

UNE BASE NOMMEE PIERRE COLIN



BASE AERIENNE 726



*1996 : La fin d'une histoire...
le début d'une autre...*

Directeur de publication
Colonel CHEMINAL

Rédacteur en chef
Capitaine LESOIN

Rédacteurs adjoints
Conception graphique et maquette
Sous-lieutenant ARMAND
Adjudant-chef TREMOULET

Photographes
Adjudant-chef ALBARES
Adjudant BERNHARD
Adjudant ROCA

Dessins
Major ZILTENER

Imprimerie
Point d'impression
de l'Ecole d'Application de l'Infanterie
de Montpellier

INTERDIT A LA VENTE

La loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que les "copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective" et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, "toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite" (alinéa premier de l'article 40).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Achevé d'imprimer avril 1996

Photos première et quatrième de couverture : Adjudant-chef ALBARES

REMERCIEMENTS

Organismes :

- Service historique de l'Armée de l'air,
- Etablissement cinématographique et photographique des armées,
- Bureau instruction du Commandement des fusiliers commandos de l'air,
- Service des archives municipales de Nîmes.

Personnes :

- Monsieur FERAUD,
- Monsieur GERLIER,
- Monsieur GOUDET,
- Monsieur LOMBARD,
- Monsieur NOURISSAT,
- Monsieur PIA,
- Monsieur SANCHEZ,
- Monsieur THEVENET,
- Monsieur WACQ,

et...

tous ceux ayant participé à l'élaboration de cette plaquette.

PREFACE DU CHEF D'ETAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR



Avec la fermeture de la Base aérienne 726 Pierre Colin, c'est une page de soixante-quinze années d'histoire de l'aviation militaire qui se tourne à Nîmes.

Nîmes est gravée dans la mémoire des sous-officiers de l'Armée de l'air. En effet, beaucoup d'entre eux ont connu là leur premier contact avec la vie militaire et tous y ont fait un stage à un moment ou à un autre de leur carrière.

Maison mère des fusiliers commandos de l'air, la Base aérienne 726 a accueilli tous les spécialistes qui protègent nos bases en métropole et en opérations extérieures. Il faut souligner leur compétence dans cette tâche difficile mais indispensable en temps de crise comme en temps de paix.

Pour chargée d'émotion que soit la fermeture d'une base, cette décision prouve le dynamisme de l'Armée de l'air et sa capacité à évoluer dans un monde moderne. Nécessaires adaptations de l'outil de défense, les restructurations ont pour seul objectif le maintien de notre efficacité opérationnelle.

Je rends hommage aux hommes et aux femmes qui ont servi sur la Base aérienne 726 et à tous les Nîmois qui les ont accueillis si chaleureusement.

Que cette plaquette soit le témoignage de notre gratitude.

Général d'armée aérienne J. RANNOU

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'J' followed by 'Rannou' and a long horizontal flourish underneath.



SOMMAIRE



HISTORIQUE.



NAISSANCE D'ECOLES AERIENNES.



L'ARMEE DE L'AIR D'ARMISTICE.



L'OCCUPATION ALLEMANDE.



LA LIBERATION.



1946 - 1954.



1954 - 1964 : LA BASE ECOLE 726.



1964 : LA BASE AERIENNE 726.



L'ECOLE DES SOUS-OFFICIERS.



LES COMMANDOS DE L'AIR.



PIERRE COLIN.



LE SUPPORT.



LES AUTRES UNITES.



LA RESERVE.



DU PASSE... A L'AVENIR.



BIBLIOGRAPHIE.

HISTORIQUE

D'UN SCULPTEUR À L'AUTRE...

Voilà près de 5000 ans les premiers habitants de Courbessac érigeaient un menhir au lieu-dit «La Clause», en bordure du terrain de l'actuel aéro-club. Ce monolithe, d'environ deux mètres est le plus ancien monument de la ville de Nîmes. Il servait probablement de repère pour traverser cette zone, qui, à l'époque néolithique, n'était qu'un marécage.

Cinquante siècles plus tard, un autre bloc de pierre, extrait d'Estailades sur le plateau du Luberon sera sculpté. L'Adjudant PORTENSEIGNE réalisera cette oeuvre qui orne l'entrée d'honneur du commandant de base. Ce crocodile, enchaîné à un palmier, rappelle l'insigne de la ville de Nîmes, hommage de la victoire de Rome sur l'Egypte.



photo TREMOULET

Le menhir de Courbessac



photo ROCA

Le crocodile de la B.A. 726

DEBUT DE L'AVIATION SUR LE TERRAIN DE COURBESSAC.

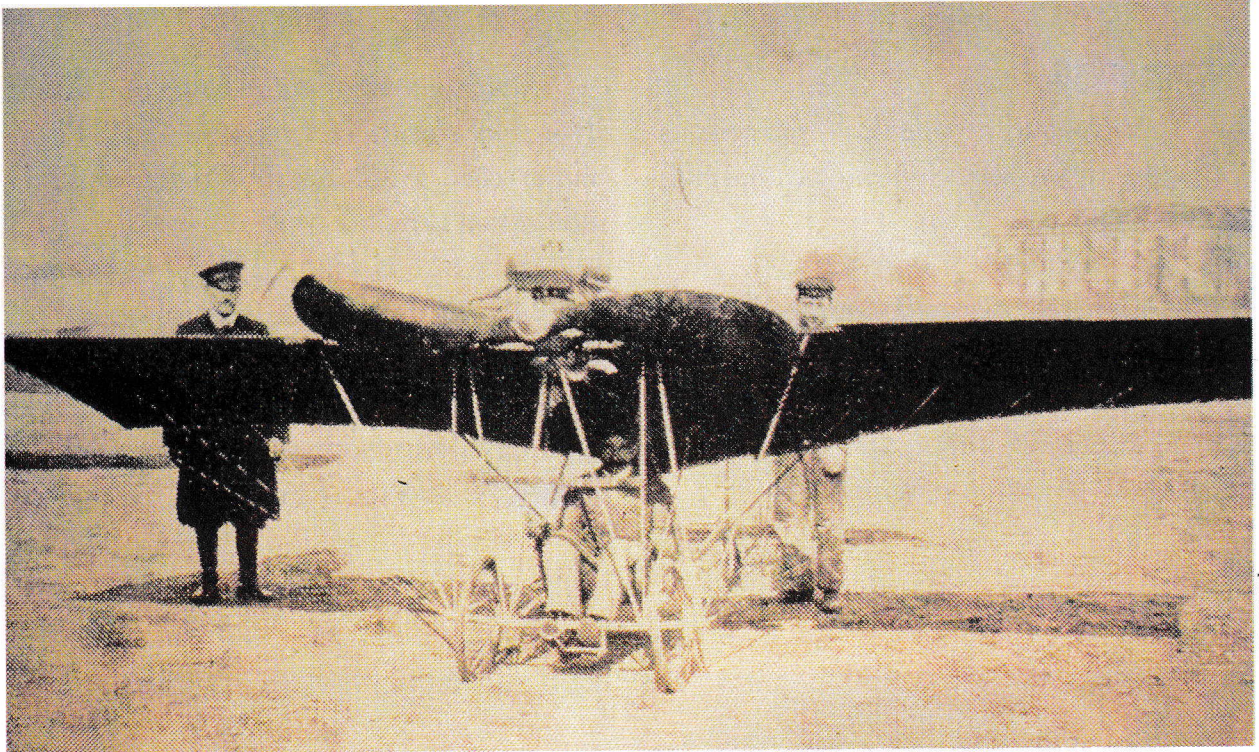


photo MUSÉE DE L'AIR

Chassagne aux commandes de son avion Hanriot (photo prise en baie de Seine)

En octobre 1909, l'aviateur CHASSAGNE effectue, sur le terrain de Courbessac, le premier vol nîmois à bord d'un monoplan **Hanriot**.

A peine un mois plus tard, au Mas Matthieu, l'aviateur GUERIN fait lui aussi une tentative de vol. Malheureusement, son appareil, de construction rudimentaire actionné par un moteur de trop faible puissance, ne s'élève qu'à quelques mètres au-dessus du sol.

Les "plus lourds que l'air" ne laissent pas la population nîmoise indifférente et de nombreux curieux se rendent sur les

lieux de ces exploits, aussi faut-il doubler les tramways et mobiliser toutes les diligences disponibles.



Au sortir de la première guerre mondiale, une démobilisation commence. Mais, au cours des années 20, les perspectives commerciales et l'intérêt conjoint de développer la technologie aéronautique militaire et civile poussent de nombreuses compagnies d'aviation à ouvrir, avec l'aide de l'Etat, des écoles de « boursiers de pilotage ».



1920-1939

NAISSANCE D'ÉCOLES AÉRIENNES À COURBESSAC.



Acette époque, la ville de Nîmes se situe au carrefour des colonies africaines et de la métropole.

De plus, elle dispose à Courbessac, d'un terrain militaire, appelé «la poudrière», appartenant à l'Artillerie, arme qui partageait, depuis 1909, avec le Génie la responsabilité de l'aviation militaire.

L'activité aéronautique apparaît donc à Nîmes lorsque, le 19 septembre 1919, l'Etat-major cède le terrain de Courbessac à la navigation aérienne.

Au fil des années, vont se développer deux écoles. Elles assureront la formation simultanée de pilotes et de mécaniciens d'aviation sous le patronage de la Compagnie Française d'Aviation (C.F.A.).



FAMECHON-photo Nîmes

Elèves pilotes devant le bâtiment de la Compagnie Française d'Aviation (terrain de Courbessac)



Collection S.H.A.A.

MARYSE BASTIE

*Durant les années 20, un lieutenant "d'aviation" commandait en second la minuscule école de pilotage de Courbessac, où des "boursiers" apprenaient à piloter sur des **Caudron G3**, puis sur des **Dorand AR**. Ce lieutenant s'appelait Louis BASTIE... et sa jeune et jolie épouse se prénomait Marie-Louise. Elle ne savait pas encore piloter mais volait souvent avec les moniteurs de l'école car déjà sa soif dévorante du vol se manifestait ici sous le beau ciel nîmois.*

Ce n'est que quelques années plus tard qu'elle se fera mondialement connaître sous le nom de MARYSE BASTIE...

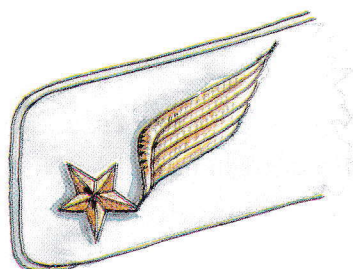
1920 - 1924 : PREMIER E ECOLE DE PILOTAGE.

Dès septembre 1920, les premiers «boursiers pilotes» arrivent à Courbessac. Si les leçons de pilotage de la «C.F.A.» sont gratuites, la pension reste toutefois à la charge des élèves. En outre, ils doivent souscrire un engagement de cinq ans au titre de l'Aviation militaire. Ils logent à Nîmes, mais disposent à Courbessac d'un hangar et de deux baraquements en bois servant tout à la fois de bureaux, de réfectoire, d'ateliers et de salles de cours.

L'école d'Istres y détache à titre permanent un adjudant chargé des cours de technique au sol. Sous son contrôle, le stage de formation dure 6 mois environ et au moins quarante heures de vol sont nécessaires pour l'obtention du brevet. Les élèves pilotes sont formés sur **Caudron G3**, sur **Dorand AR**, puis sur **Spad**.

Le premier brevet de pilote militaire décerné revient au jeune caporal algérois Edmond LAPEYRE, le 1^{er} mars 1921.

A la suite du décès en service aérien d'un moniteur de la C.F.A., l'école cesse son activité en 1924 pour peu de temps. En effet, dès 1926 une nouvelle école voit le jour.



Insigne de col de pilote (1911-1928)

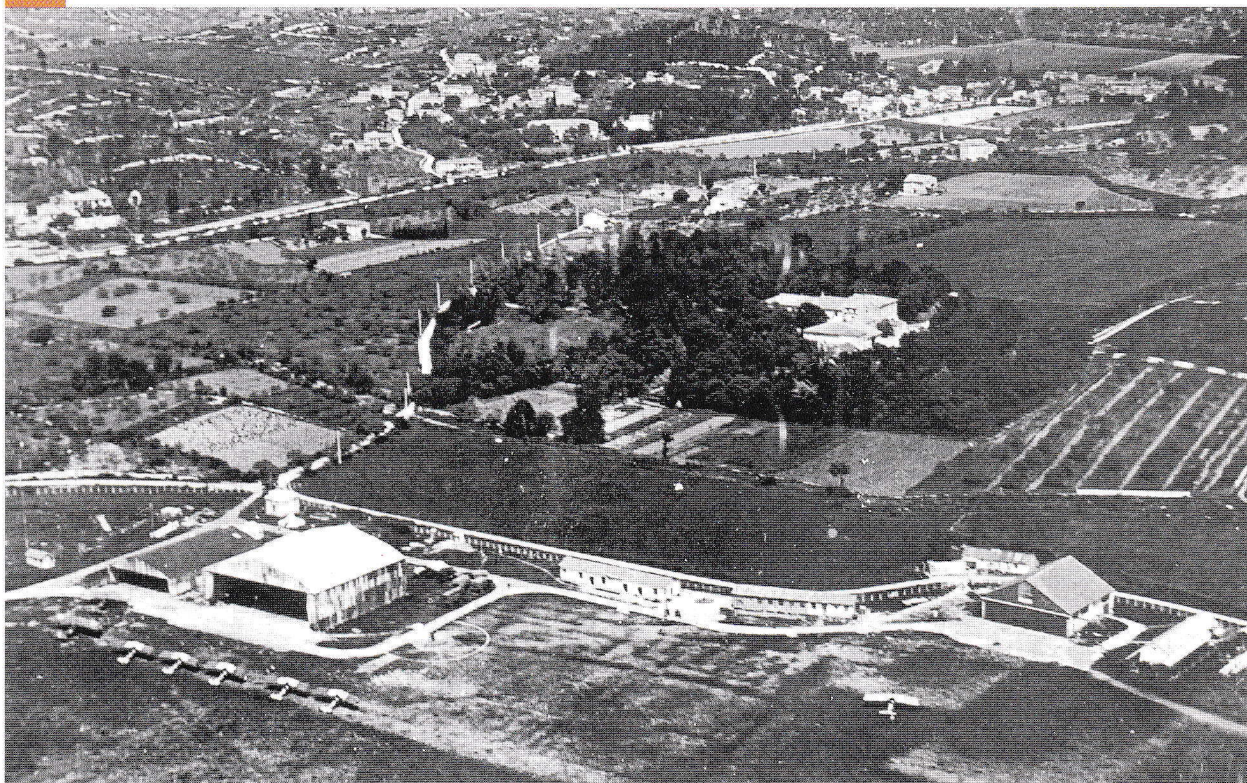


Photo B.A. 726

Terrain de Courbessac en 1923

1922 - 1928 : L'ÉCOLE DES MÉCANICIENS DE L'AVIATION MILITAIRE.



*P*artout en France le parc aérien va grandissant. L'école des mécaniciens d'aviation militaire de Bordeaux ne suffisant plus, l'arme aérienne fait appel aux écoles civiles. Quand, en 1922, la C.F.A. crée sa propre école de mécaniciens d'aviation, la ville de Nîmes est probablement la seule en France à pouvoir associer deux formations bien distinctes de l'aéronautique militaire.



En 1923, la première promotion débute à 170 élèves. Placés sous double tutelle, civile pour la formation technique, militaire pour l'encadrement, les élèves sont, comme leurs camarades pilotes, logés

à Nîmes, puis, plus tard de façon définitive regroupés au quartier Montcalm. Les cours comportant de la théorie, de la mécanique, l'utilisation de machines-outils et de moteurs sur banc d'essai, sont dispensés au quartier et à l'école Charlemagne. Enfin, ils sont complétés d'exercices pratiques au banc d'essai de la C.F.A. à Courbessac et de stages à Istres.

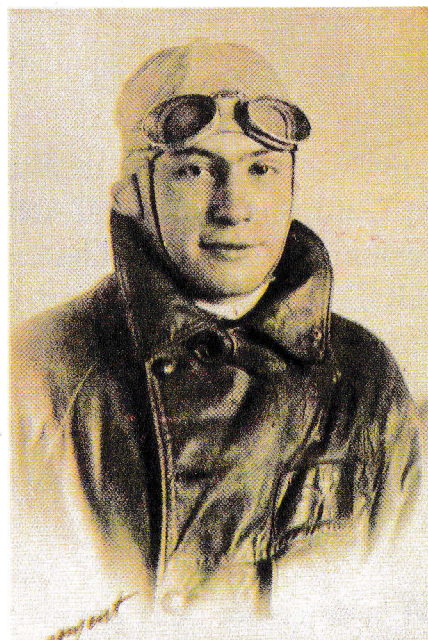
A l'issue des deux sessions d'examen, les vingt premiers élèves reçoivent le galon de caporal. L'instruction militaire n'existe pas encore. En revanche, l'excellente formation dispensée place cette école parmi les meilleures.

Dès 1924, une structure nouvelle se met en place. Cette fois l'instruction technique se fera sur six mois, voire un an selon le niveau de l'élève. Quant à l'instruction militaire, désormais plus poussée, elle sera sanctionnée par un examen final permettant la nomination au grade de caporal dès l'obtention du brevet de mécanicien. Pendant plus de 6 années consécutives, l'école de Nîmes formera 150 à 250 mécaniciens par promotion. Plus de 3000 brevets auront été distribués.

En 1928, le Ministère de l'air est créé. L'organisation et l'indépendance de l'Armée de l'air s'annoncent proches. Elle prévoit dans de nouvelles structures une école unique de mécaniciens. Le choix, déjà à cette époque, se porte sur Rochefort.

Fin décembre 1928, le matériel est transféré sur Istres après le départ de la dernière promotion nîmoise. Elle laisse, provisoirement, à l'école des mécaniciens

d'aviation de Bordeaux la charge de la formation, qu'elle assumera seule jusqu'à la création de la Base de Rochefort en 1932.



Collection DESOBRY

Mécanicien navigant Marcel DESOBRY



FAMECHON-photo Nîmes

Elèves mécaniciens et pilotes sur le terrain de Courbessac

1926 - 1930 : DEUXIEME ECOLE DE PILOTAGE.

Le nouveau président de l'aéro-club du Gard, Gaston BOUZANQUET, ami personnel du Président Gaston DOUMERGUE, obtient du ministère de la guerre «une concession ayant comme but la formation de pilotes pour les besoins du département de la guerre». Une seconde école est née : l'école auxiliaire de pilotage n°19.

A la différence de la première école, les élèves suivent une formation militaire. Courbessac devient également un centre d'entraînement des réservistes, comptant parmi eux une trentaine d'anciens aviateurs.

La première promotion compte une quinzaine d'élèves, tous engagés pour une période de quatre à cinq ans. Les avions sont des **Nieuport 18** et **23**.



Insigne élève pilote

COMPAGNIE FRANÇAISE D'AVIATION
Société anonyme au capital de 9.000.000 de francs
Siège Social : 128, Rue de Sully - BOULOGNE-BILLANCOURT (Seine)

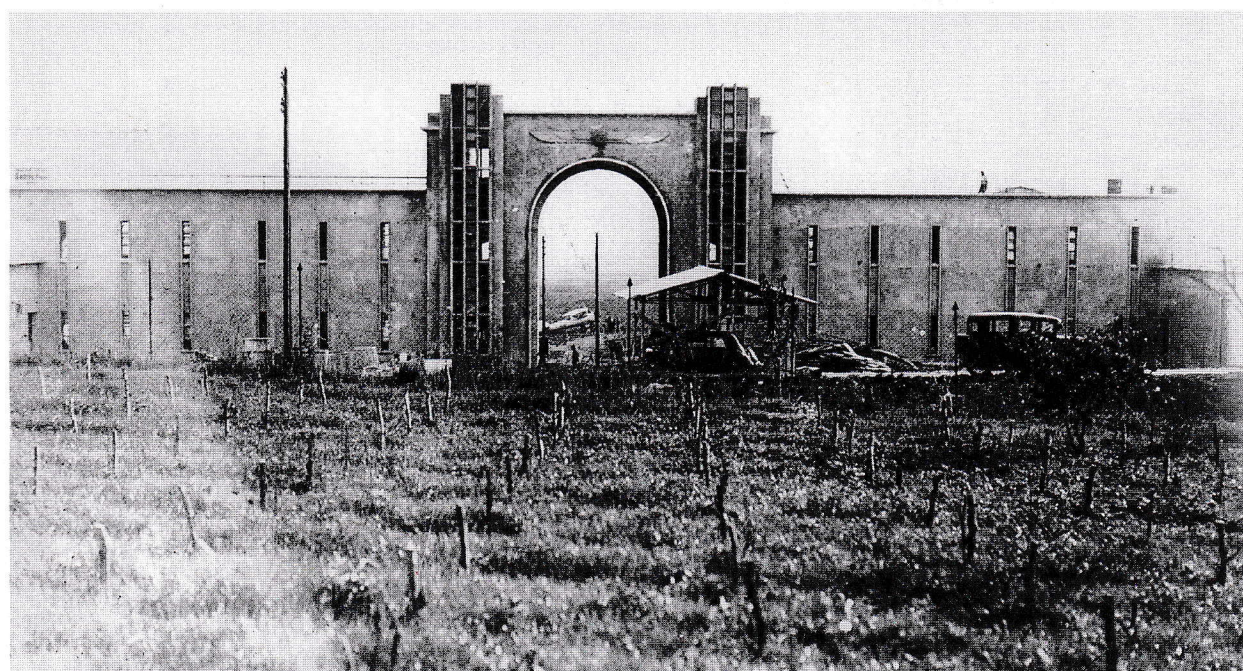
BILLET DE VOL
706 Nombre de personnes : _____

Aérodrome d **NIMES**
Modèle *ren*
Date *24-9-34*
Destination : *Baptême* Prix : *40*

Voir au dos - Avis important

Document AUBAC

Billet de vol pour baptême de l'air



Collection S.H.A.A.

Bâtiment de l'école Morane Saulnier (ex-bâtiment C.F.A.)

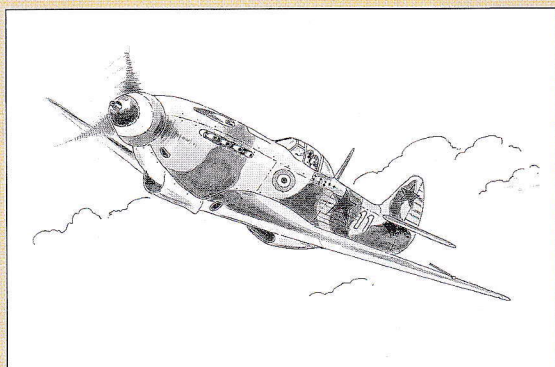
QUATRE AS DE LA GUERRE 1939-1945 FORMES A COURBESSAC :

- le slt Albert DURAND du «Normandie-Niémen», 10 victoires aériennes homologuées, 1 probable ; décédé le 31 août 1943 en combat,

- le cdt François DE GEOFFRE DE CHABRIGNAC du «Normandie-Niémen», 7 victoires aériennes homologuées, 2 probables,

- l'adj Martin LOI du 3/6, 5 victoires aériennes homologuées, 1 probable ; décédé le 27 juillet 1943 en exercice,

- le ltt Robert MARCHI du «Normandie-Niémen», 13 victoires aériennes homologuées ; décédé en exercice le 17 juillet 1946.



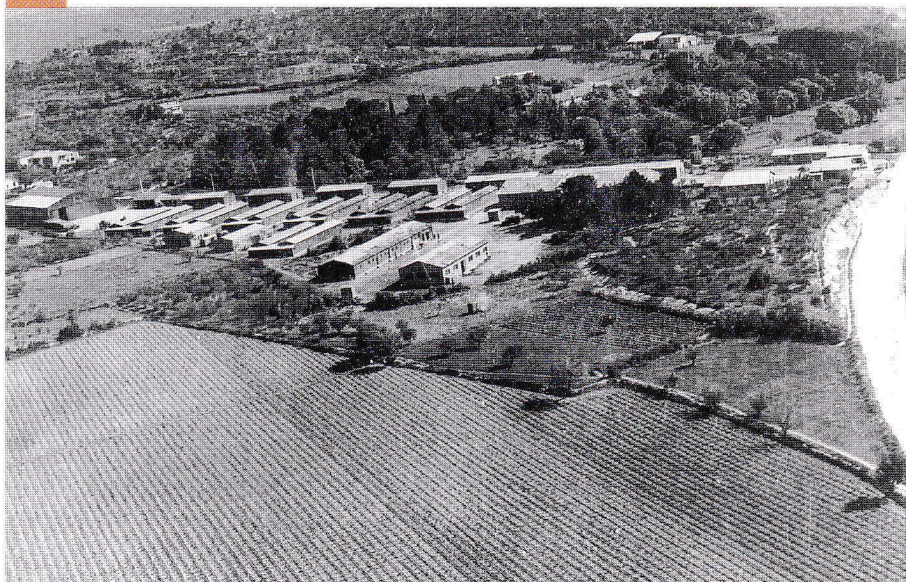
Morane Saulnier MS 191

En 1928, la concession du "centre d'entraînement des réserves" et de "l'Ecole de Boursiers de pilotage" est vendue à la société Morane-Saulnier, la plate-forme se voit alors équipée de M-S 191 et 230. Bien que s'agissant d'appareils civils, ceux-ci restent largement enviés par l'école militaire d'Istres.

De 1926 à 1928, le rythme des élèves pilotes s'élèvera de deux promotions de trente à deux promotions de cinquante par an. Véritable annexe de l'école d'aviation d'Istres, la base de Courbessac maintiendra son activité jusqu'à la déclaration de la seconde guerre mondiale.



Morane Saulnier 230



Collection S.H.A.A.

Vue aérienne du cantonnement en 1939.

Ces bâtiments construits au nord de la RN 86 par l'aéro-club du Gard et destinés aux élèves mécaniciens comprenaient :

- à droite de la photo, un pavillon de commandement et le poste de police de part et d'autre de l'entrée,
- au centre, les bureaux et les logements,
- à gauche, le garage et son hangar métallique.



Collection S.H.A.A.

Allée centrale de la zone vie.

Les baraquements étaient en bois et les trottoirs en terre battue ; à droite, les logements des aviateurs, à gauche divers bureaux et l'infirmerie.

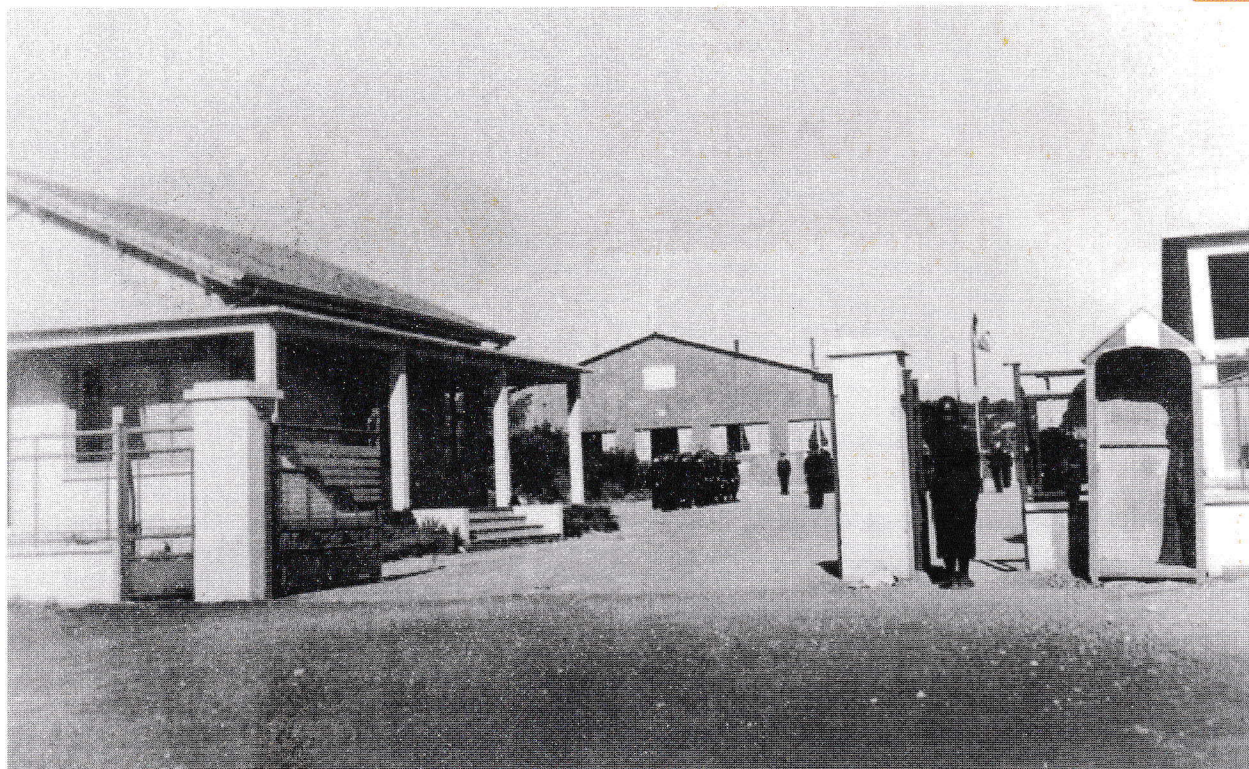


Collection S.H.A.A.

Place d'armes:

- à gauche le bâtiment d'hébergement des sous-officiers,
- au centre, le château d'eau, qui puisait l'eau douce dans l'aqueduc du Pousin, est à l'emplacement de l'actuel P.C. base.

Dès juin 1940, le commandant DE BOUTINY, commandant l'Ecole auxiliaire de pilotage n° 19 de Courbessac, est chargé de procéder aux réquisitions nécessaires à la venue des groupes de chasse 1/2 et 2/2. A ces installations s'ajoutent le château et le domaine du Luc au sud du terrain.



Collection S.H.A.A.

1939 - Entrée Base

RETOUR DES ELEVES MECANICIENS.

L'imminence de la guerre contraint l'Armée de l'air et Rochefort à dispenser une formation accélérée et à augmenter ses capacités. Cette dernière a recours aux écoles satellites ouvertes pour la circonstance. Généreuse, Nîmes-Courbessac lui ouvre ses portes.

Quand les premières promotions d'élèves radiotélégraphistes s'installent en 1939, force est de constater qu'à Nîmes-Courbessac, l'activité aéronautique bat son plein.



Insigne radio



D. Zillner

1939 - Aviateur du personnel non-navigant

1940-1942

VERS L'ARMÉE DE L'AIR D'ARMISTICE.



10 MAI 1940

Les allemands franchissent la Meuse. Commence alors une douloureuse course poursuite où les armées françaises perdront plus de 110 000 hommes.

La guerre débute à Nîmes avec le repli et l'arrivée les 20 et 22 juin 1940 d'escadrilles de bombardement et de chasse.

Nîmes-Garons est alors un terrain de dégagement de Courbessac. L'histoire de ces deux terrains est liée comme nous le montre la chronologie des événements qui suivent :



17 JUIN 1940

L'échelon volant du 1/13, réduit à 5 Potez 631, s'envole pour Aix les Milles (les autres avions, par manque de pilotes, sont détruits sur le terrain d'Illiers), il est rejoint par le 2/13, avec 3 avions, par le 3/13, avec 3 avions et le 18 juin par le 4/13 avec 7 avions (le reste des Potez 631 étant détruit sur le terrain de La Rochelle).

19 JUIN 1940

La mission suivante est donnée aux quatre escadrilles : couverture des villes du midi et protection d'expéditions de bombardement sur l'Italie. Mission non effectuée pour cause de mauvaises conditions météorologiques.



Escadrille 1/13



Escadrille 2/13



Escadrille 3/13



Escadrille 4/13

20 JUIN 1940

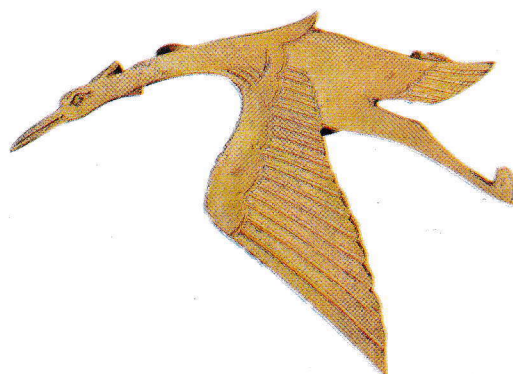
Les escadrilles 1/13 et 2/13 rejoignent Nîmes-Garons qui n'est qu'un simple champ dépourvu d'installations. Il est détrempé par de fortes pluies. Les avions s'y embourbent jusqu'aux moyeux.

21 JUIN 1940

Le 3/13 et le 4/13 rejoignent Nîmes-Garons ainsi que l'échelon roulant du 5/13. Dans ce même temps, les avions du 5/13 rejoignent la base de Marignane.

22 JUIN 1940

L'échelon roulant du sous-groupe 41, à l'exception de l'échelon du groupe II/2, arrive à Nîmes-Courbessac. L'échelon volant constitué de **Morane Saulnier MS 406**, reçoit l'ordre de se rendre à Vinon. Un contrordre l'amènera à gagner, avec le groupe de chasse I/2, le terrain de Nîmes-Courbessac.



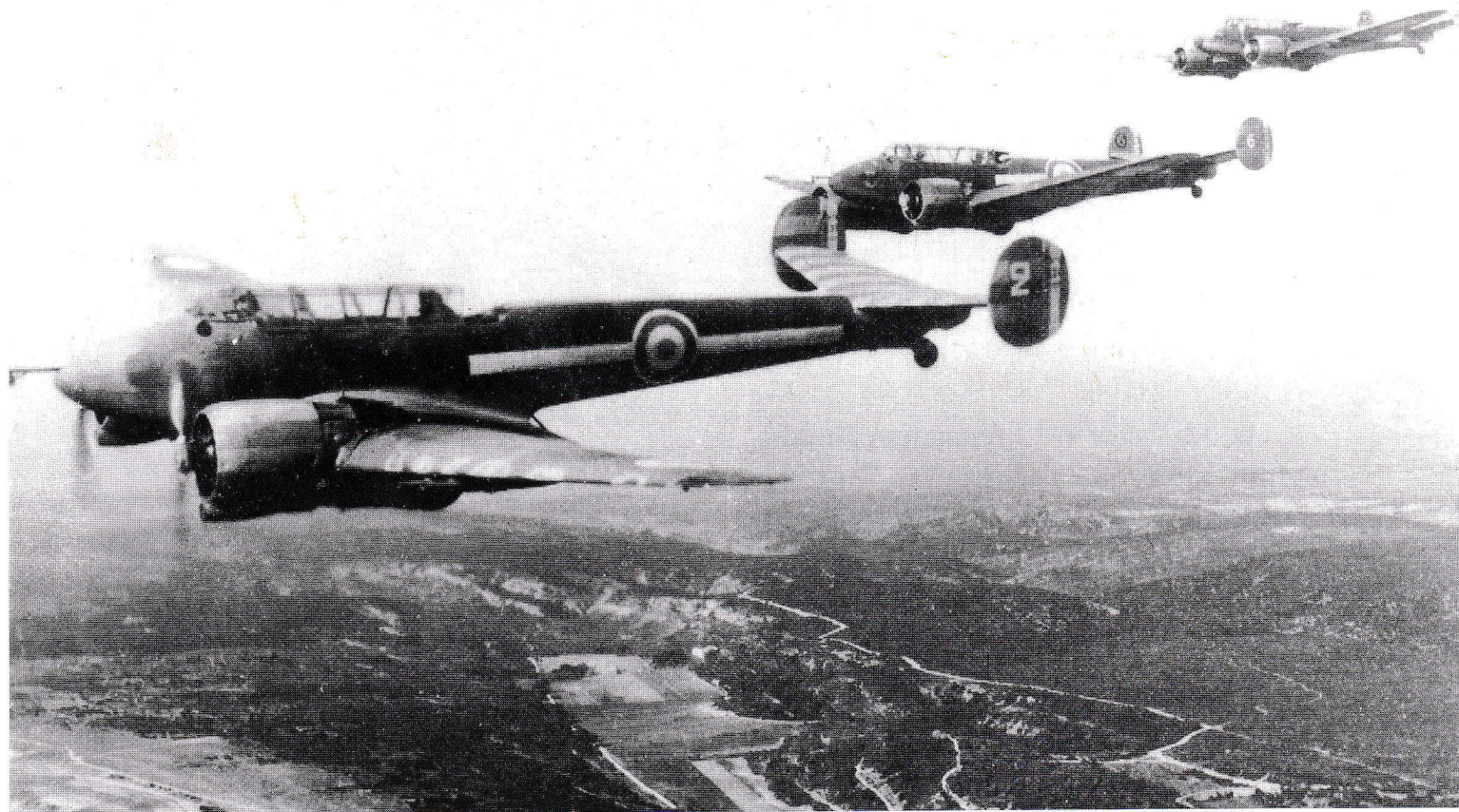
Escadrille 1/2



Escadrille 2/2



Potez 631 de l'escadrille 1/13 sur le terrain de Courbessac



Potez 631 de l'escadrille 1/13 en vol

Collection S.H.A.A.

DERNIERS COMBATS DE LA CAMPAGNE DE FRANCE.

23 JUIN 1940

Dernière mission pour les escadrilles de la 13.

L'invasion ennemie, ne rencontrant plus guère que le vide, s'est accélérée d'une manière foudroyante. Les colonnes blindées allemandes ont atteint et dépassé la région lyonnaise et poussent à vive allure vers la vallée de l'Isère, en direction de Moirans et de Grenoble. Leur progression risque de couper à brève échéance les communications de l'armée des Alpes. Une intervention immédiate s'impose pour essayer de les dissocier, ou, tout au moins, de les retarder. Seules, les formations de l'Armée de l'air repliées dans la zone des Alpes sont capables de cet ultime effort.

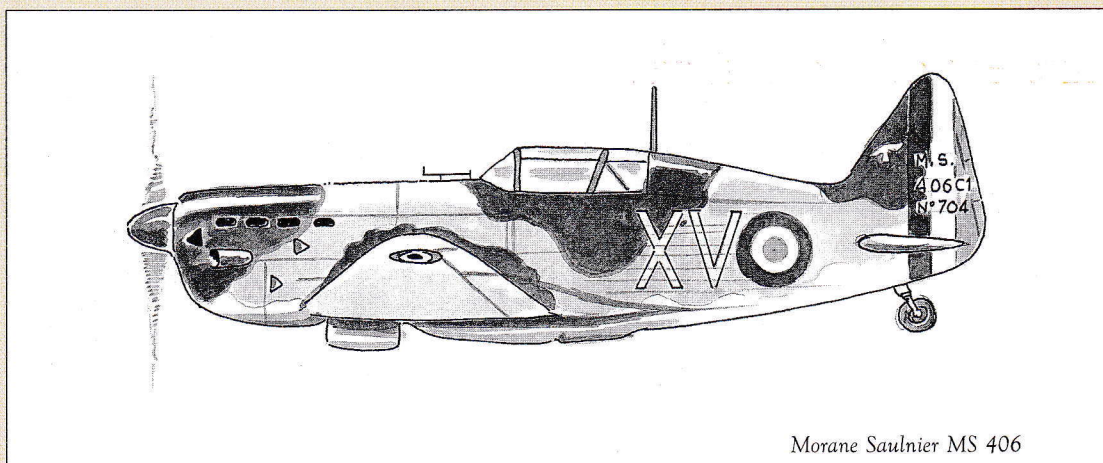
Dix avions Potez 631 de Nîmes-Garons sont prévus pour cette mission :

- 3 Potez du 1/13, dont seul un appareil réussit à s'arracher de la boue du terrain.

- 2 Potez du 2/13 qui interrompent leur mission à cause d'un fort orage sur les Alpes.

- 3 Potez du 3/13 qui passeront la barrière orageuse et brumeuse et attaqueront au canon et à la mitrailleuse les colonnes blindées allemandes sous des gerbes de projectiles de la FLAK (défense antiaérienne allemande). Touchés, mais sans avaries sérieuses, ils réussiront à rejoindre la base.

- 2 Potez du 4/13, mais seul un avion entrera en contact avec l'ennemi à hauteur de St Egrève. Malgré une blessure à la face, le pilote posera son avion sur la base.



Morane Saulnier MS 406

APPRECIATION A "CHAUD" DU CAPITAINE WILLIAME. COMMANDANT DU 1/2 :

"... Les 22 et 23 juin, on nous confia deux missions dont l'inutilité était flagrante. De plus, le danger réel qu'elles présentaient échappait probablement au chef responsable de cet ordre. Il était tel qu'elles pouvaient presque être qualifiées de coupables.

Il s'agissait d'aller, de Nîmes, attaquer des colonnes motorisées ennemies du côté de Chambéry, puis évidemment, revenir à Nîmes après avoir franchi, en chaque sens, deux cent cinquante kilomètres, dont une centaine au-dessus d'un territoire occupé par l'ennemi. On nous faisait attaquer dans une région montagneuse où l'on relève des côtes de 2 000 mètres alors que les conditions atmosphériques étaient médiocres. Le ciel était couvert à mille cinq cents mètres d'une couche de nuages orageux. Nous n'avions plus un seul obus perforant ; seulement des obus ordinaires, qui présentaient la caractéristique d'éclater au contact

d'une feuille de papier à cigarettes, et les balles de nos mitrailleuses. Les engins blindés ennemis n'avaient vraiment rien à craindre de notre attaque et ils pouvaient continuer tranquillement leur chemin. Par contre, les dernières expériences faites dans ce domaine avaient prouvé que ces missions coûtaient généralement très cher à la Chasse, lui faisant subir des pertes qui allaient parfois jusqu'à cinquante pour cent de l'effectif engagé.

On nous demandait ce sacrifice insensé, alors que la signature de l'armistice avec l'Italie était imminente ... !

Ces missions ne pouvaient se justifier que par le désir de se battre jusqu'au bout. Ce désir, nous l'avions tous ; mais nous savions aussi que nous aurions été beaucoup plus utiles aux troupes de terre et à notre pays en exécutant un travail normal pour nous, je veux dire en attaquant les avions de bombardement ou de reconnaissance italiens qui, à cette époque, se promenaient comme chez eux au-dessus de notre sol."

Capitaine Williame

DERNIERS COMBATS (SUITE...)

Cette mission, extrêmement périlleuse en raison d'une très mauvaise météo et par manque d'informations sur les positions ennemies, marquera la fin de l'activité de guerre des escadrilles de nuit 1/13, 2/13, 3/13 et 4/13.

Ce même jour, 4 patrouilles doubles, soit 24 avions **Morane MS 406**, prennent l'air de Nîmes-Courbessac pour effectuer la même mission que les escadrilles de la 13. Les conditions météorologiques exécrables les obligeront à faire demi-tour.

24 JUIN 1940

Les groupes de Chasse I/2 et II/2 réussissent à décoller de Nîmes-Courbessac. Ils attaquent les engins blindés allemands sur les routes de St Etienne de

St Geoules, Moirans et Voreppe et, malgré de nombreux impacts, les Moranes parviennent à rentrer à Nîmes-Courbessac.

Sur le chemin du retour, entre Romans et Valence, un avion est repéré. Un avion de l'escadrille I/2, quitte le dispositif sur les ordres de son chef et va le reconnaître : c'est un **Henschel 126**. Malgré une tentative de dérobage, il sera abattu et son pilote tué. Ce sera la trente-quatrième et dernière victoire du groupe.

24 AU 25 JUIN 1940

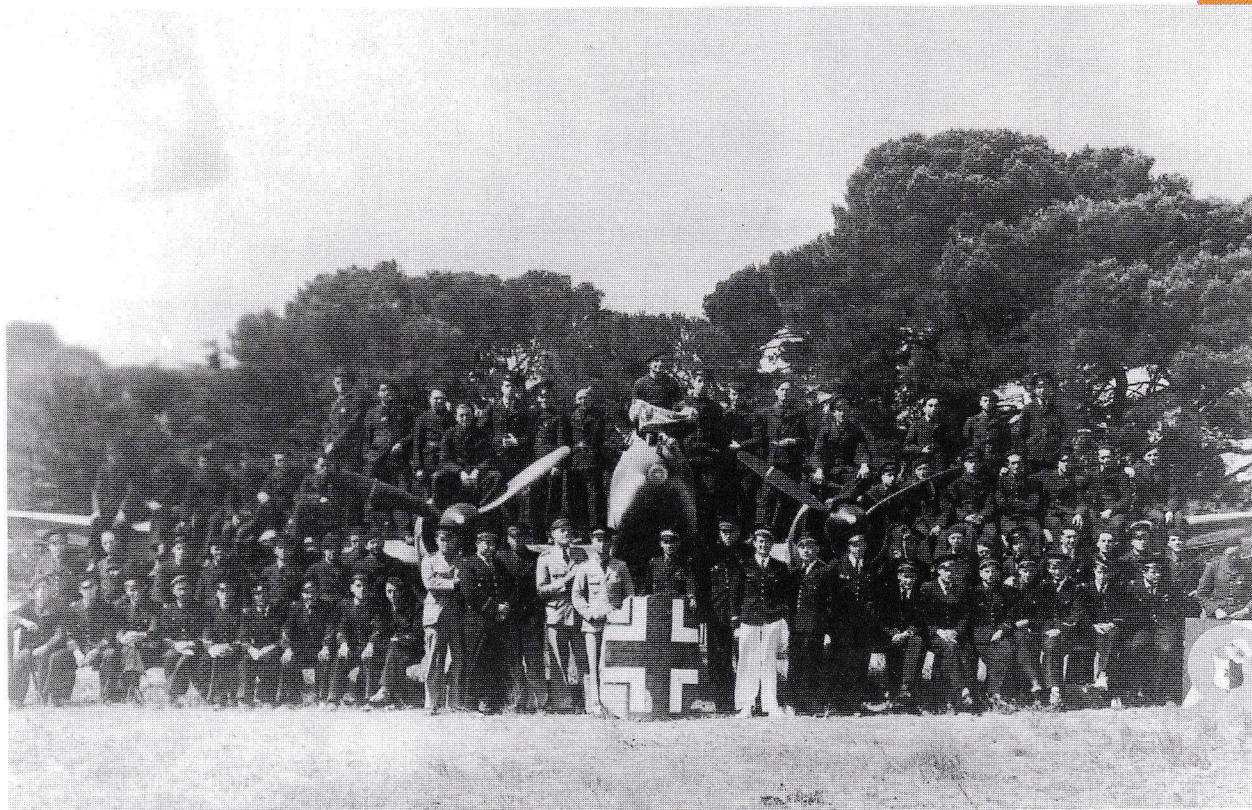
L'armistice est signé dans la nuit du 24 au 25 juin 1940. A Nîmes-Garons, les Potez doivent être désarmés, mais à l'escadrille, on sursoit provisoirement, à la mise en application de cette clause de la convention d'armistice.

A Nîmes-Courbessac, les avions sont mis hors d'état de voler et enfermés dans les hangars.



Personnel du groupe de chasse II/2

Collection S.H.A.A.



Collection S.H.A.

Escadrille 2/13 au château de l'Espeyran

21 JUILLET 1940

Le groupe de chasse de nuit 2/13 s'installe au château de l'Espeyran près de St-Gilles.

02 AOÛT 1940

L'affaire de Mers-el-Kébir, en juillet 1940, fournit l'occasion de réarmer les avions qui doivent assurer la protection des côtes contre les Anglais. Après une période d'incertitude, les unités de l'Armée de l'air, stationnées dans le Midi, sont réorganisées : le I/2 et le II/2 sont dissous.

14 ET 15 AOÛT 1940

Le 2/13 est dissous et ses éléments rejoignent le 1/13 qui s'installe à Nîmes-Courbessac.

Le 4/13 est dissous. La fraction non démobilisée du personnel est affectée à l'escadrille 3/13.

C'est à cette dernière unité qu'incombe désormais la garde du fanion de l'escadrille C46 et la conservation de ses traditions. Le 3/13 fera partie des formations maintenues après l'armistice et stationnera sur la Base de Nîmes-Courbessac.

Les escadrilles 1/13 et 3/13 réorganisées doivent participer à la protection des côtes méditerranéennes, notamment à la défense de Toulon. Puis le 3/13 fait mouvement sur Gabès le 11 juin 1941, à charge pour lui de défendre le sud tunisien. En novembre 1942, le 1/13 est dissous à Nîmes-Courbessac.



Fanion de l'ex-escadrille C46



Collection S.H.A.A.

Ci-dessus : logements des sous-officiers des 1/13 et 3/13 survolés par des Potez 631 en formation.

A droite : pilote de Potez (1940-1942).

En dessous : pièce d'artillerie de la 12^{ème} compagnie de défense antiaérienne.



Collection S.H.A.A.



1942

L'ANNEE NOIRE.



Collection SHAA.

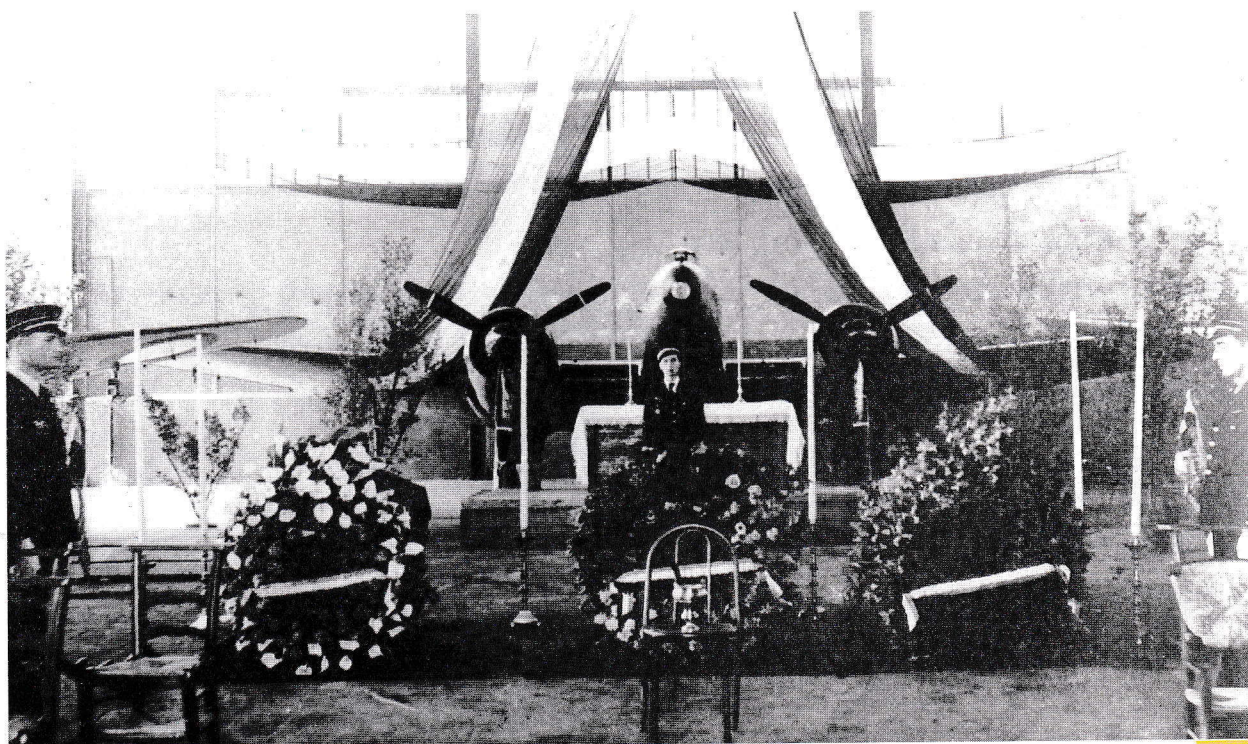
Ci-dessus : le lieutenant MOYNOT (photographie d'avant-guerre).

Ci-dessous : le colonel DORDILLY, commandant de la base, rendant un dernier hommage aux victimes : " Nous gardons entière notre foi dans les destinées de la Patrie et votre exemple nous soutiendra."

Un douloureux accident se produit le 5 mai 1942 sur la commune de Marguerittes.

Au cours d'un vol d'entraînement sur Potez 631, le capitaine MOYNOT, commandant d'escadrille, le sergent-chef CREUZET, pilote et le sergent MILLOT, radio, trouvent la mort. Ayant effectué un piqué, ils ne peuvent redresser l'avion et s'écrasent à quelques mètres du mas de Beaulieu.

Au cours de la même année, trois autres Potez connaîtront le même sort, l'un sur la route de Montpellier, un deuxième près de la route d'Uzès enfin un dernier prendra feu au décollage sur le terrain de Courbessac. Ces deuils sont le prélude aux événements tragiques de novembre 1942...



Collection SHAA.

LES DERNIERS JOURS DE LA ZONE LIBRE.

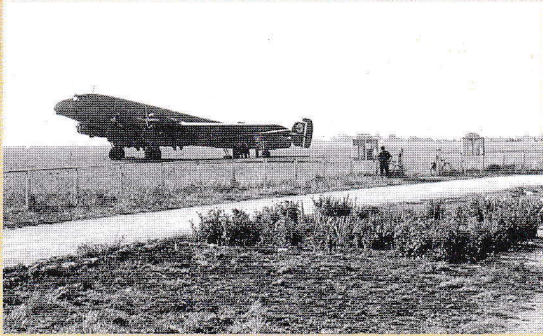


Photo GERLIER

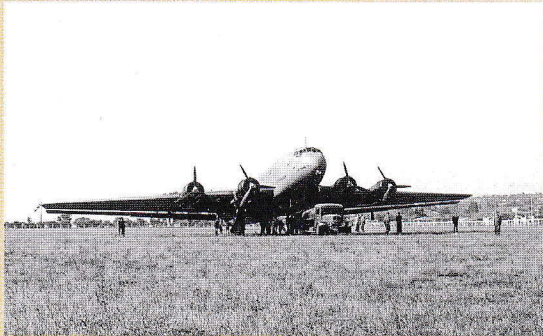


Photo GERLIER

Un avion allemand Junkers 90 se pose sur le terrain de Courbessac à l'automne 1942.

Dérouté de sa ligne Munich-Barcelone, pour des raisons météorologiques, ce monstre de quarante-cinq tonnes en charge atterrit sur un terrain hors gabarit. Ce type d'appareil, destiné initialement au transport commercial à long rayon d'action et orgueil de la Lufthansa, sera surtout utilisé dans sa version militaire à la reconnaissance et au bombardement.

Peu avant les événements de Novembre 1942, s'agissait-il d'un simple déroutement ou d'un repérage de terrain ?

Le 8 novembre 1942, plus de 70 000 Anglais et Américains débarquent sur les côtes marocaines. C'est l'opération TORCH. Convaincus du ralliement imminent des troupes françaises d'Afrique du nord, les alliés lancent cette offensive, qui, si elle réussit permettra la reconquête de l'Europe sur une base d'assaut solide. Le 11 novembre, les Allemands franchissent la ligne de démarcation de la zone libre. Ils ont un besoin urgent de matériel aérien et naval et doivent prendre de vitesse les armées françaises avant qu'elles ne se replient en Afrique. Le 26 novembre, la flotte de Toulon se saborde. Que se passe-t-il durant cette période à Nîmes-Courbessac ?



Outre l'unité support, il reste sur Courbessac une centaine d'hommes et 9 Potez de l'escadrille de chasse lourde 1/13, la 71^{ème} compagnie de phares et la 12^{ème} batterie contre-avions. Dès le 7 novembre, l'escadrille est mise en alerte.



Collection S.H.A.A.

Salle du mess officers



Collection S.H.A.A.

Alignement de Potez sur le terrain de Courbessac

11 NOVEMBRE, les premiers éléments motorisés allemands longent le terrain en direction de Nîmes.

12 NOVEMBRE, l'escadrille 1/13 est mise en alerte contre un possible débarquement «anglo-saxon» sur les côtes françaises.

13 NOVEMBRE, un détachement précurseur de la Luftwaffe visite la base.

15 NOVEMBRE, un groupe de FLAK prend position sur le terrain.

17 NOVEMBRE, une escadrille de **Messerschmitt BF 109** et un **Dornier 215** atterrissent sur la base, suivis de l'échelon roulant.

19 NOVEMBRE, l'unité allemande occupe les locaux d'hébergement sur la base et monte un cantonnement à Marguerittes.

25 NOVEMBRE, l'escadrille 1/13 reçoit l'ordre de départ par voie ferrée.

26 NOVEMBRE, le départ de l'escadrille est retardé de vingt-quatre heures.

27 NOVEMBRE, les unités allemandes investissent les locaux français, désarment les hommes et se saisissent des avions et du matériel. Un sentiment d'impuissance et de colère règne parmi les hommes.

29 NOVEMBRE, le personnel de l'escadrille, meurtri, quitte la base en chantant la Marseillaise.

30 NOVEMBRE, l'armée d'armistice a vécu. L'escadrille 1/13 est dissoute, la dernière phrase du journal de marche résume ainsi la journée du 30 : "Un organe liquidateur assurera la liquidation des comptes en attendant que revive : L'ESCADRILLE DE CHASSE LOURDE 1/13 !"

Par la suite, les **Potez** seront repeints aux couleurs allemandes.



Brevet de pilote

L'OCCUPATION ALLEMANDE.

Lorsque l'armée allemande occupe le sud de la France, cette région est encore une zone éloignée de tout combat. La Luftwaffe profite de cet atout pour installer de nombreuses bases d'instruction.

Courbessac accueille dès la fin de 1942 un "Ergänzungsgruppe" (regroupement de personnel) qui, après avoir été formé, ira renforcer les unités installées sur les lignes de front.

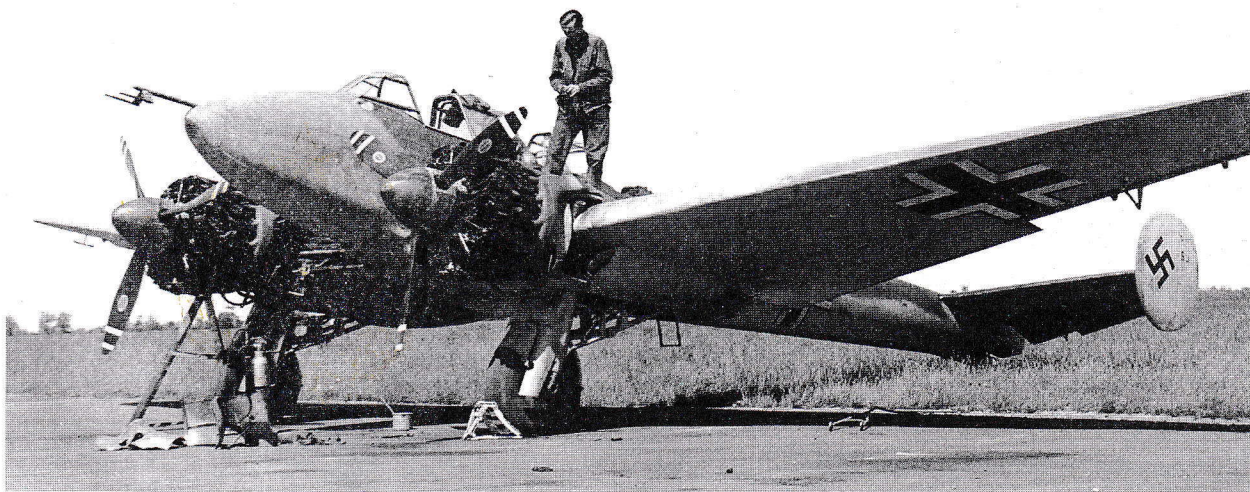
En juin 1943, le général allemand STUDENT réunit pour la première fois ses troupes parachutistes (30 000 hommes). Le siège du P.C. du XI^{ème} corps aérien parachutiste est installé à Nîmes.

La base de Courbessac voit ainsi, jusqu'à la fin de l'année 1943, s'entraîner côte à côte pilotes et parachutistes. De nouveaux bâtiments sont réquisitionnés, parmi eux, le mas de la Cheylonne.

Quand les alliés pénètrent en Italie du sud, la Luftwaffe modifie sa stratégie. Les unités de chasse et d'instruction sont systématiquement retirées pour renforcer la défense du Reich, alors soumise aux bombardements stratégiques.

Courbessac, comme de nombreuses bases de la côte, n'aura plus d'activité aéronautique jusqu'à la libération. Seul un système défensif antiaérien de la FLAK demeure sur les hauteurs environnant le terrain d'aviation.

Noeud ferroviaire important, voie de passage est-ouest, et un temps renforcée par la terrible division SS «Hauhenstauffen», Nîmes n'échappe pas, tout comme Courbessac, aux avions de reconnaissance alliés, qui annoncent les terribles bombardements de 1944.



SIRPA/ECPA FRANCE

Faute de pouvoir disposer d'autant de Messerschmitts qu'elle le souhaiterait, la Luftwaffe maintient les Potez 631 probablement utilisés comme appareil de liaison rapide pour quelques commandants d'unités.

SOUS DEUX UNIFORMES A COURBESSAC.



Léon WACQ

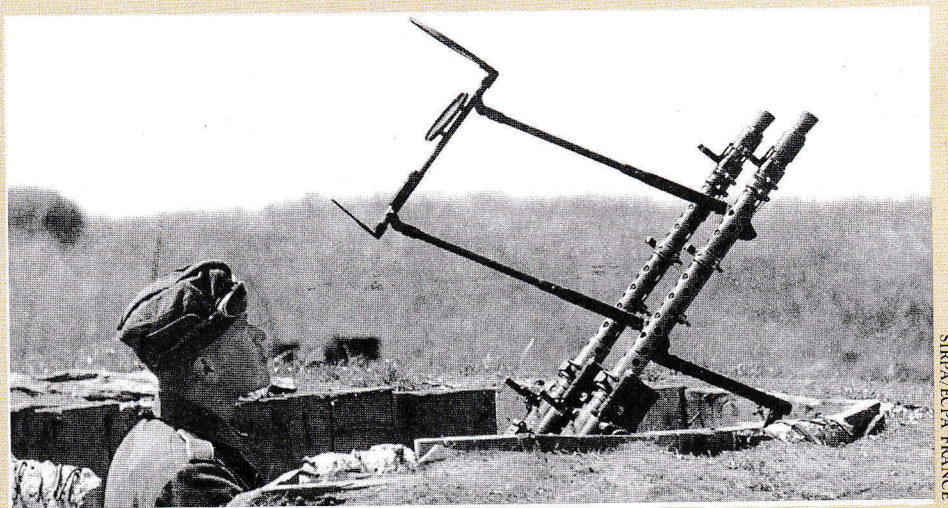
Originaire de Wiwersheim en Alsace, Léon WACQ est incorporé en novembre 1938 et sert à la Base aérienne de Dijon. Affecté au groupe mobile de transmissions 402 son unité est positionnée à Mulhouse.

A la déclaration de guerre en juin 1940, dans le repli général le groupe rejoint la base de Courbessac. Le 2^{ème} classe WACQ se trouve affecté au parc de réserve 119 jusqu'en

décembre 1940 date à laquelle, démobilisé, il rejoint son Alsace natale en zone occupée.

La Werhmarcht, ayant un besoin urgent en hommes, mobilise de force alsaciens et lorrains. En septembre 1943, il est affecté dans une unité de la FLAK et rejoint Nîmes-Courbessac. Etrange concours du destin qui le conduit à retrouver sous un autre uniforme sa petite amie à Marguerittes.

Plus enclins à écouter radio Londres que les informations du Reich et à chanter la Marseillaise au bar de la Pinède, Léon WACQ et Eugène VOGEL, également alsacien, quittent l'unité le 20 août 1944 (cinq jours après le débarquement en Provence) . Cachés dans un grenier à Marguerittes, ils attendront l'arrivée des alliés.



Bitube MG 34

ISTÈRE DE L'AIR		AÉRODROME DE NIMES COURBESSAC	
BUREAU "TERRAINS"		PLAN DES ABORDS	
Index	Dessiné	Approbation	Date
Noël			20.11.44
Echelle: 1/10.000 0 100 200 300 400 500 600 700			

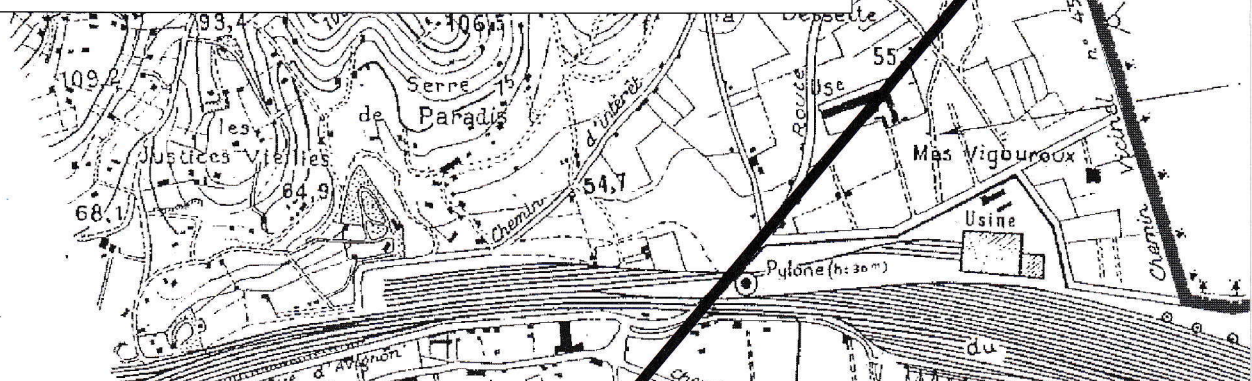
L'INFRASTRUCTURE ALLEMANDE.

Du 12 novembre 1942 au 21 août 1944, le terrain de Nîmes-Courbessac est utilisé pour de multiples missions.

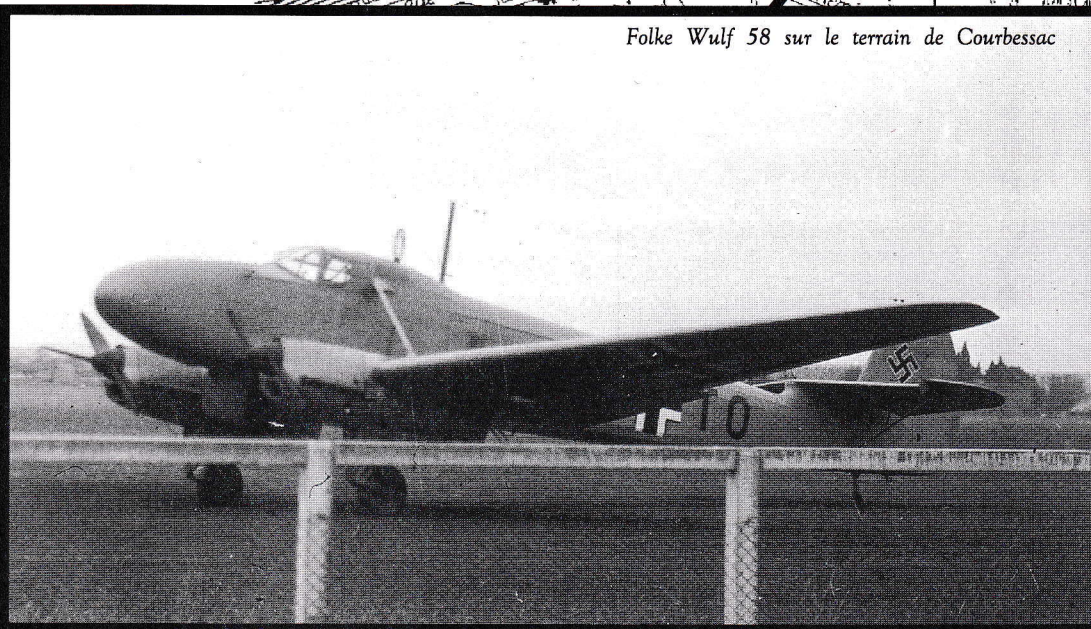
La Luftwaffe construit 34 abris (murs de protection couverts d'un filet de camouflage) pour avion de chasse de type Messerschmitt BF 109 ou Folke Wulf 190 et 6 abris en étoile pour Messerschmitt 110. Ces abris, ainsi que les pistes de roulage sont indiqués sur le plan en rouge. Les bombes et les munitions sont entreposées dans le tunnel de l'aqueduc de Pousin.

Pour la lutte antiaérienne, la Luftwaffe installe des unités de FLAK lourde (canons de 88mm) au mas Praden, des unités de FLAK légère (bitubes de MG 34 ou canon monotube ou quadritubes de 20 mm, 37mm et 40 «bofors») sur les hauteurs de la Ponche.

Le terrain au sud de la voie ferrée servira de zone de saut pour les parachutistes à l'entraînement.



Folke Wulf 58 sur le terrain de Courbessac



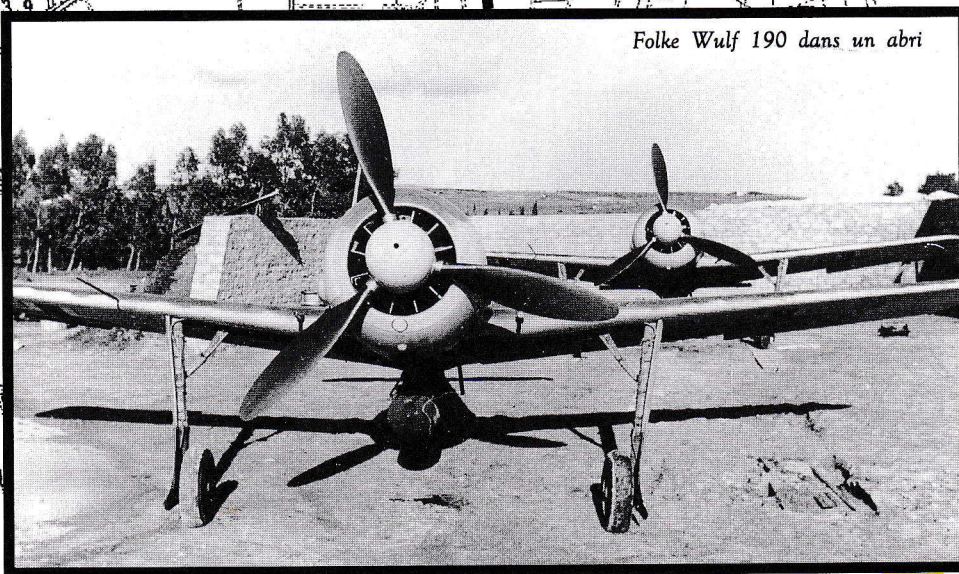
Monotube sur les hauteurs de la Ponche



SIRPA/ECPA FRANCE



Folke Wulf 190 dans un abri



SIRPA/ECPA FRANCE

1944

L'ANNEE STRATEGIQUE.



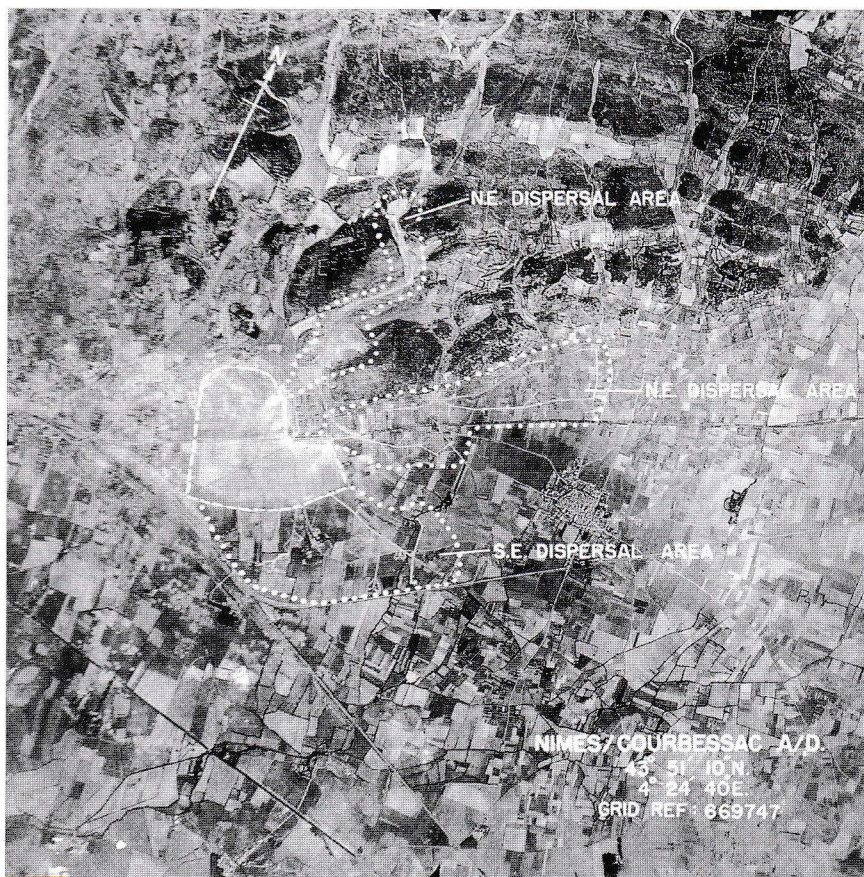
Les premiers bombardements qui, dès le 3 janvier 1944, secouent Paris sont le prélude d'une vaste offensive alliée sur les côtes françaises. Ni la date, ni les lieux du débarquement tant attendu ne sont connus. Pour apporter la confusion à l'ennemi, toutes les grandes villes vont connaître au moins un bombardement visant principalement, les usines, les chantiers navals et les voies de communications. Le terrain de Courbessac situé près de la gare ferroviaire n'échappe pas à la tourmente.



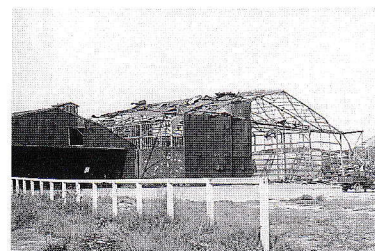
Le 27 mai 1944, un premier bombardement effectué à très haute altitude vise les gares de triage, les ateliers de réparation de

Courbessac I et II, de Grézan et enfin le terrain d'aviation. L'opération est un échec, les bombes, libérées trop tard, s'écrasent sur la ville de Nîmes tuant 271 personnes et blessant 291 autres. Le but n'étant pas atteint et l'imminence d'un débarquement en Provence imposent un nouveau bombardement.

Le 12 juillet 1944, les sirènes déclenchent une nouvelle alerte. L'aviation alliée opère un deuxième bombardement, cette fois-ci, à basse altitude. La gare de triage de Grézan et les dépôts ferroviaires disparaissent sous une épaisse fumée noire. Il n'y aura pas de victimes. Un mois plus tard, la Wehrmacht entame le retrait de ses troupes.



Photographie aérienne de Courbessac effectuée par un escadron de la R.A.F. rattaché au M.A.A.F. (Mediterranean Allied Air Forces) Ce dernier cliché met bien en valeur les zones de desserrement des avions allemands. On aperçoit nettement les points d'impact des bombes.



Hangars de Courbessac détruits lors du départ des troupes allemandes.

Collection GENTIER

Collection S.H.A.A.

LA LIBÉRATION.



Après le débarquement des alliés en Normandie le 6 juin 1944, la surprise vient cette fois des côtes méditerranéennes. Le 15 août 1944, un corps expéditionnaire, principalement français et américain, débarque dans le sud de la France. La vallée du Rhône sert d'axe principal à l'attaque. Les maquis se soulèvent. Pour éviter l'encerclement, les Allemands se replient les 22 et 23 août 1944 en faisant sauter les dernières installations militaires épargnées par les raids aériens. Après quelques jours de désordre et de vacarme intense, un calme surprenant règne sur la région nîmoise.



Collection NOURISSAT

Le lieutenant NOURISSAT reçoit l'ordre de se rendre sur le terrain de Courbessac le 27 août :

«... Nous avançons le long de l'allée centrale, l'arme à la bretelle, sûrs qu'il n'y avait plus d'ennemi dans les locaux. Grande fut notre surprise quand, sortant dans notre dos, un allemand, les mains bien en hauteur, fit son apparition. Nous le fîmes prisonnier. Onze de ses camarades, voyant que nous agissions avec fermeté mais courtoisie se rendirent spontanément. Après avoir donné quelques vivres à nos prisonniers affamés, nous les avons dirigés vers le camp de regroupement de Saint-Cézaire.

Le lendemain on m'annonça que deux avions alliés se poseraient dans les vingt-quatre heures et qu'il fallait vérifier si le terrain n'était pas miné. Je me suis alors rendu au château de Marguerittes où je savais qu'un officier de l'Armée de terre pouvait me prêter main forte. Je lui ai demandé de réquisitionner un troupeau de moutons et de les lâcher sur la piste. "Pas de problème" m'a-t-il répondu. Ce sera fait. Vous avez ma parole !

Le lendemain, je regagnais la base et je voyais bien que l'on s'agitait sur le terrain. Mais plus je m'approchais et plus je constatais que mes moutons n'en étaient pas. Il s'agissait en fait d'Indochinois qui, à quatre pattes, sillonnaient la piste de long en large...

Fort heureusement le terrain n'était pas miné. Ces Indochinois provenaient probablement de requis de l'armée allemande lors de l'invasion de 1942. Le soir même, deux **Piper Cub** (avions de reconnaissance alliés) se posent sur le terrain de Courbessac. Le terrain est réouvert.



Collection GERLIER

Quelques jours après la libération, les requis indochinois seront des spectateurs attentifs de tous les avions se posant sur Courbessac. Ici un Dewoitine D.520.

1945 : LA FIN DE LA GUERRE.



Le front ouest s'effondre brutalement. Seules résistent encore quelques poches allemandes sur les côtes de Royan à Dunkerque.

Ayant un besoin urgent en pilotes et en personnel au sol pour briser cette résistance, l'Armée de l'air ouvre des centres de regroupement de résistants volontaires pour servir dans cette armée. Le corps des Forces françaises de l'intérieur (F.F.I.) de l'air est né. Nîmes-Courbessac sera l'un d'eux.



Dès 1944, une section d'atterrissage et de parachutage (S.A.P.), aux ordres d'Alger, se met en place sur Courbessac. Sa mission consiste à récupérer le matériel de guerre laissé par l'occupant sur le territoire du Gard et les départements limitrophes. Il servira à équiper en véhicules et en armement la nouvelle armée française.



Collection GERLIER

PERRIER... C'EST FOU !

La source Perrier est mondialement connue. Si rien n'échappe aux collimateurs des bombardiers alliés, la source Perrier n'est pas passée inaperçue à l'œil avisé de l'intendance américaine.

Une expédition est organisée pour acheter des centaines de bouteilles au profit des mess de l'U.S.ARMY. Après avoir effectué des navettes en jeep du terrain de Courbessac à la source Perrier, le véhicule est chargé dans le Dakota qui redécollera comme il était venu, à la stupéfaction du personnel de la Base.

FORCES FRANCAISES COMBATTANTES DE L'INTERIEUR

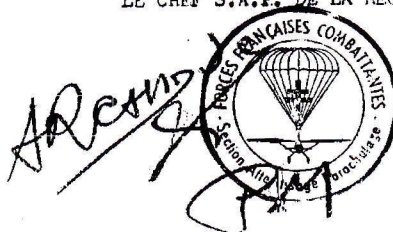
ETAT MAJOR PARTICULIER DU GENERAL DE GAULLE

B.C.F.A. LONDRES - ALGER

CE VEHICULE SET REQUISITIONNE POUR LES BESOINS DE LA S.A.P.
TOUT FRANCAIS PORTANT ATTEINTE A LA PRESENTE NOTIFICATION SERA CONSIDERE
COMME UN TREBRE .

LE 16 AOUT 1944

LE CHEF S.A.P. DE LA REGION 2

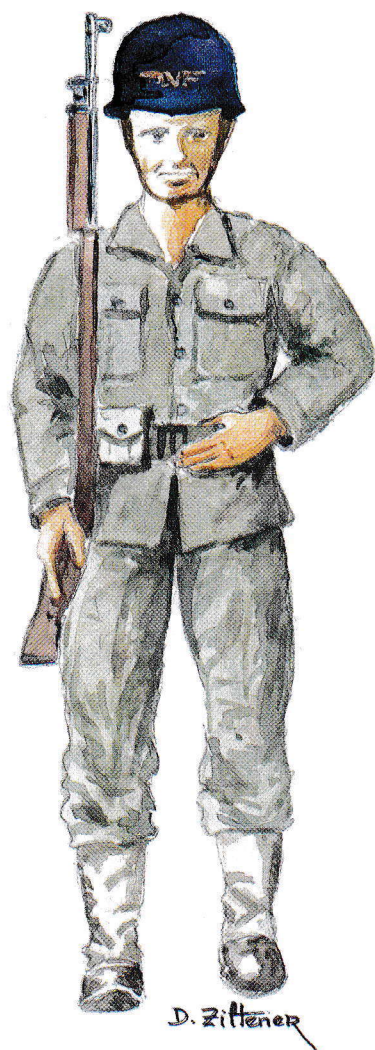


Document GERLIER

Parallèlement, la base de Courbessac devient un centre de regroupement et de formation des officiers F.F.I. de l'air.

Initialement installée au château de Montfrin en mars 1945, cette école rejoint dès sa deuxième session les cantonnements de la base. Elle formera une centaine de cadres par session.

Après le passage de nombreux avions alliés de tous types, la base aérienne fonctionnera désormais à plein.



1944 - F.F.I. de l'air

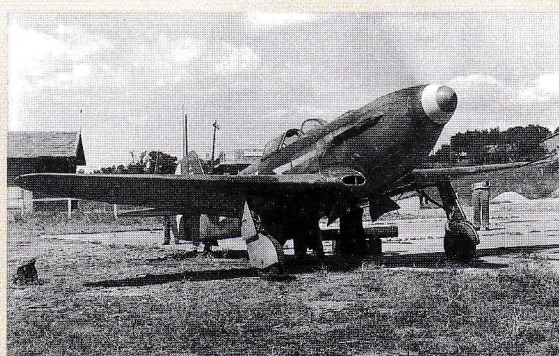
RETOUR DU VAINQUEUR .

Été 1945, un **Yak 3** du "Normandie-Niemen" se pose sur le terrain de Courbessac.

Sur décision du général ANTONOV, chef d'Etat-major de l'armée rouge, les pilotes français se voient offrir l'avion avec lequel ils ont combattu. La tradition russe veut en effet que l'on laisse les vainqueurs rentrer au pays avec leurs armes.

Il s'agit ici du Yak3 n° 11 du lieutenant DECHANET, as du "Neu-Neu" avec 7 victoires homologuées.

L'Armée de l'air tentera de remettre ce type d'avion en condition, mais faute de pièces de rechange, les passera au pilon à Tours. Le n° 11 sera le dernier à y être convoyé.



YAK 3 n° 11 sur le terrain de Courbessac

L'EXPLOSION DES EFFECTIFS.



L'après-guerre est marquée par la réorganisation complète de l'Armée de l'air, qui, au sortir du second conflit mondial, doit tenir compte de la démobilisation, de la reconstruction des bases aériennes, des écoles, des transmissions sans oublier la redéfinition d'une doctrine tirée des enseignements de la guerre.

La tâche est rude et s'en trouve alourdie par le conflit indochinois qui vient de naître. Où doivent se situer les priorités ? C'est dans ce contexte délicat que le Centre école de Courbessac devient au fil des années une base aérienne et un vaste chantier de travaux d'infrastructure qui ne prendra fin qu'en 1989 !



En février 1945, le centre des écoles de transmission 240 de la quatrième région aérienne est créé. La même année est mise sur pied une subdivision d'instruction préparant aux écoles de télécommunication d'Auxerre, de l'Arba et de Fez.

Mais en 1947, cette unité se voit confier une double mission :

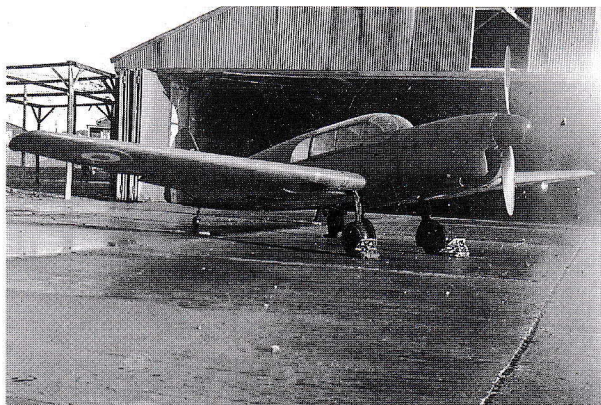
- la formation technique des futurs télémécaniciens,
- l'incorporation et l'instruction militaire des engagés du service général.

Naturellement la dénomination de l'école change pour devenir C.I.M.T. 2/240 (Centre d'instruction militaire et technique).

"BUREAU RETAILLE POUR CADRE RETAILLE".

Pour les gabarits spéciaux, les maîtres tailleurs sont orfèvres. Mais la tenue ne fait pas tout. Le lieutenant-colonel GUIOT, commandant du Groupement d'instruction, était si bien portant qu'il ne fallait surtout pas en faire mention. Seuls pouvaient l'approcher le maître tailleur et... le menuisier qui, pour lui permettre de signer ses parapheurs avec aisance, découpa un demi-cercle dans son bureau !

Quant à l'un de ses successeurs, le commandant TREILLARD, une fois aux commandes de son **Morane Saulnier MS 500 "Criquet"**, il avait la fâcheuse habitude, et certainement un malin plaisir, de couper avec la roulette de queue les fils téléphoniques reliant les deux hangars du terrain d'aviation.



Collection GERLIER

SNCA-Nord 1011 "Ramier"

En 1947, l'effectif de l'école n'est pas loin d'atteindre le millier d'aviateurs sur une zone vie très restreinte. Le pire est évité le 12 novembre 1948, quand un Nord 1101 de l'escadrille de liaison aérienne 44 "Mistral" s'écrase dans l'allée centrale du cantonnement...

Cet accident épargne miraculeusement de nombreuses vies à une heure où l'allée centrale reste très fréquentée et met en évidence combien il est urgent de développer l'infrastructure.



1950 - insigne du C.I.T. 240

En 1950, la base aérienne 240 est enfin créée. Elle accueille déjà près de 1100 aviateurs qui portent pour la première fois l'insigne du C.I.T. 240. Les bâtiments existants se révèlent trop petits, insuffisants et insalubres. C'est à compter de



L'INSIGNE FANTÔME DE LA BASE ÉCOLE 240.

Initialement proposé en fin d'année 1953, cet insigne sera homologué par le S.H.A.A. le 29 janvier 1954 sous le n° A 591 (même numéro d'homologation que l'actuel insigne B.A. 726)... Sa production sera lancée dans le courant du premier trimestre 1954 mais sera retardée pour des problèmes techniques. Ce retard sera heureux (sauf pour les collectionneurs !) puisqu'à l'été 1954, les numérotations des bases de l'Armée de l'air changeant, la B.E. 240 prend l'appellation de B.E. 726.

L'insigne B.E. 240 ne sera donc jamais fabriqué...

cette date que la Base prend une nouvelle physionomie.

Réorganisée en 1952, elle devient base école des élèves télémécaniciens et des apprentis de l'Armée de l'air. C'est la B.E. 240.

UN VASTE CHANTIER.

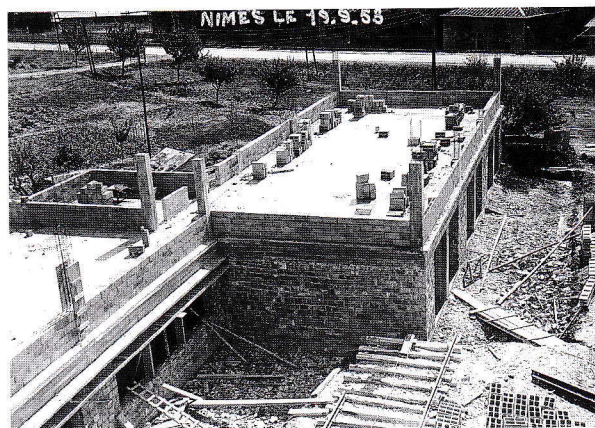


Le conflit indochinois conduit l'Armée de l'air à adapter ses structures opérationnelles à l'organisation de l'Armée de terre.

Cette politique air-terre aboutit à développer les réseaux de transmission et induit un recrutement spécifique.



La Base école de Courbessac doit donc faire face à une explosion des effectifs. Successivement elle passe de 1250 aviateurs en 1952 à 1350 en 1953 pour atteindre le seuil des 2000 en 1954. Cet accroissement des effectifs s'accompagne d'importants travaux d'infrastructure.



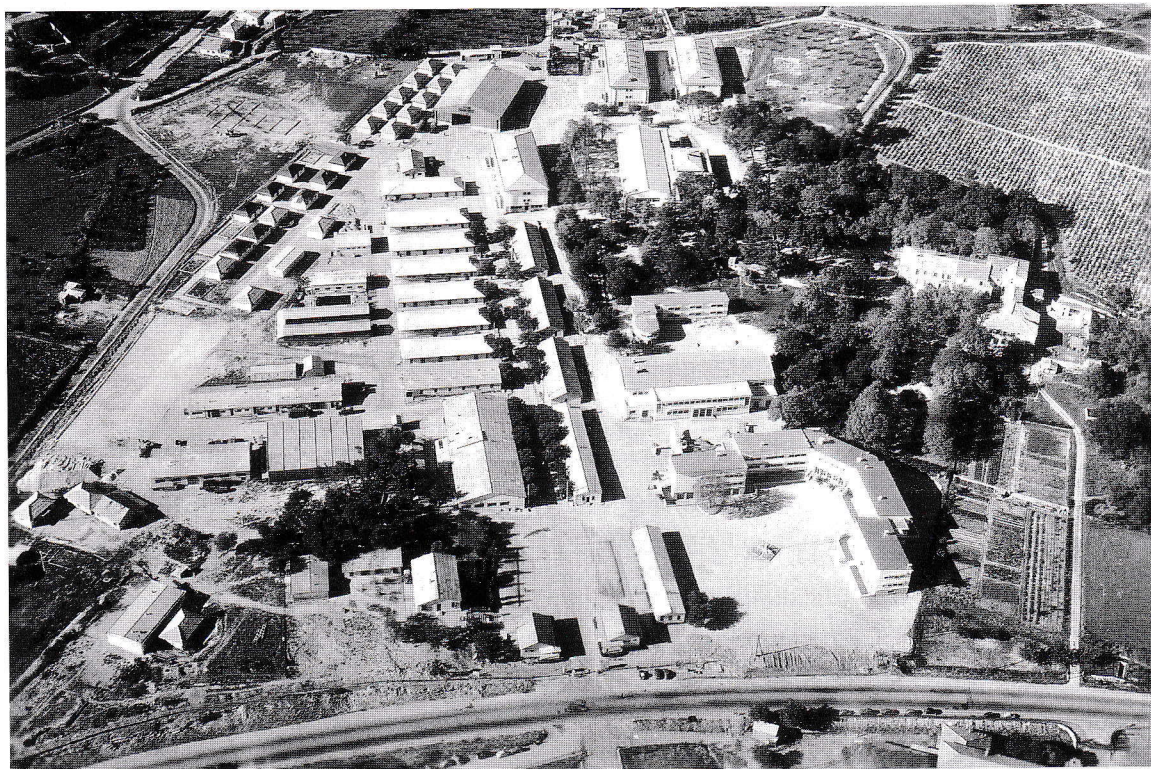
Collection GERLIER

Construction du bâtiment N1 destiné à l'instruction de 1200 élèves (actuel PC Base)



Collection GERLIER

Construction du bâtiment 12T destiné au logement des aviateurs



Collection GERLIER

Vue aérienne de la Base en 1954

1954 - 1964

LA BASE ECOLE 726.



*Premier insigne retenu (et enfin mis en fabrication)
de la B.E. 726*

L'importance grandissante de la base conduit le commandement à demander, dès 1954, la création d'un insigne distinctif à l'école et l'attribution d'un drapeau.

Néanmoins, il faudra attendre le 20 mai 1958 pour que la Base école 726 se voit remettre son premier drapeau, celui de la 52^{ème} Escadre de Reconnaissance, des mains du général VIGUIER Chef d'Etat-major de l'armée de l'air.

C'est pendant cette période, que la base prendra une de ses composantes actuelles : la formation initiale des sous-officiers.



Lors d'une cérémonie d'anniversaire du débarquement en Provence, le drapeau de la 52^{ème} Escadre est présenté au Général De Gaulle.

1964

LA BASE AERIEENNE 726.

Selon les prescriptions d'une nouvelle instruction ministérielle portant sur l'organisation des bases aériennes, "la 1257" (lire douze cinquante-sept), la base école devient la base aérienne 726, le 1^{er} juillet 1964.

Le groupement école, dépendant du Commandement des écoles de l'armée de l'air, en est l'unité principale.

La base est cependant la seule des bases de la 4^{ème} Région aérienne à être située dans le midi à l'ouest du Rhône. A ce titre, son chef aura vocation de commandant des éléments air départementaux (C.E.A.D.) sur le territoire des départements du Gard, de l'Hérault, de la Lozère, de l'Aude et, enfin, des Pyrénées Orientales !



Insigne définitif de la B.A. 726

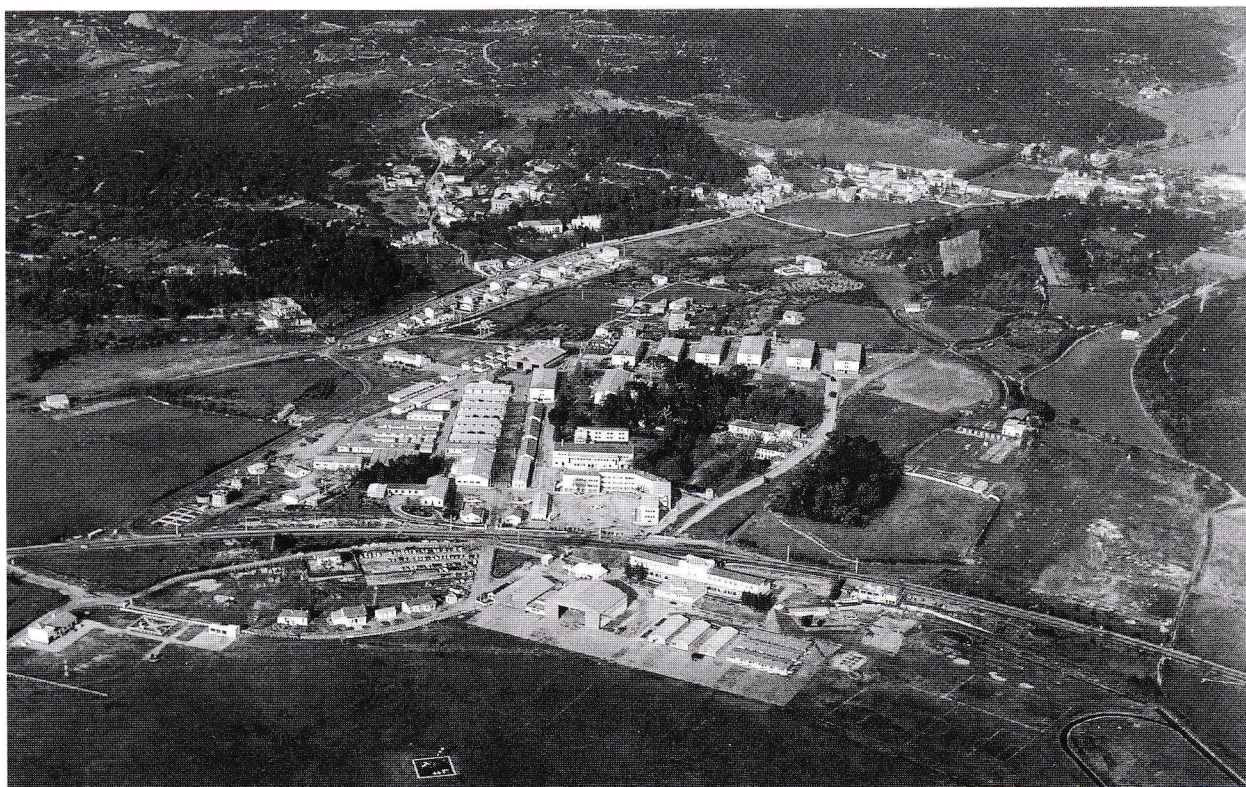


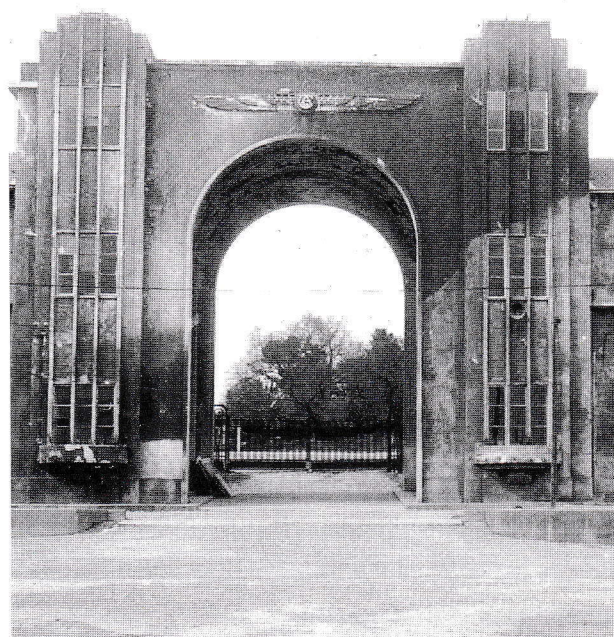
Photo B.A. 726

Vue aérienne de la Base en 1965

Les travaux se poursuivent avec l'agrandissement et la transformation de l'ancien bâtiment de la Compagnie française d'aviation en mess des sous-officiers.

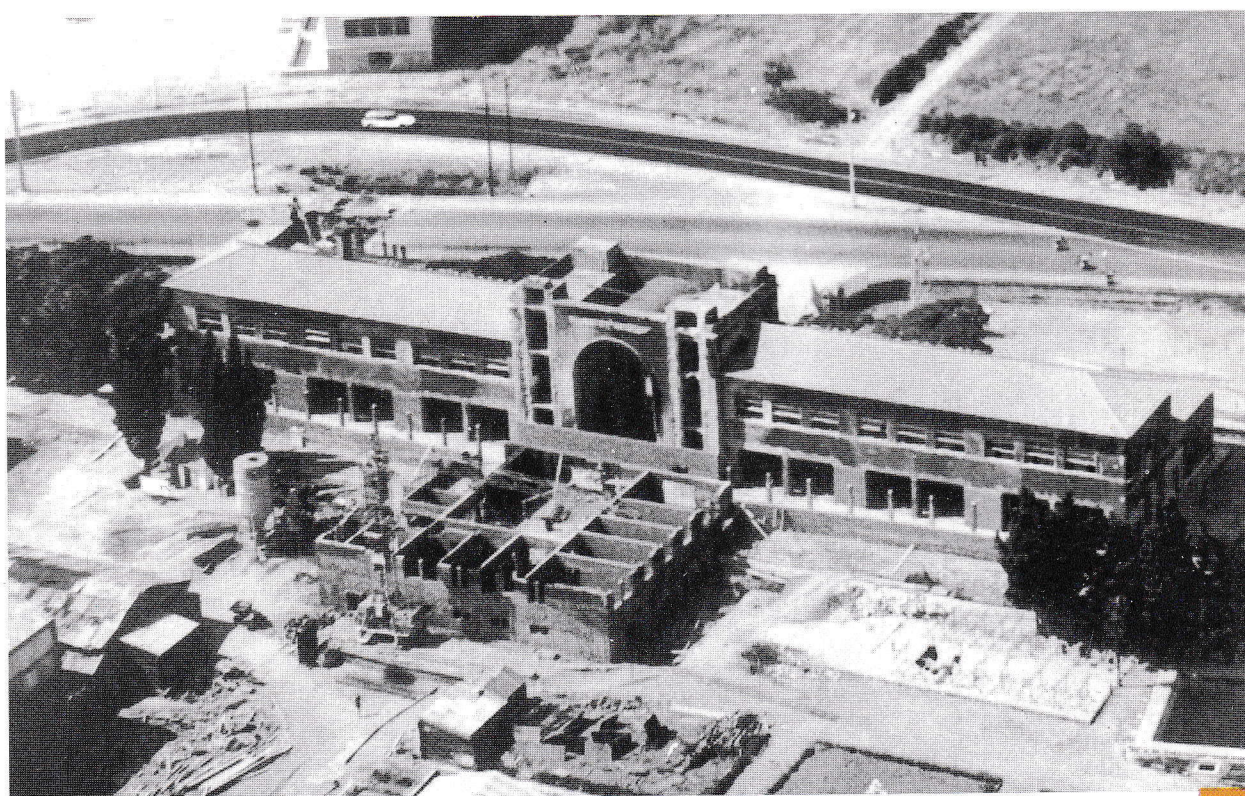
En 1965, la base adopte son deuxième visage actuel avec la création de l'Escadron de formation des commandos de l'air (E.F.C.A.). Cette unité est subordonnée au commandement des écoles de l'Armée de l'air jusqu'en 1979, année de la création du Groupement des fusiliers commandos de l'air (G.F.C.A.) sur la base de Nîmes.

En 1970, l'Escadron des élèves sous-officiers devient Ecole de formation initiale des sous-officiers avec les structures que nous lui connaissons aujourd'hui.



Collection LESOIN

Bâtiment C.F.A. avec son sigle bien visible entre les ailes



Collection LESOIN

Bâtiment C.F.A. en travaux

LA FORMATION INITIALE DES SOUS-OFFICIERS.



*L*a vocation première de la base a toujours été l'instruction des sous-officiers de l'Armée de l'air. D'abord les pilotes et les mécaniciens navigants, puis les radiotélégraphistes et les télémécaniciens.

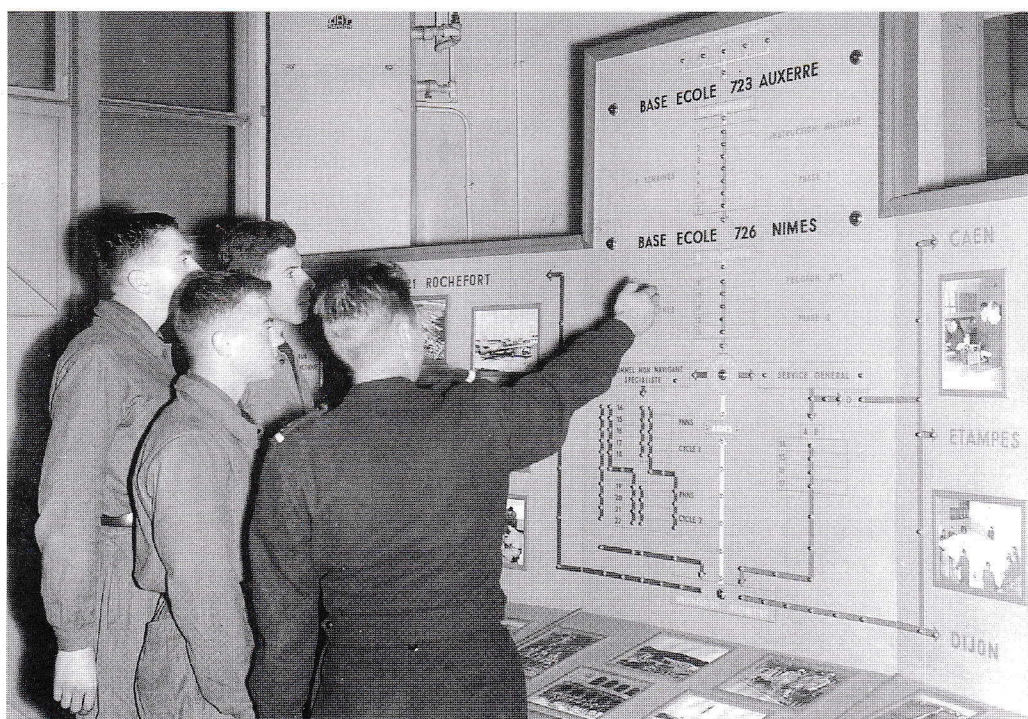


Réorganisé en groupement école en 1964, le Groupement d'instruction (G.I.) assure au sein de trois escadrons différents trois types d'instruction :

- celle des élèves sous-officiers de l'Armée de l'air, comprenant l'instruction militaire et l'orientation,
- celle des élèves techniciens de l'armée de l'air, à l'identique de l'EETAA de Saintes,
- celle des fusiliers commandos de l'air.



1966 - Elève sous-officier



SIRPA/ECPA FRANCE



SIRPA/ECTA FRANCE

Ordre serré avec fusil MAS 36



SIRPA/ECTA FRANCE

Tir au pistolet mitrailleur MAT 49



SIRPA/ECTA FRANCE

Démontage et remontage du fusil mitrailleur modèle 24-29

LA FORMATION TECHNIQUE.

La Base école, puis en 1964 le groupement instruction, se voient confier la formation des élèves techniciens de l'Armée de l'air sur le modèle de la Base de Saintes. Cette formation est assurée, à partir de 1965, au sein de l'escadron des élèves techniciens (E.E.T.)

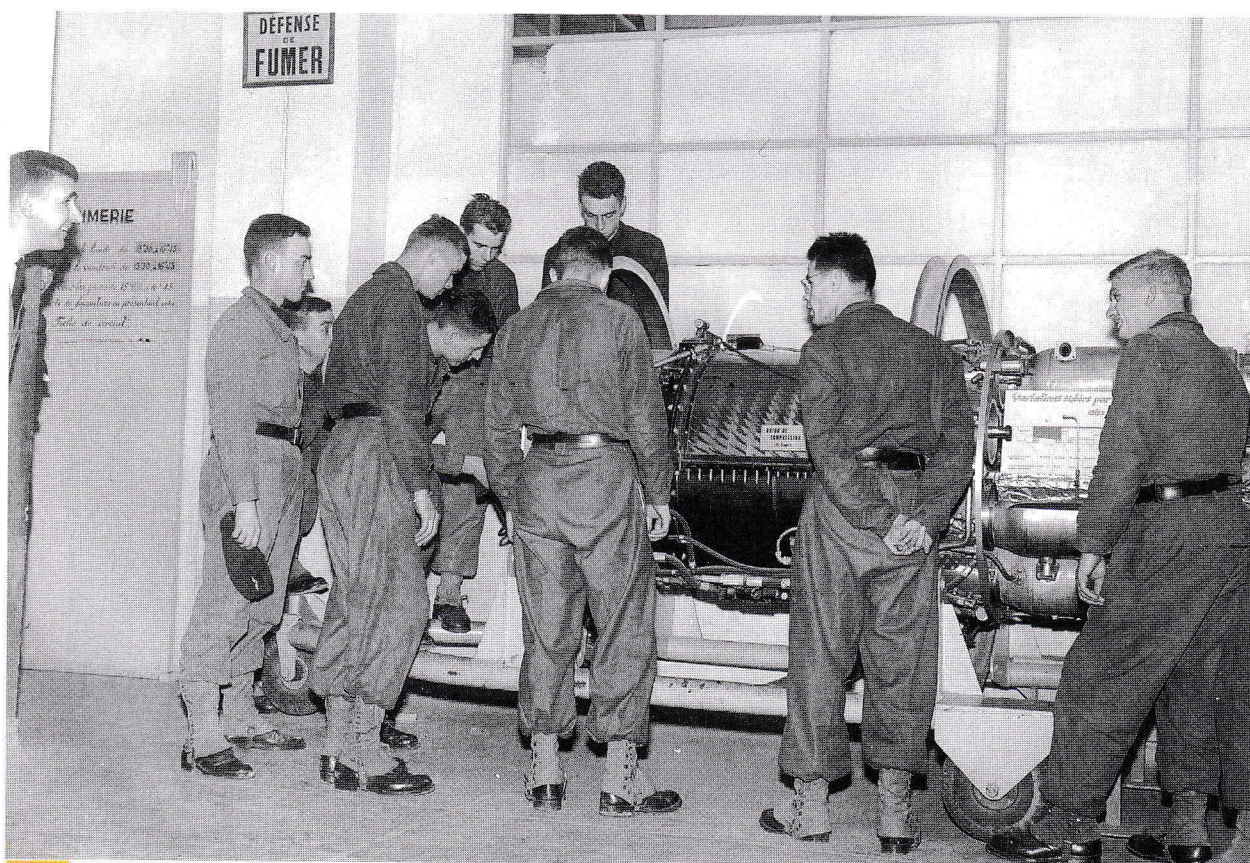
Destiné à recevoir les jeunes gens admis dans l'Armée de l'air, par concours commun avec l'école de Saintes, le G.I. a pour mission de leur donner en deux ans :

- une formation générale, technique, militaire, aéronautique et morale les préparant à entrer comme élève télémechanicien ou mécanicien à l'école des techniciens de l'Armée de l'air de Rochefort et à l'examen du C.A.P. d'électromécanicien ou à un brevet d'agent technique.

- un niveau de connaissances générales sensiblement égal à celui d'une classe de première technique.

En 1970, l'E.E.T. 03/318 est dissous. En effet, une modification des besoins en spécialistes de l'Armée de l'air autorise de nouveau à confier l'instruction des "arpètes" à la seule base de Saintes, d'où l'obligation de procéder à un regroupement des moyens.

Dans son allocution le général GRIGAUT, commandant les Ecoles de l'armée de l'air, rappela que la disparition de l'E.E.T. devait être associée à la réévaluation importante d'une autre partie de la mission confiée à la Base aérienne 726 : le rôle de l'Escadron des élèves sous-officiers (E.E.S.O.), déjà très renforcé, nécessite la mise à sa disposition de toute l'infrastructure libérée par l'unité dissoute.



SIRPA/ECIPA FRANCE

Elèves en cours pratique sur propulseur



SIRPA/ECPA FRANCE

Elèves en cours théorique sur le limage



SIRPA/ECPA FRANCE

Elèves en cours pratique de limage



SIRPA/ECPA FRANCE

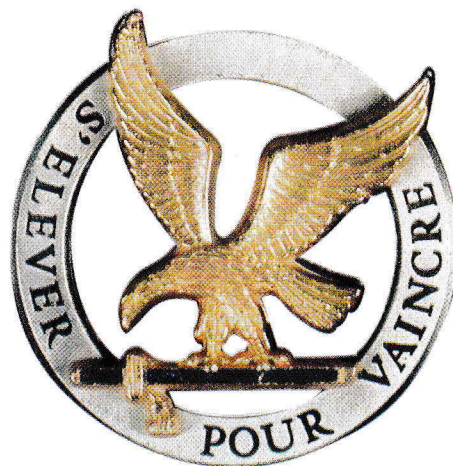
Elèves à la forge

Après la dissolution de l'E.E.T.03/318, une nouvelle unité voit le jour : l'Ecole de formation initiale des sous-officiers 00.318 (E.F.I.S.O.).

Elle est directement issue de l'ancien E.E.S.O. de la B.A. 726 dont elle reprend les traditions et en particulier l'insigne.

Sa nouvelle mission consiste, pour l'essentiel, à donner aux engagés destinés à devenir des sous-officiers une orientation professionnelle, une bonne formation militaire de base et une instruction générale complémentaire leur permettant de suivre avec profit l'enseignement des écoles de spécialisations.

Cette mission doit être exécutée dans un cadre strict et de qualité. L'E.F.I.S.O. doit marquer l'engagé au moment de son passage entre la vie civile et son état de sous-officier.



1968 Insigne de l'Escadron des Elèves Sous-officiers (E.E.S.O.)

La réussite de cette mission se conçoit mieux si l'école dispose d'un drapeau qui lui est propre, évoquant sa mission et ses traditions, lors des cérémonies militaires auxquelles elle est appelée à participer.

C'est chose faite en 1972 lorsque, sur la demande du colonel DESPOUY, commandant la Base aérienne et l'Ecole de formation des sous-officiers, le chef d'Etat-major de l'Armée de l'air décide d'attribuer ce nouvel emblème.



Photo B.A. 726

Le général De Gaulle, Président de la République, passant en revue l'Ecole des élèves sous-officiers.



Photo LIOP

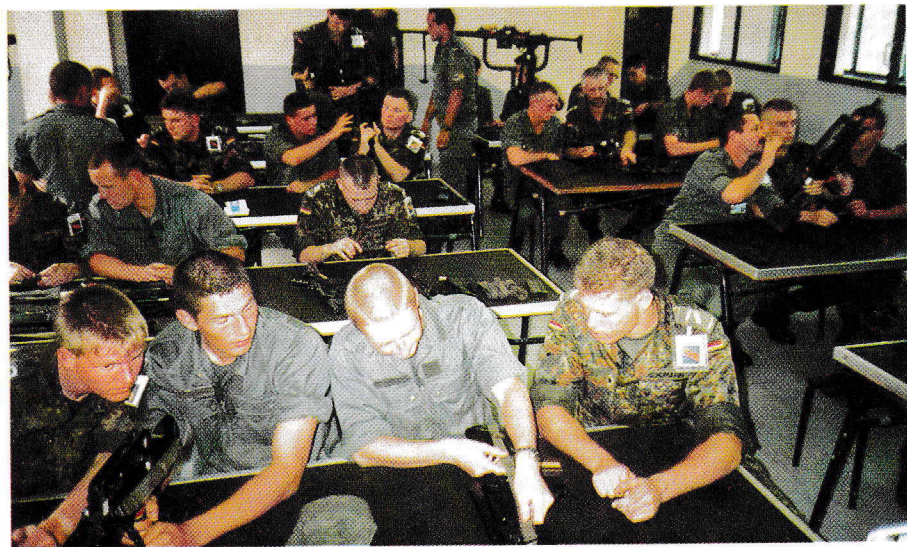
La drapeau de l'E.F.I.S.O. avec sa garde

Après son incorporation sur la Base aérienne 726, l'E.S.O. va suivre des cours d'instruction militaire pour l'obtention du certificat d'aptitude militaire (C.A.M.).



Collection ROCA

Préparation à un exercice nucléaire, biologique et chimique (N.B.C.)



Collection ROCA

Rencontre avec des élèves sous-officiers allemands lors d'un cours théorique d'armement



Collection ROCA

Séance de tir au camp du Larzac



Collection ROCA

Confiance et contrôle de soi, lors d'un exercice de descente en rappel des falaises de Collias



Collection ROCA

Au matin d'une journée importante, les ESO se préparent pour leur présentation au drapeau



Photo B.A. 726

Devant leur famille et devant leurs anciens : le défilé de la présentation au drapeau

L'ADJUDANT-CHEF ZUCKER

Assurant la discipline, il se tenait à l'entrée base et malheur à celui qui sortait sans son mouchoir bien plié, sans son brassard lumineux et dans une tenue qui ne fut pas exemplaire. Longtemps le bâtiment, où il travaillait, porta le nom de "villa Zucker".



L'adjudant-chef ZUCKER

Collection S.H.A.A.



Le major FAUCON

Photo LLOP

LE MAJOR FAUCON

Il assura pendant plusieurs années l'instruction des jeunes recrues. A l'époque, une phrase rituelle commençait toujours son premier rapport aux élèves : " je m'appelle le sergent-chef Faucon, vous avez trente secondes pour rire, après vous vous rendrez vite compte que j'en suis un vrai..."

L'ADJUDANT-CHEF ADMONT

Officier de permanence école et personnage haut en couleurs, sa voix tonitruante et son registre verbal intarissable provoquèrent aux élèves de nombreuses montées d'adrénaline.



L'adjudant-chef ADMONT

Photo ROCA

LES COMMANDOS DE L'AIR .



1965 - Fusilier commando de l'air

Implanté sur la Base de Nîmes depuis 1965, l'Escadron des fusiliers commandos de l'air (E.F.C.A.) se distingue des autres unités par son béret mais également par ses deux insignes (l'un sur le béret, l'autre sur la poitrine). Enfantée en Algérie par le Groupement des commandos parachutistes de l'air (G.C.P.A.), cette unité a hérité d'un passé de gloire et de traditions.

Aux ordres du commandant FÜHRER, ancien du groupe des commandos parachutistes de l'air 541, l'E.F.C.A. devait former des fusiliers commandos spécialistes de la défense et de la sécurité de la composante air des forces nucléaires, des bases tactiques, des bases aériennes classiques et des points sensibles de l'Armée de l'air.



Photo B.A. 726

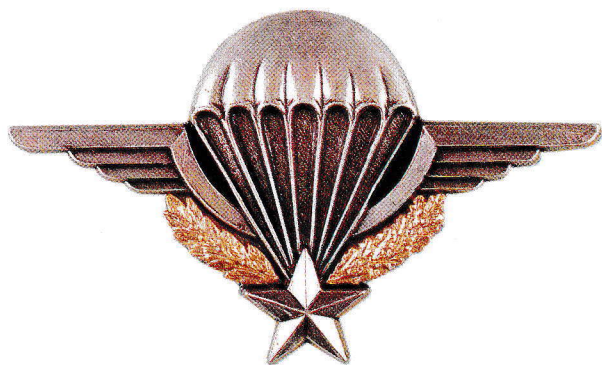
Combat en localité



Insigne de béret



Insigne de poitrine



Brevet parachutiste

A ce titre, l'E.F.C.A. est chargé de la formation :

- des sous-officiers fusiliers de l'air (du certificat élémentaire au cadre de maîtrise),
- des premiers cadres, officiers compris, affectés aux bases aériennes dotées d'armes spéciales,
- enfin, des appelés de la protection des bases.



Drapeau des fusiliers commandos de l'air

Le général ROUGET suggéra au cours de l'été 1957 que les commandos de l'air fussent dotés d'un drapeau. Le colonel LE JANTEL Officier supérieur adjoint au corps d'armée air adressa alors une demande au Secrétariat d'Etat air.

"Cette unité, écrivait-il notamment, en opérations depuis plus d'une année, a participé en Algérie à de nombreuses actions et peut être considérée comme une unité d'élite au même titre que les troupes aéroportées de l'Armée de terre auxquelles un drapeau vient d'être confié en juillet 1957. En témoignage de ses faits d'armes, en hommage à ses morts, au nombre de 14 depuis la création des commandos, en souvenir également de leurs glorieux devanciers, j'ai l'honneur de vous demander l'attribution d'un drapeau pour le G.C.P.A. 541."

Le 11 septembre 1957, le Secrétaire d'Etat air faisait savoir au Service historique air que la décision d'attribution était prise.



Photo B.A. 726

1965 - Un des nombreux exercices d'hélicoptage sur H34 au profit de l'E.F.C.A.

Quand le G.C.P.A. 00.541 fut dissous, le 1^{er} juin 1961, le drapeau fut confié à la garde du Commando 50 qui fut transféré en Allemagne à Bremgarten. Lorsque cette unité disparaît, le drapeau fut reversé au Service historique de l'Armée de l'air en juillet 1966. En 1968, l'E.F.C.A devient l'Escadron des fusiliers commandos d'intervention (E.F.C.I.).

Ce n'est que le 23 juillet 1969, que le Général d'armée aérienne Philippe MAURIN, Chef d'état-major de l'Armée de l'air prit la décision suivante :

"Décide : de confier à l'Escadron de fusiliers commandos d'intervention le drapeau des commandos parachutistes de l'air..."

Le capitaine CATALIFAUD, chef de l'Escadron d'évaluation et d'intervention de l'E.F.C.I. fut alors missionné pour retirer au Service historique de l'Armée de l'air le drapeau.

Par autorisation du Commandement des écoles de l'Armée de l'air de Villacoublay, le drapeau bien que non remis officiellement fut présent au premier rang des commandos aux fêtes du bicentenaire de Napoléon 1^{er} en Corse, le 30 septembre 1969.

C'est un fait unique dans les annales de notre histoire militaire. En effet aucun drapeau ou étendard d'unité dissoute, n'avait connu un tel hommage.

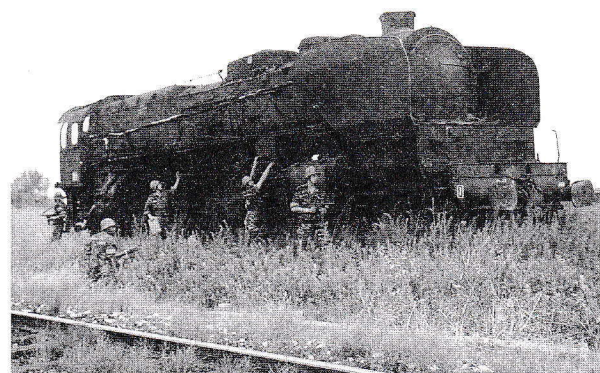


Photo B.A. 726

Instruction au piégeage sur une locomotive. Bien que non affecté aux missions de piégeage, une bonne connaissance des explosifs et des pièges ne passe que par une mise en application.

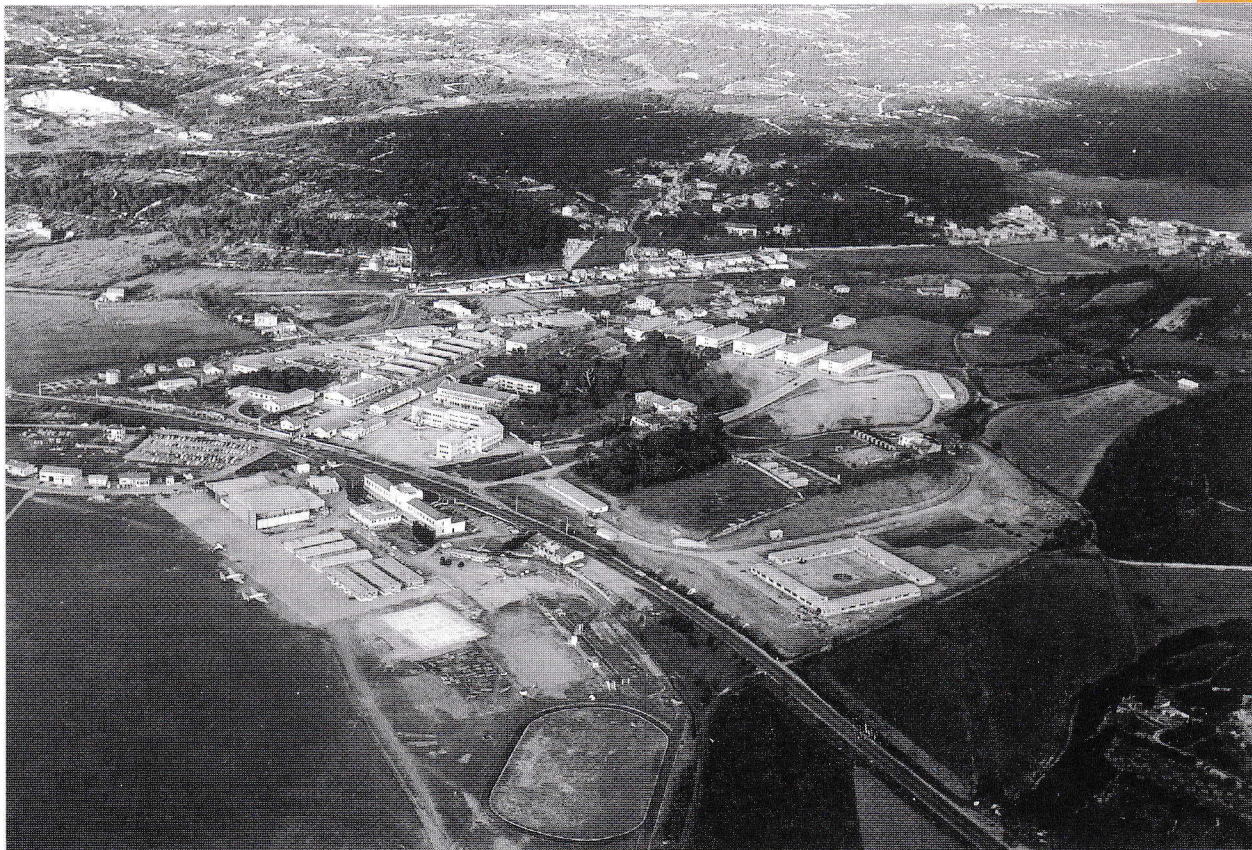


Photo B.A. 726

Vue aérienne de la Base de Courbessac en décembre 1966. Les derniers travaux montrent l'édification du "ranch", bâtiment en carré et centre nerveux des Commandos de l'air.

Le 1^{er} juillet 1976, le Groupement des fusiliers commandos de l'air (G.F.C.A. 03.318) remplace l'E.F.C.I., mais reste sous l'autorité du Commandement des écoles de l'Armée de l'air. Ce n'est qu'en 1979 que le G.F.C.A. prend les structures d'un grand commandement. Son Etat-major s'installe sur la Base de Nîmes. Lorsque le colonel FRAPIER, qui avait commandé la Base aérienne de Nîmes, est nommé commandant du G.F.C.A., en 1979, il est le premier officier du personnel navigant à prendre la tête du Groupement.

Sous son impulsion le G.F.C.A. se réorganise et le Groupement d'intervention et d'instruction des commandos de l'air (G.I.I.C.A.) devient la plus importante de ses unités.

En 1994, l'Armée de l'air est restructurée, le G.F.C.A. devient un commandement organique et est rebaptisé Commandement des fusiliers commandos de l'air (C.F.C.A.). Le G.I.I.C.A., quant à lui, change d'appellation pour devenir le Groupement d'intervention et de formation des commandos de l'air (G.I.F.C.A.).



Photo ROCA

Le général CHABOT, dernier commandant des commandos de l'air sur Nîmes et le colonel VINCIGUERRA, commandant en second le C.F.C.A. et ancien commandant de la base.

L'INSTRUCTION ET L'INTERVENTION.

Chaque Région aérienne possède son Centre d'instruction des fusiliers commandos (C.I.F.C.), celui de la R.A.M. (ex 4^{ème} R.A.) se trouve sur la base. Sa mission consiste à former des appelés destinés à la protection des bases.

Ici, la rituelle présentation au drapeau marquant la fin "des classes".



Photo ROCA



Photo BERNHARD

La Base de Nîmes est la "maison mère" des commandos de l'air. En effet, tous les cadres commandos de l'Armée de l'air sont passés au moins une fois dans leur vie en stage à l'E.F.C.A.

Ici, entraînement au tir de mortier.

L'E.F.C.A. assure aussi des formations complémentaires pour les commandos de l'air comme les chuteurs opérationnels, les instructeurs commandos, les tireurs d'élite, la formation de chiens de guerre, etc...

Ici, le groupe de formation des conducteurs maîtres de chien.



Photo B.A. 726

LE 602.

Créé à Alger Baraki le 1^{er} avril 1937, le 602^{ème} groupe d'infanterie de l'air (G.I.A.), comporte un Etat-major, une escadrille de transport et une compagnie d'infanterie de l'air. Le Groupe est dissous le 27 juillet 1940 à Maison Carrée.

C'est en 1978, que l'Escadron d'évaluation et d'intervention du G.F.C.A. 00.301 reprendra les traditions de la Compagnie parachutiste du 602^{ème} groupe d'infanterie de l'air. En 1979, il est rebaptisé Escadron de protection et d'intervention (E.P.I.)



Le C.P.A. 10 avec la garde au drapeau : nouvelle tenue camouflage europe occidentale, chuteurs opérationnels, équipe de balisage de zones de poser d'assaut et équipe de guidage laser.

Photo BERNHARD

STAGES DE COHESION POUR SARAJEVO.

Dès septembre 1992, l'Armée de l'air installe ses unités à Sarajevo. Depuis, Nîmes est devenu le centre de regroupement et de cohésion des futurs détachements qui se succéderont jusqu'en avril 1996.

A chaque relève, environ 250 aviateurs de tous grades et de toutes bases viennent suivre un stage organisé par l'E.F.C.A.



Depuis 1994, il s'appelle l'Escadron d'intervention des commandos de l'air (E.I.C.A.) et dispose de deux commandos:

- le C.P.A. 10, intégré aux missions du commandement des "opérations spéciales",

- le C.P.A. 40, destiné à l'intervention et au renfort de protection.



A la dissolution de la Base aérienne de Nîmes Courbessac, plus de 3000 aviateurs y auront été formés.

LES OPERATIONS EXTERIEURES.

LE LIBAN

En 1984, un premier contingent de 40 observateurs français s'envole pour le LIBAN. Parmi eux se trouvent 8 officiers et sous-officiers de l'Armée de l'air, dont 5 fusiliers commandos du G.F.C.A. 00.301 et un sous-officier de l'E.F.I.S.O.

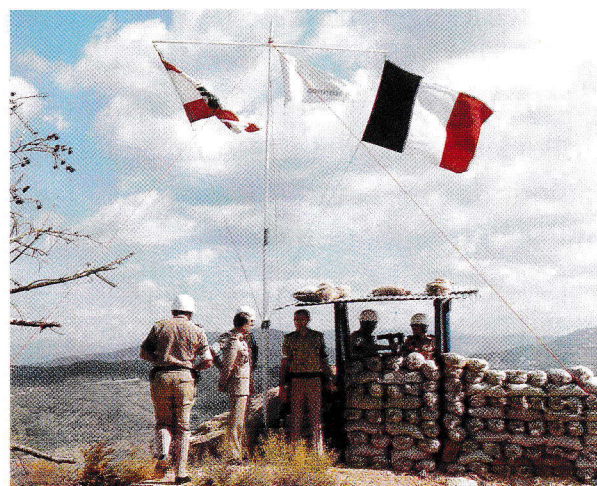
Leur mission principale était de veiller à l'application de l'accord de cessez-le-feu décidé par les quatre tendances du Liban lors de la conférence de Lausanne en mars 1984. Le gouvernement français décide, en accord avec le gouvernement libanais, de mettre fin à la mission des casques blancs français le 3 avril 1986.



Réservoir souple pour approvisionnement des matériels et du personnel

LE TCHAD

A la suite des opérations TACAUD (1978) et MANTA (1983), se déclenche l'opération EPERVIER en 1986. Dans le cadre de leur mission, les 140 commandos de l'air constituant le détachement de protection ont capturé un grand nombre d'intrus, essentiellement des voleurs, qui furent remis aux autorités militaires ou à la police tchadienne.



Poste d'observation au Liban

Collection B.A. 726

L'ARABIE-SAoudITE

1990, déclenchement de l'opération DAGUET ; les fusiliers commandos de l'air de l'E.P.I. prennent position sur la base aérienne d'AL AHSA où ils assurent la protection en alternance avec un détachement de la F.A.Tac. Les règles étaient les mêmes qu'en France, à la petite différence près, que tous les postes de contrôle, ainsi que le P.C. protection, étaient mixtes : Franco-Saoudiens.

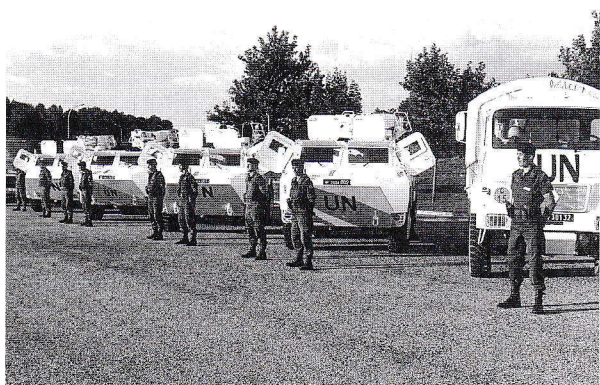
Cette expérience fut intéressante pour nos fusiliers commandos car ils durent travailler conjointement avec les Saoudiens puis à RIYAD avec les Américains et les Anglais.



Insigne de l'opération Epervier

SARAJEVO

Décembre 1992, 20 fusiliers commandos du G.I.I.C.A. partaient pour SARAJEVO dans le cadre de la FORPRONU (force de protection des nations unies). Dans des conditions climatiques rigoureuses, ils assurèrent une mission primordiale : le renforcement de la défense passive. Depuis les fusiliers commandos de l'air n'ont pas cessé d'assurer des missions humanitaires et de protection en Ex-Yougoslavie.



Départ des véhicules et des commandos pour Sarajevo

**SOUVENT À LA PEINE...
PARFOIS À L'HONNEUR**

Le commandement des fusiliers commandos de l'air a participé au défilé militaire du 14 Juillet 1994 sur les



14 Juillet 1994 à Paris

LE RWANDA

Créé le 1^{er} janvier 1994, le commando parachutiste de l'air n°10 est engagé au sein du dispositif du Commandement des opérations spéciales au titre de l'opération militaro-humanitaire TURQUOISE au RWANDA du 20 juin au 29 juillet 1994. Plusieurs fois pris sous le feu, les commandos ripostent avec un professionnalisme et un sang-froid remarquables, leur assurant la maîtrise des situations sans perte ni blessé.



Départ en mission du C.P.A. 10 depuis l'aéroport de BUKAVU

Champs-Élysées. Cette cérémonie revêtait un caractère particulier, compte tenu du cinquantième anniversaire de la Libération et de la participation de l'Eurocorps au défilé.

UNE BASE NOMMÉE

PIERRE COLIN.



Le commandant Pierre COLIN

Photo B.A. 726

Le 22 février 1962, le colonel RICHARD, commandant la Base école 726, sollicite auprès du Ministre des armées «air» l'attribution d'un nom de tradition. Il souhaiterait que ce nom soit celui d'un ancien de l'Armée de l'air mort pour la France, et pour sceller les relations amicales entre le personnel de la Base école et la population nîmoise, que son sacrifice soit attaché à la région ou qu'il soit originaire du Languedoc.

Pour cela, il propose trois noms :

- le capitaine Pierre MOYNOT, mort pour la France en 1942 au cours d'un exercice de contrôle au dessus de la commune de Marguerittes. Lorsqu'il disparut, le capitaine Moynot commandait l'escadrille de chasse de nuit 1/13 stationnée sur le terrain de Nîmes-Courbessac.

- le général de Division aérienne Gilbert ANDRIER, décédé en 1959, des suites des blessures survenues dans un accident aérien à Courbessac à l'issue d'une inspection sur la B.E. 726.

- Le sous-lieutenant René POMIER LEYRARGUES, tué en combat aérien en 1940 à Marissel (Oise). Il était né à Montpellier le 1^{er} novembre 1918.

Le 06 juin 1962, le général d'Armée aérienne STEHLIN, Chef d'Etat-major de l'Armée de l'air et ancien pilote du 1/8, fait connaître au Chef du service historique de l'Armée de l'air que le nom de tradition choisi pour la Base école 726 sera celui du lieutenant-colonel Pierre COLIN.

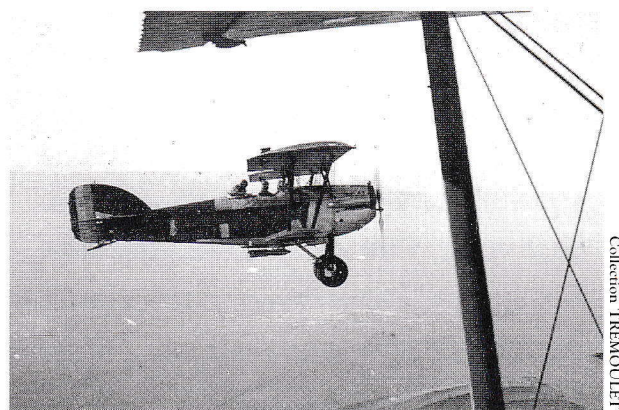
Ce n'est seulement qu'en 1973 que la Base aérienne 726 sera officiellement baptisée du nom de Pierre COLIN.

Mais qui fut Pierre COLIN ?

L'HOMME

Le 11 août 1918, le jeune COLIN s'engage au 135^{ème} régiment d'infanterie. Démobilisé en 1919, il prépare le concours de l'école spéciale militaire de Saint-Cyr. Admis l'année suivante, au moment même où l'Armée de terre ouvre aux élèves officiers une vingtaine de places dans l'aviation, réalisant ainsi un rêve d'enfance, le lieutenant COLIN rejoint en 1924 le 3^{ème} régiment d'aviation.

En 1925, il est engagé dans les opérations du Maroc qui connaît à cette époque un violent soulèvement. L'avion de COLIN est abattu en limite de zone de dissidence ; ce pilote sera cité trois fois pour ses actions de combat.



POTEZ 25 TOE de la 2^{ème} escadrille 3^{ème} escadre sud Maroc
(guerre du RIF)

En juillet 1937, il prend le commandement du groupe de Chasse 1/8, unité à laquelle il se dévoue corps et âme.

Au matin du 10 mai 1940, une nouvelle forme d'offensive, la Blitzkrieg, bouscule les forces armées françaises et les précipite dans la tourmente. Le 1/8 connaît ses premières victoires, mais aussi hélas ses premières pertes.

Pierre COLIN décroche toujours le dernier, permettant d'assurer du 10 mai au 25 juin 1940 plus de 40 victoires sûres, ne perdant que 8 pilotes sur plus de 1000 sorties.

A l'issue de la campagne de 1940, il est personnellement cité à l'ordre de l'Armée de l'air et promu officier de la Légion d'honneur à titre exceptionnel.

LA RESISTANCE

Alors que la zone sud-est, encore réputée libre, peut, au premier prétexte, être à la merci de l'armée allemande, il s'attache à disperser et à mettre à l'abri le personnel spécialiste et les matériels sensibles (postes radios, armements et munitions).

Lorsque l'axe (l'Italie et l'Allemagne) occupe totalement le pays, Pierre COLIN se lance dans la résistance active sous le pseudonyme de Georges-Robert.

En sa qualité de pilote, il prend en charge de répertorier, d'inventorier et d'identifier de Toulouse à Marseille les installations de la Luftwaffe.

Il met ensuite en oeuvre le regroupement des volontaires, procède au rassemblement de l'armement et des munitions cachées.

S'apercevant que l'occupant n'est pas toujours d'origine allemande, il entreprend la destabilisation de garnisons peu motivées et fait désertir des luxembourgeois.

Alertée, la Gestapo lui tend un piège et l'arrête le 8 octobre 1943. Malgré la torture, il ne parle pas et aucun de ceux qui le côtoyaient directement ne fut inquiété.

Le 21 février, conduit au stand de tir de Doua près de Lyon comme tant d'autres, Pierre COLIN sera fusillé.

1954 - 1996

LE COMMANDEMENT BASE.



Véhicule du commandement en 1961

Désormais, sous la nouvelle numérotation, la base sera successivement commandée par dix-sept colonels.

Quinze d'entre eux, du colonel MAHE au colonel RAINGEARD, ont participé à la reconstruction ou à la construction de la base jusqu'à l'achèvement en 1989 du mess-mixte. Son successeur, le colonel VINCIGUERRA aura la douloureuse tâche d'annoncer la fermeture de la base, suite à la décision ministérielle émise par message le 27 mai 1993.

Pour sa part, le colonel CHEMINAL met en oeuvre, au cours de ses trois années de commandement, les mesures de dissolution, de transfert de matériel et de mutation du personnel.



Véhicule du commandement en 1996

ANECDOTE

A la fin des années 40, parmi les commandants successifs de cette base école, l'un d'entre eux fera une entrée très remarquée : le colonel ALLEMAND, tout droit venu d'un long séjour aux colonies.

A cette époque, le bureau du Commandant d'école se situait à gauche de l'entrée de la base, c'est-à-dire à l'endroit le plus exposé au Mistral. Pour son grand malheur, il fut affecté au cours d'une semaine de grand vent, précisément lorsque ce Mistral d'automne souffle les premiers froids des Cévennes.

Vêtu en permanence comme pour un départ prochain vers quelque contrée septentrionale, notre colonel fit bien ses valises... Il disparut. Pas longtemps, puisque la semaine suivante, il donna signe de vie dans son nouveau bureau... installé dans une suite de l'hôtel Imperator à Nîmes.

LES COMMANDANTS DE LA BASE DE NIMES-COURBESSAC.



1954 - 1996



Colonel MAHE
1954-1958



Colonel GRISON
1958-1959



Colonel RICHARD
1959-1962



Colonel BENEDETTI
1962-1964



Colonel MEJEAN
1964-1966



Colonel RISTORCELLI
1966-1969



Colonel DESPOUY
1969-1972



Colonel RIEUNAU
1972-1976



Colonel FRAPIER
1976-1979



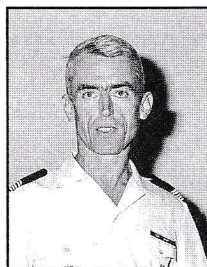
Colonel GIRAUD
1979-1981



Colonel ANDRE
1981-1983



Colonel CARBONNE
1983-1985



Colonel SAP
1985-1987



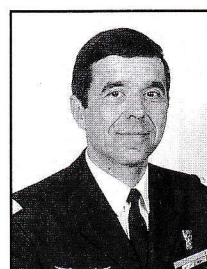
Colonel ROBERT
1987-1989



Colonel RAINGEARD
1989-1991



Colonel VINCIGUERRA
1991-1993



Colonel CHEMINAL
1993-1996



Collection LESOIN

Entrée principale de la base en 1961

Depuis l'apparition de la "1257" en 1964, peu de choses, à part peut-être l'implantation de l'entrée Base et la musique de la B.A.726, ont changé dans sa configuration. La base dispose de tous les services et moyens classiques à l'exception

des Moyens opérationnels puisqu'il n'y a plus d'avion.

Qu'est-ce qui pourrait alors distinguer notre bonne vieille base des autres de France et de Navarre ?



Collection GERLIER

La musique de la Base aérienne 726



Photo B.A. 726

1959 - La balayeuse de l'escadron base. Ingénieuse invention !

Peut-être faut-il chercher du côté des Moyens Généraux, qui ont toujours fait preuve d'une ingéniosité sans pareille et d'une disponibilité de chaque instant.

Ou bien du côté des Moyens techniques qui firent preuve d'une énergie égale

tant pour le travail que pour la préparation de la fête de tous les mécanos : la Saint Eloi. On retrouve également des mécanos au Centre de transmission des bases aériennes qui a la charge des moyens de télécommunication.

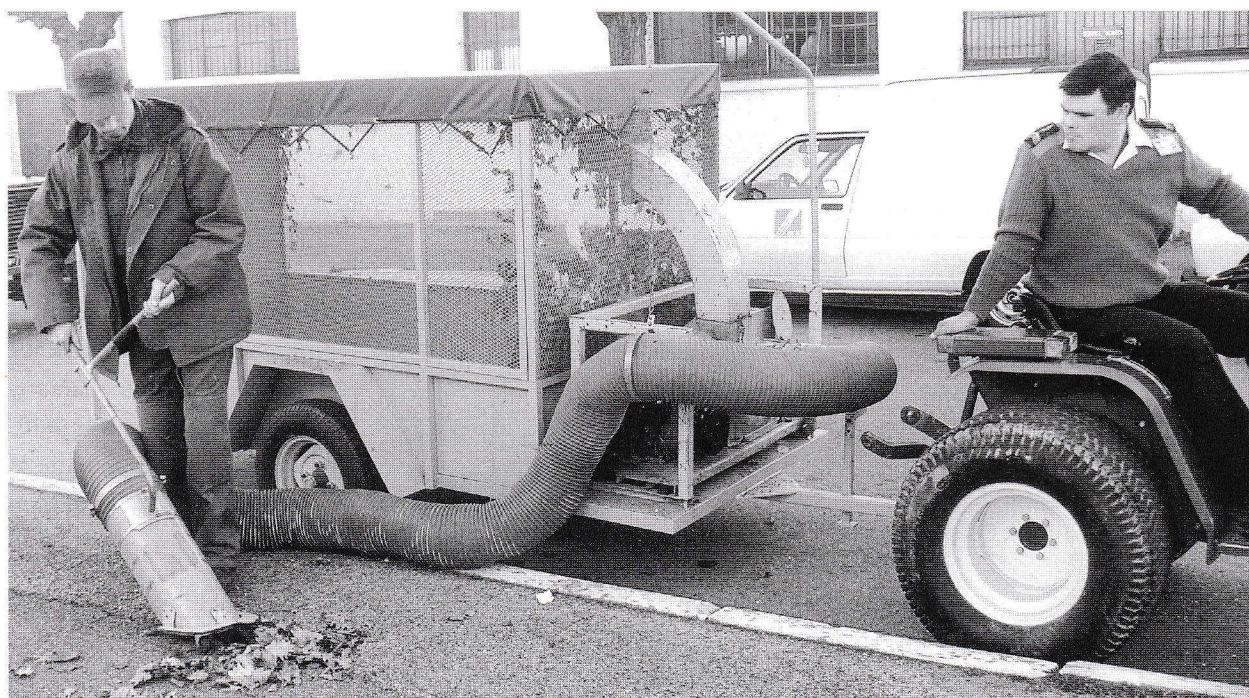


Photo ROCA

1995 - Aspirateur à feuilles "made in" G.E.R.Ma.C.



Photo B.A. 726

L'armurerie de la Base aérienne 726 est l'une des armureries de France les plus sollicitées pour les sorties d'armes. Son personnel doit faire preuve d'une disponibilité de tous les instants. On se souvient encore de cette nuit de Noël 1994 où ils durent distribuer l'armement spécial pour les commandos de l'air, appelés de toute urgence pour intervenir à l'extérieur de notre hexagone.



Collection B.G.A.

La B.G.A. de Nîmes-Courbessac se doit d'adapter ses missions à la spécificité de la base. Sa population jeune, vulnérable, parfois même fragile, les problèmes sociaux et quelquefois judiciaires de tous ces adolescents rejoignant la communauté de l'Armée de l'air amène à plus de dialogue, de mise en confiance, de communication et d'information notamment dans le cadre de la lutte contre la toxicomanie et la prévention routière.

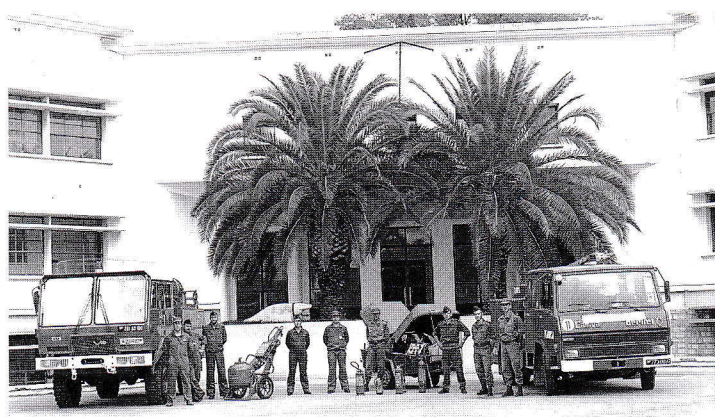


Photo ALBARES

La S.A.S.I.S : petite unité souvent mise à la peine, en saison estivale, pour surveiller, prévenir et intervenir aux alentours de la Base aérienne.

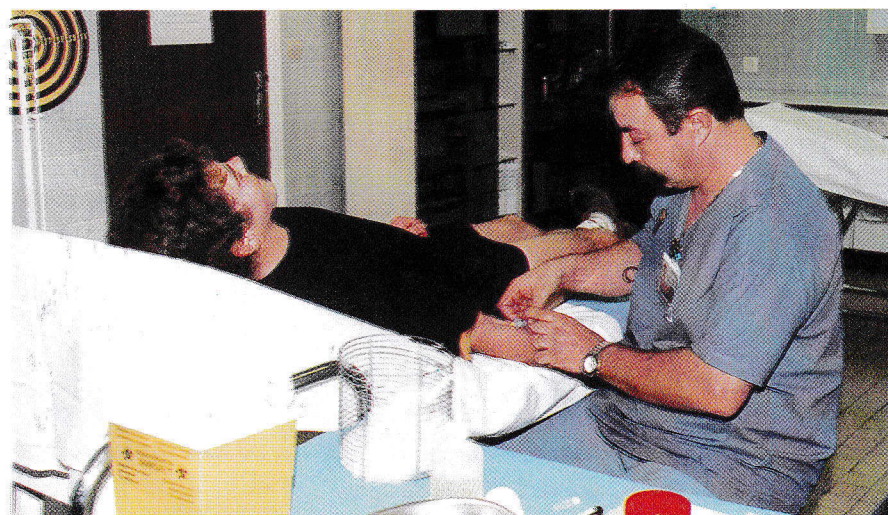
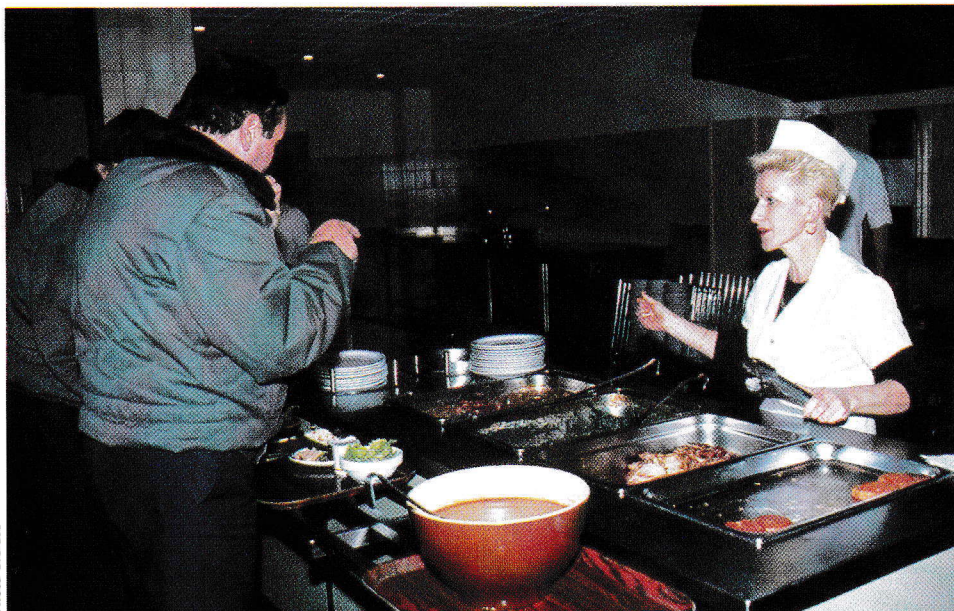


Photo ROCA

Le service médical ; extrêmement sollicité dans le cadre de l'incorporation des appelés du contingent, des militaires du rang techniciens et des élèves sous-officiers, il assure également le soutien médical de tout le personnel base.

Photo ROCA



Le commissariat de base, comprenant les services administratifs, le service du matériel et le service restauration hôtellerie, assure l'administration, l'habillement, le logement et la subsistance des élèves et des personnels. Avec son centre d'engagement, il assure plus de 4000 contrats d'engagement initiaux par an. Ici, la chaîne de restauration du mess mixte opérationnelle 365 jours par an.

Dans le cadre de la remise en oeuvre et de la maintenance des Véhicules d'intervention blindés (V.I.B.), le G.E.R.Ma.C. a réalisé, entre autres, des prouesses en changeant un ensemble propulseur de plus d'une tonne.

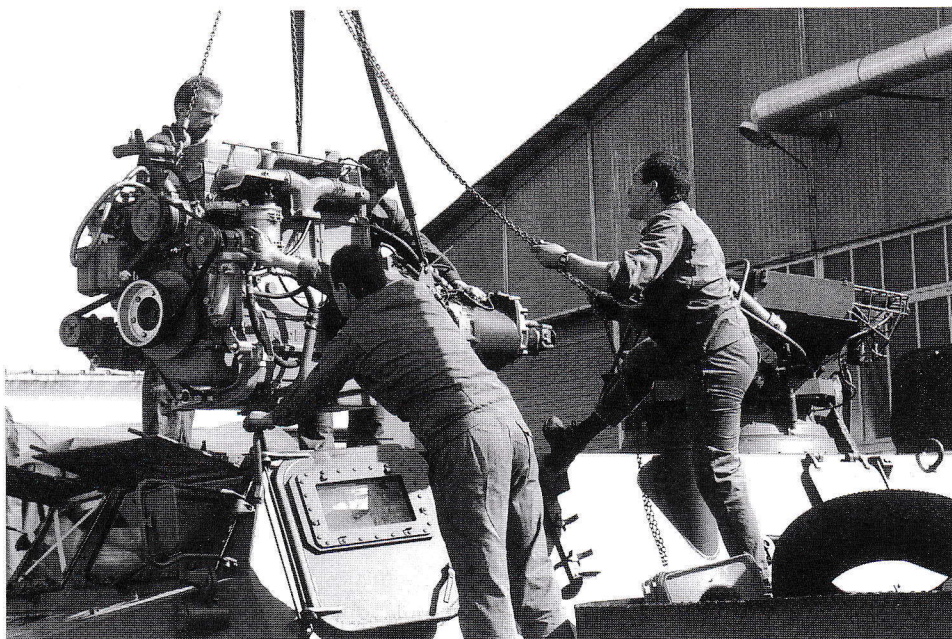


Photo ALBARES

Une Saint Eloi 94 qui restera gravée dans les annales et sur un CD laser 2 titres "c'est toi que je t'aime, mon colonel" et "pas de piston pour les mutations".



Photo BERNHARD

LES SOLDATS DU FEU ET DE LA BOUE.

UNE AUTRE GUERRE...

CELLE DES ELEMENTS.

Le 25 février 1959, une importante prise d'armes se déroulait à la Base école 726, au cours de laquelle la Croix-rouge remit la médaille de vermeil en remerciement de la courageuse conduite du personnel lors des terribles inondations du Gard en octobre 1958.

Plus de deux mille hommes de la Base école, sous les ordres du colonel GRISON, rendirent service aux sinistrés en luttant opiniâtement contre la boue envahissant chaque rue, chaque maison et en enterrant divers cadavres d'animaux afin de limiter les risques d'épidémie. Ces aviateurs furent surnommés "les soldats de la boue".

Du 1^{er} juillet au 5 août 1975, une suite de violents incendies mobilisèrent toute la garnison et les pompiers des villes environnantes. Pour sa part, la Base aérienne 726 fournit près d'une centaine d'hommes placés sous les ordres du lieutenant SIMON et de l'adjudant PANETIER qui sera blessé au cours d'une intervention.

Le 3 octobre 1988, un déluge submergea en quelques heures la ville de Nîmes et ses environs. Les cadereaux gonflés par les boues dévastatrices s'emparèrent de la cité. Un P.C. logistique fut mis en place au Commandement base, afin de coordonner les opérations. Les cadres, les élèves sous-officiers et les militaires du rang appelés furent dispersés en divers points de la ville.



Photo B.A. 726

Surveillance d'une zone incendiée afin d'éviter la reprise du feu

1410 aviateurs furent sur le terrain. 50 000 repas ont été distribués, 40 000 litres de carburant furent consommés pour permettre d'assurer les missions humanitaires et on logea 1 800 personnes extérieures à la base.

Pendant 15 jours, hommes et femmes de la Base aérienne 726 et des autres unités venues renforcer le dispositif, donnèrent le meilleur d'eux-mêmes.

Les missions extérieures exécutées, la Base aérienne 726 a dû panser ses plaies à l'intérieur de son enceinte. Les travaux ont été accomplis par tous pour que les bâtiments et les abords retrouvent leur visage d'avant le déluge.

En octobre 1993, la Section militaire de renfort (S.M.R.) se rend à Bollène pour porter assistance aux habitants désemparés par la crue soudaine du Lez.

En plus d'un travail acharné contre la boue qui a envahi les rues de Bollène, la S.M.R. apportera un soutien moral aux plus désemparés.



Photo BERNHARD

1995 - Chasse-neige sur la B.A.726

La dernière bataille livrée par les aviateurs contre les éléments remonte à l'hiver 1995. La neige avait alors recouvert la base, réjouissant certains skieurs de fond mais obligeant aussi le G.E.R.Ma.C. à mettre en oeuvre le chasse-neige gracieusement offert par la D.C.M.A.A.



Photo B.A. 726

Inondation de 1988 sur la base

En 1993, le colonel Vinciguerra, commandant de la base aérienne 726, recevait des mains du général Simmonet le trophée de la Base la plus sportive de France.



Photo ROCA

Remise du trophée de la Base la plus sportive de France

Il faut dire que la base et le sport sont liés de longue date. Déjà en 1945, deux grands prix auto et moto se déroulaient sur le terrain de Courbessac et en 1968, un élève technicien assurait le transport de la flamme olympique à travers les rues de Nîmes.



Collection GERLIER

Course automobile sur le terrain de Courbessac

Pour ne citer que ces cinq dernières années, la base a organisé en 1992 le XXXI^{ème} championnat du monde militaire d'escrime, en 1993 le championnat régional de cross country et en 1994 le pentathlon aéronautique militaire.

Le personnel de la base a participé en grand nombre aux différents cross régionaux comme celui du Midi-Libre et également à des épreuves plus longues comme les 100 km de Millau.



Photo ALBARES

Cross du Midi Libre à la Grande Motte

Individuellement, la base possède des sportifs de haut niveau comme : les adjudants ROSA et LATGER et les sergents-chefs MEYNIER et MOREAU recordmen du monde de voile contact en 1994 avec 45 parachutistes, l'adjudant LATOUR, deuxième toutes catégories et troisième en mi-lourds au championnat de France de karaté 93/94 et bien d'autres...

En 1995, la section sportive militaire de rugby, après seulement deux ans d'existence sur la base de Nîmes, sera championne de France des clubs sportifs de la défense.

Sport et solidarité sont également présents sur la base avec le mariage du COVAPI et du TELETHON qui emmena tout le personnel pour un cross de 15 km et permit de collecter quelques fonds pour la lutte contre les maladies génétiques.



Collection ROSA

Premier record du monde en 1992 avec 37 parachutistes, battu en 1994 avec 45 parachutistes



Photo ROCA

La section sportive militaire de rugby championne de France 1995



Photo ALBARES

COVAPI - TELETHON

LES EXERCICES.

La base aérienne 726 a toujours fourni des prestations importantes lors des différents exercices ; d'«ATOME» dans les années 70 au dernier «DATEX» en 1994.

Pour ne parler que de ce dernier, la Base a déployé une logistique très importante afin de permettre à l'Escadron de chasse 1/12 de la Base aérienne 103, de Cambrai d'effectuer ses missions dans les meilleures conditions.

Installé dans la zone sud de l'aéroport de Perpignan, le personnel de la base aérienne 726 a monté, en deux jours, une quarantaine de tentes. Tout y était : dortoirs, mess, foyer, infirmerie, douches et sanitaires ainsi que le service de garde et de semaine. Devant ce regroupement de quelque 200 personnes, la présence des militaires chargés du support se justifiait, et leur rôle revêtait toute son importance. Il fut unanimement apprécié par l'ensemble du personnel, comme le signalait le commandant Franscenci, commandant du 1/12, lors du départ des «tigres».

Depuis quelques années, la base était rodée à ce genre d'exercice, car en plus de l'installation d'un camp à Perpignan, elle avait aussi pour mission le support du Rassemblement militaire protestant international (R.P.M.I.) se déroulant à Gagnières.

Chaque année, un détachement d'une centaine d'aviateurs de la BA 726 assurait la logistique pour 600 pèlerins étrangers et français. Montage d'une cinquantaine de tentes, de deux chapiteaux, installation de sept réfrigérateurs de campagne et fourniture de 7000 repas, tel était le rôle de nos aviateurs.

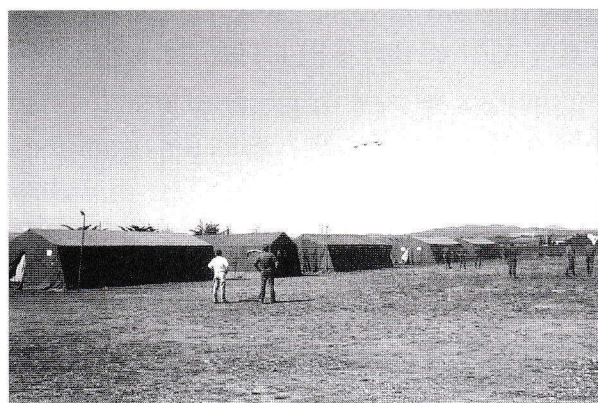


Photo TREMOULET

Le camp de toile de Perpignan



Photo TREMOULET

Détachement de la B.A. 726 lors de l'exercice DATEX devant un Mirage 2000 R.D.I. de l'escadron 1/12

LES AUTRES UNITÉS.

Depuis les années 50, de nombreuses unités ont été rattachées à la B.A. 726. Parmi les plus connues :



1947

La Pharmacie et magasin central du service de santé de Lunel



1965



Le Bureau air information de Montpellier



L'Ecole des personnels paramédicaux des armées de Toulon



Le Bureau préorientation air de Nîmes (stationné sur la Base)



La Participation air au centre de sélection n°9 de Tarascon



La Brigade de gendarmerie de l'air de Nîmes (mise pour emploi sur la Base)

UNE BASE SANS AVIONS ?



Photo B.A. 726

Parachutistes devant un Dassault MD 311 Flamand

Comme le montre l'historique, la Base aérienne de Courbessac n'a pas toujours eu le visage que nous lui connaissons d'une base sans avion. De nombreuses unités navigantes s'y sont succédées jusqu'en 1986.

La dernière implantée à Nîmes-Courbessac relevait de la 44^{ème} Escadrille de liaison aérienne d'Aix-les-Milles.

Courbessac était bien reconnaissable aux silhouettes des deux **Flamand** et de ses deux **Broussard** (derniers avions à voler sur la Base jusqu'en 1986).

Depuis, seuls les avions statiques témoignent encore du passé aéronautique de Courbessac et annoncent, à leur manière, la fermeture prochaine de la Base.



Photo ALBARES

Dernier Broussard en vol
au-dessus de Nîmes

LA S.A.T.

L'année 1992 a vu la réorganisation de la Section aérienne du territoire, dénommée SAT CF 726.

Employée en accord avec le memento temps de guerre, la SAT a effectué des missions d'observation aérienne à proximité de la base lors de tentatives de pénétration de commandos après qu'ils eurent été déposés sur les routes départementales jouxtant la base.

Ses capacités ont été appréciées, lors d'un exercice réel combiné avec la Légion de gendarmerie départementale, à l'occasion des vacances estivales de 1994 pour contrôler et faire canaliser la circulation routière dans une zone située entre Orange et la frontière espagnole.

La SAT a effectué ses dernières missions sur le terrain nîmois en juin 1995.

LE GEVAUDAN

Depuis quelques années, la grisaille du Cher a conduit l'Escadron de sélection en vol (E.S.V.) GEVAUDAN à prendre ses quartiers d'hiver sur la Base aérienne 726. La sélection : telle est la mission de cet escadron. Dans l'hiver 93/94, treize élèves ont dû, en sept missions d'une heure, prouver à leur instructeur leur conscience professionnelle et leurs qualités sans faille.

Le colonel CHEMINAL, commandant la base aérienne 726, profita de la présence des CAP 10 pour découvrir les qualités de ce biplace dont les 180 chevaux autorisent toutes les figures de voltige.



Photo ROCA

Respect des traditions pour ce premier vol du colonel CHEMINAL sur CAP 10

LA RESERVE.

Jusqu'en 1994, la défense de la Base aérienne 726 était assurée par la mise en oeuvre de plusieurs Escadrons de protection des réserves (E.P.R.) composés de cadres et de militaires du rang de l'Armée de l'air.

Dans le cadre du Plan réserve 2000, les E.P.R. ont été dissous. Le commandant de Base dispose désormais d'un tableau d'effectif guerre (T.E.G.) comprenant des cadres titulaires d'une affectation de mobilisation. Ces cadres sont gérés par le C.F.C.A.

Le Plan réserve 2000 définit quatre catégories de réserves :

- la réserve disponible : constituée de militaires libérés du service actif n'ayant pas atteint le cinquième anniversaire de leur incorporation,

- la réserve sélectionnée : constituée de cadres ayant souscrit un contrat d'engagement spécial dans les réserves,

- la réserve spécialisée : constituée de cadres détenteurs d'une qualification professionnelle rare répondant aux besoins

de l'Armée de l'air,

- la réserve générale : constituée de cadres n'appartenant pas à l'une des trois catégories précédentes.

L'organisation actuelle des réserves serait incomplète si on ne parlait pas du Centre air de perfectionnement et d'information des réserves (C.A.P.I.R.) et plus particulièrement de celui de la Base de Nîmes.

Ses missions sont multiples :

- informer sur la défense nationale et sur l'Armée de l'air en particulier,

- préparer les candidats sous-officiers et militaires du rang au certificat d'aptitude militaire réserve (C.A.M.R), à la formation militaire pédagogique réserve (F.M.P.R.), au certificat supérieur réserve (C.S.R.),

- assurer la formation pour l'encadrement de la préparation militaire air (P.M.Air),

- développer les liens entre l'Armée de l'air et les réserves.

Accueil des participants au rassemblement national des réserves en mai 1992.



Photo NIFAU

Lancer de grenades dans le cadre des épreuves de la coupe de défense des bases gagnée en 1992 par la Bases aérienne 726 de Nîmes-Courbessac.



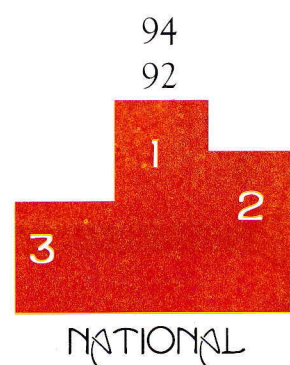
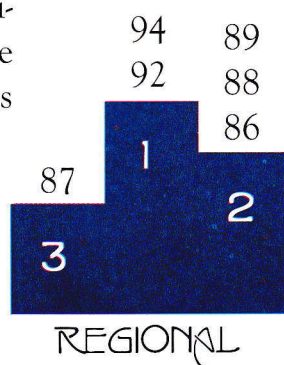
Photo NIFAU



Photo NIFAU

Visite du général DEPERROIS, Inspecteur des réserves et de la mobilisation de l'Armée de l'air

Enfin le C.A.P.I.R. de Nîmes a participé avec réussite et dynamisme à la coupe de défense des bases comme le prouvent les résultats de ces dix dernières années.

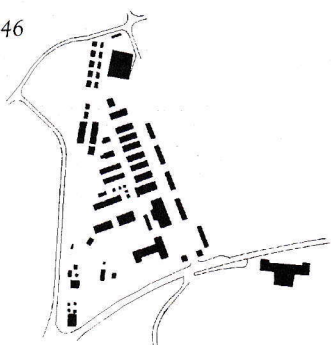


1920 - 1996

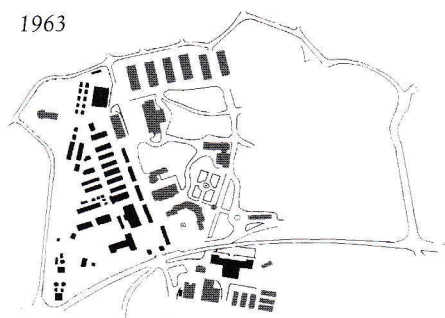
DU PASSE...

A L'AVENIR ...

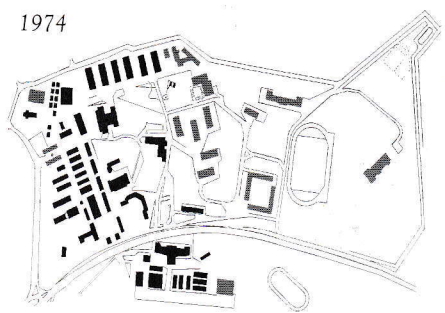
1946



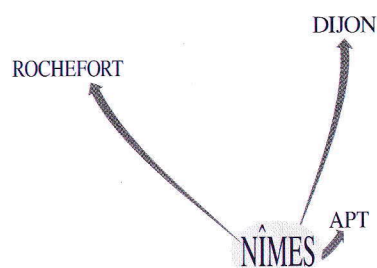
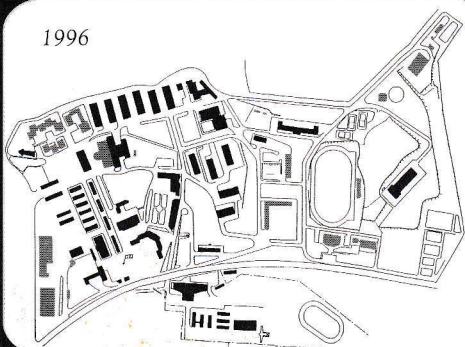
1963



1974



1996



Dissoute à compter du 1^{er} septembre 1996, notre Base verra ses unités transférées vers d'autres cieux.

L'Ecole de formation initiale des sous-officiers a déjà, en partie, rejoint la Base aérienne de Rochefort.

Le Commandement des fusiliers commandos de l'air et ses unités seront répartis entre les Bases aériennes de Dijon et d'Apt.

Ne bénéficiant pas du prestige des bases "chasse", Nîmes-Courbessac n'en était pas moins une plaque tournante de l'Armée de l'air. Avec ses 2500 aviateurs, elle assurait la formation militaire de tous les sous-officiers de l'Armée de l'air ainsi que la formation des commandos engagés dans de nombreux théâtres d'opérations.

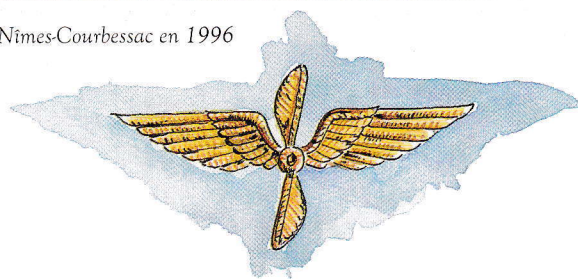


Photo ALBARES

Photographie aérienne de la Base de Nîmes-Courbessac en 1996

Un jour de 1920, les ailes de l'Aviation se posèrent à Courbessac. Soixante-quinze années plus tard, pour le bien des Armes de la France, elles se redéploient.

Les ailes sont passées. Vite, aussi vite que les prouesses de la technique qui les commandait. Désormais, les bouquets de thym ne seront plus foulés par le brode-



1920 - Aile du brassard d'aviateur

quin de l'aviateur. Le bleu des uniformes s'effacera des avenues nîmoises. Désormais il y aura "ceux de Nîmes" comme il y eut "ceux d'Auxerre".



Photo ALBARES

1996 - Dernière équipe dirigeante de la BA726

De la gauche vers la droite :

LCL FRENOT - Chef des MGx,
COL BAUDRY - Commandant de l'EFISO,
LCL SEILLIER - Commandant en second de la Base,
ADC SICARD - Chef par suppléance du CTBA,
COL CHEMINAL - Commandant de la Base,
MC MULLER - Chef du SM,
COL DEBONNET - Commandant du GIFCA,
MAJ VOIRIN - Chef du BPA,
ADJ LECOLIER - Chef de la BGA,
CRE BESSE - Chef du CBA,
LCL GOUVERNEUR - Chef des MT.

LE MOT DU COMMANDANT DE BASE.



Fermer la Base qui a vu tant de sous-officiers commencer leur carrière et tant de commandos en formation, c'est tourner une page d'histoire de l'Armée de l'air.

J'ai voulu laisser une contribution à notre devoir de mémoire au travers de cette plaquette historique. Devoir de mémoire envers Pierre Colin tout d'abord, pilote de chasse et résistant, devoir de mémoire ensuite envers tous ceux qui ont fait la Base aérienne 726 et en partie l'Armée de l'air d'aujourd'hui.

J'adresse un grand merci à toute l'équipe de rédaction pour ce remarquable travail et au-delà à tous ceux qui auront contribué au travail ingrat de la fermeture. Bien sûr nous pouvons regretter que nos successeurs ne concrétisent pas des projets que nous aurions élaborés et défendus, bien sûr nous pouvons regretter de ne pouvoir revenir sur une base aérienne qui aurait évolué au fil du temps, bien sûr... Mais gardons notre enthousiasme, pour triste que soit cet événement, il ne fait que concrétiser la propension de l'Armée de l'air à se tourner vers l'avenir.

Rassurons-nous, nous pourrons toujours dire «tu te souviens...»

Colonel Cheminal

- COLNEM 726 et LE COLNEM, gazette de la Base aérienne de Nîmes-Courbessac.
- Les as de la guerre 1939-1945 (tome 1 et 2) de Daniel et Franck THEVENET. Service historique de l'Armée de l'air.
- Témoignages des commandants KERBOUCH et LERAT-LEHART, anciens élèves des promotions 1928 - 1931. Service historique de l'Armée de l'air.

- Journaux de marche et opérations des groupes de chasse 1/2 et 2/2 et des escadrilles 1/13, 2/13, 3/13, 4/13.
- Les premiers et les derniers du général GALLAND.
- La Luftwaffe en France de Jean-Bernard FRAPPE.
- Les Messerschmitt sur le front méditerranéen de Mister KITER et G. ADERS.
- Le Républicain du Gard (année 1942).
- Si tu veux faire mon bonheur... Marguerittes de Louis PICARD.
- Quand le Gard se libérait de P. MAZIER.
- Bloc Notes 44 de Aimé VIELZEUF.
- La seconde guerre mondiale. Editions Larousse Paris Match.
- Série "39 - 45". Editions Heimdal.
- Normandie-Niemen de Christian-Jacques EITRENGAROT.

- Histoire de l'aviation militaire. Editions Lavauzelle.
- Forces armées françaises en 1958.
- Revue "le commando".
- Air actualités (année 1972).
- De l'aéronautique militaire "1912" à l'Armée de l'air "1976" de Myrone N.CUICH.

L'EQUIPE DE REDACTION

On avait oublié que Courbessac fût une Base aérienne avec ses avions, ses pilotes, avant d'être une base école.

On avait oublié aussi qu'elle fut le théâtre d'événements hors du commun dans la période troublée de la seconde guerre mondiale.

On aurait pu oublier l'envolée de la nouvelle base école des années cinquante, qui, comme le phénix, renaissait de ses cendres.

Bien sûr, on n'oubliera pas les dernières années de la base puisqu'elles cor-

respondent à des événements que l'on a vécus, pour beaucoup, avec passion.

Redonner à chaque époque la part qui lui revient constitue une gageure car chacun considère la période qu'il a passée sur la base comme la plus importante.

Certes, tout ne peut être relaté ; il faudrait beaucoup plus de quatre-vingts pages pour écrire l'histoire des aviateurs de Courbessac. Mais était-ce le but ?

Une base s'éteint. Il ne subsitera que ce que les hommes voudront bien qu'il reste pour la postérité.



Photo GERMAIN

De la gauche vers la droite :
accroupis : le commandant (R) SIMON, le major ZILTENER, le colonel CHEMINAL, le sous-lieutenant ARMAND,
debout : le lieutenant (R) MARIE, l'adjudant-chef TREMOULET, l'adjudant ROCA et le capitaine LESOIN.





Colonel Michel Cheminal

Commandant la Base aérienne 726

Nîmes - Courbessac

Je suis heureux de vous
offrir cette plaquette souvenir
qui vous rappellera votre séjour
sur la Base Aérienne 726.

Bonne chance