

CHAPITRE 2

LES TEMPS PAISIBLES

DATES

ANNEES	MOIS	EVENEMENTS
1919		
	Janvier	- Conférence de la Paix à PARIS
	Juin	- La 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 Rhur.
1922		
	Octobre	- Marche de Mussolini sur Rome.
	Décembre	- En devenant la « 12ème Direction », l'Aéronautique militaire est officiellement la nouvelle arme de l'Armée de terre française. - Création de l'URSS.
1923		
	Janvier	- Raymond Poincaré ordonne l'occupation de la Rhur par les troupes françaises. - Les unités de chasse, de reconnaissance, d'observation et de bombardement léger sont regroupés en régiments d'aviation mixte, tandis que sont formés des régiments de bombardement lourd homogènes.
1924		
	Juillet	- Deux biplans américains Douglas bouclent le tour du monde en 15 jours. - L'aviation militaire est organisée en divisions, brigades et régiments.
1925		
	Octobre	- Pacte de Locarno garantissant les frontières franco-allemandes et belgo-allemandes.
	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, Châteauroux et Lyon. - Loi fixant l'organisation générale de l'Armée de l'air.
1935		
		Création de l'Ecole de l'air.

1919 - 1927

NEUSTADT

L'escadre 13 est mise dès le mois de mars 1919 à la disposition du groupe d'Armée FAYOLLE et stationne dans le Palatinat. Les groupes, dispersés au début sur les terrains de Neustadt, Speyerdorf, Germesheim, sont rassemblés en mai 1919 sur le terrain de Neustadt (Etat-Major) et Speyerdorf (escadrilles, parc, section photo aérienne) sous le commandement de commandant CASSE, successeur du commandant de la MORLAIX désigné pour un autre poste. En décembre, l'escadre 13 devient le Groupement de bombardement n°13.



INTERIEUR DU CAMP DE NEUSTADT (SHAA)

Le 1er janvier 1920, notre groupement devient le 3^e régiment de bombardement de jour comprenant 3 groupes de 4 escadrilles :

Le 1er Groupe (ancien GB3)	- Escadrille 201Ancienne BR 107 - Escadrille 202.....Ancienne BR 126 - Escadrille 203.....Nouvelle formation - Escadrille 204.....Ancienne C 46
Le 2ème Groupe (ancien GB4)	- Escadrille 205.....Ancienne BR 131 - Escadrille 206.....Ancienne BR 132 - Escadrille 207.....Ancienne BR 134 - Escadrille 208.....Nouvelle formation.
Le 3ème Groupe (nouveau)	- Escadrille 209.....Ancienne BR 128 - Escadrille 210.....Ancienne BR 66 - Escadrille 211.....Nouvelle formation - Escadrille 212.....Ancienne C 246

Le 1er août, le régiment change de numéro et devient le 12ème régiment d'aviation. Toujours composé de 3 groupes à 4 escadrilles numérotées de 1 à 12, il participe à toutes les opérations militaires de l'Armée du Rhin.

En 1921, l'Allemagne se révélant incapable de payer ses dettes de guerre, les troupes terrestres se préparent à occuper les villes de la Ruhr. Pour l'occupation de Dusseldorf en mars 1921, les deux escadrilles sont détachées à Crefeld. En mai, le régiment tout entier s'installe près de Duren, sur le terrain de Girbelsrath en prévision de l'occupation de la Ruhr.

Le 8 décembre 1922, l'Aéronautique militaire devient la "Douzième direction" et est officiellement la nouvelle arme de l'Armée de terre française.

Le 11 janvier 1923, sur ordre de Raymond POINCARÉ, les troupes françaises occupent la Ruhr. A la fin février, deux des quatre escadrilles du 1er groupe, détachées à Girbelsrath, rentrent à Neustadt. Les deux autres s'installent à Hangelar près de Bonn. Et tous les 2 mois, jusqu'au 10 novembre sont relevées par 2 autres escadrilles du 12ème régiment.

Six de nos avions participent au challenge du "Matin" et se classent premiers devant quatre autres régiments, gagnant ainsi la statuette en bronze de La Fayette. Le 1er novembre, le régiment cesse sa participation aux opérations de la Ruhr.



ALIGNEMENT DE BREGUET XIV (SHAA)

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, l'instruction, les jours qui suivent les jours d'une vie insipide sans enivrement 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 la fête, où, durant de longues heures, on égrène des souvenirs récents et le passé achève de se poétiser. Visites en Rhénanie, en Belgique, voyages à travers la France, défilés du 14 Juillet, du 11 Novembre, funérailles des grands chefs, inspections, école à feu, tel est le menu de cette vie de garnison si différente de la nature du militaire.

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.

Dix équipages du 12ème R.A.B prennent part à la coupe Michelin et conquièrent les six premières places. L'équipage du Cne COSLIN se classe premier.



Piste du 12^e Régiment d'aviation de bombardement. Au premier plan un Breguet 14 B2 servant à l'entraînement des pilotes. Tous les autres sont des Breguet 19 à moteur Lorraine de 450 CV. Dans le lointain se détache la montagne "Le Haardt" (583 m). En bout de piste, on distingue les bâtiments du groupe. Le long de la piste, le personnel navigant est rassemblé muni de parachutes.

NEUSTADT ALLEMAGNE FEVRIER 1927 (SHAA)

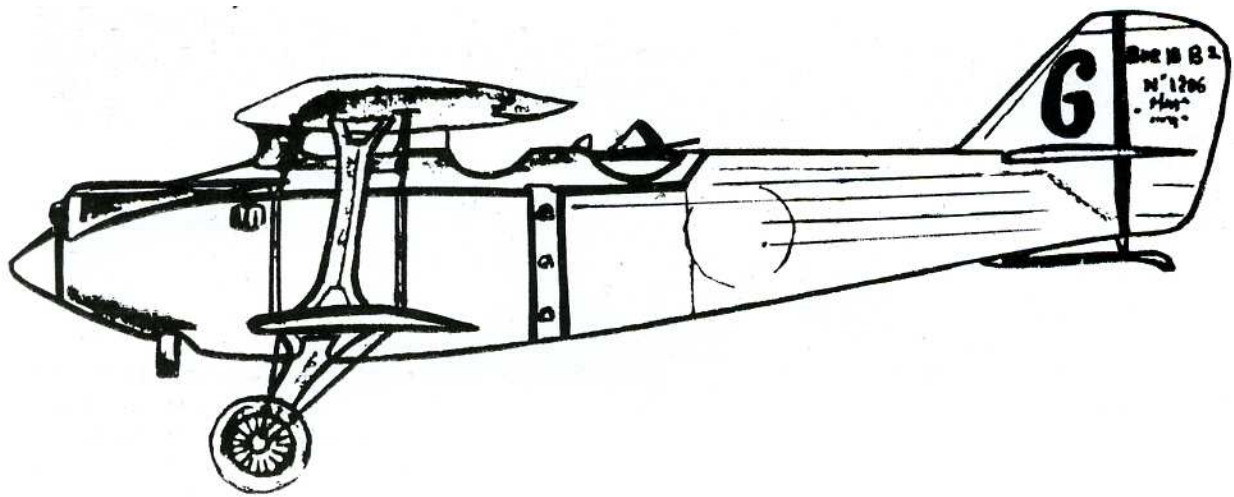
Le 5 novembre 1927, en prévision de sa rentrée en France, le 12^e Régiment est amputé de 5 escadrilles. L'Etat-Major du 3^e groupe et les escadrilles 9, 10, 11 sont affectés à METZ au 11^e R.A.B. Les 8^e et 12^e escadrilles rallient le 35^e Régiment d'aviation de Lyon où elles forment un nouveau groupe d'observation. Le 12^e Régiment, réduit à 7 escadrilles, quant à lui est maintenu à Neustadt en attente d'un transfert sur Reims.

Bréguet 19

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

Dimensions	Envergure : 14, 83 m	Longueur : 9, 61 m
Poids	A vide : 1393 kg	En charge : 2500 kg
Performances	Vitesse 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 duraluminium 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 voilure de 50 m², le reste étant entoilé. Un radiateur torique à lames parallèles destinées 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.

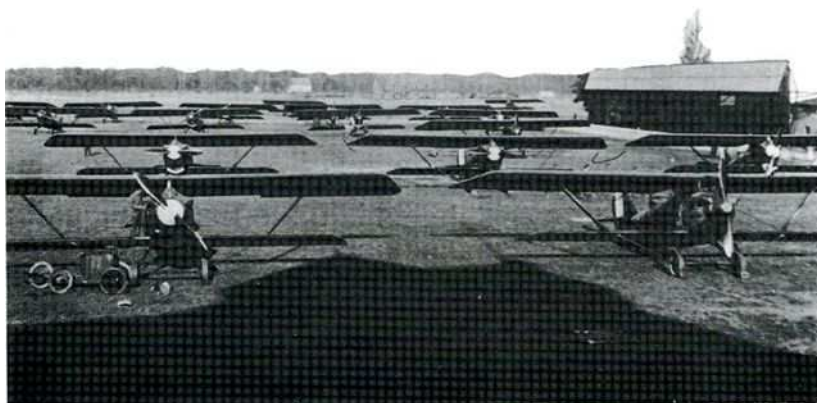


Plus de 3280 exemplaires de cet avion sont construits entre 1922 et 1934, en France d'abord, mais aussi en Belgique, en Espagne, en Yougoslavie, au Japon et même en Uruguay. Beaucoup seront exportés vers la Pologne, la Roumanie, la Grèce, l'Iran, l'Argentine, la Bolivie et la Chine.

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 (Sibérie) ; 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.

1928-1939 - REIMS



ALIGNEMENT DE BREGUET 19 A NEUSTADT EN 1927.
AU FOND LE BOIS D'HARSLOCH (SHAA).

Début 1928, il n'existe à Reims qu'un groupe de hangars en construction ; il n'y a ni casernement pour la troupe, ni installation pour le parc, ni route, ni voie ferrée. L'aire d'atterrissage est inutilisable. Dès avril, un détachement de 100 personnes est envoyé pour accélérer les préparatifs. Six hangars Bessonneau couverts de tôles sont montés. Une partie de l'aire d'atterrissage est aménagée. Des soutes à essence sont creusées. Une centrale électrique provisoire est installée.

Le 28 septembre, le premier des neufs trains transportant le personnel et le matériel du 12ème quitte Reims. Les autres vont suivre et s'échelonnent jusqu'au 24 octobre.

Le 1er octobre, les 52 avions des 5ème, 6ème, 7ème escadrilles et de l'ETAT-Major du 2ème groupe se posent à Reims. Le 23 à 08 h 30, les 39 appareils du 1er groupe quittent Neustadt.

C'est l'hiver rigoureux de 1928-1929. Le fonctionnement du service est rendu extrêmement pénible et réduit l'activité des escadrilles. Il faut amener les avions en rouleur pour prendre le départ à 2km sur la seule bande utilisable.

Dès le printemps 1929, la situation s'améliore. Les premiers bâtiments de la caserne en construction peuvent être occupés. La presque totalité de l'aire d'atterrissage devient utilisable.

Neustadt, petite ville pittoresque au pied du Haardt n'est plus qu'un souvenir du 12ème Régiment. Maintenant c'est Reims, la cité martyre qui a vu le baptême de Clovis et le sacre de nos rois, qui a présidé aux premières manifestations de l'aviation aux temps héroïques avec sa "Grande semaine de 1909", qui abrite le 12ème Régiment d'Aviation.



REIMS LE 11.02.1930 (SHAA)

La base de Reims prend de l'ampleur et il faut sans cesse construire de nouveaux locaux. L'activité aérienne ne souffre pas trop de l'inconfort provisoire des installations. En ce début d'année 1930, le 12ème R.A.B prend une part active à la vie de garnison et fraternise avec la fraction du 106ème Régiment d'infanterie.

Le 21 juin, à l'occasion de l'inauguration du monument aux morts de la ville, la 1ère escadrille survole d'une façon impeccable les troupes qui défilent.

L'activité aérienne se poursuit, quelques 7600 heures de vol pour l'année. Nous effectuons beaucoup de voyages en Tchécoslovaquie, Pologne, Lituanie, Lettonie, Estonie...

Lundi 20 octobre 1930, vers midi, le Lieutenant-colonel HAPPE, "Héros de légende" accompagné du mécanicien HUET, fait une chute mortelle, à Aywaille en Belgique. Se rendant à Metz, il est pris par le mauvais temps, avec sa maîtrise et son sang-froid habituels, il trouve une éclaircie vers le Nord. Au moment même où il pense pouvoir se poser, les ailes de son avion se brisent, l'avion s'écrase avec son équipage.

Lorsque la nouvelle arrive au Ministère de l'Air, c'est la consternation générale. A Reims, où il commandait en second le 12ème R.A.B, on ne peut croire à une pareille catastrophe. C'est jour de deuil pour toute l'aviation.



HAPPE « LE DIABLE ROUGE »

Surnommé "Roter Teufel" (diable rouge) par ses adversaires qui avaient mis sa tête à prix, 35 000 marks, à qui l'abattrait, il leur envoya ce message :

"Vous avez mis ma tête à prix, merci. Puisqu'il en est ainsi, dans mes expéditions, ouvrez le feu sur l'appareil qui a les roues peintes en rouge et une croix sur les plans. C'est le mien. Inutile de tirer sur ceux qui l'accompagnent..."

Exécutant fougueux, Happe était également un théoricien du bombardement, il allait mettre en lumière les possibilités stratégiques de l'arme offensive.

Né en 1882, il entre à Saint-Cyr en 1903. Sous-lieutenant en 1906 au 82ème R.I, puis Lieutenant au 32ème R.I. Il est détaché en janvier 1912 au service Aéronautique où il est breveté pilote (n° 224)

La guerre arrive. Nommé Capitaine en Novembre 1914, il prend l'escadrille de bombardement de Belfort équipée de MF 80cv, puis, le 4 juin 1915, la légendaire MF 29 (chat stylisé). Le 18 avril 1916, le "corsaire de l'air" et son groupe de "cage à poules" firent à l'aviation de chasse ennemie, au cours du bombardement du terrain d'Habsheim, le premier grand combat aérien, au cours duquel quatre avions allemands et quatre des nôtres tombèrent. Il est nommé chef de bataillon en novembre. Désigné inspecteur des écoles en juin 1917, il est, sur sa demande, détaché dans l'infanterie où il termine la guerre.

De 1919 à 1923, il fait partie de la mission militaire française en Pologne. Revenu à l'aéronautique, il commande en second le 12ème RAB à Reims, où il est promu Lieutenant-colonel le 25 mars 1929.

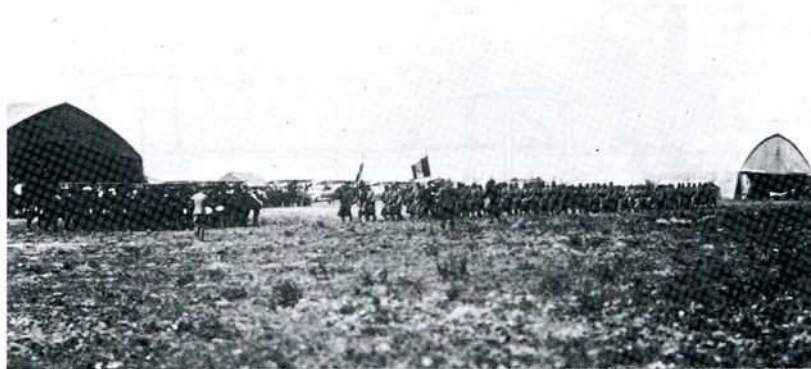
- Chevalier de la légion d'honneur à 32 ans.
- Officier de la légion d'honneur à 34 ans.
- Commandeur de la légion d'honneur à 47 ans.
- Croix de guerre 14.18 avec 7 palmes et 1 étoile.

- Croix des T.O.E avec 1 palme.
- Officier d'académie.
- Il est en outre décoré de 5 ordres étrangers.

Le 25 octobre 1930, à Saint-Germain-en-Laye, l'aviation française tout entière conduit ce grand soldat à sa dernière demeure. Les aviations étrangères sont là, même Willy COPPENS le "grand as" belge est venu rendre les derniers devoirs à son frère de l'air.



ALIGNEMENT de BREGUET 19 REIMS (SHAA)

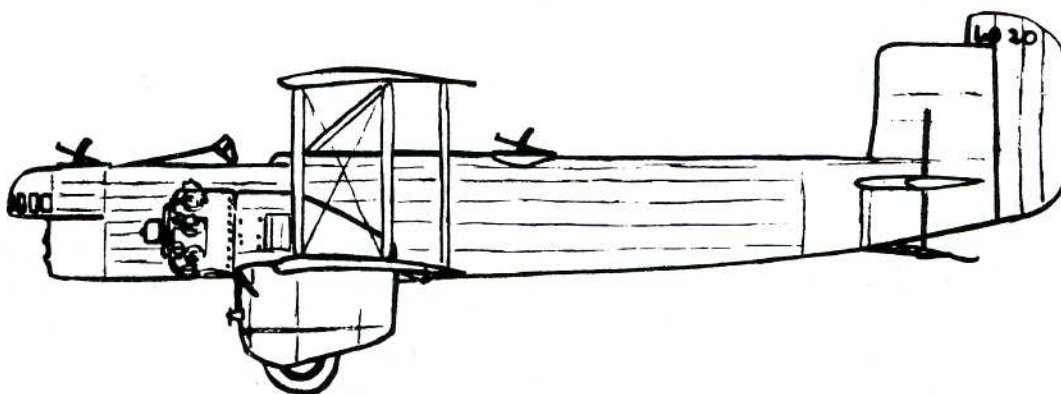


DEFILE DU 12ème RAB A REIMS (SHAA)



NOS ANCIENS DEVANT UN BREGUET 19 (SHAA)

Léo 20



Apparu en 1926, le Léo-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.

Dimensions	Envergure 22, 25 m	Longueur : 13, 81 m
Poids	A vide : 2 580 kg	En charge : 5 300 kg
Performances	Vi max : 200 km/h	Plafond : 5 750 m
Armement	Mitrailleuse : 3/4	Bombes : 1 040 kg
Moteurs	2 X GN RHONE JUPITER de 420 CV	

Les LÉO furent affectés tout d'abord aux 21^e et 22^e régiments d'aviation, basés à Nancy et Chartres. Le 11 juin 1931, six appareils du 22^e 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 six LÉO 20 avaient parcouru 4 800 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 LÉO 20 qui furent progressivement retirés du service opérationnel.



Léo 20 DU 12ème RAB A REIMS en 1934.

En 1932, quelques modifications sont apportées dans l'armée de l'air, notre régiment devient 12ème Escadre de bombardement. A partir de février nous touchons les Léo 20, bombardiers triplaces et bimoteurs, aptes au vol de jour et au 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 humaines. L'innocent Léo 20 qui fait les délices des élèves pilotes bombardiers et leur pardonne toutes les audaces, tue lors de sa mise en service de nombreux équipages.

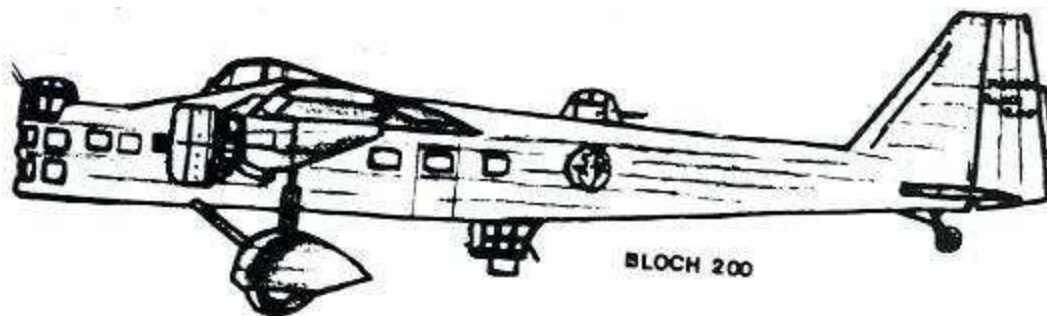


ACCIDENT DU Léo n°247 A MONTDESIR EN 1934 (SHAA)

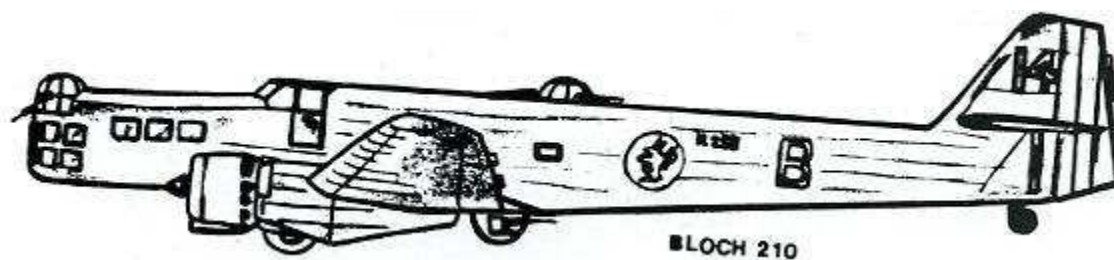
Pour répondre aux exigences de la politique de paix internationale de 1933, le terme Escadre de Bombardement est remplacé par Escadre d'Aviation lourde. La 4ème escadrille (ex C46) qui vient de passer escadrille de chasse de nuit est rattachée à la 22ème Escadre de Chartres. La diminution des allocations d'essence freine l'entraînement aérien. Notre terrain est devenu le plus beau terrain de France.

Bloch 200 - 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	2X Gnome Rhone 14 R de 870 CV	2X Gnome Rhone 14 N de 950 CV
Envergure	22,45 m	22,81 m
Longueur	16 m	18,90 m
Masse maxi	8 000 kg	10 200 kg
Vi max	285 km/h	335 km/h
Armement	3 mitrailleuses de 7,5 mm (1 200 coups chacune) 1 200 kg de bombes	3 mitrailleuses de 7,5 mm (800 coups chacune) 1 020 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 4000 m et son autonomie de 1000 km avec une charge de 1020 kg de bombes, le 210 se présentait comme un appareil de 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 1934, 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 remue pas. Surnommé "Planche à repasser", il a un armement dérisoire de 3 mitrailleuses sur tourelles.



BLOCH 200 DE LA 1^{re} ESCADRILLE (EX BR 107) DU GB 1/12 (SHAA)



BLOCH 200 de la 2^{de} ESCADRILLE (EX BR 126) DU GB 1/12 (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. La transformation sur les nouveaux matériels se poursuit en 1935. L'escadre à 3 groupes est transformée en escadre à 2 groupes, le 1er et le 2ème sur Bloch 200, le 3ème étant affecté à Avord avec ses Léo 206.

L'entraînement aérien, coupé par l'alerte du mois de mars 1936 (occupation de la Rhénanie par les Allemands) est orienté surtout vers le vol de nuit. Le 18 août, l'avion du Cne ASTIER de VILLATE décolle d'Istres pour rejoindre Reims. Alors qu'il survole Brienne-le-Château vers minuit,

l'avion a des problèmes de commande de gauchissement. Le Cne ASTIER, gardant son sang-froid, ordonne l'évacuation.

Il encourage le navigateur et le radio à se jeter puis aide le mitrailleur à boucler son équipement avant de le faire sauter par la trappe arrière. Le Sergent pilote, ayant des scrupules à abandonner son poste, le capitaine lui donne l'ordre formel de sauter. Resté seul à bord le Cne de VILLATE ouvre la trappe supérieure et saute, mais, happé par l'hélice, il reste accroché au train d'atterrissage.

L'avion s'écrase et prend feu. La mort du commandant de l'escadrille de serpent ailé jette la consternation dans le groupe.

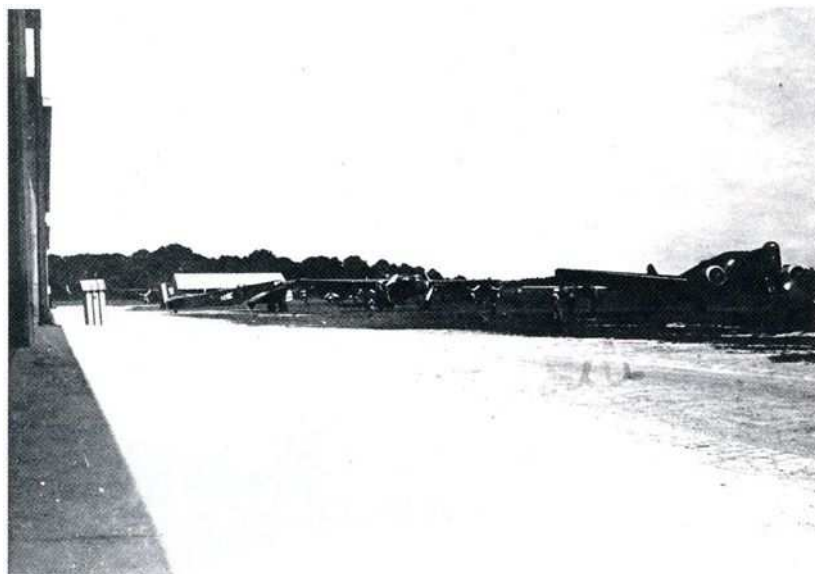


BLOCH 210 A REIMS (SHAA)

En 1937, après 2 années d'utilisation, le Bloch 200 est abandonné au profit de son frère cadet le Bloch 210 plus rapide. Mais la transformation et l'entraînement sur ce type d'appareil sont freinés par suite de nombreux accidents, entraînant dès le mois de septembre une interdiction de vol qui va durer 6 mois. Cette mesure n'est appliquée au groupe qu'après la visite à Reims du Gal MILCH commandant en chef de l'aviation militaire allemande. La manoeuvre que nous montons à cette occasion avec la chasse et le centre d'expériences fait une grosse impression sur la délégation allemande.

L'année 1938 s'ouvre dans une atmosphère troublée par les événements politiques. Le groupe participe aux exercices d'entraînements des écoles à feu, ainsi qu'aux défilés aériens organisés au mois d'août à l'occasion du séjour en France des souverains britanniques. L'Escadre participe tout entière également aux manoeuvres exécutées à Reims à l'occasion de la visite d'une délégation anglaise sous les ordres du Chief Marshall Sir Cyrill NEWALL. L'alerte de septembre arrête tout entraînement. Jusqu'à l'entrevue de Munich, nous sommes sur le pied de guerre.

Début 1939, on éprouve les mesures du plan de mobilisation en organisant de nombreux exercices d'alerte. Le Gal VUILLEMIN, commandant en chef des Forces aériennes françaises, nous annonce au cours d'une inspection que nous allons bientôt changer nos Bloch 210 contre du matériel moderne.



POINT FIXE DES BLOCH 210 DEVANT LES HANGARS (SHAA)

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 Tchéco-Allemand (automne 1938) et le compromis de Munich, le deuxième conflit Tchéco-Allemand (printemps 1939) et l'absorption de la Bohême, l'absorption du territoire de Memel ; le conflit Germano-Polonais au sujet de Dantzig (fin de l'été 1939).

