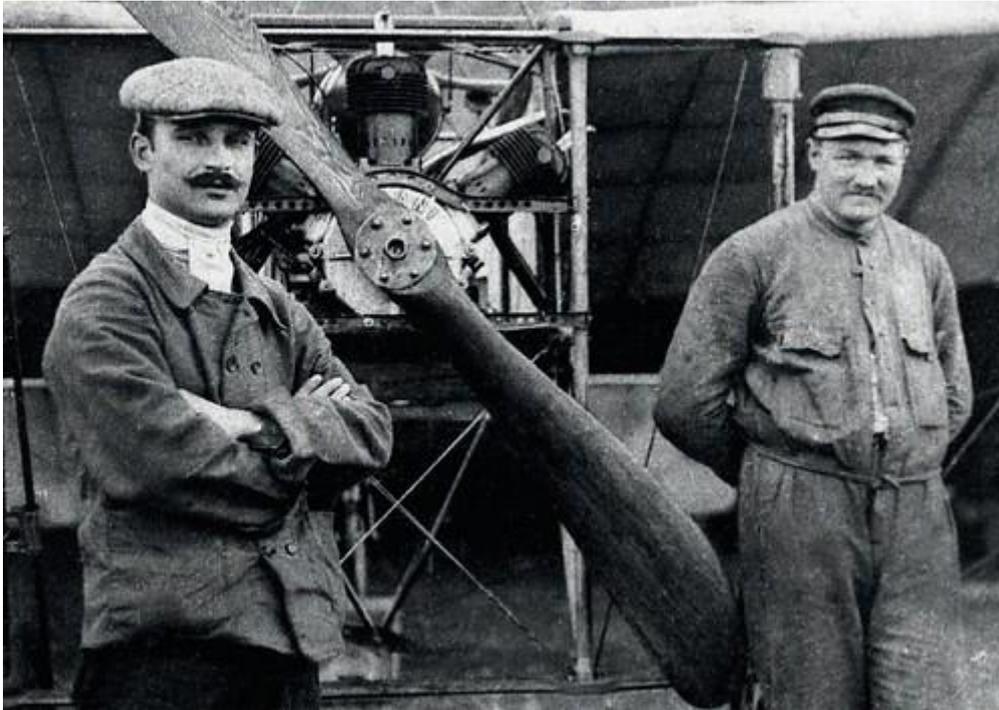


Historique DA 278

1909

Au début du XXème siècle, un peu partout en France, les pionniers s'exercent, avec plus ou moins de réussite, au vol sur les « plus lourds que l'air » : Louis Mouthier, cycliste bressan réputé, acquiert un Blériot XI.



A Ambérieu-en-Bugey, Louis Mouthier symbolise cette période

1910

Apprenant seul à piloter son Blériot XI, il utilise la plaine de Bellièvre, au nord d'Ambérieu-en-Bugey pour s'entraîner : il parvient à décoller le **21 avril** et obtient son brevet de pilote n°157 le **9 août 1910**.

Cet emplacement, d'une superficie de 180 hectares, utilisé comme champ de manœuvres et de tir par les unités de l'Armée, est idéalement situé à un kilomètre des importantes installations ferroviaires d'Ambérieu.

A l'initiative de Louis Mouthier se crée rapidement la « Société Sportive d'Ambérieu-Aviation », qui réalise la construction d'un hangar pour abriter les fragiles aéronefs de l'époque, puis des investissements plus importants nécessaires au bon déroulement du meeting inaugural des **29, 30 et 31 mai 1910**. En vue de l'établissement des installations permanentes d'un véritable aérodrome sur le site, la Société Sportive d'Ambérieu Aviation demande à la Municipalité l'établissement d'un bail de 10 ans, lui permettant de « se servir exclusivement d'une partie de la plaine de Bellièvre sur 500 mètres de profondeur de l'est à l'ouest, sur toute la façade orientale à partir de la gravière ».

Une fête aérienne est organisée pour l'inauguration du terrain en mai 1910, à laquelle participent les aviateurs Mignot et Harding, et les pilotes locaux: Eparvier, les frères Wroblewski-Salvez et Mouthier.



1911

Louis Mouthier ouvre le **5 février 1911** à Ambérieu " l'École bressanne d'aviation ". au sein de laquelle il forme un nombre restreint d'élèves-pilotes. Cette école de pilotage acquiert une belle réputation régionale, puis nationale. Mouthier en est le chef pilote.

1912

Dès le début de 1912, on assiste à, ce qu'à notre époque nous appellerions une « restructuration » des activités aéronautiques régionales. En effet, le **5 février 1912**, l'Ecole Aérienne de Lyon-Bron fusionne avec l'Ecole Bressane d'Aviation d'Ambérieu, pour donner naissance à la « Société de Navigation Aérienne de Lyon-Ambérieu » ou Ecole Deperdussin. La direction est confiée à René Vidart, avec Louis Mouthier et Marius Lacrouze comme chefs-pilotes. Du 17 au 29 avril 1912, inauguration des écoles civiles et militaires de pilotage. Les élèves-pilotes affluent et se préparent au brevet civil de pilotage. L'Armée qui commence à s'intéresser à l'aviation militaire envoie également des élèves issus des diverses armes. Ainsi, le Capitaine A. Denis de Lagarde, titulaire du brevet de pilote militaire n°226, trouvera la mort dans son avion Deperdussin, le 11 novembre 1912, les Lieutenants Adrian brevet n°266, Lamoret brevet n°262, Redelsperger brevet n°248 et Volmerange brevet n°308, seront également brevetés par le Commissaire de l'Aéro-club de France, Monsieur Vermorel de Villefranches sur Saône.

Par ailleurs, les frères Pierre (1886-1914) et Gabriel (1888-1914) Wroblewski, dits Salvez, ont aussi été de ces pionniers. Ils ont particulièrement marqué les terrains d'aviation de Bellièvre.



Le **22 juillet 1912** (date incertaine : p.40 à 12 « Un siècle d'Ambérieu Aviation »), Gabriel Salvez fait prendre son baptême de l'air à un adolescent venu en voisin du château familial de Saint-Maurice-de-Remens : il s'agissait d'Antoine de Saint-Exupéry.

Inventeurs et précurseurs, les deux frères mettent au point le W2, premier avion à structure métallique. Pierre Salvez était chargé de construire l'appareil et Gabriel de le piloter.

Cinq mois avant le conflit, ils trouvent tous deux la mort le **1er mars 1914**, veille du jour où ils devaient présenter à la commission aéronautique de l'Air leur prototype W4, un biplace blindé pouvant être armé d'une mitrailleuse.

1914

Lorsque la Première Guerre mondiale éclate, l'aéronautique apparaît indispensable. Les écoles de pilotage se multiplient dans de nombreuses villes pour répondre au besoin massif de pilotes.

A l'Ecole bressane va ainsi succéder une Ecole d'Aviation Militaire : par lettre du **22 juin 1915**, le Ministère de la guerre confirme au sénateur Alexandre Bérard que l'école d'aviation militaire d'Ambérieu est inscrite dans la liste des établissements de formation d'aviateurs pour la durée de la guerre. Le 5 juillet 1915, le conseil municipal donne son accord pour le droit au bail à l'autorité militaire.



Le **12 octobre** de la même année, le nouveau centre, en parfait état de marche, est visité par le commandant Girod, inspecteur de l'aéronautique militaire.



L'école prend le nom de Voisin en raison du nom du constructeur de l'avion utilisé par cette école; viendront ensuite les Caudron G3 et les bombardiers italiens Caproni.



L'école est placée sous le commandement du capitaine Joseph de Clerck, titulaire du brevet de pilote militaire n°283 obtenu le 27 mai 1913.

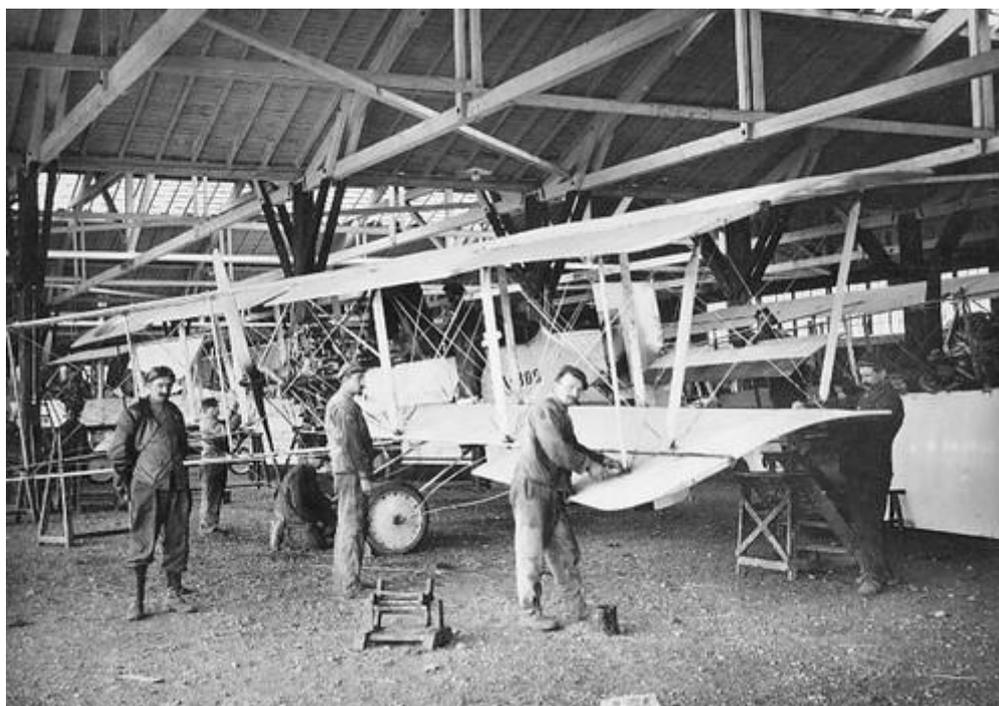


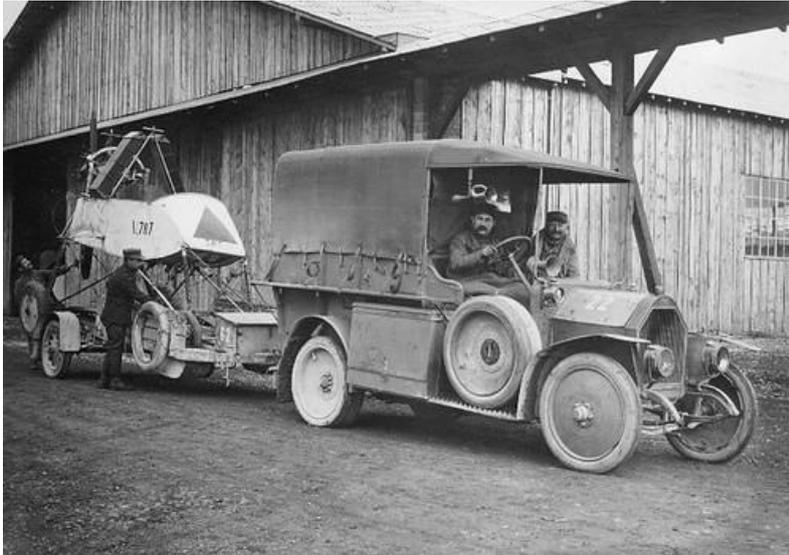
Maurice Colliex est considéré par Charles Dollfuss comme le premier pilote d'essai (Blériot lui aurait demandé de régler son moteur avant la traversée de la Manche du 25 juillet 1909). Titulaire du brevet de pilote civil n°85 délivré par l'Aéroclub de France le 10 juin 1910, il est nommé chef pilote de l'école. Il est en outre titulaire du brevet de pilote militaire n°545 qu'il a obtenu le 30 août 1914. Pour l'anecdote, c'était un camarade de classe de Gabriel Voisin au Lycée Ampère de Lyon.



Jusqu'en 1918, l'école Voisin a « macaronné » 2328 pilotes : 37 brevetés en 1915, 295 en 1916, 767 en 1917 et 1229 en 1918.

En bordure du terrain s'élèvent baraquements, hangars et ateliers qui deviendront les prémices de la future base aérienne.





1918 – 1929

A la fin de la guerre, l'aéronautique n'intéresse plus beaucoup et l'école cesse son activité. De 1918 à 1929, le site sert, entre autres, pour l'implantation d'une usine de fabrication d'éléments de construction en béton armé. La construction du HB1 (hangar béton n°1) date de cette époque, comme la plupart des bâtiments actuels de la base.

Fin 1928 le Ministère de l'Air est créé, mais il faut attendre 1933 pour voir apparaître le terme "Armée de l'Air".

1929-1939

Après une dizaine d'années d'inactivité aéronautique, une troisième école réinvestit les hangars : il s'agit de l'Ecole d'Aviation Caudron, initialement implantée au Crotoy (baie de Somme).





A cette période, l'aéronautique apparaît de plus en plus comme un secteur porteur : l'Etat promeut cette activité et incite la jeunesse à apprendre à piloter.

Ainsi, de 1929 à 1933, l'école de pilotage Caudron forme des 'boursiers de pilotage' et des élèves-pilote civils sous la responsabilité du directeur Schmetz et du chef-pilote Bornand. A partir de 1934, face au réarmement de l'Allemagne, l'école prend de l'ampleur et l'encadrement se militarise : elle forme des pilotes militaires réservistes.

En septembre 1939, l'école de Caudron déménage à Etampes (région parisienne).



Le Club Aéronautique du Bugey (CAB) prend naissance en 1936 avec l'« aviation populaire », et exerce des activités aéronautiques sur le terrain d'Ambérieu-en-Bugey. Il dispose d'un hangar à proximité de l'école de pilotage Caudron. Sous la responsabilité du chef-pilote Diard seront formés jusqu'en 1939 un nombre appréciable de pilotes du 1er et 2ème degré. Le 13 juin 1937, un meeting d'importance régionale avec la participation de l'Armée de l'air et de Lumière, Président de l'Aéroclub du Rhône sur son Morane 230, attire une foule importante, sous la présidence

d'honneur du ministre de l'Air. Avec la guerre cessera l'activité vol moteur, seule subsistera une section de modélistes.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, au sud du terrain d'Ambérieu-en-Bugey, s'étaient implantées quelques industriels, dont la principale activité profitant de la voie ferrée toute proche était la réparation du matériel roulant ferroviaire (notamment Truchetet), puis s'est installé Forclum, usine de fabrication de poteaux électriques en ciment armé, qui a construit l'atelier de grande longueur qui subsiste toujours à l'intérieur de la base aérienne.



1938

Fin 1938, devant l'imminence de la guerre, les états-majors cherchent un peu partout en France des sites pour produire en hâte de nouveaux avions capables de faire face aux appareils allemands.



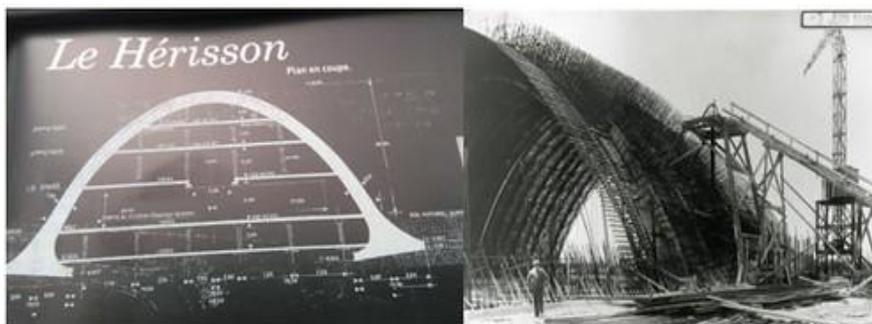
Profitant des locaux vides après la cession d'activité de Forclum, la Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est (SNCASE) implante, en 1936, une chaîne de montage des bimoteurs Lioré et Olivier (LeO 45), un avion bombardier.

245 LeO 45 sont assemblés et lancés dans la bataille de France entre 1939 et 1942. Il est malheureusement trop tard... Les Allemands utiliseront ensuite pour leur compte les LeO 45 construits à Ambérieu.

Témoin de cette époque, le Détachement Air 278 possède toujours la dernière balance d'équilibrage des LeO 45 en état de marche.



Face au risque de bombardement, la construction d'une usine d'assemblage protégée, la « centrale A », débute dans l'urgence en décembre 1939. Les travaux cessent définitivement le **12 juin 1940**. La forme étrange du bâtiment lui vaut le surnom de « Hérisson ». La partie souterraine de l'usine est comblée dans les années 1980.



Une section d'auto-défense de l'Armée de l'Air occupe le terrain d'Ambérieu-en-Bugey au cours de la 'drôle de guerre'.

De 1942 à 1944, le terrain d'Ambérieu-en-Bugey ne sera occupé que très rarement par des détachements de l'armée allemande.

1944

A la fin du second conflit mondial, après le débarquement en Provence, les troupes alliées remontent la vallée du Rhône.

Compte tenu de cette progression alliée, les terrains d'aviation de la région lyonnaise sont utilisés par les Forces Aériennes Françaises Libres comme point de départ pour les missions vers l'Est de la France.

Le terrain d'Ambérieu est libéré le **23 août 1944** (p.88 « Un siècle d'Ambérieu Aviation »).

Les nombreuses surfaces couvertes et le bon état des infrastructures sont appréciés par les mécaniciens et les pilotes et le génie de l'aviation américaine aménage une piste en terre de 1850 mètres de longueur sur 30 mètres de large revêtue de plaques métalliques perforées. Le site devient base opérationnelle pour plusieurs groupes de chasse qui mèneront jusqu'en février 1945 de nombreux raids aériens sur les Vosges et l'Alsace : Du 6 au 20 septembre stationnent les P 47 Thunderbolt du 324th Fighter Group, ils seront suivis par les P 47 des groupes de chasse 2/3 Dauphiné, du 2/5 La Fayette et du 1/4 Navarre mis à la disposition des FAFL par les Etats-Unis, et les 52 bombardiers Douglas A 20 du 47th Bomber Group.

Les avions d'appui accompagnent la progression des troupes au sol, qui se dirigent vers l'Est (Luxeuil, Saint- Dizier).

Le **4 novembre 1944**, se rendant en inspection du Front des Alpes, le général de Gaulle avait décidé de faire escale à Ambérieu. L'après-midi, il s'adressait à la foule rassemblée devant le monument aux Morts, accompagné du président du Comité local de libération, Tournier-Billon (p.93 « Un siècle d'Ambérieu Aviation »).

1945

A partir de janvier 1945, les groupes de chasse quittent définitivement Ambérieu-en-Bugey, mais la maintenance lourde des appareils continuera d'être effectuée sur le site.

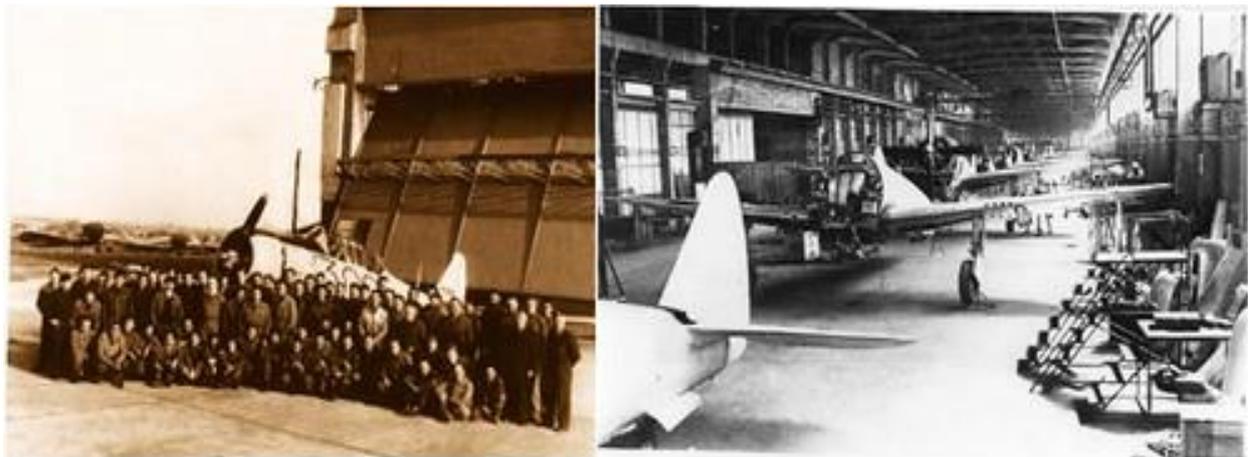


Convoyage de B 26 de Mengen à Ambérieux.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'Armée de l'Air qui prend possession du site d'Ambérieu-en-Bugey hérite d'un ensemble hétéroclite et vétuste de bâtiments : l'atelier-chaîne de montage de la SNCASE, les ateliers et hangars de l'entreprise de réparations de matériels roulants ferroviaires, et des baraquements en bois de l'école de pilotage Voisin. Les nombreux hangars des écoles d'aviation ont été préalablement détruits ou démontés. De l'autre côté de la route nationale qui borde les installations, une base-vie est aménagée pour accueillir les personnels et les services administratifs dans des bâtiments préfabriqués.

Ainsi, après la guerre, Ambérieu devient ainsi progressivement un acteur majeur de la maintenance lourde d'aéronefs militaires. La mission première du site est la réparation, le stockage voire le démontage d'appareils ou d'équipements de la seconde guerre mondiale, d'origine américaine : il est chargé de l'IRAN (sigle américain pour Inspection Request As Necesseray), c'est-à-dire la révision majeure des avions complets pour leur remise en état (remise en état de bombardiers moyens B26 « Marauder », révisions majeures des chasseurs P47 « Thunderbolt »).

La Compagnie de réparation avions (CRA) 91 s'installe à Ambérieu jusqu'au **1^{er} juillet 1946**, date à laquelle elle est dissoute pour devenir un Entrepôt de l'Armée de l'air, annexe N°601/2 de l'entrepôt principal N°601 de Châteauroux.



1951

L'EAA 601-2 devient une annexe de l'EAA N°611 du Bourget-du-Lac et, le **1^{er} mars 1952**, l'Entrepôt du Bourget-du-Lac étant définitivement transféré à Ambérieu qui devient l'EAA N°611.

1956

Le **24 juin 1956** se tient un meeting d'aviation en présence du Président de la République, le général De Gaulle (p.117-118 « Un siècle d'Ambérieu Aviation »).

1957

A l'EAA 611 succède l'Atelier de réparation de l'Armée de l'air (ARAA) 624. La chaîne de révision IRAN des P47 est remplacé par celle des T6 utilisés lors de la guerre d'Algérie, jusqu'en 1963.

1959

L'Atelier de Réparation se transforme en Atelier de révision de l'Armée de l'air 624.

1964

Le 5 novembre 1964, sous la présidence du général de brigade aérienne Grison, une prise d'armes marquait l'ouverture de la nouvelle piste d'envol, parallèle à l'ancienne. (p.103 « Un siècle d'Ambérieu Aviation »).



1966

Après des essais sur Super-Mystère B2, il apparaît que le site n'est pas adapté pour la maintenance d'avions à réactions.

Aussi, après la période de réparation et d'entretien d'aéronefs complets, l'ARAA 624 cesse son activité « avion » et accueille l'année suivante le matériel et le personnel des Ateliers Spécialisés des télécommunications Air (ASTA) d'Orléans et Aix en Provence dont il reprend les missions.

A partir de cette date, Ambérieu assure la réparation des matériels de communications et d'équipements de bord.

D'autres compétences se sont ajoutées telles que l'étalonnage des appareils de mesures, la révision de matériels de sécurité sauvetage survie et de l'entretien d'équipements de détection radar.

1967

Le **13 juin 1967** vers 10 heures, deux avions à réaction effectuent un exercice d'entraînement au-dessus du Valromey. Soudain, un des deux appareils heurte la montagne dans le massif de la Chartreuse de Portes, et s'écrase au sol au lieu-dit « Le Long Bois » sur la commune de Villebois. Il s'agit d'un Mirage III E de l'Escadron ¼ de la base de Luxeuil piloté par le sergent Etienne PATRON. Les sauveteurs ne peuvent que constater le décès du pilote.

1974

Au fil des années, la Base aérienne est aménagée avec la construction en dur des bâtiments d'hébergement des personnels et des services, et des ateliers plus fonctionnels seront mis en place pour remplacer des ateliers inadaptés aux nouvelles technologies. La déviation de la route nationale qui partageait la base en deux parties permet de donner un aspect d'unité et plus cohérent à la Base Aérienne 278. (p.103 « Un siècle d'Ambérieu Aviation »).

1980

Le **24 juillet 1980**, un Broussard de la base d'Ambérieu en Bugey s'écrase, vers 15 heures, au décollage sur le terrain d'Ambérieu. Les six occupants de l'appareil trouvent la mort : Capitaine Bernard GERMAIN, pilote, Adjudant-Chef Jean-Claude CANET, Major André DUQUESNOY, Major Henri SOTHIER, Adjudant-Chef Joseph BUFFET et Adjudant-Chef Bernard RAVOYARD.

1982

Le **26 septembre 1982**, la BA 278 prend le nom de Colonel Chambonnet du nom de cet officier de l'air devenu chef régional de l'Armée Secrète et fusillé par les allemands en juillet 1944.

1983

Inauguration des ateliers HM9 **le 24 juin 1983** par le général de division aérienne Simonet, directeur central du matériel de l'armée de l'air. Le colonel Tillon étant directeur de l'ARAA 624. Le bâtiment a reçu le nom de tradition caporal Caye, mécanicien du premier avion acquis par l'armée en 1909 : le Whright CW1 à moteur Wright 22 cv.

1993

Le **25 juin 1993**, le colonel Pachet et M. Bolliet, maire de la ville, inaugurent le Mirage 3-RD qui trône à l'entrée de la base (après restauration par l'ARAA).

1994

Suite à la fermeture de l'Entrepôt 608 de Toulouse Balma, spécialisé dans le domaine de la sécurité sauvetage, l'Etat-Major de l'Armée de l'Air transfère à Ambérieu-en-Bugey toutes les compétences du site toulousain. Ambérieu-en-Bugey devient un acteur majeur dans la révision des matériels de sécurité sauvetage survie.



2005

Le **3 juin 2005**, le colonel Astier, commandant de la BA, en présence du GDA Houzé, directeur central du matériel de l'Armée de l'air, inaugure la salle tradition, baptisée Gabriel Voisin, retraçant les débuts et l'évolution de l'histoire de l'aviation à Ambérieu.

2008

Au **1^{er} janvier 2008**, l'ARAA 624 est dissout et devient l'Atelier industriel de l'aéronautique – Ambérieu en Bugey (AIA-AB) 30624. Il est rattaché au SIAé qui vient d'être créé.

2012

Le **1^{er} juillet 2012** une stèle commémorative est inaugurée à la mémoire du premier vol d'Antoine de Saint-Exupéry.

2014

Le **11 septembre 2014**, la Base aérienne devient Détachement air 278.

2017

Le Centre du service militaire volontaire (CSMV) ouvre en 2017. Unité atypique, il vise à faciliter la réinsertion professionnelle et sociale de jeunes en difficulté.

Le **13 juin 2017** une stèle à la mémoire du SGT PATRON qui a trouvé la mort le 13 juin 1967, est inaugurée.

2018

Le **17 octobre 2018**, l'A400M a posé ses roues sur le Détachement air 278 d'Ambérieu en Bugey. Il a effectué une série d'essais qui a permis de confirmer que la piste en herbe peut servir de terrain d'atterrissage "sommaire".

Suite à cette certification, le DA 278 constitue l'unique site en la matière en France.

2019

Le **11 avril 2019**, le hangar béton n°1 (HB1), plus grand bâtiment de la base, dans lequel se trouvait la chaîne de révision des T6, est baptisé du nom du commandant Dussuc.

Le **13 juin 2019**, pour la première fois un premier équipage A400M de la BA 123 d'Orléans a réalisé une succession de poser /décollages en vue de se qualifier, en présence des pompiers de la BA 942 de Lyon et du 25e régiment du génie de l'air, déployés pour l'occasion.

2022

Le 9 mars 2022, le DA 278 redevient la BA 278.