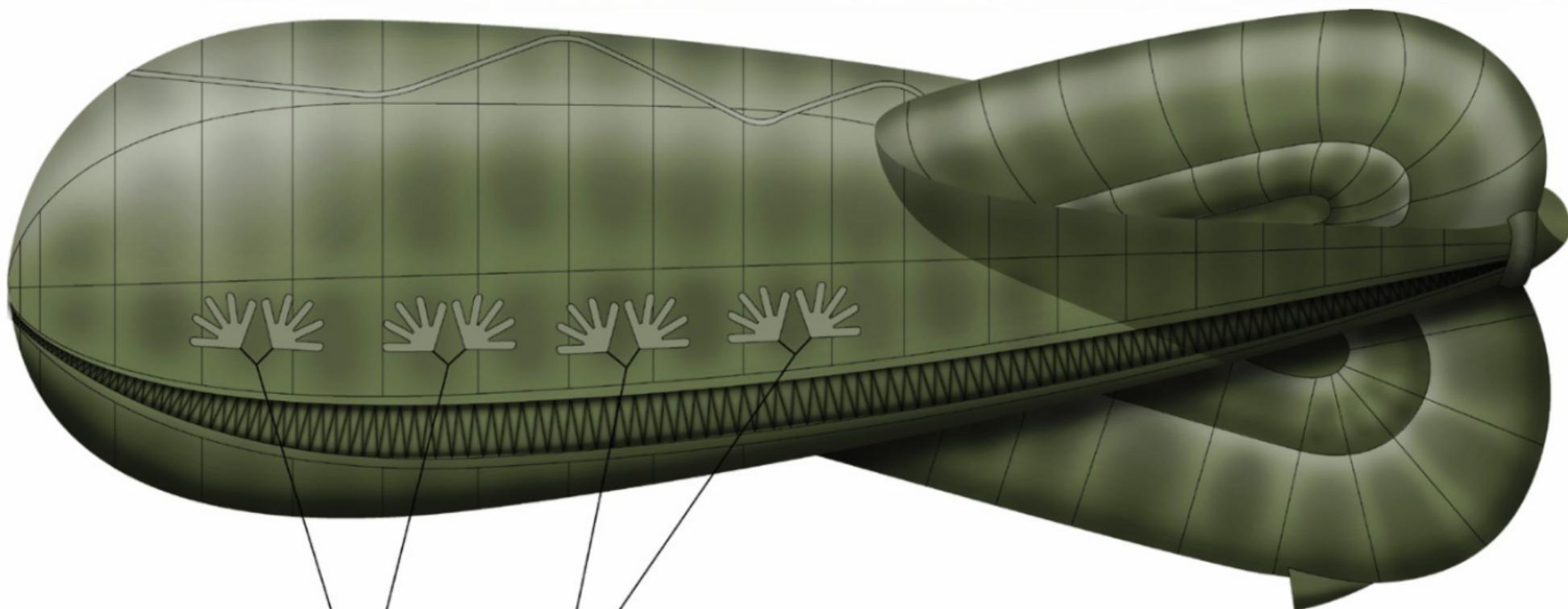
L'aérostation de protection subit également l'offensive allemande, même si elle n'est pas postée au front. Lorsque la Luftwaffe bombarde l'Île-de-France et ses approches les 3 et 4 juin 1940, l'aérostation de protection n'est pas épargnée : le soldat Collomp de la Section 2/220 est tué au poste « F » de Ville-taneuse, le 3 juin, ainsi que le soldat Brusson de la 1/221 à Mantes, le lendemain. Elle assure tant bien que mal sa mission et aligne, au 28 mai 1940, un total de 51 aérostats sur tout le territoire national : 22 à Paris, 8 à Rouen, 4 à Chalon-sur-Saône, 8 à Lyon, 4 à Tours et 3 à Brest (plus 2 à Bizerte), à basse et

[2] Bf 109 E-3 « 1 blanc » de la 1./JG 54, pilote Lt. Albert Walter capturé à Frahier-et-Châtebier, 8 km au nord-est de Belfort.

[3] Bf 109 E-3 W.Nr. 5083 « 10 blanc » de la 1./JG 54, pilote Uffz. Fritz Hotzelmann capturé à Lutran, 4 km à l'ouest de Dannemarie.



Une baleine dont les yeux sont des cocardes et pourvue d'un gouvernail tricolore, équipée de jumelles : tel est l'insigne humoristique mais très parlant de la CAO 266 du Cne Bourrel ; une étoile ailée et une roue dentée évoquent le caractère navigant de l'unité et la présence de mécaniciens.
(Patrice Gaubert)



Un ballon de protection type NN : 17 m de long, près de 6 m de diamètre à sa dilatation maximale, près de 300 m³ de gaz.

(Patrice Gaubert)

Le thème de la toile d'araignée est récurrent dans la symbolique des unités d'aérostation de protection : c'est le cas avec l'insigne de la Compagnie d'aérostation de protection 2/203 du Lt Lamy, installée aux écluses de Notre-Dame-de-la-Garenne (Eure), qui représente un de ses ballons au milieu d'un réseau concentrique de câbles, les avions ennemis étant réduits à l'état de petits insectes capturés. L'insigne métallique existe sous plusieurs versions, émaillées (fabrication Moret, Faubourg du Temple) ou non.

(Patrice Gaubert)



haute altitude. Elle peut toutefois se replier en bon ordre, malgré le harcèlement aérien de l'ennemi. La Section 2/222 est bombardée à Anet et Dreux le 10 juin 1940 et encore mitraillée au Coudray, le 13 juin. La 3/222 qui a subi un bombardement le 29 mai, est à nouveau sous les bombes les 3 et 8 juin ; elle sera également mitraillée à Meung-sur-Yèvre le 16 juin. La 4/222 qui descend vers le Sud est mitraillée à Sermaise le 14 juin et bombardée à Gien, où elle perd le soldat Maillot, le 15 juin. La 8/222, qui a débuté son repli le 9 juin, est bombardée à Carrières-sous-Poissy et Orléans, puis mitraillée à Neung-sur-Beuvron et bombardée à nouveau à Othon-la-Plaine et Aubusson. Aux victimes du fait de l'ennemi s'ajoute le soldat Bernet du GBP n° 1, tué 20 mai 1940 par électrocution, lors d'un ramener du ballon dont le câble percute une ligne à haute tension. À la date de l'Armistice, il n'aura été fait état d'aucune collision entre un aéronef ennemi et un ballon de protection ou son câble, au-dessus du territoire national.

La CAO 265 se choisit comme insigne cette grenouille à jumelles, une évocation sans ambiguïté du « ballon dilatable », d'ailleurs rappelé par le treillis de sandows du dos de l'animal, mais aussi du travail de l'observateur. Ce n'est pas la première fois qu'un animal est représenté en observateur : le moustique de la Sal 27, le poussin de la Br 226, la fourmi ailée de la Sal 259 ou encore le marabout de la Spa-bi 265 l'ont précédé dans ce rôle dans l'Aéronautique de la Grande Guerre ; cet insigne apparaît sur une Traction avant dotant la compagnie et la grenouille regarde bien vers le haut, contrairement à ce qui est souvent dit.

(Patrice Gaubert)



DERNIERS COMBATS AU SOL

Les derniers engagements des aérostiers de l'armée de l'Air ont lieu au sol, dans les combats de retardement autour du Puy-en-Velay et le long de la Loire, au sein du « Groupement Cochet », entre le 16 et le 25 juin 1940. La CAO 254 défend le pont sur la Loire à Roanne, les 16 et 17 juin, et sa section de mitrailleurs le pont de Boën sur le Lignon, le 19 juin, alors que le reste de la compagnie est affectée à la défense du pont de La Fouillouse ; ce dispositif de combat s'étend ensuite au défilé de Blavozy et au secteur Saint-Didier-en-Velay – Montfaucon, les 22 au 25 juin. La CAO 261 est également en position sur le passage de la Loire, près de Roanne et le lieutenant Nicole en a laissé le récit suivant : *l'équipe commandée par le Lieutenant BERTIN dut quitter rapidement Montluçon et aux environs de Roanne, le long de la Loire, dix hommes sous le commandement du Lieutenant FOURNIER protégèrent la retraite qui s'avérait très dangereuse par suite de la présence, à quelques km, de voitures blindées allemandes à leur poursuite. Pendant une heure et demie, ce groupe parvint à contenir l'avance allemande en tirant au fusil mitrailleur sur des motocyclistes dont un au moins fut tué ; mais devant l'ennemi trop nombreux, il dut se replier après avoir fait sauter un pont. Le dispositif de mise à feu ne fonctionna que grâce au courage du Soldat LENCLUD qui risqua sa vie en allant jeter un bidon d'essence sur la mine du pont balayé par le feu ennemi. Mais quelques km plus loin, les Allemands réussirent néanmoins à faire prisonniers le Lieutenant FOURNIER et ses hommes, les ramener à Roanne, d'où quelques jours plus tard trois d'entre eux s'évadèrent.*

ARMÉE FRANÇAISE

AÉROSTIERS



La CAO 259, elle, défend les ponts de Montrond et Rivas, ainsi que le pont sur la Loire de la Veauchette. La CAO 281, avec quarante mitrailleurs, interdit de son côté les passages de la Loire à Balbigny et Feurs et défend Monistrol-sur-Loire, du 19 au 26 juin. Enfin, quarante hommes de la CAO 291 forment quatre détachements aux ponts de la Loire de Montrond, La Veauchette, Feurs et Rivas, puis à Saint-Paulien, la Fouillouse et Saint-Bonnet, du 17 au 24 juin ; armés de cinq mitrailleuses et d'un canon de 47 mm récupéré, ils détruisent deux blindés ennemis, ce qui occasionnera le 29 juin 1940 un témoignage de satisfaction collectif du général Cochet et pas moins de 28 citations individuelles.

Plusieurs autres compagnies sont en partie affectées à la défense de la ville du Puy : une section de défense de la CAO 265 du 18 au 24 juin, sur la route du Puy à Lavoûte-sur-Loire, les mitrailleurs de la CAO 270, le 19 juin, sur la route du Puy à Chaspuzac, des détachements de la CAO 275 au Puy le 20 juin puis à Chanac le 21 juin, une partie du personnel de la CAO 276, du 19 au 24 juin, au carrefour Le Puy – Saint-Julien – Le Monastier-sur-Gazeille, une partie du personnel de la CAO 290, au nord de Saint-Paulien, une partie du personnel de la 290 sur la route du Puy à Yssingeaux, cinquante-trois hommes de la CAO 292, le 18 juin, sur la route du Puy à Borne, et enfin vingt-six hommes de la CAO 295 à Retournac, du 18 au 25 juin 1940. L'aérostation de protection participe également à ces opérations : la CAP 7/220 est chargée, du 18 au 24 juin, d'organiser un « point d'appui » au carrefour Saint-Héand – Saint-Galmier, en fournissant 15 hommes au GRCA 20. Ces aéroliers combattent au sol toute la journée du 23 juin 1940 et le 25, 32 hommes assurent la défense du barrage de la Fouillouse, près de Saint-Étienne.

L'entrée en guerre tardive avec l'Italie, le 10 juin 1940, trouve l'aérostation stationnée dans le Sud entièrement cantonnée dans les centres d'instruction, répartis entre les groupements d'instruction Sud

Paul Barbier est un caricaturiste et illustrateur des années 30-40 qui a notamment produit un grand nombre de cartes illustrées en 1940, pour les Editions d'art André Leconte, relatives aux spécialités de l'armée française. Les aéroliers n'ont pas échappé à son talent : un homme du rang, porteur de sa musette et de son épée-baïonnette modèle 1874, pose ici devant un ballon dilatable maintenu au sol par câbles et lests ; des bouteilles d'hydrogène sont visibles au sol et trois autres ballons dans le ciel.

(coll. B. Palmieri)

(Gréoux puis Saint-Vallier-de-Thiery) et Nord (Valensole). Les 14^e et 15^e CA de l'Armée des Alpes n'auront pas recours au sept CAO qui leur sont dévolues, d'autant que les opérations contre l'Italie se limiteront à la haute montagne ou au littoral escarpé de la frontière franco-italienne, deux milieux peu propices à leur utilisation. Dans le Sud-Est, seule la Compagnie de ballons de protection 3/303 du capitaine Séguéla est bombardée à Toulon, le 14 juin 1940, par une trentaine d'appareils italiens qui endommagent deux ballons en ascension.

Toute l'aérostation est finalement rassemblée peu après l'armistice dans le Sud-Ouest, autour de la base de Toulouse-Balma. L'ensemble des formations, tant d'observation que protection, sont définitivement dissoutes à l'été 1940...

FIN



Mission générale et stationnement sont clairement rappelés dans l'insigne de la CAO 263 du Cne Duval : un rapace nocturne évoque la vue aiguisée et la patience des observateurs, un paysage de montagne enneigée évoque les Alpes, le secteur d'opérations de l'unité, attachée au 14^e CA.

(Patrice Gaubert)

Cet article est un condensé de l'ouvrage « L'Aérostation de l'armée de l'Air, 1934-1946 » (120 pages, 100 images, profils et insignes en couleurs), à paraître chez Lela Presse et actuellement en souscription (cf. page 2).

Sources : archives Air du Service historique de la Défense (Vincennes) sous-séries 2B, 1D, 2D, 3D, 4D, F, G, K, Z, MO, 1P ; archives du Bureau des archives et des réserves de l'armée de l'Air (Dijon) ; documentation Zodiac.

Remerciements : Michel Auburtin, David Aymard, commandant Éric Benard, Xavier Capy, Matthieu Comas, Pascale Foucher, Jean-Loup Frommer, Peter Garwood, Jean-Pierre Gélibert, Gérard, Daniel Gilberti, Gwened, Bertrand Hugot, Pierre Jarrige, Yann Le Gall, Vincent Lemaire, Didier Lherbier, Rémy Longetti, Michel Marie, Pierre-François Mary, Jean-Claude Mermet et Bernard Thévenet.



Une nacelle motrice mise en œuvre fin 1939 par la CAO 280 à Gréoux-les-Bains (Basses-Alpes, à l'époque), afin de former les pilotes de motoballons des compagnies dédiées aux 14^e et 15^e corps de l'Armée des Alpes.

(coll. Gérard)