



## HISTOIRE DE L'AÉRONAUTIQUE EN EURE & LOIR

Par Claude SAUVAGE, sous-officier de réserve,

fil de Michel SAUVAGE, adjudant-chef mécanicien retraité du 22° R.A.B.N.

Président et secrétaire départemental de l'A.N.S.O.R.A.A. (Association nationale des sous-officiers de réserve de l'Armée de l'Air).

Texte de 1974

Pour la majorité des réservistes de l'Armée de l'Air de notre époque, CHARTRES, c'est avant tout le C.M.A 222, le C.M.A.R.G. 229, ou le B.C.I.A.A.A., organismes chargés de leur administration. Pourtant, sans vouloir mésestimer l'importance de ces trois services, précisons que la B.A. 122 ce n'est pas que cela, et, comme nous allons voir au cours d'un rappel historique, cette Base - une des plus anciennes de l'Armée de l'Air - fut le siège d'unités volantes très actives et a marqué profondément de son influence toute les activités aéronautiques civile et militaire de la région.

### De la naissance de l'aviation en Beauce à la 1<sup>o</sup> Guerre mondiale :

Pays de plaines et de collines peu élevées, le département d'Eure & Loir se prêtait particulièrement à l'établissement de voies de communications d'autant plus que sa situation entre PARIS d'une part, l'OUEST et le SUD-OUEST d'autre part, puis entre la NORMANDIE et l'ORLÉANAIS, devait nécessairement en faire une grande voie de passage. Aussi notre département fut-il, les vastes espaces plats de la Beauce offrant de beaux terrains d'atterrissage, mêlé aux premiers balbutiements de l'aviation.

Dés 1908, l'américain Wilbur WRIGHT, avec son appareil à deux hélices, effectua des essais chez nos voisins au plateau d'AUVOURS près LE MANS, où certains de nos concitoyens accomplissant leur service militaire au Mans se rappellent être allés en « corvée » à une douzaine de cavaliers pour « aider l'aviateur dans la manoeuvre à terre et, arracher l'aéroplane lorsqu'il fallait le placer sur les rails en bois d'où il prenait son élan à nouveau, aidé, par un lourd contrepoids placé en haut d'un chevalet et relié à l'avant de l'appareil par des poulies de renvoi... ».

Tandis que l'américain commence à former quelques élèves, BLÉRIOT s'essaye à TOURY en Eure & Loir, et réussit un premier exploit en couvrant le trajet TOURY-ARTHENAY et retour (25 Km), mais en s'arrêtant deux fois par suite de panne. Un modeste monument rappelle ce premier vol.

En décembre 1909, FARMAN quitte le terrain de BUC et vient atterrir à CHARTRES, couvrant les 70 km en une heure. Mais huit jours après, il détériore son avion en décollant de CHARTRES. Les militaires ne voulant pas se laisser distancer par les civils prennent part en 1910 au circuit de l'est (800 km en 6 étapes) qui se révèle triomphal. L'aviateur LATHAM boucle les clochers de CHARTRES et le champ d'aviation nouvellement créé abrite déjà plusieurs aéroplanes et leurs équipages tandis que, comme partout dans le monde, les démonstrations aériennes se poursuivent dans toute la région, telle celle du 21 août 1910 par l'aviateur AUBRUN à MORTAGNE, réunissant quelques 10.000 personnes dans ce petit chef-lieu d'arrondissement de l'Orne.

Pendant la guerre de 1914-18, cette région étant restée en arrière des combats, CHARTRES va devenir un important centre-école pour les pilotes d'observation et de chasse. A cette époque il y avait deux aérodromes. (1) Celui de SOURS, situé près du village de BERCHÈRES les PIERRES, dont les immenses carrières fournirent les matériaux de construction de la cathédrale. En 1915, l'école était commandée par le capitaine FASSIN, et les avions en service étaient des biplans FARMAN type 1912 à stabilisateur avant (planche à pain) et hélice arrière entraînée par un moteur RENAULT de 80 Cv. Les élèves provenaient des unités du front, généralement après avoir suivi un stage théorique (mécanique, météo,) dans un centre spécialisé.

L'autre aérodrome, à l'emplacement actuel de CHARTRES-CHAMPHOL, comprenait l'ancien quartier de cavalerie NEIGRE datant de 1870 et le terrain voisin pourvu d'une infrastructure rudimentaire : quelques hangars en bois, de grandes tentes et des baraquements construits suivant les besoins. Plus tard les bâtiments de l'ancien quartier d'infanterie d'Abboville seront adjoints à l'ensemble. De février 1915 au 1<sup>o</sup> Octobre 1918, 3 020 pilotes furent formés et brevetés à CHARTRES.

(1) Cette formulation n'est pas exacte : il n'y a jamais eu deux « aérodromes » simultanément à Chartres. Le premier « terrain d'aviation » dit de SOURS a été créé en 1909 au sud de la N188 (actuellement N10), à 2 km de la ville, sur le terrain de manoeuvres militaires de la garnison pour un usage civil. Il accueillit pendant la guerre 14/18 « L'Ecole Militaire d'Aviation de Chartres » et fut quasiment abandonné à partir de 1919. C'est en 1922 que le nouveau « Parc d'Aviation 22 » dit de CHAMPHOL fut créé ex-nihilo le long de la N.188, au nord de cette voie, à moins d'un kilomètre de la cathédrale : les termes Aérodrome et « Base Aérienne » n'étaient pas usités avant 1922. (F-X. Bibert - 2013)

## **L'aviation militaire à CHARTRES entre les deux guerres mondiales :**

Après la victoire de 1918, la Base de CHARTRES fut pratiquement mise en sommeil, les besoins de l'aviation ayant été considérablement réduits. Quant à l'aérodrome de SOURS, il disparut tandis qu'à CHAMPHOL subsistaient un Parc Aéronautique et un établissement de D.C.A. bientôt supprimé qui entretenaient une faible activité. Puis l'aviation militaire ayant été réorganisée, la Base de CHARTRES accueillera successivement les unités aériennes suivantes :

### **22° Régiment d'Aviation de Bombardement de Nuit (22° R.A.B.N.) :**

Venant de LUXEUIL, cette unité spécialisée dans le bombardement lourd de nuit est équipée des nouveaux bi-moteurs FARMAN GOLIATH F60, encore peu différents des F50 de la guerre, puis des quadrimoteurs FARMAN SUPER-GOLIATH dont les moteurs étaient groupés en tandem avec une hélice tractive et une hélice propulsive : appareils dangereux car sur-motorisés par rapport à leur frêle structure de bois et de toile et rapidement interdits de vol. Les FARMAN seront remplacés par des bi-moteurs un peu plus modernes, LIORÉ et OLIVIER « LeO 20 » d'abord, puis AMIOT 143 ensuite et finalement par des BLOCH 200, sur lesquels le métal a remplacé peu à peu définitivement le bois et la toile. Entre temps, le 22° R.A.B. deviendra la 22° Escadre Lourde de Défense, puis la 22° Escadre Aérienne de Bombardement. En 1936, la 22° Escadre quitte CHARTRES-CHAMPHOL pour ORLÉANS-BRICY et AVORD consécutivement au plan de réorganisation de l'Armée de l'Air.

### **Les Unités de chasse :**

En mai 1933 un Groupe de chasse de nuit est créé avec la 21° escadrille de chasse de nuit arrivant de LUXEUIL et la 23° escadrille de chasse de nuit venant de REIMS, équipées de Gourdou Leseurre LGFL 32 et de Breguet 19. En mai 1934, venant de CHATEAUROUX, des éléments de la 2° Escadre de Chasse rejoignent avec leurs Nieuport 62 ce Groupe la Chasse de nuit de nuit pour former la 42° Escadre Aérienne Mixte de Chasse. En 1935 cette 42° Escadre est dissoute et remplacée par la 6° Escadre Aérienne de Chasse, comprenant les groupes 1/6 et 2/6. Au mois de novembre 1936 est créée la XI° Brigade aérienne sous le commandement du colonel PINSARD. Elle sera complétée par la 2° Escadre Aérienne

venant de TOURS, cependant que la 1° Escadre Aérienne est basée à ÉTAMPES. En mars 1939 le GC 1/2 est déplacé en AFN, mais en mai 1939 sont formés deux nouveaux Groupes, le 3/2 et 3/6. Aux Nieuport 62 ont succédé les Loire 46, déjà dépassés lors de leur mise en service, puis les Dewoitine 500 et 510, encore à train d'atterrissage fixe. Il faudra attendre le début 1939 pour que les Groupes de chasse de CHARTRES touchent enfin des chasseurs dits « modernes », des Morane Saulnier 406, mais déjà surpassés par le Messerschmitt 109 allemand... Le 27 août 1939 les 10 escadrilles quittent CHARTRES pour leurs terrains d'opérations aux Armées, 4 jours avant la déclaration de guerre.

Dés lors le terrain est occupé par le Centre d'Instruction de chasse (C.I.C.) jusqu'en juin 1940, où il est replié sur CAZAUX en raison de l'avance ennemie. Un ancien pilote du G.C. 2/6, le s/lieutenant CUFFAUT, le suit sur ses terrains d'opérations et abattra successivement le 22 novembre 1939 deux Messerschmitt 109, l'un au dessus de GROSTENQUIN et l'autre au dessus de SARRALBE. Revenu à CHARTRES le 27 mars 1940, celui qui allait poursuivre une brillante carrière au sein du célèbre Régiment d'Aviation « NORMANDIE-NIEMEN », est nommé au commandement de la 3° escadrille du C.I.C. dont il suivra le sort jusqu'à son départ à CAZAUX le 10 juin 1940. Revenu sur le terrain de CHAMPHOL avec le sergent-chef VIVIER pour assurer le convoyage de deux avions laissés sur place, le préfet d'Eure & Loir Jean MOULIN lui ordonna d'incendier le dépôt d'essence abandonné après la retraite du C.I.C. Non sans de graves risques ils réussirent cette ultime mission chartraine (1). Les avions utilisés par le C.I.C. et dans les Unités engagées, étaient des Dewoitine 500 et 510, des Morane 406, des Curtiss H-75...

(1) : Rien ne permet de confirmer cet épisode : Jean Moulin a écrit seulement dans « Premier Combat » : *"Le retour à Chartres nous ménage une vision saisissante (il rentre alors de Dreux). Un gigantesque panache de fumée s'élève à des milliers de mètres dans le ciel et semble tisser un immense voile de deuil sur la cathédrale. C'est le dépôt d'essence de la base aérienne qui a explosé et qui se consume lentement"*. C'est en fait le très gros dépôt d'essence SFP de Pont-sous-Gallardon qui vient d'être incendié par le génie, et qui, à partir de la route de Dreux, est quasiment dans le même axe de vision, quelques kilomètres plus loin. Il brûlera d'ailleurs pendant plusieurs semaines... Ce serait plus certainement les sapeurs de la compagnie de l'air 52/104, conformément à des ordres qui ne pouvaient être que militaires, qui auraient incendié les petites réserves superficielles de la Base, opération technique qui n'est pas à la portée d'un simple pilote. Reste à savoir d'où vient la « légende Cuffaut » qui reste encore tenace à Chartres... Sans doute d'un « Bar de l'Escadrille »... (F-X. Bibert - 2013)

### **L'aviation de reconnaissance et les autres formations :**

En Juin 1937 est créé à CHARTRES le Groupe Aérien d'Observation 504 (G.A.O 504) au service du IV° Corps d'Armée stationné au MANS.

Relégué par les escadres de chasse, près du « calvaire » de la MIHOUE, en lisière nord-ouest de l'aérodrome, il était équipé de Potez 39 et d'autogires « La Cierva » construits par Lioré et Olivier sous l'appellation LeO 30, le premier modèle de voilure tournante en service dans l'Armée de l'Air. Parti de CHARTRES le 2 août 1939 pour rejoindre le IV<sup>e</sup>C.A, il sera équipé partiellement de POTEZ 63-11 après le retrait des autogires des armées.

-----

Dès 1938, l'aviation civile prit pied sur l'aérodrome militaire de CHARTRES-CHAMPHOL. Depuis, excepté la durée de l'occupation du terrain par les allemands, il maintiendra, avec des fortunes diverses, une activité aérienne méritoire. C'est en 1937 que le colonel PINSARD, commandant la XXI<sup>e</sup> Brigade de chasse et la B.A. 122, accepta d'héberger temporairement les éléments d'avions réalisés par des amateurs locaux fanatiques, tels DUNEAU, de COURVILLE et DENEAU à CHARTRES, disciples de l'école SAVARY de l'ex-aérodrome de SOURS (1909-1914), embryon de l'aéroclub d'Eure & Loir. En l'occurrence, le commandant du G.A.O 504 fut prié d'abriter dans ses installations techniques de la MIHOUE ses locataires provisoires. Peu de temps après l'autorisation s'étendit à la Section d'aviation populaire, dotée de « Cri-cri » Salmson, de « Luciole » Caudron-Renault, de « Moustique » Farman 100 et de Potez 36. L'ensemble civil étant ravitaillé généreusement par ses hôtes militaires. Il reste remarquable que cet exemple de cohabitation peu réglementaire n'ait connu le moindre incident tout en provoquant de nouvelles vocations dont l'Armée de l'Air devait bénéficier ultérieurement. Or, il est bien vrai que pour nous français, provisoire est synonyme d'éternité puisque l'aéroclub, bien qu'ayant changé de place, est toujours présent sur la B.A. 122, alors que la dernière Unité aérienne, la 61<sup>e</sup> Escadre de transport l'a quitté depuis plus de vingt ans !

Autre formation dépendant de la B.A. 122, le G.M.I. (Groupe des Moyens d'Instruction) et la Section d'entraînement qui lui est rattachée disposant d'un nombre d'avions de types très divers : Potez 25, 36 et 39, Mureaux, Gourdou-Levasseur, Caudron Simoun etc... pour le maintien en condition des personnels navigants des Etats-majors détachés dans les Services extérieurs, et des réservistes. Rôle qui sera celui du G.A.E.L. de VILLACOUBLAY plus tard.

Pour l'entraînement des Unités, la B.A. 122 dispose du terrain annexe, celui de la ferme de BOUARD, sis sur la commune de BAIGNOLET, à quarante kilomètres au sud-est de CHARTRES, doté

d'un casernement, de 5 observatoires, d'une cible de bombardement, d'un cercle de signalisation et de bandes de balisage de ses limites.

A l'époque considérée, CHARTRES avait une garnison importante constituée de plusieurs Unités de l'armée de terre, dont certaines collaboraient étroitement avec l'aviation, Par exemple, le 404<sup>e</sup> R.A. (Régiment d'Artillerie) de D.C.A. caserné à NANSOUTY ; une Unité relevant de l'Etablissement central de D.C.A. : l'Entrepôt de réserve générale de projecteurs implanté à la caserne Marceau et dans l'annexe du camp de MORANCEZ, lesquels devinrent en 1923 l'Entrepôt de réserve générale de matériel de CHARTRES ou E.R.G.M.

### **Pendant l'occupation, et après la guerre, jusqu'au départ des Unités aériennes :**

Après Juin 1940 l'aviation allemande occupe la Base jusqu'en 1944 Au début de la bataille d'Angleterre, en août 1940, elle reçoit la 55<sup>e</sup> Escadre de Bombardement de la Luftwaffe. Plus tard elle sera remplacée par des Unités de chasse, ainsi qu'il en sera des terrains voisins de DREUX-VERNOUILLET, d'où opère l'as Walter NOWOTNY, célèbre chez les aviateurs de la R.A.F. et des F.A.F.L. basés en Angleterre, et les terrains satellites de SOURS et VOVES (?).

Après une bataille de deux jours (16 au 18 août) livrée par l'armée américaine avec la participation des F.F.I., CHARTRES fut libérée et la Base utilisée par l'U.S.A.F. Commandant en chef les armées alliées, le Général EISENHOWER traversa notre région à plusieurs reprises après le débarquement de Normandie, en particulier le 2 septembre 1944 : son avion qui avait des difficultés de moteur fit un atterrissage de fortune sur l'aérodrome de CHARTRES transformé en écumoire par les bombes américaines. Ayant pris place dans l'unique avion d'Etat-major disponible, un Piper Cub, il continua son voyage jusqu'à GRANVILLE...

Bientôt réapparaissait l'Armée de l'Air et, dès août 1944 des éléments du C.R.A.P. 205 participèrent à la récupération des matériels roulant d'aérodrome, et autres, épars aux alentours de la Base.

### **La renaissance de la Base aérienne 122. L'aviation militaire de transport :**

Le 1<sup>er</sup> décembre 1945, la Base Aérienne est recrée officiellement, précédant la création de la 61<sup>e</sup> Escadre Aérienne de Transport dont le Groupe « POITOU » équipé de bi-moteurs Douglas DC-3, C-47 Dakota, tri-moteurs allemands Junker 52, dont certains avaient été construits

pour le compte de l'occupant par la firme A.A.C.1. sous le nom de « Toucan ». Avec la 61<sup>e</sup> Escadre les Unités suivantes occupent le terrain de CHARTRES-CHAMPHOL :

- la Cie de réparation et de ravitaillement technique n° 83,
- la Compagnie de transport auto n° 153,
- la compagnie d'exploitation de transmissions n° 644,
- la compagnie de garde et de prévôté n° 476,
- le Parc II/122,

auxquelles s'ajoutent les Unités administratives :

- le C.M.A. 754 en novembre 1946,
- le C.A.T.A. 854 en avril 1952,
- le Bataillon de l'Air 01/122 en janvier 1950. Dissous en juin 1953 il est remplacé par la Compagnie de l'Air 01/122.
- l' E.M.C.A. en juillet 1956.

Cependant, bien que l'activité aérienne du Groupe, de transport soit intense, le trafic aérien militaire est condamné à CHARTRES. En effet, dès le 22 Juillet 1936, le ministère de l'air avait annoncé le déplacement des formations aériennes basées à CHARTRES, dans le but de protéger la cathédrale en cas de guerre. Bien que cette décision ait entraîné les protestations du maire et de divers groupements dont l'Association Commerciale et Industrielle de CHARTRES, qui demandera officiellement le maintien en place des formations aériennes existantes (12 août 1936) elle amorcera le processus qui fera disparaître du ciel chartrain les avions militaires et, jusqu'à ce jour remplira d'incertitude l'avenir de l'aérodrome chartrain lui-même. C'était le 29 octobre 1936 que la 22<sup>e</sup> Escadre donnait une réception d'adieu à ses hôtes chartrains avant de rejoindre ORLÉANS-BRICY et moins de vingt ans après le 6 mars 1953 c'était le Groupe « POITOU » qui quittait définitivement CHARTRES pour ORLÉANS-BRICY. Son départ avait été précédé de longues et âpres controverses relatives à la proximité de la Base de la célèbre cathédrale au cours de laquelle intervinrent à côté de personnalités locales, des hommes politiques, du monde religieux, des milieux artistiques, ayant recours à la Presse, tel l'article d'un grand quotidien du soir parisien intitulé « Pour enjeu une cathédrale ; le ministre de l'air mis K.O par l'évêque et le maire de CHARTRES » (décembre 1948) bientôt suivi du plaidoyer du maire de CHARTRES publié par le FIGARO du 21 décembre 1954 et la presse locale et régionale qui provoqua une longue polémique avec les anciens navigants de la Base aérienne de CHARTRES.

Après avoir assuré ses dernières missions en Extrême-Orient le dernier Groupe aérien chartrain quittait la ville pour BRICY. Pendant des mois des convois de camions Saurer avec leur remorque firent la navette entre les deux aérodromes tant pour le déménagement des matériels que le transport des personnels. L'aérodrome déclassé définitivement, la Base allait prendre le visage tranquille et modeste d'une base territoriale qui est désormais le sien.

### **Reconversion de l'aérodrome de CHARTRES-CHAMPHOL et de la B.A. 122 :**

Le départ des Unités volantes allait poser à la ville de Chartres et sa population un certain nombre de problèmes dont beaucoup dépassaient largement le cadre militaire pour toucher à son économie, l'aviation civile et quelques uns sentimentaux. Nous allons essayer de voir comment la situation a évolué dans ces divers domaines.

### **L'aéroclub d'Eure & Loir et le problème de l'aérodrome civil :**

Vous avons vu que c'est grâce à une autorisation du Colonel PINSARD, commandant la 21<sup>e</sup> Brigade de Chasse et la Base aérienne 122, qu'en 1937, l'aéroclub avait été autorisé à stationner provisoirement sur la Base. Reconstitué au lendemain de la guerre, il y est revenu et s'est installé dans un nouveau hangar situé au bord de la route d'ABLIS, où il abritera sa première flottille d'après-guerre ; un Stampe SV 40, du S.A.L.N. et quelques avions privés Starck, Norécrin qui voisineront avec les DC-6 et les JU 52, dans le hangar appelé « HÉLÈNE BOUCHER », en souvenir de la célèbre aviatrice native de notre région et où elle repose définitivement dans le cimetière du village de YERMENONVILLE. Pendant plus de trente ans, depuis le 30 novembre 1934, date de sa mort, un pèlerinage avec participation de l'aéroclub était organisé dans cette localité, mais depuis 1966 cette cérémonie n'a plus lieu. Est-ce un signe d'oubli ?

Après le départ du POITOU en 1953, un grave problème se posa à l'aéroclub. La nouvelle vocation du terrain militaire serait-elle compatible avec son activité et les futures utilisateurs continueraient-ils de l'accepter ainsi que l'avait fait l'Armée de l'Air jusqu'à présent ? A cette époque de nombreux bruits courent sur la reconversion de la Base : Armée de Terre (Ecole de Saint-Cyr) ; construction d'H.L.M... ? Le G.I.A. avait disparu, seules : une piste en dur (la 08/26) de 1750 mètres de long dont 300 en grilles) et une bande gazonnée (la 05/23) de 950 mètres étaient utilisables. Mais

bientôt, la piste était interdite et la bande réduite à 800 mètres. Bien que désigné « civil inspecté », l'aérodrome n'est pas classé en catégorie « C » ou « D » et son avenir est incertain : aussi songe-t-on à une nouvelle plateforme pour l'aérodrome chartrain. Soit un nouveau dont le site serait au sud de CHARTRES, sur la commune de FONTENAY sur EURE, soit son transfert sur une des installations existantes, mais :

a) les anciens terrains militaires (SOURS, VOVES, BOUARD) et aérodromes privés (BONNEVAL et CHATEAUNEUF en THYMERAIS-SAINTE-MAIXME) ont disparu depuis longtemps ou sont inutilisables sans faire d'importants travaux,

b) l'aérodrome de DREUX-VERNOUILLET, utilisé par l'aéroclub de DREUX, dont l'avenir est également incertain.

c) l'aérodrome de CHATEAUDUN, occupé par la B.A. 279 dont l'activité n'est pas toujours compatible avec celle d'un aéroclub, cependant une section de vol à voile y fonctionnera quelques temps en 1950.

d) l'aérodrome O.T.A.N. de DREUX-SENONCHES (CRUCEY) ouvert vers 1955 : cet aéroport moderne était utilisé par des unités de transport dépendant de la 322 Division Aérienne de l'U.S.A.F., équipée de cargos C-119 et C-123. Mais située trop près de la balise de navigation « CHARTRES » (CHW) ex-Paris-Ouest (PW), la Base est mise en sommeil prématurément et le 29 mars 1961 le dernier C-119 quitte définitivement DREUX où ne subsisteront que des services sédentaires avec une activité aérienne réduite. Puis, et suite à la nouvelle orientation politique de la France, le 24 mars 1967 le drapeau américain est amené pour la dernière fois sur la Base, laissant intactes les installations modernes (la piste 06/24 mesure 1250 x 45 mètres en béton) qui seront inutilisées depuis, se dégradant au fil des ans.

e) dernier né des aérodromes d'Eure & Loir, BAILLEAU sous GALLARDON a été ouvert en 1967 bien que spécialisé aviation légère et situé seulement à quelques kilomètres au nord de CHARTRES-CHAMPHOL, n'a pas attiré à lui l'aéro-club d'Eure & Loir.

Mais le temps a passé et l'on s'en est tenu au statu quo. L'aéroclub s'est développé régulièrement et en 1960 un centre de vol à voile s'installe sur le terrain à proximité de l'aéroclub où un nouveau hangar est construit. Ce centre groupe plusieurs clubs de la région parisienne, le plus important étant le Centre Pierre ISSY. D'autre part, le développement économique de la région se poursuivant à un rythme accéléré, la nécessité d'un aérodrome public s'impose désormais tandis que l'évolution de la circulation aérienne

dans la zone terminale de PARIS rend la réalisation de celui-ci de plus en plus problématique. Néanmoins les autorités responsables locales se penchent sur ce problème et en 1963, obtiennent provisoirement le classement de l'aérodrome en catégorie « D » tandis que deux bandes gazonnées de 800 x 100 mètres sont aménagées (une demi-largeur réservée aux avions, l'autre aux planeurs). Ce sont les 05/23 et 16/34 complètement remaniées. En plus des avions chartrains l'aérodrome est utilisé par des appareils légers de passage, dont certains « de travail aérien » de la Société « Air Culture », spécialisée dans les traitements phytosanitaires des cultures et, jusque vers l'année 1960 par des appareils en essais (Stampe SV4C, planeurs C 800, 25 S, Nord 1800 et Nord 2000, sortant de révision générale d'un atelier aéronautique chartrain : les anciens établissements LAMBLIN (un deuxième atelier a existé à CHATEAUNEUF en THYMERAI). Plus tard un nouvel hangar et de nouvelles installations sont construits à l'extrémité nord-est du terrain où émigre l'aéroclub. Les entreprises se multipliant dans la zone toute proche de BEAULIEU, certaines possédant des avions d'affaires, dont des bimoteurs (le premier fut un Piper Antec en juin 1966), la classification en « C » devient urgente. Celle-ci semble maintenant acquise et en attendant, une piste en dur de 850 x 25 mètres a été inaugurée le 10 décembre 1973, sans que le sort définitif de l'aérodrome soit fixé, car il est maintenant question d'un aéroport commun CHARTRES-DREUX dont le site retenu se situerait en bordure de la R.N. 154 à mi-distance des deux villes en pleine expansion industrielle. Dernier projet d'aérodrome en Eure-& Loir, la ville de NOGENT le ROTROU a demandé l'autorisation de construire un aérodrome.

### ***L'Amicale des Anciens Aviateurs Militaires de la Base Aérienne de CHARTRES et les Organisations de réservistes de l'Armée de l'Air en E & L.***

Le transfert de la B.A. à BRICY allait laisser un grand vide à CHARTRES après le départ de l'aviation militaire, « son aviation », dont elle était fière comme nous l'apprendrons de nombreux témoignages pleins de regrets. Cette aviation n'avait-elle pas contribué au renom de notre Armée de l'Air et de la ville de CHARTRES ? Les quelques extraits de la presse locale d'avant-guerre nous en apportent la preuve :

- mise en place de « contrôleurs » pour la célèbre coupe mondiale « Deutsch de la Meurthe » qui entre les deux guerres se disputa sur le circuit ÉTAMPES-BONCÉE-CHARTRES-ÉTAMPES et, au

cours des essais de laquelle le 25 mai 1933, le capitaine Ludovic ARRACHART, directeur bien connu des services d'aviation RENAULT, se tua.,

- 28 juillet 1933 : les capitaines NOIR et DAVID du 22° R.A.B.N. participent à [la fameuse « Croisière noire » du Général VUILLEMIN](#) longue de 25 600 kilomètres en Afrique,

- 24 Août 1933 : le détachement du 22°, commandé par le capitaine NOIR prend la première place du concours d'honneur qui s'est déroulé à MOURMELON. Même succès pour les sous-officiers à BORDEAUX.

- 28 février 1934 : un détachement aérien de la Base de CHARTRES représente l'Armée de l'Air française aux obsèques du Roi des Belges,

- 3 juillet 1934 : CODOS et ROSSI, héros du survol de l'Atlantique Nord, de retour d'Amérique sont reçus sur le terrain de CHARTRES par le Colonel VASSELLOT DE RÈGNE, Mr MINIER, maire, M. ROBERT, secrétaire général de la préfecture...

- 20 août 1934, le Général DENAIN, ministre de l'air inspecte la B.A. 122,

- 13 février 1936 : le Maréchal de l'air de l'U.R.S.S. TOUICHATCHEVKY assiste à CHARTRES à des exercices combinés chasse-bombardement,

- 15 Juin au 1er juillet 1936 : une flottille aérienne composée de 12 avions AMIOT de la 22° Escadre de Bombardement, commandée par le colonel MARTIN effectue un parcours de 8000 km en Espagne et l'Afrique du Nord,

- ~~19 août 1936 : l'aviateur Maurice ARNOUX bat le record mondial en altitude~~ avec 14 836 mètres, (Erreur : c'est en fait Georges DÉTRÉ qui atteint cette altitude le 14 août à Villacoublay sur un avion Potez 506 spécifiquement construit pour ce genre de record - F-X. Bibert 2013)

Ce qui précède n'est qu'un aperçu des nombreuses participations des équipages des Unités aériennes dans les compétitions et autres manifestations aériennes qui se déroulèrent entre les deux guerres mondiales.

Aussi et afin de maintenir vivaces l'esprit et le souvenir de la Base Aérienne 122 de CHARTRES, un appel à tous les anciens de la Base fut diffusé par les journaux locaux, l'ÉCHO RÉPUBLICAIN DE LA BEAUCE & DU PERCHE et LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE le 1<sup>er</sup> octobre 1953 par le colonel GINESTET, ancien pilote à la C.46 et la C.4 en 1917-1918 et commandant le G.A.O. 504 en 1939-1940, A la suite de cet appel il fut possible dès le 10 Octobre suivant d'organiser au

Cercle des Sociétés de CHARTRES, une assemblée constitutive devant décider de « l'Amicale des Anciens Aviateurs Militaires de la Base Aérienne de CHARTRES » (A.A.A.M.B.A.C.). Les statuts furent déposés à la préfecture d'Eure & Loir le 16 mars 1954 et elle n'a cessé de se développer depuis. Après avoir dépassé le cadre local son audience touche plus de 50 départements.

Conformément à ses statuts l'Amicale devait, entre autres, instruire et entraîner avec l'aide du secrétariat à l'air, ses membres faisant partie des réserves de l'Armée de l'Air. Ceci fut fait grâce à la Section de Perfectionnement des Réserves Ordinaires (S.P.R.O.) de CHARTRES, créée sous l'égide de l'Amicale, qui fonctionna jusqu'en 1960. Parmi les autres obligations statutaires de l'Amicale, citons :

- la rédaction d'un historique de l'aviation militaire à CHARTRES depuis l'origine dont des extraits ont déjà été publiés,

- l'érection par souscription publique d'un mémorial à la gloire des Unités aériennes qui tinrent garnison à CHARTRES et de leurs morts pour la France en service aérien commandé et en opérations. Après bien des difficultés ce projet semble être sur le point d'aboutir et si tout va bien l'inauguration aura lieu le 15 juin 1975 (notons que l'aviation civile possède son mémorial à CHARTRES, en l'occurrence la stèle élevée à la mémoire d'Edmond POILLOT, chef pilote de l'école d'aviation SAVARY premier aviateur tombé du ciel chartrain le 25 septembre 1910. Depuis quelques années et grâce à l'initiative d'une « Vieille Tige » chartraine, Lucien DENEAU décédé le 2 mars 1971 à l'âge de 86 ans, une cérémonie intime rassemble les amis des ailes pour honorer la mémoire de ce précurseur disparu.

Nées également de l'influence de la B.A. 122, nous citerons les organisations suivantes touchant de près les réservistes de l'Armée de l'Air :

- 1) La « Section Cadres-air », d'abord installée à la caserne Nansouty sous l'appellation « S.C.A. 513 », puis à la B.A. 122 sous celui de « S.C.A. 70/122 » s'occupa de propagande en faveur de l'Armée de l'Air et supervisa la « Préparation Militaire Air » depuis la fin de la guerre jusqu'à sa dissolution en 1958, les instructeurs étant des réservistes de l'air. Son action de propagande est assurée depuis par une camionnette de « l'A.D. Air » d'ORLÉANS qui parcourt, chaque mois, les villes de CHARTRES, CHATEAUDUN, DREUX et NOGENT le ROTROU, la D.M. Air ne fonctionnant plus à demeure en Eure & Loir.

- 2) Les fonctions officielles de réservistes de l'Armée de l'Air qui comportent des postes d'O.R.A.B et de S.O.R.A.B sur les Bases 122 à CHARTRES et 279 à CHATEAUDUN : une section territoriale S.A.T. ex A.D. mettent en oeuvre des avions légers de l'aéro-club de CHARTRES

et enfin un poste de correspondant d'A.D. Air est en cours de formation à Dreux.

3) L'A.N.S.O.R.A.A. compte une section départementale en Eure & Loir. Née près de CHATEAUDUN il y a une quinzaine d'années, elle couvre aujourd'hui tout le département. Enfin, l'A.N.O.R.A.A., l'Amicale des T.N.D (Transmissions-Navigation-Balisage), une Amicale des anciens de CHATEAUDUN (?) et plusieurs associations interarmées (médailleurs militaires, retraités militaires etc..) comptent de nombreux aviateurs dans leurs effectifs. Les relations entre les groupements précités animés par un même idéal patriotique sont bonnes.

### **La reconversion de la Base aérienne 122 après 1953 :**

En 1953, c'est la totalité de la B.A. 122 qui devait cesser de fonctionner à CHARTRES, ce qui se traduisait pour le commerce et l'économie locaux par une perte sensible. Aussi vit-on les autorités et personnalités urbaines, mais aussi d'aucuns qui avaient réclamé son départ, solliciter le maintien d'une activité militaire sur la Base. Il fut donc décidé par l'E.M.G.A.A. que des éléments administratifs et sédentaires resteraient sur place, ainsi qu'un certain nombre de familles et c'est la raison pour laquelle ont vit plusieurs années d'abord deux cars Chausson, faire quotidiennement la navette avec BRICY, puis un seul. Quant aux Unités stationnées sur la Base, elles allaient évoluer ainsi :

### **La Base aérienne de CHARTRES aujourd'hui**

Après le départ des unités volantes, seule la Compagnie de l'Air 01/122 reste sur la Base. Elle sera dissoute en Juillet 1964, suivie par le C.A.T.A. 854 qui quittera CHARTRES pour MEAUX en Octobre 1963. Malgré ces départs la Base prendra de l'importance avec les arrivées :

- du D.M.S.G.A. (Dépôt de Matériel Spécialisé du Génie de l'Air) en 1954. Il s'installe dans une partie des hangars de CHAMPHOL. Notons qu'il existe à CHARTRES de longue date, des éléments du Génie de l'armée de Terre, établissement de CHARTRES-LUCÉ, occupé par une compagnie du 5° puis du 21° Génie et par un Entrepôt de Réserve Générale ou E.R.G.G. devenu après 1966 mixte Génie/Matériel ou E.M.G.M., ce qui fut bénéfique en raison des liens existant entre le Génie des deux armées, dont une partie du personnel militaire appartient successivement à l'une ou à l'autre. Le D.M.S.G.A. quitta CHARTRES en 1973.

- de la Station de réception de l'administration centrale qui

s'installe sur la Base en Juin 1957. Elle avait été précédée par l'E.M.C.A. 782 arrivée sur la B.A. 122 en juillet 1956 reparti en 1968.

Après la dissolution de la C.A 01/122 le 1<sup>o</sup> Juillet 1964 consécutivement à la réorganisation de l'Armée de l'Air, la B.A. 122 devient Base de support et de soutien n<sup>o</sup> 122. Son commandement s'étend sur les Moyens administratifs, Généraux et Techniques, la S.T.B., le C.I.M. et le service de santé, réunis dans le même tableau d'effectifs. La mission principale de la B.A. 122 est alors la formation initiale des appelés et des E.V.D.A. de l'Armée de l'Air. En décembre 1964, le C.I.M. cesse de fonctionner et les bâtiments sont transformés pour l'installation d'unités en provenance de bases dissoutes. A partir de cette époque plusieurs unités de notre département spécialisées dans l'instruction des recrues destinées à l'Algérie ont été dissoutes entraînant comme à CHARTRES lors du départ des Unités volantes une perte économique pour les villes où elles étaient en garnison. Ainsi, ce fut le cas de DREUX après le départ du 22<sup>o</sup>R.I.M.A. le 1 mars 1964 et de NOGENT LE ROTROU après le départ de la 1<sup>o</sup>Cie du 5<sup>o</sup> R.I.M.A. Simultanément la Subdivision militaire d'Eure & Loir devenait la Délégation militaire d'Eure & Loir.

La B.A. 122 recevait alors de nouvelles Unités telles :

- le Centre Mobilisateur Air 222 (C.M.A. 222) venant de MEAUX (mars 1965),

- le Bureau Central d'Incorporation et d'Archives de l'Armée de l'Air (B.C.I.A.A.A.) et le Centre Mobilisateur de Réserve Générale (C.M.S.R.G. 229) en provenance de COMPIÈGNE. En outre une partie de la plateforme d'envol est cédée à l'Armée de Terre qui installe le Magasin Général du Service de santé n<sup>o</sup>26 venant de CLAMART.

- Ultérieurement la place laissée vacante par le déplacement à ÉVREUX en 1968 du Commissariat des Bases et de l'Entrepôt Régional permettra l'installation d'Unités nouvelles, telle une Compagnie régionale d'infrastructure et plus tard de plusieurs unités de transmissions. Avant de clore ce chapitre consacré à la Base 122 d'aujourd'hui, signalons quelques particularités des unités qui y sont stationnées :

- Moyens techniques 10/122 : hors de la B.A. 122 ils sont le support pour les matériels qui les concernent des unités implantées à RENNES et QUIMPER.

- Moyens Généraux 40/122 : parmi toutes les tâches qui incombent à ce Service signalons celles relatives à l'action sociale et culturelle, particulièrement les actions d'enseignement (rattrapage scolaire, études pour l'enseignement général, technique et

professionnel, la pédagogie de communication et l'étude de langues étrangères) pour lesquelles plusieurs sections fonctionnent sur la B.A. 122. Le développement des moyens de recherche et de communication au sein des clubs (photo, modélisme, musique, agricole, etc...). N'oublions pas la Section Militaire de Vol à Voile (S.M.V.V.) installée chez nos sympathiques voisins de l'aéroclub d'Eure & Loir et le Centre Aéronautique Pierre ISSY (C.A.P.I.), depuis le 17 mai 1967, qui permettent aux militaires de la Base, y compris ceux du contingent, de s'entraîner au vol, en somme la dernière unité volante avec la S.A.T.,

- le Service médical 50/122 dont l'infirmierie est depuis 1968 « Infirmierie de Garnison et de Secteur pour l'Eure & Loir », travaillant à ce titre au profit de tous les militaires et gendarmes du département et des permissionnaires malades à domicile. De plus elle a un rôle dans l'instruction, donnant des cours de secourisme aux différents personnels (appelés, engagés, sous-officiers, personnel civil) dans le cadre de la médecine du travail et, surtout, il assure la formation des aides-infirmiers de la 2<sup>e</sup> Région aérienne, à raison de six stages de six semaines pour 25 à 45 élèves chaque année.,

- la Station de Réception du Centre de transmissions de l'Administration centrale (S.R. du C.T.A.G.) :c'est l'une des oreilles du Commandement de l'Armée de l'Air qui est en liaison constante avec ses détachements d'outre-mer et ses bases de métropole. C'est aussi une sorte d'étoile du berger pour les avions assurant les transports du personnel ou de matériel à grande distance,

- la station météorologique, créée sur l'aérodrome à son début, possède aujourd'hui une station automatique. A CHARTRES, la météorologie nationale pousse ses sondages atmosphériques reçus et traités par ordinateur jusqu'à 30 km en vue des prochains vols réguliers de « Concorde » et de prévisions à plus longue échéance. Mais elle n'est pas au seul service de l'aéronautique et travaille au profit de l'agriculture, des transports terrestres, l'industrie du bâtiment...,

- la station hertzienne de VER les CHARTRES, située à 15 km au sud au milieu des champs de l'immense plaine beauceronne, au dessus de laquelle se dressent ses aériens rouge et blanc. Cette station mise en service au début de 1968 est la première du réseau de télécommunications autonome de l'Armée de l'Air « Air 70 ». Elle est équipée de câbles hertziens troposphériques pour les liaisons principales et à vue optique pour les liaisons secondaires,

- Parmi les autres Services de la Base, notons les Moyens

d'Administration 30/122, et la Brigade de gendarmerie de l'air. Enfin, ce qui demande confirmation, des pièces appartenant au Musée de l'air en provenance de CHALAIS-MEUDON transiteraient par la B.A. 122 pour être éventuellement remises en état avant leur installation définitive à l'aéroport du BOURGET. Peut-être aurons-nous ainsi la chance de voir sur la Base une exposition qui complèterait admirablement l'exposition GUYNEMER montée en partie à l'aide de documents provenant du B.C.I.A.A. et qui a reçu de nombreux visiteurs tant militaires que civils dont Mme et Mlle FONCK.

CONCLUSION : Au cours de cette présentation de la Base nous avons vu comment une grande Base Aérienne pouvait s'intégrer à la vie d'une ville, de toute une région même, et tous les problèmes qui en découlaient. Par exemple, le départ du POITOU en 1953, ce ne fut pas seulement une perte économique pour la ville, mais aussi le sort d'un aérodrome civil de reconversions difficiles... Mais la B.A. 122, bien transformée certes est toujours là et nous lui souhaitons longue vie.

L'auteur tient à remercier ici Monsieur le Colonel commandant la Base Aérienne 122 à CHARTRES ainsi que Monsieur le Président et les membres de l'Amicale des Anciens Aviateurs Militaires de la Base Aérienne de CHARTRES pour leur aide dans la rédaction de ce petit historique.

*Claude SAUVAGE*

**Nota** : ce texte a été publié dans le numéro 37 du Bulletin de Liaison de l'A.A.A.M.B.A.C. en 1974. Quelques corrections ont du lui être apportées dans les paragraphes consacrés à l'entre deux guerres, en ce qui concerne les types d'appareils utilisés et la formation des Groupes de Chasse. D'autres petites imprécisions peuvent éventuellement subsister...

*F-X. Bibert - 2012*

**Cette page est une annexe à [l'Histoire des Hommes du Groupe de Chasse GC III/6](#)**

**faisant partie du [Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)**

**ATTENTION** : à ce qui est dit sur le sujet sur WIKIPEDIA. Début 2013 une contribution a été faite sur « l'Encyclopédie libre en ligne » intitulée : Base Aérienne 122 Chartres-Champhol Chartres bombardée en mars 1939 !!! - - Les Amiot 143 en 1923 !!! - - etc... etc... etc...  
**A lire avec beaucoup de précautions !!!**