

SOMMAIRE

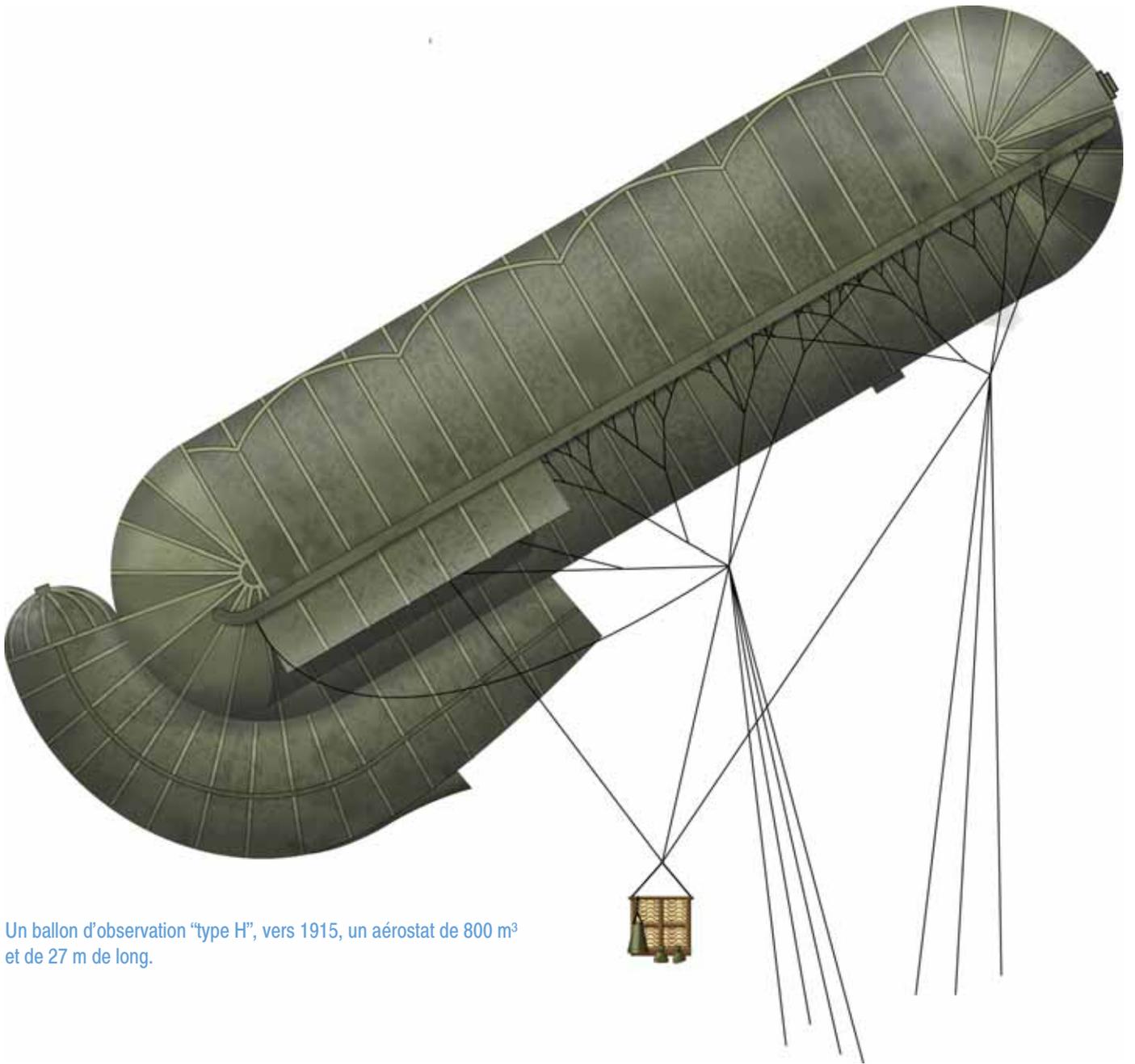
- 7 Quelques mots
- 8 **L'Aérostation d'observation**
 - 8 L'Aérostation d'observation entre 1919 et 1939
 - 41 L'Aérostation dans la guerre du Rif
 - 44 L'Aérostation en opérations, septembre 1939 à mai 1940
 - 61 Les opérations de mai à juin 1940
 - 74 Les ballons d'observation et leur environnement technique
 - 82 La défense antiaérienne des ballons d'observation
 - 85 1945 : un épilogue à deux épisodes
- 86 **L'Aérostation de protection**
 - 108 La France, une guerre de retard ?
 - 110 Tenues, symbolique et traditions
 - 114 L'Aérostation à travers la marcophilie
 - 115 Paul Bienvenüe, du lieutenant aérostier à l'inspecteur de l'Aérostation

Annexes

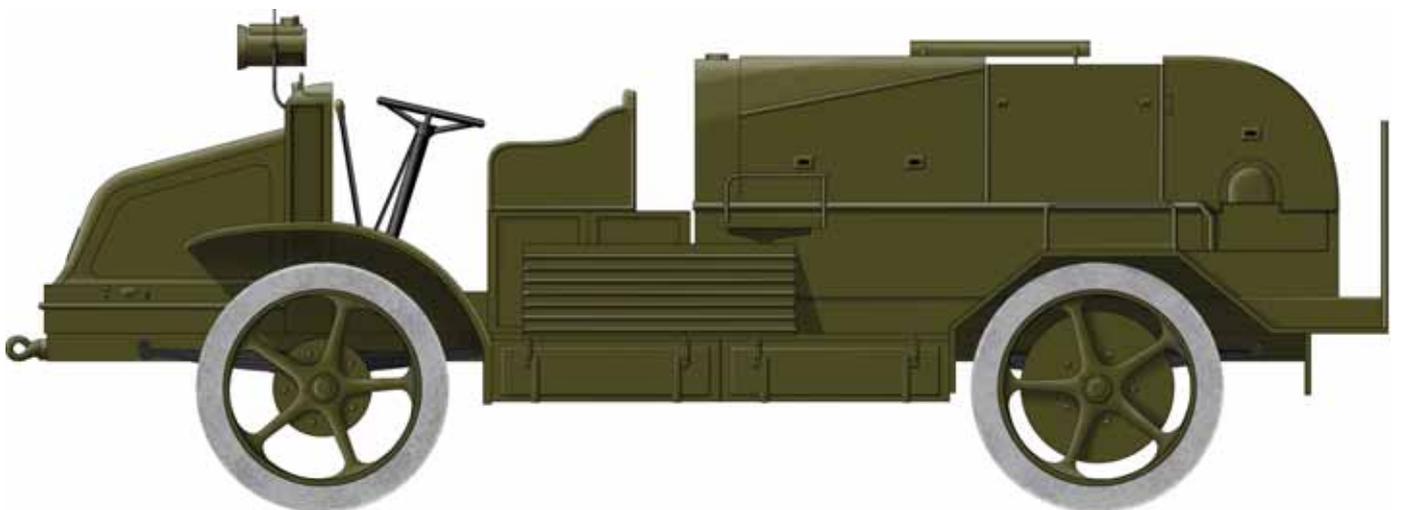
- 116 1. Les compagnies d'aérostation d'observation
- 118 2. Les bataillons d'aérostation d'observation
- 120 3. Les sections de ballons de protection puis compagnies d'aérostation de protection
- 123 4. Les groupements, sous-groupements, bataillons d'aérostation de protection et compagnies de ballons de protection
- 124 5. Les ateliers de réparation d'aérostation
- 124 6. Les parcs d'aérostation
- 125 7. Les sections de parc d'aérostation

- 126 Notes de lecture
- 128 Sources & références
- 128 Remerciements





Un ballon d'observation "type H", vers 1915, un aérostat de 800 m³ et de 27 m de long.



Une voiture-treuil "Caquot 1917", le véhicule le plus ancien encore en dotation dans les CAO dans les années trente.



La compagnie 275 met en œuvre son ballon "R" en 1934, à Coëtquidan (Morbihan), qui ne va pas tarder à ascensionner avec un observateur en nacelle; au sol, à droite, un groupe d'officiers étrangers va observer la manœuvre. (coll. Comas)



Peut-être le créateur de l'insigne de la 1^{re} compagnie de la 52^e DBA de Compiègne a-t-il choisi un scarabée, un des insectes volants les plus imposants de la faune européenne, disposé à la manière égyptienne, à l'instar de quelques insignes d'aviation de la Grande Guerre, pour représenter le ballon ; fabricant de l'insigne métallique indéterminé.



L'insigne de la 2^e compagnie de la 52^e DBA de Compiègne reprend directement le dessin visible sur les paquets de cigarettes "Gauloises", une illustration créée en 1925 et modernisée en 1936 ; insigne métallique fabriqué par Duseaux.

La 3^e compagnie de la 52^e DBA de Compiègne a connu au moins deux versions de son insigne, représentant semble-t-il un rapace nocturne les ailes déployées, une évocation probable de l'acuité visuelle nécessaire aux observateurs en ballon ; insignes métalliques fabriqués par Drago Paris Nice et un autre fabricant indéterminé.



Un rapace soutient dans les airs une nacelle d'observation, sur fond de soleil "horizonté", le tout entouré d'un cordage typique de l'aérostation, tel est l'insigne (non émaillé) à l'esthétique réussie de la 4^e compagnie de la 52^e DBA de Compiègne ; insigne métallique fabriqué par Duseaux, 1936.



Cet insigne d'aérostation lié à Chalais-Meudon est parmi les plus anciens de l'arme, son graphisme et sa composition en témoignent ; ses bords inférieurs évoquent une montgolfière, alors qu'au centre, un écu "écartelé" contient quatre éléments très caractéristiques, sur lesquels un ballon sphérique est superposé : le dôme de l'observatoire de Meudon, une grappe du vignoble de Meudon (qui fut exploité jusqu'en 1939), le viaduc ferroviaire du Val Fleury et un voilier voguant sur les étangs de Chalais ; reste à déterminer si cet insigne fut celui des différents centres aérostatiques qui se succédèrent à Meudon, où bien d'une entité qui y fut formée ; fabricant de l'insigne métallique indéterminé.

d'aviation : remplissant les missions de surveillance générale du front, d'observation de la progression des troupes et de réglage de tir d'artillerie, ils soulagent d'autant les escadrilles qui se concentrent sur les bombardements, les liaisons et les reconnaissances lointaines. Alors que le PC du bataillon et le parc stationnent définitivement à Fez, auprès de l'état-major du commandant de l'Aéronautique, les deux compagnies se déplacent et participent séparément aux opérations dans les régions de Taounat (août 1925), Sker (avril-mai 1926), Tichoukt, Ouezzan et des Ouled Ghezars (juin 1926), dans la "grande tâche" de Taza (juillet 1926). Ainsi, pas moins de 230 missions seront réalisées en 400 heures d'ascension, la première intervenant dès le 19 juillet 1925, à Souk El Arba.

Le 19 août 1926, le bataillon d'aérostiers du Maroc reçoit les félicitations du général Boichut, commandant supérieur des Troupes du Maroc en ces termes :

Au moment où le 1^{er} bataillon du 2^e régiment d'aérostation détaché au Maroc, est rappelé en France, le Général commandant supérieur des troupes le remercie de l'aide apportée aux corps d'occupation. Grâce à l'entraînement et à la valeur de son personnel, il a rendu tous les services que le commandement attendait de lui, poussant son matériel aussi en avant que possible ; mettant ses ballons en ascension quelles que soient les conditions climatiques, il a assuré la liaison de tir avec l'Artillerie, particulièrement avec l'Artillerie lourde, et par des missions de surveillance a allégé la tâche lourde et dangereuse de l'Aviation. Le Général commandant les Troupes du Maroc, demande à son chef, le Commandant Repoux, de transmettre au bataillon d'aérostiers ses félicitations et les regrets que lui cause son départ. Rabat, le 18 août 1926.

Ces éloges sont encore repris par le lieutenant-colonel Maginel, commandant l'Aéronautique au Maroc.

Source : *Historique de l'Aérostation au Maroc en 1925-1926*, Lieutenant Renaudon, Amicale des Officiers aérostiers de réserve de Toulouse (K18556)



Pendant la réduction de la "poche de Taza", en 1926, un ballon est mis en œuvre par le groupement Est à Zemmouren, aujourd'hui Izémouren. (coll. Palmieri)

Les casques coloniaux des aérostiers, ainsi que l'environnement aride, indiquent que ce déplacement de ballon a probablement lieu en Afrique du Nord. (coll. Palmieri)



Si décembre est marquée par une météo difficile, il est également synonyme de lourdes menaces pour l'Aérostation. Par une lettre ⁷⁵ en date du 13 décembre, le général Tétu, commandant la zone d'opérations aériennes Est, trace un bilan négatif de l'aérostation, tout en saluant *toute l'intelligence, toute l'ingéniosité et tout le courage* de son personnel: *je crois sincèrement que la conclusion [...] devrait être la suppression pure et simple de l'Aérostation. Il y a une trop grande disproportion entre les moyens mis en œuvre et les résultats escomptés.* Son principal grief à l'endroit des ballons d'observation porte sur leur trop grande vulnérabilité aux attaques aériennes et l'inefficacité de tous les moyens de défense, présents ou expérimentés. Il note que l'observation de nuit pourrait effectivement rendre des services, mais à condition que le nombre de compagnies soit très réduit et la mission liée uniquement aux fortifications, afin d'*éviter de graves pertes et arrêter des dépenses hors de toute proportion avec le but recherché.* Le général Mouchard, commandant la 1^{re} armée aérienne, est également favorable à une telle orientation, indiquant *qu'un personnel nombreux qui pourrait être mieux utilisé* ⁷⁶, faisant allusion aux plus de 8000 hommes qui arment les compagnies d'aérostation d'observation à cette date. Cette opinion se rencontre même parmi les aéro-stiers: le capitaine Saubatte, commandant la CAO 289, écrira ⁷⁷ après l'Armistice: *l'Aérostation faisait partie de l'ancienne guerre et non de la guerre moderne; une seule chose s'impose: la suppression.* Le général Vuillemin, commandant en chef des forces aériennes, saisit le Généralissime sur cette question le 27 décembre ⁷⁸ suivant, non sans avoir consulté l'Inspecteur de l'Aérostation.

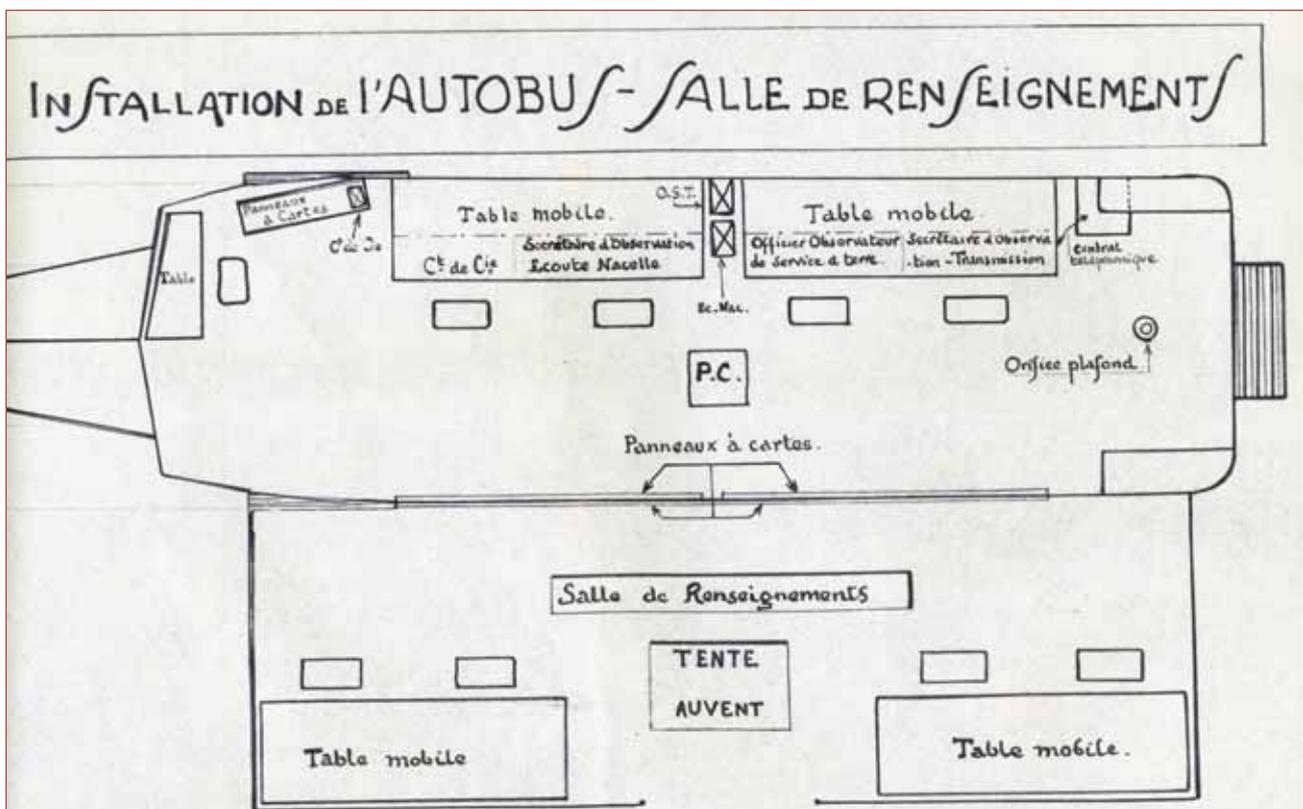
Le général Bienvenue avait alors proposé, dès le 22 décembre ⁷⁹, une réorganisation complète de l'Aérostation d'observation, structure qu'il soumet à nouveau au CEMGA le 31 janvier 1940 ⁸⁰: 10 à 20 compagnies peuvent être choisies pour être dotées d'urgence de matériel moderne et protégées par une section de défense, les CAO restantes rejoignant les centres d'instruction d'armée, constituant une "réserve générale" au profit des compagnies rénovées, jusqu'à leur éventuelle modernisation. L'inspecteur de l'Aérostation a eu vent des intentions de l'état-major

Terre qui s'est montré éventuellement intéressé par un maintien d'une aérostation réduite: il saisit ainsi cette occasion qui doit écarter une dissolution totale de l'arme. Le 20 février ⁸¹, il précise encore son projet au général Vuillemin. L'encadrement des CAO rénovées, dites "modernes" ⁸², sera assuré par *un personnel d'élite.* Le matériel affecté ⁸³ sera prioritairement celui sortant d'usine, ou sera prélevé aux compagnies mises en réserve (voitures porte-mitrailleuses, télémètres, jumelages de 13 mm); le matériel moderne sera obligatoirement le suivant, pour chaque CAO rénovée:

- motoballon MBZ 31 ou 33;
- treuil à grande puissance;
- tender nouveau modèle;
- voiture dérouleuse téléphonique;
- voiture de reconnaissance tous terrains;
- voiture porte-jumelage de mitrailleuses;
- jumelage de mitrailleuses de 13 mm, groupes de canons de 25 mm, éventuellement mortiers de 81 mm;
- appareils photographiques.

Cette longue liste se veut une réponse aux récriminations répétées de nombreuses compagnies, au sujet du matériel spécialisé qui leur a été confié à la mobilisation, à savoir:

- le motoballon MBZ 32 est inutilisable dès que la force ascensionnelle spécifique est inférieure à 1 100 m³, du fait du poids de l'enveloppe;
- le motoballon MBZ 31 présente souvent une enveloppe poreuse, ce qui occasionne de nombreuses fuites;
- le treuil Aérazur 31 a une vitesse à ramener trop faible, n'est pas tous terrains et son moteur est mal refroidi, le treuil Zodiac est insuffisant en performances également;
- le parc de véhicules est disparate, vieillissant et insuffisant;
- l'armement de DCA est insuffisant et inadapté, en particulier la mitrailleuse MAC dont la portée est faible et la mise en batterie trop fastidieuse; la mitrailleuse Vickers a un débit trop faible et s'enraye constamment;
- le réapprovisionnement en matériel tarde à venir.



L'aménagement de l'autobus en salle de renseignements d'une CAO, tel qu'il apparaît en décembre 1939, où se tient le commandant de compagnie et où parviennent par téléphone filaire les observations aériennes du ballon en ascension. (photo Palmieri)

L'AÉROSTATION AU GROUPE D'ARMÉES N° 2

Toujours au 10 mai, le GA n° 2 du général Prételat, arme au pied autour de la ligne Maginot du nord-est, dispose théoriquement de 20 compagnies, dont 9 stationnent en ligne.

Les 10 autres sont à l'instruction dans les centres d'armée, sans grands moyens, tant en personnel qu'en matériel, alors que la CAO 261 stationne au camp de Mailly, à disposition de la V^e armée (voir tableau ci-contre).

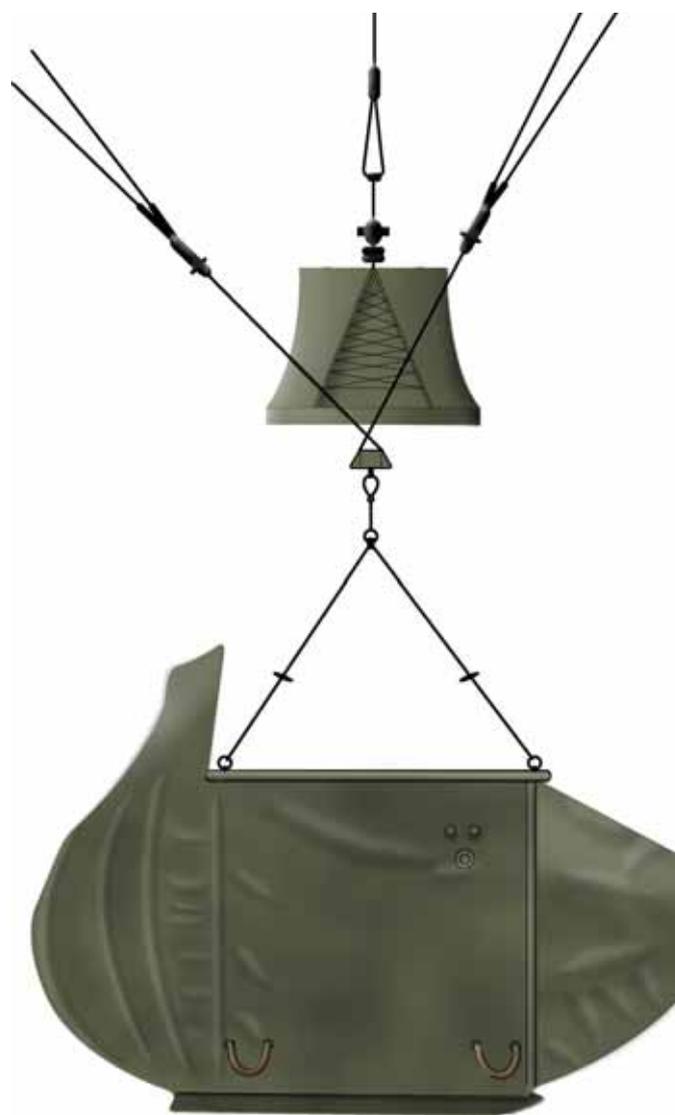
Au groupement de la Sarre, ce sont les ballons des CAO 257 du capitaine Caniaux et 266 du capitaine Bourrel qui sont particulièrement actifs au début de juin 1940. Placées sous la direction du bataillon 181 (FA 104) du commandant Ternynck et mises pour emploi respectif aux 20^e et 9^e CA, elles détectent de nombreuses batteries allemandes en action au nord de Puttelange (Moselle), entre le 4 et le 8 juin. Lors de ces missions fructueuses, essentiellement nocturnes, elles sont postées respectivement à Grening et Adelange, à 18 km de distance l'une de l'autre, à l'ouest et à l'est de Grosvenquin, et à une quinzaine de kilomètres de l'objectif observé. Toutefois, leur position les expose directement aux mouvements d'encerclement du plan "rouge" de l'ennemi, déclenché le 14 juin. Déjà bombardée la veille, la 266 se replie vers le sud et assure le retrait routier et la subsistance de fantassins très éprouvés par les combats, de Morhange-Bedestroff vers Einville (35 km), puis de mitrailleurs à partir de Dieuze, le 13 juin 1940. Le 16 juin, elle transfère 92 de ses hommes à la CAO 257, ainsi que tout son armement. Le 22 juin, elle assure encore de nombreux transports de personnel, de carburant, de matériels et de vivres au profit d'unités du 20^e CA. Son mouvement s'interrompt à Sélestat (Bas-Rhin), le 24 juin, où elle est faite prisonnière et cantonnée à la caserne Schweisguth. Son commandant d'unité sera par ailleurs cité à l'ordre de l'armée aérienne ¹¹¹, le 23 juin 1940, pour les motifs suivants :

Bourrel Pierre-François, Capitaine de la 266^e Compagnie d'aérostation d'observation : excellent commandant de compagnie, qui par sa valeur professionnelle et son entrain, a obtenu le meilleur rendement de son unité au cours de la campagne. S'est dépensé avec une énergie peu commune aussi bien pendant la campagne que les jours qui ont suivi l'armistice. A effectué personnellement cinquante missions de guerre. Fait prisonnier le 22 juin 1940, a réussi à s'évader après vingt-cinq jours de marche pénibles dans les régions occupées par l'ennemi.

Il en est de même pour la 264, en provenance du centre d'instruction de Bouconville (Aisne), capturée à Rechicourt le 5 juin, et pour les 298 et 299, également faites prisonnières.

De son côté, la 257 qui a été renforcée par la CAO 266, ayant pris en charge huit de ses véhicules et rejointe par 32 hommes de la CAO 273, reçoit l'ordre de partir pour Montluçon. Face à l'avance ennemie à Pontarlier, Sochaux et Montbéliard qui lui barre la route du sud, elle passe la frontière suisse le 19 juin et est internée au camp de Kandersteg, dans l'Oberland bernois, le 23 juin 1940. La 288 du lieutenant Ginisty tente également d'éviter la capture et de se réfugier en terrain neutre : après avoir cheminé vers la frontière suisse, avec le bataillon 176 du commandant Lorbat, elle doit faire demi-tour entre Saint-Dié et Gérardmer, le 20 juin. Deux jours plus tard, elle est faite prisonnière dans son cantonnement de Saint-Dié, avec le BAO 176, vers 18h00. La suite des événements est connue ¹¹², semblable

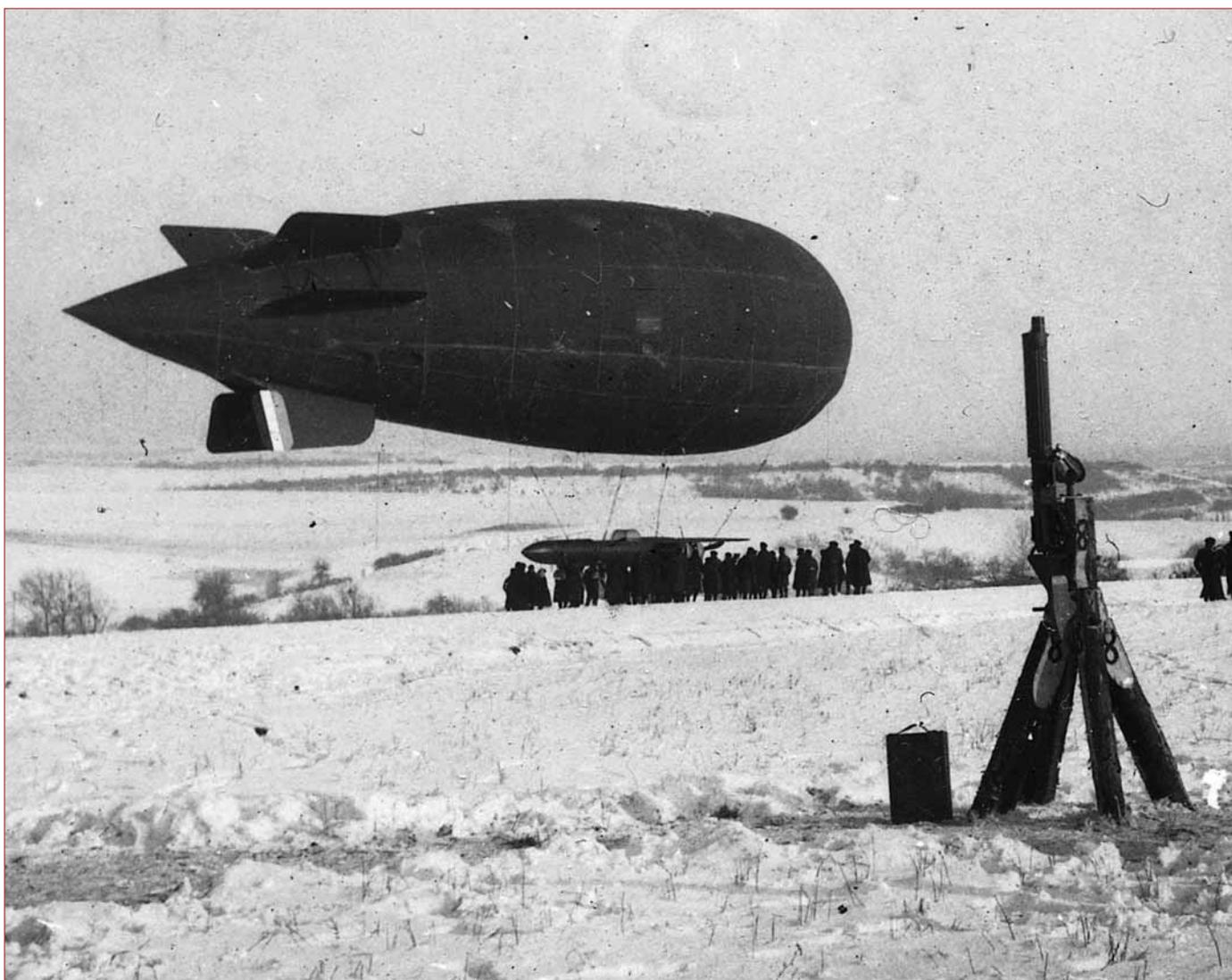
COMPAGNIES DU GA N° 2			
En ligne			
Armée	Corps d'armée	Compagnie	Stationnement
III ^e	CA colonial	288	Koenigsmaker
	21 ^e CA	256	Boudrézy
	6 ^e CA	299	Glatigny
Groupement Sarre ¹¹⁰	20 ^e CA	257	Saint-Michel-lès-Herbitzheim
	9 ^e CA	266	Teting
V ^e	12 ^e CA	296	Butten
	8 ^e CA	286	Bitche
	17 ^e CA	281	Huttenheim
	43 ^e CA	295	Woert-sur-Sauer
À l'instruction			
Armée	Centre d'instruction	Compagnies	
III ^e	Bouconville	283, 298, 264, 234, 254	
Groupement Sarre	Toul	253, 262, 273, 291	
V ^e	Épinal	297	



Une nacelle d'observation équipée de son parachute : c'est cet équipement qui est substitué à la motonacelle des MBZ au point d'ascension.

22 octobre 1939. Plus largement, l'état-major lance un plan de rééquipement des compagnies par, notamment, l'amélioration de l'armement de DCA, à l'initiative de l'Inspection de l'aérostation. Le nombre de mitrailleuses MAC passe de 6 à 12 puis à 16, grâce à l'aide (théorique) des unités terrestres voisines ou encore au prélèvement sur les compagnies non engagées au front. Six canons de 25 mm doivent également doter les CAO, mais devant les difficultés d'approvisionnement, ce sont des canons de 20 mm qui sont préférés, mais qui n'arriveront pas non plus dans les unités. Trois attaques de ballons ont encore lieu le 8 novembre ¹⁵⁹, dont une coûte la vie au sous-lieutenant Thiriet ¹⁶⁰, observateur à la CAO 292, premier "mort pour la France" à la VIII^e armée.

Un exercice "grandeur nature" est mis sur pied le 16 mars 1940, afin d'évaluer un nouveau dispositif, avec pour cadre la compagnie 292, stationnée à Rustenhart et travaillant au profit du 13^e CA de la VIII^e armée. Quatre batteries de canon de 75 mm (deux de DCA, deux de campagne), une batterie de canons de 25 mm et 14 mitrailleuses (6 de 20 mm, 2 de 13,2 mm et 6 de 8 mm) encadrent le ballon. Après 45 min d'ascension à 500 m d'altitude, le ballon (sans observateur) est incendié par deux chasseurs arrivant en vol rasant et attaquant en cabré. Des leçons sont tirées : le point d'ascension du ballon doit être dégagé à la vue afin que les guetteurs puissent œuvrer efficacement, et par ailleurs le tir direct sur l'assaillant s'avérant difficile, il devient nécessaire de regrouper à la quasi-verticale du ballon les armes afin qu'elles ouvrent le feu en tir de barrage. Parallèlement, l'État-major décide le 5 mars 1940 que seules les CAO modernisées demeureraient au front. Finalement et du fait des difficultés d'approvisionnement en mitrailleuses MAC dont seulement 160 pièces sont livrées à l'aérostation, ce sont dix compagnies qui peuvent être équipées. Par ailleurs, la fabrication de mitrailleuses MAC ayant été abandonnée, ce sont des Vickers qui sont livrées, l'armée de l'Air disposant de stocks importants, parfois par prélèvement sur avion (Breguet 27). Enfin, les canons de 20 mm n'arrivant pas, on se tourne vers une solution innovante : huit mortiers de 81 mm seront disposés autour du ballon d'une compagnie et utilisés en tir fusant. Des essais sont pratiqués à Toul le 22 février 1940 : aérostiers et chasseurs s'accordent pour reconnaître l'intensité des tirs de barrage réalisés ce jour-là ¹⁶¹. Plusieurs officiers adaptent par diverses inventions un armement qui, *a priori*, n'était pas destiné à défendre un ballon... Le capitaine Perissin-Pirasset du parc 4/154 met au point un support de mortier permettant le tir entre 30 et 80° et dans toutes les directions (dispositif construit par la Société mécanique moderne de Nancy), le commandant Ternynck du BAO 181 fait fabriquer à ses frais un affût triple sur plateforme orientable à chargement automatique (même fabricant), le commandant Ferrand rédige la méthode de tir contre avions par mortiers, adoptée par les compagnies. Le 13 mars 1940, décision est prise de mettre à disposition des aérostiers 160 mortiers Stokes Modèle 1918 (les mortiers Brandt envisagés restant à fabriquer), chacun pourvu de 200 projectiles Modèle 1932 "FA". Toutefois, au 10 mai 1940, deux ou trois compagnies en sont dotées, seulement.



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

à des auxiliaires et qu'il a envoyé sur le dépôt, en trois mois, trente hommes réformés, soit plus de 10 % de l'effectif. Il demande donc à l'État-major que le personnel des CAP ne soit plus fourni par des classes anciennes et que le nombre des auxiliaires ne dépasse pas 3 à 4 % des effectifs, concluant que l'aérostation a toujours été considérée comme la sœur pauvre de l'aviation, il y aurait une grave erreur à vouloir considérer l'aérostation de protection comme la sœur pauvre de l'aérostation d'observation.

Malgré ces aléas, l'aérostation de protection assure tant bien que mal sa mission et aligne, au 28 mai 1940 ²²³, un total de 51 aérostats :

Secteur	Basse altitude	Haute altitude	Total
Groupelement n° 1 - Paris	12	10	22
Groupelement n° 2 - Rouen	8	0	8
Groupelement n° 3 - Chalon-sur-Saône	2	2	4
Groupelement n° 4 - Lyon	6	2	8
Groupelement n° 5 - Tours	2	2	4
Groupelement n° 6 - Brest	3	0	3
Groupelement n° 7 - Bizerte	2	0	2
	35	16	51

Lorsque la Luftwaffe bombarde l'Île-de-France et ses approches les 3 et 4 juin 1940, l'aérostation de protection n'est pas épargnée : le soldat Collomp de la 2/220 est tué au poste "F" de Villetaneuse, le 3 juin, ainsi que le soldat Brusson de la 1/221 à Mantes, le lendemain.

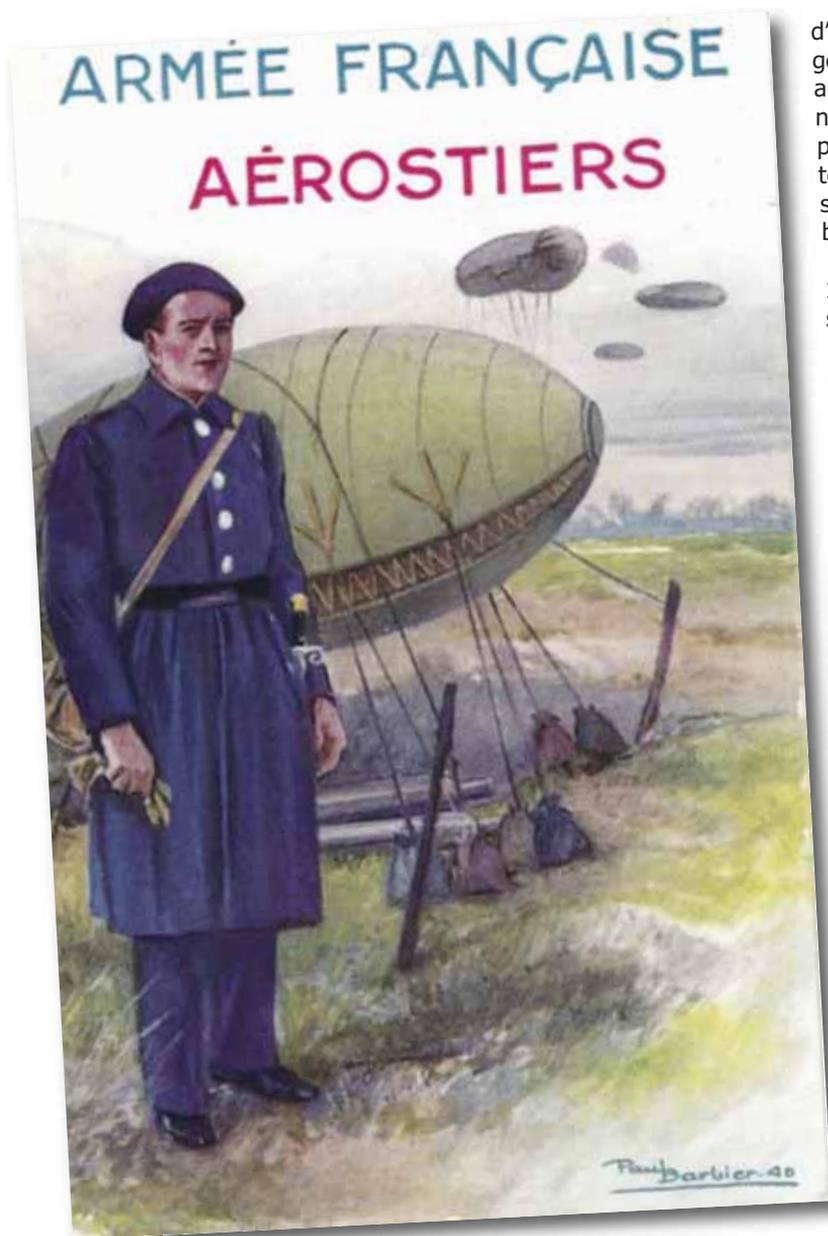
Quand l'ordre de repli général est donné, l'aérostation de protection fait mouvement en bon ordre, malgré les coups de l'adversaire. La 2/222 du lieutenant Gasteau est bombardée à Anet et Dreux le 10 juin 1940 et encore mitraillée au Coudray le 13. La 3/222 du lieutenant Beauvillain, qui a subi un bombardement le 29 mai, est à nouveau sous les bombes les 3 et 8 juin ; elle sera également mitraillée à Meung-sur-Yèvre le 16 juin. La 4/222 du lieutenant Magniez, qui descend vers le sud, est mitraillée à Sermaise le 14 juin et bombardée à Gien, où elle perd le soldat Maillot le lendemain. La 8/222, qui a débuté son repli le 9 juin, est bombardée à Carrières-sous-Poissy, Orléans, puis mitraillée à Neung-sur-Beuvron et bombardée à nouveau à Othon-la-Plaine et Aubusson. À ces victimes du fait de l'ennemi, s'ajoute le soldat Bernet du GBP n° 1, tué 20 mai 1940 par électrocution, lors d'un ramener du ballon dont le câble percute une ligne à haute tension.

Le GBP n° 1 de Paris se rassemble dans un premier temps à Montluçon-Évaux, dès le 17 juin 1940.

Auparavant et à l'instar de compagnies d'aérostation d'observation, la CAP 7/220 du lieutenant Villard est chargée, du 18 au 24 juin, d'organiser un "point d'appui" armé au carrefour Saint Héand - Saint Galmier (Loire), en fournissant 15 hommes aux ordres du lieutenant Bauzet et pour emploi au GRCA 20. Ces aérostiers combattent au sol toute la journée du 23 juin 1940 et le 25, 32 hommes sous les ordres du lieutenant Villard assure la défense du barrage de la Fouillouse, près de Saint-Étienne.

Dernier repositionnement opérationnel, les CAP 1/201, 1/209, 4 et 5/217 se déploient autour de Villandraut, au sud-est de Bordeaux, à partir du 20 juin, prenant leur part dans la protection antiaérienne du pouvoir politique qui s'est réfugié en Gironde depuis le 14 juin. Retrouvant leurs camarades d'observation, les aérostiers de protection se replient finalement dans la région toulousaine, les unités étant rassemblées dans un "groupelement d'aérostation du sud-ouest", pour y être finalement dissoutes entre juin et août 1940.

Dans le sud-est, la 3/303 du capitaine Séguéla est bombardée à Toulon le 14 juin 1940 par une trentaine d'appareils italiens, endommageant deux ballons en ascension.



Paul Barbier est un caricaturiste et illustrateur des années 1930-1940 qui a notamment produit un grand nombre de cartes illustrées en 1940, pour les *Éditions d'art André Leconte*, relatives aux spécialités de l'armée française ; les aérostiers n'ont pas échappé à son talent : un homme du rang, porteur de sa musette et de son épée-baïonnette modèle 1874, pose devant un ballon dilatable maintenu au sol par câbles et lests, des bouteilles d'hydrogène sont visibles au sol et trois autres ballons dans le ciel. (coll. Palmieri)

Annexe 3 - Les sections de ballons de protection puis compagnies d'aérostation de protection

Unité	Commandants unité	Stationnements successifs (objectif protégé à/c du ...)	Période combattantes	Création, modifications, dissolution
1/201	Cne BOITIEUX	Compiègne (barrage Saint Vaast de Longmont, 09/39-03/40), Le Marteau de St Saturnin (poudreries d'Angoulême, 03-06/40), Villandraut (siège gouvernement à Bordeaux, 06/40)	Néant	Créée SBP 09/39, devient CAP le 01/05/40, dissoute 08/40
2/202	Cne FOURNIER	Petite Couronne (raffineries et dépôts pétroliers, 10/39-05/40)	Néant	Créée SBP 01/10/39 à Compiègne, dissoute 01/05/40
3/202	Cne RICHARD	Paris intra-muros (10/39-05/40)	néant	Créée SBP 01/10/39 à Compiègne, dissoute 01/05/40
4/202	Cne HANRIOT	Paris intra-muros (10/39-05/40)	néant	Créée SBP 01/10/39 à Compiègne, dissoute 01/05/40
1/203	Lt LENORMAND 25/08/39, Lt DE ROUGE 06/05/40, Cne VAN KEMPEN 18/07/40	Port-Mort (barrages Port-Mort et Poses-Amfreville, 08/39-08/06/40), La Seyne sur mer (rade de Toulon, à/c du 03/08/40)	Néant	Créée SBP 24/08/39, CAP le 01/06/40, dissoute 25/08/40
2/203	Lt LAMY 25/08/39	Noire Dame de la Garenne (écluses, 08/39-08/06/40)	08-15/06/40	Créée SBP 25/08/39, CAP 01/06/40, dissoute 25/08/40
3/203	Lt GUERIN 25/08/39	Noire Dame de la Garenne (écluses, 08/39-08/06/40), Poses et Acquigny (barrage Amfreville, à/c 09/06/40)	08-10/06/40	Créée SBP 25/08/39, CAP 01/06/40, dissoute 25/08/40
4/203	Lt SEGUNIEL 25/08/39	Poses, Ferme Vaneul (barrage Amfreville, 25/08/39-08/06/40), Amfreville (barrages, à/c du 09/06/40)	Néant	Créée SBP 25/08/39, CAP 01/06/40, dissoute 25/08/40
1/205	Lt BOUTONINAT, Lt BARBERON	Giens (ERGM* (chars), 09/39-06/40)	15-17/06/40	Créée SBP 09/39, devient CAP 01/05/40, dissoute 11/08/40
1/206	Lt ALLEMAND 25/08/39	Verdun, caserne Miribel (voies ferrées et gare Verdun, citadelle Verdun, fonderies de Toul-Foug, 27/08-12/11/39), Seuleuques (GA-DAT*, 18-27/11/39), Villacoublay (sud région parisienne, du 23/12/39-16/05/40)	13-17/06/40, 20/06/40	Créée SBP 25/08/39, devient CAP 01/05/40, dissoute 19/08/40
2/206	Lt MOULARD 27/08/39, Lt JOBARD 05/09/39, Slt PERIMONY 10/02/40, Lt FAREL 16/02/40	Thierville-sur-Meuse (voies ferrées et gare Verdun, citadelle Verdun, 27/08-12/11/39), Seuleuques (GA-DAT*, 18-27/11/39), Villacoublay (sud région parisienne, du 14/01-15/05/40), Noisy-le-Sec, Drancy, Bondy, Villemomble (sud région parisienne, 16/05-11/06/40), L'Hay les Roses, Juvisy (sud région parisienne, 12-15/06/40)	10-18/06/40	Créée SBP 27/08/39, devient CAP 01/05/40, dissoute 23/08/40
3/206	Lt MOULARD 23/08/39, Lt LEROY 14/12/39	Dieulouard (usines, 24/08/39-20/01/40), Saint-Nazaire, Donges (raffineries et dépôts pétroliers, 06/04-18/06/40)	19-21/06/40	Créée SBP 23/08/39, devient CAP 01/05/40, dissoute 10/08/40
4/206	Lt FOURNIER, Lt DARGENT, Lt BERTHE	Onville (voies ferrées Onville - Waville - Arnaville, 09/39-05/01/40), Port-Jérôme (raffineries et dépôts pétroliers, 20/01-06/40)	Néant	Créée SBP 24/08/39, devient CAP 01/05/40, dissoute 25/08/40
5/206	Cne ORIOU, Lt FLAUJAC 05/40	Novéant (voies ferrées, 09/39-05/01/40), Port-Jérôme (raffineries et dépôts pétroliers, du 20/01-06/40)	Néant	Créée SBP 08/39, devient CAP 01/05/40, dissoute 12/08/40
6/206	Lt JOURDAN, Lt DELECLUSE 13/07/40, Lt M...-DESGOUTTES 19/07/40	Sainte-Ménéhould, quartier Valmy (voies ferrées, 09/39-14/11/39), Seuleuques (GA-DAT**, 18-27/11/39), Leyment (ERGM* (munitions), 04/01-06/40)	Néant	Créée SBP 08/39, devient CAP 01/05/40, dissoute 09/08/40
7/206	Lt MOITHY, Lt JOBARD 01/05/40, Lt MOITHY 06/40	Piennes (poste transfo. électrique Landres, 09/39-24/11/39), Donges (raffineries et dépôts pétroliers, 01/40-27/05/40), Firminy (industries secteur Saint-Etienne, 28/05-06/40)	Néant	Créée SBP 08/39, dissoute 06-12/12/39, recréée et devient CAP 01/05/40, dissoute 17/08/40
1/207	Lt LANAUD 25/08/39	Bologne (voies ferrées, 25/08-19/11/39), Montceau-les-Mines (centrale électrique, 23/01-16/06/40)	15-19/06/40	Créée SBP 25/08/39, devient CAP 01/05/40, dissoute 11/08/40
2/207	Lt GASTEAU 25/08/39	Chalindrey (voies ferrées, 25/08/39-26/04/40), Sartrouville, Bezou, Argenteuil (usines SNCAN, Lorraine, Gnome et Rhône, Goodrich, Lobstein, centrale électrique de Gennevilliers, 16/05-10/06/40)	10-18/06/40	Créée SBP 25/08/39, devient CAP 01/05/40, dissoute 19/08/40
3/208	Lt LAVRIL 26/08/39, Lt BOUDON 11/39, Lt PIERRAT 05/40	Chalon-sur-Saône (usines aéronautiques et d'armement Schneider, 26/08/39-06/40)	15-18/06/40	Créée SBP 26/08/39, devient CAP le 01/05/40, dissoute 08/40
4/208	Lt CUBIALDE 25/08/39, Lt MORILLON 22/07/40	Lux (usines aéronautiques et d'armement Schneider Chalon-sur-Saône, 26/08/39-16/06/40)	15-18/06/40	Créée SBP 25/08/39, devient CAP 01/05/40, dissoute en 08/40
1/209	Lt BENOIST 09/09/39	Ruelle (fonderie de canons de marine, 14/09/39-19/06/40)	Néant	Créée SBP 25/08/39, devient CAP 05/40, dissoute 28/07/40
1/213	Cne FRANÇON, Lt LAMY	Mably (ERGM* (automobiles), 09/39-06/40)	Néant	Créée SBP 09/39, devient CAP 05/40, dissoute 08/08/40