

HISTOIRE - TRADITION - NOSTALGIE

Extrait de la revue mensuelle de la base école de Rochefort du 1^{er} numéro juillet 1945.

LE PELOTON D'ÉLÈVES CAPORAUX.

Ce fut un soir de mai, pareil à tant d'autres que la grande nouvelle éclata. La base entière en fut secouée jusqu'au entrailles ; jugez plutôt : un peloton d'élèves Caporaux devait être constitué et instruit en quinze jours.

Les anciens crièrent au sacrilège, mais les bleus galvanisés par la perspective de la fulgurante carrière qui s'ouvrait devant eux, se sentirent plus que jamais les détenteurs d'une parcelle de la flamme patriotique.

Bonaparte disait, l'un a pu dire « j'ai été officier à 16 ans ». Moi, je pourrai dire « j'ai été caporal à 22 ans ». Et l'autre : l'empereur ne s'appelait-il pas « le petit caporal ». Tant d'analogies achevèrent de tourner la tête aux plus sensés.

Et puis le peloton commença.

La première semaine se passa dans l'enthousiasme. Dès le 10^{ème} jour, d'anciens s'étonnèrent d'apprendre la théorie du Lebel sur le Mauser. Mais ce petit accroc devait être réparé par une adaptation intelligente. D'ailleurs, ne doit-on pas étudier les armes de l'adversaire ? Et le peloton continua. Certes des faibles lâchèrent pied ; mais les vrais, les durs persistèrent stoïquement. Ils se sentaient déjà membres d'une aristocratie, et la plus belle : celle du galon.

On travaillait ferme : certains se réveillèrent la nuit en criant : « en colonne couvrez ! » De malins esprits disent même qu'un groupe de permissionnaires parisiens défilèrent en colonne par trois dans la capitale.

En somme, on était gonflé.

Vint le 15^{ème} jour d'examen. Nos élèves caporaux se raidirent et anxieux, prêtèrent l'oreille aux tuyaux que leur donnaient les postulants au grade de sous-officier, leurs glorieux aînés.

Nous en sommes, aujourd'hui au 25^{ème} jour de peloton. Une sourde nostalgie envahit nos élèves caporaux. Mais au fond, ne sont ils pas caporaux hors cadre ? Ils sentent encore en eux tant de dynamisme nécessaire pour remplir ces nobles fonctions. Leurs galons, ils ne les ont pas sur la manche mais ils les portent bien plus haut, immatériels et tels une auréole.

Le peloton n°1 de l'école de Rochefort est entré dans l'histoire.

P.S. : le 4 juillet 1945 : tout arrive.....la commission d'examen est là. Et nos élèves caporaux passent devant elle les yeux ronds, encore tous ébahis par cette arrivée, car ils n'y pensaient plus.

FAITS DIVERS (1945)

DÉCISION.

La rédaction du journal est heureuse de pouvoir publier, avant même qu'elle soit lue au rapport, cette importante décision :

Constatant l'ardeur et la bonne volonté que les nouvelles recrues mettaient à se faire incarcérer dans l'agréable et coquette prison de la base école le P.C. à décidé la création d'un peloton d'élèves prisonniers de réserve (B.P.R.). La durée d'instruction serait de deux mois environ et l'examen de sortie comprendrait trois épreuves.

1^{er} savoir ouvrir une porte, de l'intérieur avec un fil de fer modèle 36.

2^{ème} savoir s'évader discrètement et nuitamment de la prison dans un minimum de temps.

3^{ème} savoir étrangler une sentinelle proprement et sans bruit.

Il a été fait, en vue de l'examen une commande de 30 000 fils de fer modèle 36 et de 40 000 sentinelles, mais ce dernier article étant devenu assez rare à l'heure actuelle, il faudra un certain temps pour que la commande soit satisfaite.

Les soldats désireux de suivre le peloton, pourront se faire inscrire, de 2h à 5h au bureau de leur compagnie.

Aucun diplôme n'est exigé.



ROCHEFORT – SUR – MER
Centre d'aviation – Ecole des Apprentis mécaniciens

- LES TRISTES FINS D'UN TAXI -

Monologue des mécanos

Midi sonnait à la cloche à huile. Le cheval vapeur parké dans un champ magnétique, casse la corde à piano et vint s'abreuver dans la cuve à niveau constant alimentée par le canal d'émulsion qui coulait à côté.

Le mécano, un homme chaussé de patins de béquilles, aux jambes de force, au corps de pompe, aux bras de leviers, à la tête de bielle, au nez d'hélice, coiffé d'un chapeau de soie, déjeunait sous l'arbre à cames que butinait un papillon des gaz. Il était assis sur un siège soupape devant la table de magnéto et dévorait avec une fourchette d'embrayage une salade de bielles à l'huile de ricin, servie dans un bol de compas, le tout arrosé d'une vieille bouteille de démarreur de 1911 modifiée 34.

A ce moment, le cheval vapeur changea de pas d'hélice, rentra son train, changea une batterie qui s'en allait à la dérive en longeant le bord de fuite et fit irruption dans la chambre d'explosion.

Un homme couché dans un lit du vent et qui fumait une pipe d'admission bourrée de grands coups de tabac prit peur et, soufflant dans la trompe de Ventury après avoir brisé la glace de distribution et demandé la soupape de sûreté, appela en dernier ressort la nourrice d'un tel badin ; celle-ci, qui faisait une injection dans la tubulure d'admission à l'aide d'un gicleur de ralenti, laissa l'enfant dans son berceau moteur, accourut en tenant un manche à balai ; elle lui infligea une correction altimétrique sur l'intrados et lui abîma le profil.

Le chien de cabane réveillé en sursaut, ouvrit les volets, sortit de son habitacle et poursuivi le cheval vapeur jusque dans la chambre de l'hélice où l'animal terrifié, s'arrêta net : on eu dit un cheval de bois.

Le mécano qui repassait amoureusement le fil à freiner de son rasoir fût appelé. Il ouvrit la porte de visite de la chambre à air, se précipita sur le palier du vilebrequin et se laissa glisser sur la rampe d'allumage dévalant ainsi les 5 étages du compresseur. Arrivé au point mort bas, il sauta sur un cycle à 4 temps, bouscula un couple moteur qui se promenait amoureusement sur un chemin de roulement, se mit en perte de vitesse, brisa les jambes de force et atterrit sur le gésier. De là, il fût dirigé sur la récupe où il rendit sa dernière compression.

Ce fût un enterrement en grande pompe A.M. Le cercueil était précédé des haubans, des freins, et des pistons ; on avait allumé toutes les bougies. La course fût longue tant la compression était grande.

La police était assurée par les contrôleurs de vol et les indicateurs de virages. Mais soudain, alors que soleil déclinait au Zénith, on vit se dresser un spectre Aérodynamique...

Fait à Rochefort, le 12 juin 1946

Recopié à BIEN-HOA le 9 novembre 1946

LA BASE AÉRIENNE 193 DE TOURANE (INDOCHINE)

Tourane est situé à une centaine de kilomètres au sud-est en Annam.

Avant la 2^e guerre mondiale, la SA 2/211 administre le terrain où se trouve la 3^e escadrille du 41^e groupe aérien autonome. En 1939-40, le groupe mixte aérien 596 y est formé avec l'EO 1/596 sur Potez 25 TOE et l'EC 2/596 équipée de 7 MS 406 en octobre.

Les 2 escadrilles participent aux combats avec le Siam, fin 1940, à partir de Lak Sao et de Siem Lap. En janvier 1941 après la fin des hostilités avec le Siam, l'EC 2/596 part à Nha Trang, puis en juillet 1941, les japonais occupent Tourane.

Après la guerre, Tourane n'est plus qu'une petite escadre aérienne militaire ; elle redevient une base opérationnelle dès 1949 avec le développement du conflit avec le Viet Minh. Des détachements épisodiques puis permanents de chasse ainsi qu'un élément de GAOA. Jusqu'en novembre 1949, il n'y a à Tourane que 4 Spitfire. En décembre, 8 à 10 Spitfire sont détachés en permanence ainsi que 2 ju 52 et une CGA. Le GT 1/64 « Bearn » sur ju 52 arrive à Tourane début 1950. A la fin de cette année, on trouve sur la base, un détachement du GC 1/6 « Corse », le 21^e ex 1^e GAOA, la CGA 591, la section photographique légère SPL 881, le bureau escale V1/191, un CLA, le détachement transmission du CET 812 qui devient CTA3/812 en 1951 ; le DBA administre également le groupement tactique Annam futur GA Tac-Centre à Hué et les éléments air Dong Hoi.

Le 1^{er} janvier 1951, le GB 1/19 « Gascogne » est créé sur B 26. Pour les besoins du GT 1/64 et du GB 1/19 un élément mobile de parc est détaché du parc colonial 482 de Bien Hoa. Cet élément donne naissance à l'AMB 10/193 le 1^{er} juillet 1951. A la mi-février le gros du « Bearn » part s'installer à Nha Trang. Le 1^{er} septembre suivant l'ELA 54 est créé à partir des détachements de l'ELA 52 à Tourane et Hué ; elle est équipée de 3 Martinet, 3 N 1000, et 3 M 500. Le terrain de Tourane est équipé d'une piste en latérite de 1600 mètres et d'installations sommaires. Une piste bétonnée de 2400 mètres est mise en service en juin 1952.

En 1954 toutes les unités de Tourane sont engagées dans la bataille de Dien Bien Phu.

En septembre la 14F de l'aéronavale s'installe à Tourane dans l'attente de son embarquement sur le « Bois Belleau ». Le 1^{er} novembre 1954, le GB 1/91 est dissous.

INSIGNE

Il représente la carte d'Indochine frappée d'une tête de buffle
Homologué 8327/EMGFA le 6 novembre 1950. Fabriquant : Drago.

Pierre DELAIGLE

(Extrait des services historiques de l'armée de l'air)

La photo de 4^{ème} de couverture montre un Douglas B26 INVADER en révision à Tourane avec la participation de notre ami et responsable de région Haute Normandie Jacques ENNE.

LE DOUGLAS B-26 INVADER

Monoplan à aile médiane et train d'atterrissage tricycle : bimoteur léger de bombardement d'assaut et de reconnaissance.

Existe en trois versions :

— B-26C dit Leader à nez vitré possédant

un viseur de bombardement et équipé de 4 à 6 mitrailleuses de 12,7 mm.

— B-26B dit Strafer à nez plein équipé de 6 mitrailleuses de 12,7 mm.

— B-26P de reconnaissance. B-26 mo-

difié et doté de plusieurs caméras ; cet avion peut être transformé en B-26C en ôtant une partie de l'équipement photographique et en installant un viseur Norden, opération effectuée en un peu moins de 3 heures.

CARACTERISTIQUES

DIMENSIONS

Envergure : 21,30 m

Longueur : 15,60 m

Hauteur : 5,60 m

POIDS

A vide : 10,9 t

En charge maximale : 15,9 t

GROUPES MOTO-PROPULSEURS

2 moteurs Pratt & Whitney R-2800-79 de 18 cylindres et de 2 000 ch au décollage, hélices tripales Hamilton Standard Hydromatic à vitesse constante.

EQUIPAGE

Un pilote

Un navigateur-bombardier (B-26C) ou un navigateur (B-26B)

Un mécanicien-mitrailleur ou radio de bord

Eventuellement un observateur ou un passager

EQUIPEMENT RADIO ET NAVIGATION

VHF TR-AP-29A

SCR-300

ARC-8

Radio-compass AN/ARN 7

Récepteur de radio-phare BC-453

EQUIPEMENTS OPERATIONNELS

Collimateur réglable pour le tir dans l'axe.

Viseur Norden pour le bombardement horizontal.

Collimateur périscopique de tourelle pour mitrailleur.

Appareil K-24 destiné au contrôle du bombardement.

ARMEMENT

4 ou 6 mitrailleuses à tir axial de 12,7 mm avec 400 coups par arme.

2 mitrailleuses de 12,7 mm en tourelle orientable.

Roquettes de type HVAR de 5 inch ou T-10.

2,5 t de bombes d'un poids égal ou inférieur à 1 000 lbs.

bidons spéciaux de napalm, bombes éclairantes dites Luciole ou bombes fumigènes.

PERFORMANCES

Plafond pratique : 6 500 m

Rayon d'action tactique : 600 km

Rayon d'action maximal : 3 000 km avec réservoirs de convoyage.

Vitesse de croisière : 350 à 400 km/h.



2

1 - Le Douglas B.26 Invader version Strafer se caractérisait par un armement de bord composé de 16 mitrailleuses de 12,7 mm (dont 8 dans le nez, 6 intra voilure et 2 sous tourelle dorsale). De plus, il pouvait embarquer en soute jusqu'à 2,5 tonnes de bombes et sous voilure jusqu'à 8 roquettes de 127 mm. (E.C.P.A.)

2 - Détail d'un B.26 Invader de bombardement dont le canopé vitré avant est pourvu d'une surface plane afin de ne pas déformer l'optique du viseur bombardier. (E.C.P.A.)



1

