

## **1933-2024 , il y a 90 ans la Croisière Noire en escale à Bron**

### **La Croisière Noire du 8 novembre au 24 décembre 1933.**

Au cours de l'été 1933, en France et dans les pays voisins, l'opinion publique avait été fortement sensibilisée par la croisière transatlantique que venait d'effectuer à la tête d'une formation d'hydravions Savoia-Marchetti S.55 le grand animateur de l'aviation italienne Italo Balbo. Vingt-quatre appareils avaient relié l'Italie à Chicago aux Etats Unis d'Amérique, avec retour au point de départ.

Le Ministre de l'Air de l'époque, Pierre Cot, ne voulut pas que notre aviation militaire, dont plusieurs équipages s'étaient distingués par de beaux records de distance en ligne droite, demeurât en reste sur le plan de la démonstration de masse. C'est ainsi que naquit dans les bureaux ministériels l'idée de la «Croisière Noire».

L'ordre de mission précisait dans les termes suivants l'objet de cette entreprise :

*«Le Ministre de l'Air a décidé de faire accomplir, à la fin de l'année 1933, un voyage d'escadre en Afrique Française.*

*Ce voyage sera effectué par 30 avions d'armes de type Potez 25 TOE. L'itinéraire franchissant l'Espagne en deux étapes, à l'aller et au retour, passera successivement à Rabat, Colomb-Béchar, Adrar, Bidon 5, Gao, Mopti, Bamako, Tambacounda, Dakar, Kayes, Segou,*

*Ouagoudougou, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui, Fort Lamy, Zinder, Niamey, Gao, Bidon 5, Adrar, El Goléa, Touggourt, Tunis, Alger, Oran, Mekkès, Los Alcazares, Istres.*

*Le Commandement de l'escadre sera confié au Général Vuillemin l'un des plus grands soldats de la guerre et le plus grand spécialiste de l'Aviation au Sahara.*

*Ce voyage permettra d'éprouver le matériel sur un long périple en lui demandant un effort considérable, les avions n'ayant pas d'abri aux escales et les mécaniciens ne disposant pas d'ateliers de réparation sur la plupart des terrains.*

*L'itinéraire emprunte un certain nombre de routes aériennes militaires organisées ; on veut souligner le degré d'achèvement de ces routes destinées à être utilisées ultérieurement par des lignes civiles. On a voulu aussi, en reliant entre elles toutes les possessions françaises de l'Afrique du Nord-Ouest, porter un commun salut de la métropole aux nord-africains, coloniaux et protégés.»*



Les appareils constituant l'escadre étaient des avions d'observation Potez type 25 TOE (Théâtres d'Opérations Extérieures) à moteur Lorraine 450 cv que l'on avait munis des équipements indispensables aux traversées sahariennes, avec bille et aiguille pour le PSV.

L'emblème choisi pour l'escadre était la «cocotte» de l'escadre 12 que le chef d'escadron Joseph Vuillemin avait conduite aux victoires de 1918.

La formation se composait d'un état-major volant de 3 avions (*cocottes rouges*) avec : le Général Vuillemin et le capitaine Orselli, 2<sup>ème</sup> pilote, navigateur et responsable de la radio pour l'escadre; Lieutenant-Colonel Bouscat, commandant en second; Adjudant-chef mécanicien Tristch; Capitaine Andrieu; Sergent-chef mécanicien Paris.

- Le premier groupe (*cocottes blanches*) divisée en deux escadrilles, comportant deux cellules chacune :

Première escadrille:

2<sup>ème</sup> cellule : Adjudant-chef Cuny, pilote; Lieutenant-Colonel Rignot 2<sup>ème</sup> pilote, radio-navigateur, commandant du premier groupe; Capitaine Gérardot, Adjudant-chef Dourthe; Capitaine Cazabonne; Sergent Marchi.

3<sup>ème</sup> cellule : Capitaine de Castets; Adjudant-chef Fermaud; Adjudant-chef Baudens; Capitaine Noir, 2<sup>ème</sup> pilote, radio-navigateur, observateur photo du premier groupe; Lieutenant de Tourtier; Sergent Lacave, mécanicien.

Deuxième escadrille :

4<sup>ème</sup> cellule : Commandant Delaitre, commandant de l'escadrille; Adjudant-chef Piéru, mécanicien; Adjudant-chef Dubosc; Capitaine Bailly, 2<sup>ème</sup> pilote, navigateur; Lieutenant Bisch; Sergent-chef Bindreff, mécanicien.

5<sup>ème</sup> cellule : Capitaine Moraglia; Adjudant Jeannel; Capitaine Clause; Sergent-chef Le Mee, mécanicien; Adjudant-chef Morel; Lieutenant Michaud, 2<sup>ème</sup> pilote, navigateur, radio.

- Le deuxième groupe (*cocottes bleues*) divisée en deux escadrilles, comportant deux cellules chacune :

Troisième escadrille:

6<sup>ème</sup> cellule : Lieutenant-Colonel GIRIER, commandant du Groupe; Capitaine Vercouter, radio-navigateur, 2<sup>ème</sup> pilote; Capitaine Caillard; Sergent Vitte, mécanicien; Sergent Libert,

pilote (le plus jeune pilote du raid; breveté pilote en 1929, pilote à Air Bleu il deviendra pilote de ligne et commandant de bord à Air France avant de devenir Président national des Vieilles Tiges); Sergent-chef Chambosse, mécanicien.

7<sup>ème</sup> cellule : composée uniquement d'équipages de l'Aéronavale. Lieutenant de Vaisseau Chassin; 1<sup>er</sup> maître Guillen, radio d'écoute; Lieutenant de Vaisseau Mathon; 1<sup>er</sup> maître Le Bihan, mécanicien et 2<sup>ème</sup> pilote; Lieutenant de Vaisseau Paquier; 1<sup>er</sup> maître Dieidonné, mécanicien et pilote.

Quatrième escadrille :

8<sup>ème</sup> cellule : Commandant de Turenne, commandant d'escadrille; Sergent Martinet, mécanicien; Adjudant-chef Lebourg; Capitaine Dévé, 2<sup>ème</sup> pilote, radio-navigateur; Capitaine Thibaudet; Sergent Merello, mécanicien.

9<sup>ème</sup> Cellule : Adjudant-chef Mayadoux; Capitaine Pennes, 2<sup>ème</sup> pilote, radio-navigateur et observateur photo du 2<sup>ème</sup> groupe; Capitaine Crestey; Sergent-chef Wurthele, mécanicien.

10<sup>ème</sup> Cellule rattachée 'pour ordre' au 2<sup>ème</sup> groupe; elle comprenait le Commandant Pelletier d'Oisy, Adjudant Guirriec, mécanicien; Commandant Papin, chef de sécurité de l'escadre; Adjudant Bourrit, mécanicien; 1<sup>er</sup> maître Queugnet; Capitaine David, 2<sup>ème</sup> pilote, radio-navigateur, officier mécanicien de l'escadre.



La préparation de ce périple dura près de cinq mois. Des opérations longues à prévoir pour mettre en place des quantités importantes d'essence-avions en fûts de 200 litres, vérification de la sécurité des infrastructures.

Le 4 septembre 1933 furent rassemblés à Istres les matériels et personnels pour être mis en condition : connaissance approfondie de l'itinéraire, consignes de vol, entraînement au vol de groupes, etc.

Au début de novembre, matériels et personnels étaient «fins prêts». Le Ministre de l'Air était présent sur le terrain d'Istres pour donner le départ le 6 novembre.

Après avoir parcouru 23000 kilomètres en 35 étapes et 150 heures de vol, l'Escadre était de retour à Istres le 24 décembre. Une escale de quelques jours pour permettre aux équipages de passer en famille les fêtes de Noël et du Jour de l'An. L'Escadre fit escale à Bron du 7 au 10 janvier avant de rejoindre Le Bourget. Tous les Potez se posèrent à Etampes en raison du brouillard épais qui sévissait sur la région parisienne. Le 15 janvier

1934, les «cocottes» étaient de retour au Bourget, accueillies et félicitées par le Président de la République et le Gouvernement français.

*Adaptation de textes publiés dans PIONNIERS, revue des Vieilles Tiges.*



**LA CROISIÈRE NOIRE**  
novembre-décembre 1933



**Fort de BRON - 14 H**  
Samedi 6 janvier 2024

NICOLAS DE LENNOS	
06 73 47 71 71	

## L'arrivée à Lyon du colonel Girier

Lyon, 24 décembre. — L'avion du lieutenant-colonel Girier, de retour de la croisière transafricaine, qui devait atterrir aux environs de midi a, par suite du temps bouché, été contraint de s'arrêter à Montélimar pour prendre des renseignements météorologiques.

Dès 11 h. 30, malgré un froid rigoureux, journalistes, reporters photographes, quelques amis personnels de l'aviateur et des curieux avaient envahi l'aérogare. Mme Girier est là qui attend avec l'impatience qu'on devine.

Parmi les personnalités présentes on remarque notamment le général Benoist, commandant la base aérienne de Bron ; le commandant Du Chivré ; les capitaines Lallemand et Seive ; MM. Givaudan et Burlaton, vice-présidents de l'Aéro-Club du Rhône ; Helbenbein, secrétaire général de l'Aéro-Club, etc...

A 14 h. 15, un vrombissement dans le ciel se fait entendre, et dans un atterrissage impeccable, le biplan du colonel Girier vient se poser face à l'aérogare. L'aviateur descend aussitôt de la carlingue avec son fidèle mécanicien, le sergent-chef Chambrosse, tous deux acclamés par les amis qui se sont précipités à leur rencontre.

Le lieutenant-colonel Girier est venu à Lyon pour passer les fêtes de la Noël ; il doit repartir sous quelques jours à Istres, rejoindre l'escadre.

## Qui était le Colonel Girier pour un tel accueil à Bron ?

**GIRIER**, Lucien, François, André, est né le 23 février 1890, au 56 Cours de la Liberté à Lyon 3<sup>ème</sup>.

Lucien est le fils de Marie François, Alphonse, Girier, 43 ans, employé, et de son épouse Marie, Eugénie Gellin, 28 ans, demeurant à Saint Cyr au Mont d'Or. (Rhône)

Le 7 octobre 1910, il s'engage pour trois ans au 17<sup>ème</sup> Régiment de Dragons à Vienne (Isère). Nommé Brigadier, le 11 avril 1911 puis Maréchal des Logis le 3 octobre de la même année, il est réformé n° 1 le 29 septembre 1912 et renvoyé dans ses foyers, à la suite d'une fracture de l'avant bras droit, conséquence d'une chute de cheval.

Le 6 août 1914, Lucien Girier contracte un engagement volontaire pour la durée de la guerre dans son ancien régiment. Nommé à nouveau Maréchal des Logis le 6 février 1915, il est promu Sous-Lieutenant à titre temporaire le 22 mars 1915 et passe le même jour au 13<sup>ème</sup> Régiment de Bataillon de Chasseurs Alpins. Blessé le 15 juin 1915 (en Alsace à l'Hartmannwillerskopf) au cours d'une attaque il est évacué du front et cité le 23 juin à l'ordre de la 1<sup>ème</sup> Brigade de Chasseurs.

*«Officier très actif et très dévoué; le 18 juin 1915 a brillamment enlevé sa section à l'attaque d'un sommet puissamment organisé. Blessé, après avoir atteint la position».*

Aussitôt guéri, sur sa demande, il est détaché dans l'aviation, et envoyé à l'Ecole d'Avord le 13 octobre 1915, puis le 17 octobre à l'Ecole d'Ambérieu en Bugey comme élève-pilote. Après avoir obtenu son brevet de pilote n°2431, le 28 janvier 1916, il est affecté comme pilote aux escadrilles F 210 / R 210 / BR 210 du 8 mars 1916 au 7 juillet 1918

Le 6 juin 1916, Lucien Girier se marie avec Julie, Justine Charpentier.

Le 24 octobre 1916, il est cité à l'Ordre du Corps d'Armée :

*«Excellent pilote, d'un courage et d'un dévouement au-dessus de tout éloge. A effectué, outre son service normal, 4 bombardements de nuit sur un point particulièrement défendu. Le 20 octobre dans des circonstances atmosphériques défavorables, s'est offert, pour aller seul et sans escorte, bombarder une gare importante, défendue par des batteries très dangereuses et a accompli sa mission bien que son appareil ait été atteint par l'artillerie ennemie».*

Lucien Girier est promu Sous-Lieutenant d'active à titre définitif le 4 novembre 1916. Le 23 mars 1917, nouvelle citation, mais à l'ordre de la 5<sup>ème</sup> Armée :

*«Pilote très brave et très allant. Venu dans l'aviation après une grave blessure dans l'infanterie. Le 15 février 1917 a forcé à atterrir dans les lignes ennemies un avion qu'il avait poursuivi jusqu'à 1500 mètres d'altitude. Le 16 mars, escortant un avion photographique, attaqué par six avions ennemis, a tenu tête à ses adversaires, réussi à dégager son camarade et a regagné nos lignes avec un appareil criblé de balles et complètement hors d'usage».*

Nouvelle citation à l'ordre de la 5<sup>ème</sup> Armée, le 1<sup>er</sup> avril 1917 :

*«Spécialiste des vols de nuit a exécuté plusieurs expéditions périlleuses notamment le 11 mars 1917. Le 25 mars, ayant vu un incendie se déclarer à bord de son appareil au cours d'un combat contre plusieurs avions ennemis a réussi à force de sang-froid à éteindre le feu. A continué de remplir sa mission».*

Lucien Girier est promu Lieutenant d'active à titre définitif, le 11 avril 1917. Le 17 juin, son nom apparaît dans une citation collective à l'ordre de la 5<sup>ème</sup> Armée décernée à son escadrille :

*«Escadrille d'A.L.G.P R.210 Unité de premier ordre qui grâce à l'exemple donné par deux officiers d'élite, le Capitaine Thebault et le sous-lieutenant Girier a rendu, dans la préparation et l'exécution des attaques d'avril 1917, des services inappréciables, sans se laisser arrêter par un temps particulièrement mauvais et une aviation ennemie très agressive qui lui a causé en deux mois la perte du quart de son personnel. A abattu au cours des dernières opérations 7 avions ennemis. A réussi pendant cette période à exécuter, en plus de son service d'A.L.G.P et malgré son effectif réduit, de nombreuses missions photographiques à grandes distances et tout le service des reconnaissances de nuit pour le compte de son Armée».*

Le 29 octobre 1917, le Lieutenant Girier est cité à l'ordre du Régiment :

*«Brillant équipage ayant donné maintes preuves d'une grande ténacité et d'une audace peu commune. Au cours des dernières opérations ont tenté dans des conditions les plus défavorables, en raison du mauvais temps, sept réglages à très grande distance sur des gares importantes, ont réussi deux fois leur mission. Non contents d'assurer le travail normal, ont mitraillé à plusieurs reprises l'ennemi à basse altitude».*

Citation à l'ordre de l'aéronautique, le 17 novembre 1917. Il effectue un stage de tir à l'école de tir aérien de Cazaux du 26 décembre 1917 au 22 janvier 1918, détaché à l'école de Sommesous au 5 au 15 février 1918, puis formation sur Caudron R XI au GDE du 30 avril au 6 mai 1918. Le 7 juillet 1918 il passe à l'escadrille 209 et le même jour à la Section des vols de la nuit de la 3<sup>ème</sup> Armée, et trois jours après, le 10 juillet, il est promu Chevalier de la Légion d'Honneur avec la citation suivante :

*«Dégagé de toute obligation militaire, s'est engagé dès la mobilisation. N'a cessé depuis lors tant dans l'infanterie où il a été blessé, que dans l'aviation de faire preuve de sa plus belle audace. S'est affirmé dans les missions les plus diverses comme un officier pilote hors ligne. A participé à toutes les opérations importantes et notamment a contribué dans trois reconnaissances, à grande distance, à rapporter des renseignements très précieux pour le commandement. Six Citations».*

Après la guerre, il reste dans l'armée. Capitaine à titre définitif le 11 octobre 1919, il rejoint, le 1<sup>er</sup> avril 1920, le 5<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation d'Observation à Lyon-Bron, après un congé sans solde de 6 mois et demi. Affecté au 35<sup>ème</sup> régiment d'aviation à Bron, le 1<sup>er</sup> août 1920, le Capitaine Girier y commande une escadrille et sera noté : *«Excellent chef d'escadrille et pilote de grande classe».*

Mais cela ne l'empêche pas de faire des raids et de participer à des expéditions aériennes :

- Détenteur avec le Lieutenant Mairey de la Coupe Michelin en 1923 sur Breguet 14 A 2, moteur Renault de 300 cv : *La Coupe Michelin se déroulait sur un circuit de 2819 kilomètres avec quinze atterrissages obligatoires prévus : Saint Inglevert-Villacoublay-Angers-Bordeaux-Pau-Toulouse-Nîmes-Lyon-Clermont Ferrand-Avord-Dijon-Strasbourg-Metz-Mourmelon-Valenciennes. Le circuit devait être obligatoirement bouclé; mais les équipages partaient du terrain de leur choix et faisaient le circuit dans le sens qu'ils choisissaient.*
- Tour de France en 3 jours, avec son escadrille, en 1923.
- Deuxième de la Coupe Breguet en 1925.
- Troisième du Military-Zenith en 1925 sur Breguet 19, moteur de 400 cv Lorraine. *La "Military Zenith" est une course de vitesse organisée par la société Zenith, un équipement français présent sur la plupart des avions, et placée sous le contrôle de l'Aéro-club de France. La victoire revient à celui qui, dans la même journée et en un minimum de temps, parcourt deux fois la distance Villacoublay, Metz, Strasbourg, Dijon, Lyon, Châteauroux, Tours, Villacoublay: 2810 kilomètres.*
- Raid Paris-Téhéran-Paris au cours de l'hiver 1925-1926.
- Raid Paris-Omsk en juillet 1926 au cours duquel il bat le record du monde en ligne droite avec 4715 kilomètres, sur Breguet XIX, moteur de 550 cv Hispano.
- 1928, il est détenteur de la Coupe Renault.
- 1929, il établit le record du monde de vitesse sur 5000 kilomètres avec le Commandant Weiss.
- 1930, il réalise la première liaison Paris-Pondichéry et retour, puis il obtient la Coupe Bibeseco après la course Paris-Bucarest en 9 heures.
- 1931, il fait le circuit des Capitales Européennes avec l'escadrille du général de Goys. Voyage à l'issue duquel le Ministre de l'Air adresse la lettre de félicitations suivante aux équipages :

*«Chargés de porter le Salut de l'Aéronautique Française aux Aéronautiques de la plupart des pays Européens, ils ont accomplis un splendide voyage aérien de 11000 kilomètres. Leur valeur professionnelle, leur belle attitude, le renom qui s'attachent à leurs prouesses antérieures ont suscité envers l'Aviation Française et le pays tout entier, des manifestations de sympathie et d'amitié particulièrement heureuses».*

- 1932 il fait un raid Paris-Téhéran en 29 heures en rentrant par l'Afrique du Nord et le Portugal
- 1933, il participe à la Croisière Noire du Général Vuillemin.

Entre temps, il avait été promu Officier de la Légion d'Honneur le 28 décembre 1924. Nommé, le 25 décembre 1926, Chef de Bataillon, il reste à Lyon-Bron en prenant le commandement du 3<sup>ème</sup> Groupe du 35<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation. Le 1<sup>er</sup> octobre 1931, toujours à Lyon, il prend le commandement du Centre d'Instruction Aéronautique n°35 qui devient le Centre d'Instruction de la base aérienne n°5 (future base aérienne 105), le 25 décembre 1931, date à laquelle il est promu Lieutenant-Colonel. Stage au centre d'études tactiques de l'aéronautique à Versailles du 4 au 29 avril 1932. Il reste un an à Bron à ce poste, et le 25 décembre 1932, il prend le commandement de la 55<sup>ème</sup> Escadre qui vient d'être mise sur pied à Lyon-Bron. Commandeur de la Légion d'Honneur, le 7 juillet 1933. Fin 1934, il rejoint le Maroc au 37<sup>ème</sup> Régiment d'Aviation, et le 1<sup>er</sup> janvier 1935, il prend le commandement de la base aérienne 137 qui est créée à cette date. Promu Colonel le 15 juin 1936, il quitte le Maroc en juillet 1937 pour prendre le commandement de l'Ecole de Formation des sous-officiers du personnel navigant à Istres, devenue le 1<sup>er</sup> janvier 1937 le Centre-Ecole d'Istres et qui relève du Commandant des Centres-Ecoles à Versailles. Le 1<sup>er</sup> août 1937, il revient à Lyon prendre le commandement de la 5<sup>ème</sup> Brigade Aérienne, poste qu'il continue à occuper après sa promotion de Général de Brigade Aérienne le 5 février 1939.

Sur le plan local, le Général Girier est Vice-Président de l'Aéroclub du Rhône.

Suite à la déclaration de guerre, le 28 août 1939, il est mis à la tête des Forces Aériennes de la 8<sup>ème</sup> Armée, puis de la 6<sup>ème</sup> Brigade Aérienne de bombardement le 20 septembre. Enfin, il participe à la Campagne de France de mai-juin 1940 comme Commandant des Groupes d'Assaut n°18 et 19. Le 26 juin 1940 il est cité à l'Ordre du Corps d'Armée :

*«A obtenu un rendement remarquable de ses formations au cours des opérations aériennes de mai et juin 1940. Par son ascendant, a maintenu à un degré élevé le moral de ses formations qui ont infligé à l'ennemi des pertes sensibles confirmées par les témoignages des prisonniers ennemis. Le 6 juin a été gravement blessé au cours d'un atterrissage sur avion de guerre».*

En Septembre 1940 il est nommé Commandant de l'Air en Algérie et débarque à Alger au début du mois suivant. Deux mois plus tard il est promu Grand Officier de la Légion d'Honneur. Totalisant plus de 3400 heures de vol, le Général Lucien Girier est mis en congé du personnel navigant le 23 février 1942. A cette occasion, le Général Mendigal, Commandant Supérieur AIR en AFN, le note ainsi : *«...sorti du rang, s'est fait lui-même et laisse en s'en allant le souvenir d'un brillant chef de guerre et d'un magnifique pilote qui a su conquérir l'estime et l'affection de ses subordonnées et des ses pairs...».*

Promu Général de Division Aérienne au titre du Congé du Personnel Navigant le 25 juin 1945, il est placé dans la 2<sup>ème</sup> section (réserve) le 23 février 1947.

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, le Général Lucien Girier est administrateur de la Société Transatlantique Aérienne (STA) dont le siège social est à Paris et qui exploite un réseau aérien en Afrique. En 1948, Maurice Loubière, fondateur de la COSARA, obtient l'autorisation d'exploiter un service de transport aérien de fret à la demande en Indochine, la «Société Transatlantique d'Extrême-Orient» (STAERO), qui sera la filiale de transport aérien de la COSARA. La STA prend des participations dans cette nouvelle société dont Maurice Loubière en

est le gérant. Le Général Lucien Girier, qui est administrateur à la SAT, prend les fonctions de Conseiller Technique, Meyer celle de chef-pilote et Hoé est nommé Directeur Commercial. Cette Société qui prendra ultérieurement le nom de Société de Transport Aérien d'Extrême-Orient disposera ultérieurement de Ju 52, de DC 3 et de nombreux autres appareils.

Décorations :

Croix de Guerre 14/18, 26/06/15 étoile de bronze, 24/10/16 étoile vermeil, 17/06/17 palme, 29/10/17 étoile de bronze. Chevalier de la Légion d'Honneur le 12 juillet 1918

Officier de la Légion d'Honneur le 28 décembre 1924, Commandeur de la Légion d'Honneur le 7 juillet 1933.

Médaille Commémorative de la Grande Guerre, Médaille Interalliée, Médaille Coloniale avec agrafe (Afrique). Chevalier de la Couronne de Roumanie avec glaive, Grand Officier Nicham-Iftikhar, Commandeur du Ouissam-Alaouite, Officier Aigle Blanc de Serbie, Officier Saint Sauveur de Grèce, Officier Couronne de Roumanie par Roi Carol, Médaille de la Valeur Militaire de Grèce, Mérite Aéronautique Roumain par Roi Carol, Commandeur de l'Etoile Noire et Grand Officier du Nicham-el-Anouar.

Titulaire de la Médaille de Vermeil et de la Médaille d'Or de l'Aéroclub de France.



Lucien Girier qui s'était retiré depuis plusieurs années à Vence (Alpes Maritimes) décède à l'âge de 77 ans, le 1<sup>er</sup> mai 1967 à Antibes.

*1933-2024, il y a 90 ans, la Croisière Noire en escale à Bron (C) CALM 12/2023*