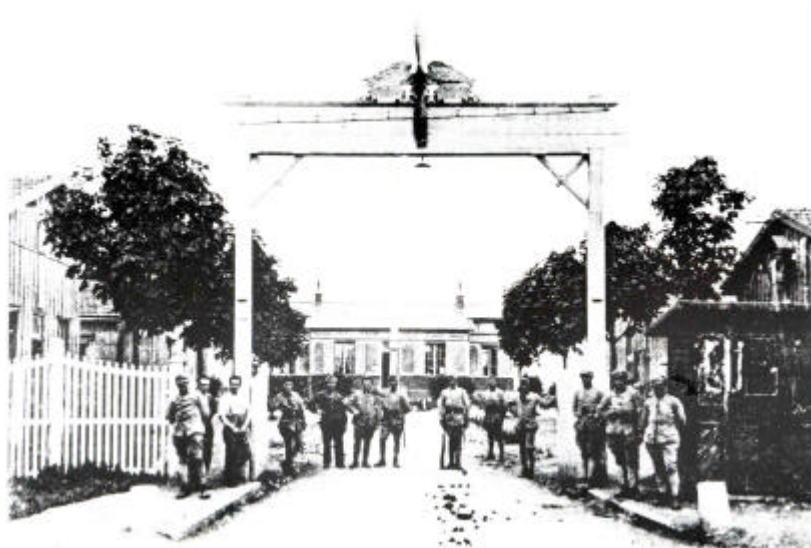


DU CHAMP D'AVIATION À LA BASE AÉRIENNE 705, UNE GRANDE HISTOIRE !

Que s'est-il passé entre le 1^{er} octobre 1915, date à laquelle est né le champ d'aviation de Parçay-Meslay,



Entrée du camp d'aviation en 1917 (Photographie : armée de l'air)

et aujourd'hui, où il est devenu la base aérienne 705



Alphajet de l'école de chasse survolant le village de Parçay-Meslay (Photographie : P. Schwarz)

Découvrez ci-après quelques faits marquants.

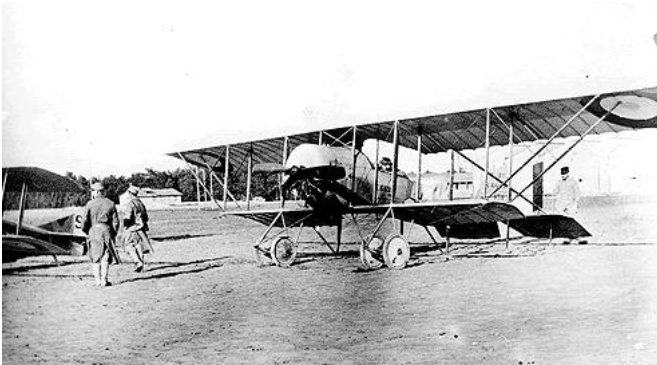
Vous pouvez télécharger le document complet actuellement disponible dans sa version 1.0. Ce fichier changera régulièrement afin de tenir compte des ajouts et des corrections apportés. **N'hésitez pas à apporter vos témoignages !**

Réalisation : Claude Fillet (claude.fillet@cegetel.net) à partir de différentes sources dont notamment celles de l'armée de l'air. Remerciements particuliers pour leur contribution à Yves Audren, Jean-François Barcat, Jean-Pierre Bezard, Claude Bodier, Cyril Defever, Alain Dupont, Emile Duverger, Patrice Gaubert, Pierre Gautier, Gaston Giry, Didier Lecoq, Paul Marti, Patrice Mildé, Bernard Palmieri, Roland Ropion, Pascal Schwarz.

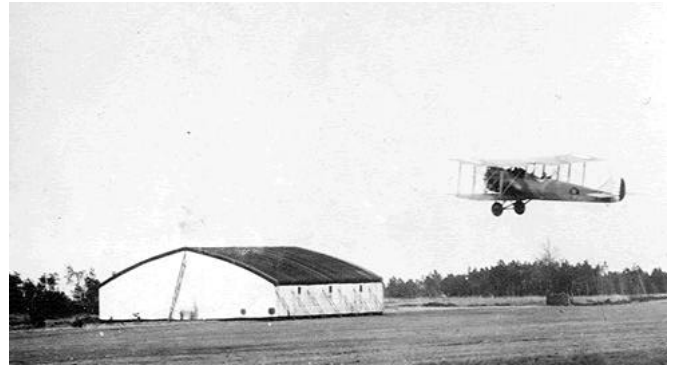
1914

Le terrain était utilisé jusque là par l'armée de terre et les fantassins du 66^{ème} RI quittent le champ de manœuvres de Parçay-Meslay.

1915



Caudron G3



Salmson 2A.2 passant devant un hangar Bessonneau

1^{er} octobre : il devient un champ d'aviation avec un centre d'entraînement sur biplan Caudron G3. Des hangars Bessonneau et des baraques Adrian seront construites. Le camp fut inauguré par le Colonel Giraud, député de l'Ain.

1916

Les premiers volontaires américains arrivent. Le centre d'entraînement commandé par le capitaine Munch prend de l'importance : 201 pilotes seront brevetés.

1917



Bréguet XIV

Avril : avec l'entrée en guerre des Etats-Unis contre l'Allemagne, l'école d'aviation devient américaine. Pour accueillir l'école de pilotage, le camp de Parçay-Meslay fut aménagé : hangars, routes, sans oublier un chemin de fer à voies étroites (Decauville) qui desservait toutes les constructions de la plate-forme. 33 hectares de bonnes terres à blé furent expropriés pour les besoins (délibération de la commune de Parçay-Meslay le 29 avril 1918).

Après la guerre les Américains laissent leur matériel sur place, notamment leurs avions :

c'est ainsi que des Bréguet XIV aux couleurs américaines voleront en Touraine au sein de la SAL 10.

1920

Après la guerre, nombre d'avions étaient restés au hangar. Pilotes, mécaniciens, observateurs s'étaient retrouvés un peu comme des demi-soldes et ils gardaient de leurs aventures de l'air une certaine nostalgie. C'est ainsi qu'une vingtaine d'entre eux se regroupèrent pour fonder en 1920, sous le parrainage de La Ligue Aéronautique de France, l'Aviation Club de Touraine,

avec le capitaine Fonck aux 75 victoires comme Président d'honneur. Cette amicale qui, faute d'appareils au départ, les réunissait autour d'agréables banquets, développa son activité parallèlement à celle de l'Aéro-Club, resté axé sur les aérostats.

1^{er} janvier : le camp d'aviation de Parçay-Meslay accueille le 1^{er} Régiment Aérien d'Observation, constitué de 4 groupes à deux escadrilles chacun.



Salmson 2A.2

1920 toujours : création de la station météorologique sur le terrain d'aviation de Parçay-Meslay.

1922

19 novembre : le camp d'aviation de Parçay-Meslay accueille un meeting aérien organisé par l'Aviation-Club de Touraine, la deuxième association créée à Tours pour le sport aérien, et sous les auspices de la Ligue Aéronautique de France avec le concours du 31^{ème} Régiment d'aviation.

1924

Janvier : création d'une nouvelle brigade aéronautique (6^{ème} brigade) à Tours qui regroupe les 31^{ème} RAO (Tours), 3^{ème} RAC (Châteauroux) et 36^{ème} Groupe (Pau).

Au 1^{er} juin, le 31^{ème} RAO compte 6 escadrilles d'observation.

Sur les huit escadrilles, seules trois, la SAL 277 (équipée de Salmson 2A.2), la SAL 10 (équipée de Salmson 2A.2) et la BR 226 (équipée de Bréguet XIV) rejoignent Tours.

Dans l'année, le 1^{er} RAO devient le 31^{ème} Régiment Aérien d'Observation, avec un groupe d'observation basé à Tours et une escadrille détachée à Pau. Se succéderont à la tête du 31^{ème} les colonels Muiron, Précardin, Saint-Gall, Guillemeney, Tulasne et Voisin.

1925



19 mai : ce jour-là, à 4 h 28' et 27", l'adjudant Jean Foiny, âgé de 35 ans, et son jeune mécanicien Jean Foucher, 22 ans, s'envolent du camp militaire de Parçay-Meslay à bord d'un biplan Potez. Ils vont tenter de s'adjuger la coupe du «Military Zénith». Le ciel est très brumeux. L'avion vole bas, faisant des «rasmottes». Il survole le bourg de Monnaie puis revient en toute hâte vers le camp de Parçay. C'est au cours de cette manœuvre de retour qu'il heurtera deux grands chênes du bois des Belles-Ruries. L'avion s'écrase dans l'allée des chasseurs, projetant ses passagers à trente-cinq mètres de l'appareil.

↖ Stèle visible sur la route nationale 10 peu avant Monnaie (Photographie : C. Fillet).



31^{ème} Régiment Aérien d'Observation de Tours (photographie prise entre le 24 septembre 1925 et le 25 avril 1926). Au 1^{er} rang : 3^{ème} en partant de la gauche, le Capitaine François Tulasne, chef de groupe du 22/08/1923 au 25/04/1926 puis commandant FT du 31/12/1927 au 05/10/1929. Au centre, son frère, le Lt Col. Joseph Tulasne commandant le 31^{ème} RAO du 24/09/1925 au 22/12/1926.

1928

Le 31^{ème} RAO reçoit des Bréguet 19 A2 avec un moteur Renault de 480 CV.
Organisation du premier rallye aérien des vins de Touraine par Pierre Desombre.
Cette année là, sous l'impulsion des politiques favorables à l'indépendance de l'aviation vis à vis de l'armée de Terre, le ministère de l'Air est créé (14/09).

1929



10 février : création par décret, à titre provisoire, d'une 3^{ème} Division Aérienne à Tours.

Une première aérogare (si l'on peut dire) fut construite sur le territoire de la commune de Sainte-Radegonde sous la forme d'un chalet démontable avec bar. Peu de temps après, elle fut déplacée sur le territoire de la commune de Parçay-Meslay.

Photographie : collection Roland Ropion.



François Tulasne (Photographie : Armée de l'air)



Jean Tulasne (Photographie : Armée de l'air)

Le site de la Base Aérienne 705 porte aujourd'hui les noms de tradition des deux célèbres aviateurs tourangeaux, François et son fils Jean Tulasne. Le premier est mort en service aérien commandé, plus précisément en rentrant d'une mission d'observation au-dessus des Balkans et Jean est mort au champ d'honneur en 1943, sur le front russe, alors qu'il servait au «Normandie Niemen».

Courant 1929, arrivée des Potez 25.



1930

Avril : le Général Denain, Ministre de l'Air vient rendre visite au 31^{ème} RAO. En quatre années, grâce à lui et à ses successeurs, l'Aéronautique Militaire va devenir l'Armée de l'Air, mais il faudra une nouvelle guerre mondiale pour qu'elle prenne son essor sans l'ombrageuse tutelle de l'Armée de Terre.

Mai : la commune de Saint-Symphorien souhaite par délibération que le camp de

Parçay s'appelle camp de Saint-Symphorien. La commune de Parçay-Meslay refusera.

Août : l'Aviation Club de Touraine et l'Aéro-Club de Touraine fusionnent pour devenir l'Aéro-Club de Touraine, avec en sous titre «Union de l'Aviation-Club et de l'Aéro-Club», présidé par Jacques Métadier.

1931

Le premier «Club-House» est édifié sur le terrain de Parçay-Meslay avec l'aide de la Chambre de commerce de Tours. Son exploitation est confiée à l'Aéro-Club de Touraine. Ce pavillon était prévu pour héberger les passagers et donner un premier confort aux touristes, peu nombreux à l'époque. Il se composait d'un bar avec salle de restaurant, d'une chambre de passage, d'un lavabo, de toilettes et d'un poste téléphonique. A ce pavillon était adjoint un hangar destiné à abriter les appareils, ainsi qu'un atelier de réparations, le mécanicien servant de gardien du «Club-House».

Novembre : suite à l'accident de l'aviateur Michel Detroyat (lors du retour d'une manifestation qui se tint à Tours, à la Maison des ailes, le 25 octobre 1931), le conseil municipal de Parçay-Meslay demande au Préfet «de bien vouloir supprimer les vols à basse altitude, souvent préjudiciables aux As aviateurs, mais aussi aux travailleurs des champs qui ont beaucoup de mal à maîtriser les animaux épouvantés par le bruit des moteurs et la vue des avions à faible hauteur».

1932

7 juin : la Touraine et le club obtiennent leurs deux premiers brevets de pilote civils respectivement pour Raymond Ropion (n°917) et Henri Bodin (n°918).

Le terrain d'aviation devient la **Base Aérienne n°131** (BA 131).

Octobre : les deux premiers groupes de l'ex 31^{ème} RAO forment la 31^{ème} Escadre

d'observation tandis que l'ex 3^{ème} GO et l'ex GR constituent la 51^{ème} Escadre de reconnaissance à deux groupes : le I/51 est stationné à Cazaux et le II/51 à Tours.

3 novembre : grand jour pour l'Aéro-Club de Touraine, Mme Jan Jossinet est la première aviatrice brevetée en Touraine. Ce jour là, la brume régnait à partir de 300 m, et elle fit preuve d'énergie et de ténacité en continuant à monter sans voir le sol, pour atteindre les

600 m minimum nécessaires pour l'épreuve d'altitude. Après cela l'épreuve d'adresse des 8, effectuée en dessous de 200 m lui parut un jeu !

Décembre : la 1^{ère} Demi-Brigade à Tours regroupe donc le 3^{ème} Régiment de chasse de Châteauroux, la 31^{ème} Escadre d'observation de Tours et 51^{ème} Escadre de reconnaissance à Tours.

1933

Avril : divorce confirmé par la Cour d'appel d'Orléans entre l'Aviation Club et l'Aéro-Club qui reprennent leur autonomie respective puisque la convention d'août 1930 sera frappée de nullité. Pire, entre temps les aérostiers sont à l'origine d'un troisième club, «Les ailes de Touraine», créé initialement pendant pour la durée du différent juridique mais qui au bout du compte perdure !

25 juin : M. Pierre Cot, Ministre de l'air, inaugure l'aéroport civil de l'Aéro-Club de Touraine (au Nord-Est du camp d'aviation du 31^e).

13 septembre : le 2^{ème} Régiment d'Aviation de Chasse alors stationné à Strasbourg-Neudorf, déménage à Tours et devient au passage 2^{ème} Escadre de Chasse tout en réduisant son format de trois à deux groupes.

Le GC 1/2 est un des groupes de chasse les plus prestigieux, issu du groupe d'escadrilles des cigognes de la Grande Guerre : la SPA 3 (l'escadrille de Guynemer) et la SPA 103 (celle de Fonck, 75 victoires) le composent.

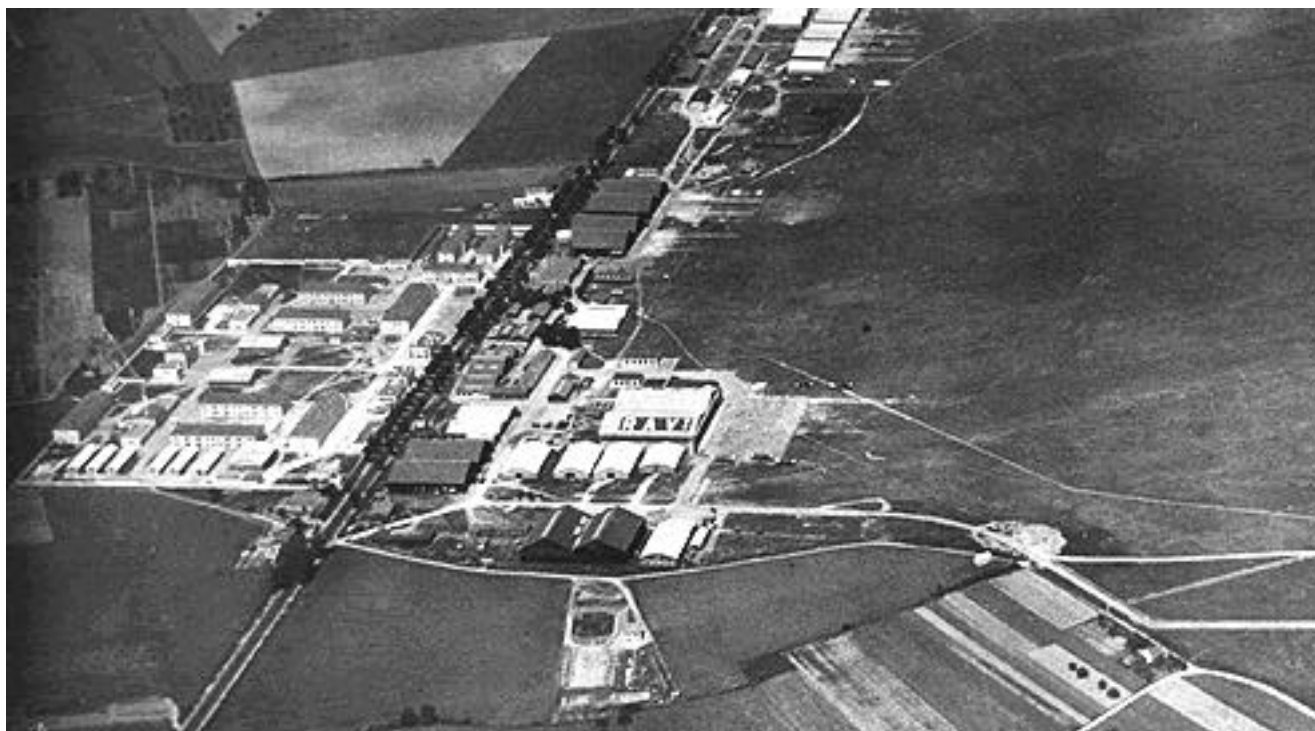
1933 toujours : début d'importants travaux sur le terrain qui vont durer plusieurs années : construction d'un casernement placé en bordure nord de la route de Paris, de six hangars métalliques en bordure nord-est et de bâtiments de servitude au sud-ouest.

Le GC 2/2 réunit les SPA 65 et SPA 57. Chacun des groupes possède une trentaine de Nieuport 62 et 622. Le Nieuport 62 est un appareil peu facile. On compte une demi-douzaine de morts et une vingtaine de blessés par an sur cet avion dont les pilotes se sépareront sans regret.



Nieuport Delage Ni-D.62 arborant l'insigne de la SPA 48 (Crédits photos : SHD/DA)

Fin 1933 : la 31^{ème} demi-brigade à Tours regroupe la 2^{ème} Escadre de Chasse et la 31^{ème} Escadre d'Observation.



Vue aériennes des installations en 1933 (coté nationale 10)

1934

Les GO I/31, II/31 et III/31 reçoivent d'autres Potez 25.

1935

25 juin : les trois associations aéronautiques cèdent enfin la place à une seule entité, «Air Touraine» qui sera sous la présidence du Colonel Muiron avec comme vice-présidents les présidents des trois anciens clubs enfin réunis (Dumontier, Souvent et Paillaud). Raymond Ropion sera le trésorier général.



Caricatures extraites de l'ouvrage «Tout-Tours» du caricaturiste tourangeau Henry Van Pée.

10 juillet : Air Bleu inaugure en Caudron Simoun (180 CV, 280 km/h) les vols postaux

sur Paris, Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et retour dans la journée. La

compagnie aérienne Air Bleu a été créée en 1935, pour le transport de la poste, sur l'initiative de Beppo de Massimi avec Didier Daurat comme directeur d'exploitation. Après un an d'exploitation, la société est en faillite. En avril 1937, un accord est signé entre Air Bleu (24%), Air France (24%) et l'Etat (52%) qui permet à la société de reprendre ses activités. La deuxième guerre mondiale obligera Air Bleu à interrompre à nouveau ses activités jusqu'en 1945.



Le Caudron Simoun d'Air Bleu en escale à Parçay-Meslay (Photographie collection Cyril Defever)

1935 toujours : la 2^{ème} escadre de chasse reçoit trois Potez 540 d'accompagnement à la Chasse. Les GO I/31 et GO II/31 reçoivent des Bréguet 27 tandis que le GO III/31 touche d'autres Potez 25.

1936



4 août : le Commandant Mailloux prend la tête du 2^{ème} Groupe de la 31^{ème} Escadre. Il s'était illustré lors de la première guerre mondiale. Après avoir participé à des missions de pacification au Maroc, il entra à l'école des officiers de Versailles comme professeur de navigation. Il s'engagea ensuite dans une série de raids aériens au-dessus de l'Atlantique. Ce fut à cette époque qu'il fit la rencontre de Jean Mermoz. Avec lui, il volera comme navigateur sur le célèbre Couzinet «Arc en Ciel». Ils effectuèrent ensemble plusieurs traversées de l'Atlantique Sud.

Le site de Cinq-Mars-La-Pile porte aujourd'hui son nom.

← Le Commandant Mailloux (Photographie : Armée de l'air)

3 septembre : le gouvernement du Front populaire amène quelques changements de dénominations plus pacifistes au sein de l'armée de l'Air. La 2^{ème} Escadre de Chasse devient la 2^{ème} Escadre d'Aviation Légère de Défense.

25 décembre : la 2^{ème} Escadre quitte la Base aérienne pour Chartres où les pilotes vont débiter leur transformation sur Dewoitine D500.

1936 toujours : la base devient la **base aérienne 109 (BA 109)**.

Les GO I/31 et GO II/31 reçoivent d'autres Bréguet 27 ainsi que des Mureaux 117. Le GO III/31 réceptionnera des Potez 540.

Naissance de l'aviation populaire : Tours ne fera pas exception ! C'est à cette époque que certains construisirent leur engin, le fameux «pou du ciel», une sorte de «cerf-volant parachute dirigeable à moteur auxiliaire», l'ancêtre de l'ULM : ni ailerons, ni empennage, l'aile avant inclinable pour commander la profondeur et pouvant grimper à 1 000 mètres, non sans risque il est vrai !

1937

1^{er} février : ce dimanche, à 15 heures, une imposante cérémonie est organisée par Air-Touraine, au camp de Parçay Meslay, conformément aux ordres du ministre de l'air. Cette cérémonie est à la mémoire de Mermoz et de ses glorieux compagnons de la «Croix du sud» tombé en plein ciel de gloire dans l'atlantique sud (le 7 décembre 1935). Au même moment, ce type de cérémonie s'est répétée sur tous les aérodromes de France.

16 mai : meeting aérien sur le terrain qui sera marqué par le tragique accident du parachutiste Vassard dont le parachute se mit en torche.

24 et 25 juillet : quatrième édition du rallye international des grands vins de Touraine qui réunira une quarantaine d'appareils.

La 31^{ème} Escadre d'observation est transformée en escadre de bombardement.

Parallèlement va naître une nouvelle unité, la 51^{ème} Escadre de bombardement. Dans le cadre du développement des «unités de coopération» avec l'armée de terre, est créé le Groupe Aérien Régional 509.

Autre événement isolite, dans le cadre de l'aéroclub : le baptême de l'air effectué par les nains et géants du cirque Pinder.

C'est cette même année que sera construite l'aérogare de Tours sur une parcelle du terrain militaire concédé par bail à l'Aéro-Club de Touraine. Elle fut édifée avec l'aide de la chambre de commerce d'Indre-et-Loire, le département et la ville de Tours, avec une subvention du Ministère de l'Air. Les travaux, très importants vont s'échelonner sur deux ans et s'élevèrent à près d'un million et demi de francs.

1938

23 et 24 juillet : cinquième édition du rallye aérien des grands vins de Touraine. Le prix de l'entrée pour le public était fixé à deux francs.

24 juillet : la deuxième aérogare, construite au Nord du terrain sur la commune de Parçay-Meslay, est inaugurée en présence de personnalités dont, M. Guy Lachambre Ministre de l'air, M. Morin maire de Tours, le général Muiron Président de Air-Touraine et l'architecte Pierre Lacape. Elle sera détruite pendant la guerre en janvier 1941, une piste en dur étant construite très exactement à son emplacement.



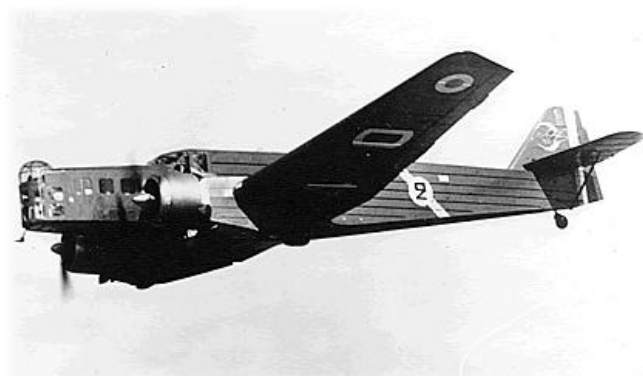
L'aérogare de Parçay-Meslay, coté terrain (à gauche) et coté accueil du public (à droite).
Photographies Robert Bezard - Collection J.P. Bezard.



Cette vue aérienne montre l'aérogare mais également le hangar, et à l'arrière le chalet démontable (première aérogare) ainsi que le château d'eau. (Photographie : collection Jean-François Barcat)

Le GAR 509 devient le Groupe d'Aviation d'Observation 509 (GAO 509) avec une dotation de Bréguet 27. Le GB I/51 est équipé de Potez 540 tandis que les GB I/31, GB 2/31 et GB II/51 reçoivent des Bloch 200. En fin d'année, arriveront les premiers Bloch 210 pour la 51^{ème} Escadre.

Coté vocabulaire, les expressions «aviation légère de défense» et «aviation lourde de défense» sont respectivement remplacées par «aviation de chasse» et «aviation de bombardement».



Bloch 210



Bloch 200 de la 31^{ème} escadre de bombardement sur le terrain de Parçay-Meslay

1939

22 avril : au retour d'une mission au-dessus d'Angers, une patrouille de quatre MB 210 commandée par le LCL Mailloux se présente au-dessus du terrain pour atterrir. Au break le n°4 de la formation percute son leader. Les deux appareils chutent et explosent à une centaine de mètres des hangars. Les corps des LCL Mailloux et des huit membres d'équipage sont retirés des décombres. Le 25 avril, le Ministre de l'Air, Guy de la Chambe et le Général Vuillemin assisteront aux obsèques.

22 et 23 juillet : quelques photographies du sixième rallye aérien des vins de Touraine... Prix de l'entrée : 2 francs, 38 francs pour un baptême de l'air. Ce rallye avait connu de précédentes éditions et s'est même poursuivi après la deuxième guerre mondiale. Le jeu consistait à identifier des objets ou dessins disposés au niveau des châteaux puis à larguer des messages lestés. Il se terminait traditionnellement par un repas, souvent en cave.



Rallye aérien des vins de Touraine en 1939 (Photographies Robert Bezard - Collection J.P. Bezard).



Accident du Bloch en Août 1939
(Photographie : collection P. Gaubert)

Août : un Bloch est victime d'une panne de freins. Il fonce droit vers les hangars de l'aéro-club. En chemin, un guignol de commande de l'avion crochète un mécano. Le Bloch finit sa course contre les hangars, abîmant un Caudron Luciole et un autre appareil qui étaient à l'intérieur. Il y a plus de peur que de mal. Aucun blessé si ce n'est le

mécano qui s'en tire avec quelques contusions.

1^{er} septembre : départ de la 51^{ème} Escadre pour les terrains de La Perthe (I/51) et Troyes (II/51). De son côté, la 31^{ème} Escadre fait mouvement vers les terrains de Connantre (I/31) et Marigny-le-Grand (II/31).

15 septembre : départ du G.A.O. 509 (Groupement d'Aviation d'Observation) pour Nancy.

Octobre : la base devient Centre d'Instruction à la Reconnaissance sur Potez 63.11.

Novembre : il reste sur la base 277 avions : 145 affectés à l'annexe de l'entrepôt n°301, 44 affectés à l'escadre d'instruction, 38 à la section d'entraînement et les autres appareils appartenant au détachement d'avions de liaison de l'administration centrale ou étant en réparation.

Les bâtiments de l'Aéro-Club de Touraine sont réquisitionnés par l'autorité militaire française.

1940

10 mai : la bataille de France commence. Les armées allemandes déferlent sur la Hollande et la Belgique. Les réfugiés fuient devant leur avance. La base va devoir au fur et à mesure du désastre servir de base point de passage pour les échelons roulants se rendant vers le sud-ouest. On accueille même tant bien que mal un groupe d'aviateurs belges qui est hébergé dans l'ancienne colonie pénitentiaire de Mettray. Les unités aériennes aussi trouvent dans Tours une plate-forme d'accueil pour se ressourcer.

11 juin : arrivée sur la base le groupement de Bombardement n°7 constitué des Groupes de Marche I/11 et II/23 équipés en Léo 45. Les équipages des bombardiers ont été particulièrement ébréchés au cours de la campagne. Quelques Léo tout neufs les attendent. Le GM I/11 possède 9 Léo, mais ne dispose que de 3 équipages complets. Les machines ont été remplacées, mais les

équipages ne se fabriquent pas comme des avions.

13 juin : les Bloch manquent d'intercepter un (ou deux) DH95 Flamingo et leur escorte de six Hurricane qui se posent sur la base. D'un des Flamingo sort le Premier Ministre britannique **Winston Churchill** qui vient visiter le gouvernement français en exil à Tours. Il est accompagné de lord Halifax, ministre des affaires étrangères, de lord Beaverbrook, ministre de l'air, du général Ironside, de deux officiers et de policiers de Scotland Yard. Nullement attendu, il est obligé de se faire emmener à l'hôtel Gouin par le Slt Vanier dans sa Prima Quatre. Churchill furieux de l'accueil ferme un peu violemment la porte et le Slt Vanier en est quitte pour changer un carreau de sa Renault !

Après avoir rencontré à la préfecture d'Indre et Loire le gouvernement français en exil à Tours, la délégation britannique arrive vers

18h15 au camp d'aviation et s'envole vers l'Angleterre (terrain de Londres Croydon ?).

13 juin toujours : 3 Léo du GM I/11 et 5 du II/23 décollent de Tours pour attaquer une colonne motorisée dans la région de Chalon sur Marne. Un Léo du I/11 est descendu par la chasse ennemie et un du II/23 atteint par un obus de «Flak» explose en vol.

14 juin : dans la soirée le GM I/11 perd encore un Léo 45 suite au bombardement de la base. Neuf Bloch 151 de l'escadrille de défense légère de la base livreront combat aux nombreux avions allemands. L'un d'entre eux se posera en catastrophe dans une prairie du bord du Cher avec 22 impacts de balle sur l'appareil.

16 juin : Le GB n°7 décroche sur Bordeaux le 16 juin au matin. Un Léo 45 du GM I/11

revient de Mérignac pour rapporter 3 pilotes destinés à convoyer les trois avions du Groupe restés sur la base. Mais un nouveau bombardement en début d'après midi a détruit encore un nouvel avion. Ce ne sont que deux appareils supplémentaires que les pilotes vont sauver. Dans quelques jours les équipages du Groupement de Bombardement vont passer la Méditerranée et enfin pouvoir panser leurs blessures.

15 juin : vers 19 heures, le terrain est de nouveau bombardé par les avions allemands.

17 juin : l'armée de l'air française évacue le terrain de Parçay-Meslay laissant derrière elle une vingtaine d'appareils hors d'état de vol.



Heinkel 111-H.

Juin / juillet : après que le terrain ait vu passer tous les types d'appareils du fait qu'il était un terrain étape pour tous les groupes aériens en replis vers le Sud, il est occupé par la Luftwaffe (armée de l'air allemande). Les témoignages situent la première arrivée au 18 juin vers 15 heures. Officiellement, l'installation est datée de juillet.

L'état major et les officiers de l'escadre (1^{er} Groupe du Kampfgeschwader 27 «Boelcke» - Stab I/KG27 -) réquisitionnent le château de Chatenay.

Les Heinkel 111-P et 111-H s'installent. La propriété de «Vauvert» à Rochecorbon servira de dépôt de munitions (torpilles notamment) puis plus tard de moteurs d'avions. Cette unité restera sur le terrain jusqu'en mars 1941.

Octobre : un Heinkel 111 se crashe malencontreusement (fatigue, suicide du pilote ou manque de chance) sur le château de Chatenay, privant ainsi les officiers de leur hôtel particulier.

24 octobre : une nuée de chasseurs Messerschmitt Bf109 et Bf110 s'abat sur la

base. Les quelques 300 appareils n'en finissent pas de décoller, d'atterrir, de faire le plein, et de décoller toute la journée durant. Le soir même tous les Messerschmitt s'en vont. Hitler était de passage à Montoire (80 km au nord-est de Tours) pour sceller le sort de la France par une poignée de main avec le Maréchal Pétain.

1941

Mars 1941 : le 1^{er} Groupe du Kampfgeschwader 27 «Boelcke» - Stab I/KG27 quitte Tours. Après son départ, suivra une période où le terrain ne sera occupé que très partiellement.

1942

Février / mars : les Messerschmitt Bf110 du Zerstörergeschwader 1 (Stab I/ZG1, Gruppe 1) stationnent sur le terrain. Le commandant du groupe était le Maj Ulrich Diesing.

1^{er} août : création à Tours du Kampfgeschwader 60 (Verbandsführerlehrgang) - KG60 – qui s'installe avec le Stab I/KG60 puis rapidement avec le Stab II/KG60, tous deux volant sur Junkers Ju88A-4. Les deux unités partiront le 13 octobre 1942 pour la Norvège. Le premier commandant fut le Maj Dietrich Peltz.

21 août : création du Stab III/KG60 sur le terrain de Tours.

Le KG60 sera dissout le 8 février 1943 et ses appareils rejoindront le KG30.

Néanmoins des Heinkel 111, accompagnés de Dornier Do217 continuent à occuper le terrain pratiquement jusqu'à la fin de la guerre pour les liaisons et l'entraînement des pilotes affectés à l'état major.

1942 : grands travaux ; une quarantaine de hangarattes de 40 m sur 20 sont construites tout autour de la base. Elles serviront principalement à abriter le KG 101. Deux pistes en dur, l'une de 1 300 m, l'autre de 1 100 m remplacent le champ de 1 000 m sur 1000 m. A cet effet, une ferme (La Pécaudière), l'aérogare et l'aéroclub civil seront rasés. Les alentours de la grange de Meslay sont transformés en entrepôt de stockage de bombes. Les réserves de carburant seront stockées dans les caves de Parçay-Meslay. En face, la ferme du Petit Meslay est au milieu d'un centre de réparation de Focke-Wulf 190. La RN 10 est aménagée en piste de secours, en stationnement et en taxiway pour emmener les appareils en réparation (les arbres furent abattus). La RN 10 est aussi prévue pour servir de dispersion aux chasseurs stationnés sur la base.



Bombes et torpilles dans les environs du terrain photographiées juste après la fin de la guerre
(Photographies Robert Bezard - Collection J.P. Bezard)

1941-1944

Des témoignages parlent d'essais de remorquage de planeurs (probablement des Gotha ou des DFS 230) par des Dornier Do 17.

1943

1^{er} février : création à Tours du Stab /VFS KG101 équipé de Junkers Ju88A avec deux groupes : 1.VFS KG101 et 2.VFS KG101. L'escadre est en fait une école d'équipages de

bombardement (VFS = Verbansführerschule). Un champ de tir sera aménagé au nord de Chanceaux sur Choisille (terrains de la ferme de la chute) pour entraîner les navigants.



Mars : le terrain accueille une escadre de Focke-Wulf Fw190 spécialisée dans l'attaque au sol (Schnell Kampf Geschwader 10).

← Focke-Wulf Fw 190 A3

1944

5 janvier : les bombardiers lourds de la 8th Air Force américaine viennent frapper la base et le «Front Reparatur» de Saint-Pierre où une quinzaine de Focke-Wulf 190 sont endommagés. Les hangars des camps sud et ouest du terrain sont très touchés. Par contre, le système de dispersion des hangarets est particulièrement efficace. Très peu ont été touchés par le raid. Seuls un Ju 88 et un Arado 196 du KampfGruppe 101 sont touchés. «L'attaque du terrain de Parçay-Meslay Tours eut lieu de 11h30 à 12h00 par temps très clair.



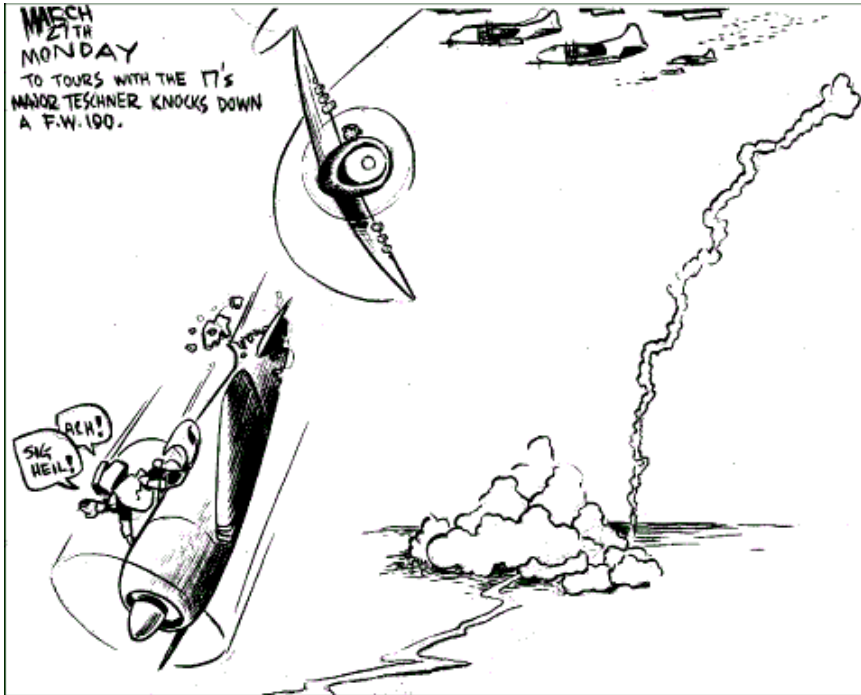
Junkers Ju 88

Les avions qui venaient du Sud-Est étaient partagés en 3 ou 4 vagues composées chacune de 18 Forteresses volantes sans escorte. Environ 250 bombes de 250 kg à 500 kg furent lancées. Plusieurs grands incendies se déclarèrent dont un dans un dépôt d'essence. 6 à 8 fermes furent détruites à la Presle, commune de Sainte-Radegonde.» (extrait de la brochure «Parçay-Meslay se souvient»)

5 février : une centaine de bombardiers alliés du «453rd Bombardment Group» de l'USAF lâchèrent à nouveau leurs bombes. Elles touchèrent tous les environs de la base et notamment les hangars sud et nord.

«Le bombardement de la base de Parçay eut lieu vers 11h30. Les appareils venaient du Sud, filaient plein Nord et volaient toujours très haut à 4 000 mètres environ. Une centaine d'appareils participèrent à ce raid et 700 à 800 bombes furent lancées. Des dégâts importants furent causés entre Sainte-Radegonde et Chatenay et des maisons détruites. On compte 12 morts et 16 blessés (toujours sur Sainte-Radegonde

et Saint-Symphorien). Les bombes tombèrent de Notre-Dame D'Oé à la gare de Saint-Pierre-des-Corps, ce qui fit beaucoup de dégâts. [...] Au camp de Parçay-Meslay, les grands hangars Nord et Sud furent atteints de plein fouet et une dizaine d'appareils détruits. De grands entonnoirs creusèrent les champs, jusqu'à Notre-Dame D'Oé. Parmi les appareils détruits, on signala un Dornier et un Focke-Wulf 200. Des dépôts d'essence et de munitions sautèrent, des bombes à retardement éclatèrent jusqu'au lundi soir. Il y eut peu de réaction de la défense aérienne.» (extrait de la brochure «Parçay-Meslay se souvient»)



27 mars : nouvelle attaque de la base. Les 19 bombardiers (des B-17 du 384th Bomb Group semble-t-il) sont escortés par des chasseurs du «362nd Fighter Group» et le Major Teschner abattra un FW-190 durant cette mission (dessin ci-contre).

← source du dessin : archives de la Royal Air Force.

1/2 mai : attaque d'une usine de réparation d'avions («Front Reparatur» de Saint-Pierre ?) par 46 Lancaster et 4 Mosquito du groupe n°5 du «Bomber Command» de la Royal Air Force. Les principaux bâtiments ont été détruits et aucune perte d'avion n'est à déplorer.



Avro Lancaster (Source : Royal Air Force)



Mosquito (Source : Royal Air Force)

8 mai : attaque des installations allemandes de la base par 53 Lancaster et 8 Mosquito du groupe n°5 du «Bomber Command» de la Royal Air Force. Un Lancaster et un Mosquito chargé de marquer les cibles furent abattus.

Le Lancaster III ED953 du 467 Squadron, piloté par le Wg Cdr Tait, bombardera le terrain à 2h59 à une altitude de 6 000 pieds (1 800 mètres). Il larguera sur les bâtiments à l'Ouest du terrain et sur un hangar au Nord, une bombe de 4 000 livres et 16 bombes de 500 livres.

La photographie page suivante représente les installations après le raid (source : Royal Air Force).

22 mai : une vingtaine de Mustang américains attaquent la base et les sites de D.C.A..

Mai toujours : départ du Stab /VFS KG101.

6 juin : vers 19h30, des avions alliés lâchent quelques bombes sur le terrain de Parçay-Meslay. Un appareil allemand aurait été abattu.

Dès le **6 juin**, de nombreuses unités de chasseurs bombardiers de la Luftwaffe

prennent position autour du nouveau front. Le III/SG4 (3^{ème} groupe de l'escadre d'assaut Schlachtgeschwader 4) est envoyé à Laval. Une de ses trois escadrilles, la 8./SG4 est détachée à Tours. Ses Focke Wulf 190 F/G réalisent quelques missions au dessus de la Normandie, mais le terrain est l'objet de nombreuses attaques de l'aviation alliée et n'est plus sûr pour le déploiement d'avions de combat. Les trois escadrilles du III/SG4 se replient vers Avord le 20 juin puis l'escadre est envoyée sur le front de l'Est.

A partir du **15 juin**, le 1^{er} Groupe du SKG10 (Schnellkampfgeschwader 10) qui vient de passer dix dures journées à Dreux, s'installe en Touraine avec ses Focke Wulf 190A, sur un terrain sommairement aménagé dans les bois à Azay le Rideau. Les effectifs et les avions de l'Ergänzungsgruppe de la base rejoignent le I/SKG10 sévèrement étrillé pour le renforcer.

Des pilotes du JG301 (Jager Geschwader - escadre de chasse), détachés sur la base pour des essais de chasse de nuit avant le début de la campagne de Normandie, suivent aussi le I/SKG10 dans ses pérégrinations. Le groupe effectue de nombreuses missions de harcèlement des armées alliées. Le 24 juillet, il décroche d'Azay vers Clermont-Ferrand pour une nouvelle mission, la réduction des maquis de résistance naissant dans le Massif Central, autour du plateau de Millevaches.

17 juin : 55 Lockheed P-38 attaquent le camp de Parçay-Meslay en piqué et rase motte, et lâchent plus d'une centaine de

bombes. Ce genre d'attaque dangereux pour les pilotes d'avions, attaqués par la D.C.A., est beaucoup plus précise pour le largage des bombes. Les pistes furent détruites sans dommage pour les alentours. (extrait de la brochure «Parçay-Meslay se souvient»)

Ce même jour, douze B-24 du «392nd Bomb Group» de l'USAF attaquent le terrain. Les 132 bombes de 100 livres tomberont loin de l'objectif.

4 juillet : 36 avions du «381st Bomb Group» de l'USAF attaquent le terrain.

1^{er} août : dernier bombardement lourd qui sera mené par 7 vagues de 13 bombardiers quadrimoteurs. Un bombardier fut touché et s'écrasa vers Amboise.

Pour ce même jour, les archives du «486th Bomber Group» américain font état d'une mission de bombardement sur le terrain d'aviation de Tours avec 40 B-17G (c'était la première sortie avec ce modèle d'appareil). 36 appareils emmenés par le Col. Overing atteignent l'objectif et aucune perte ne fut déplorée. 107 tonnes de bombes furent lâchées avec un taux de réussite qualifié d'assez bon.

9 août : la Gestapo enterre, dans les cratères de bombe, 26 résistants exécutés sur place. Leur mémoire est célébrée par le monument situé près de l'entrée de la base sur la route nationale 10.

28 août : les Américains arrivent au nord de la base. Ce n'est que quelques jours plus tard (le 1^{er} septembre) que l'armée américaine fait son entrée dans Tours.



La base de Tours après les bombardements successifs des alliés. (Document Armée de l'air)

1945

18 mars : renaissance de l'Aéro-Club de Touraine. Il va désormais participer chaque année à la grande semaine de Tours. Il semble qu'à cette période, l'Aéro-Club de Touraine a occupé un terrain situé à Azay-sur-Cher.

Les Américains installent une école de pilotage de planeurs Waco CG4 Hadrian. Objectif : former les pilotes de planeurs qui participeront aux opérations de franchissement du Rhin. La technique de tractage de ces gros planeurs est pour le moins originale.

Les avions tracteurs, des Douglas Dakota, venaient de Chateaudun, du Mans ou de Dreux. Le planeur était installé en bout de piste accroché à un câble enroulé devant lui. Deux perches étaient dressés, au bout desquelles le câble était fixé. Le «Dak» prenait de la vitesse et venait crocheter le brin de câble. Les perches tombaient et le

Waco, une fois le câble tendu suivait le Dak dans les «zazurs». Cela devait valoir à l'équipage du planeur un «sérieux coup pompe dans l'arrière train».

Les relations entre militaires américains et français sont cordiales. S'il y a une place dans un planeur, on trouve toujours un «frenchy» pour «morpionner un tour». Malheureusement le crash d'un Waco à bord duquel se trouvait le vaguemestre de la base vient mettre un point final à ce petit privilège.

Le détachement de l'Armée de l'Air ne dispose en tout et pour tout que d'une voiture de liaison, une Traction avant. Mais, le commandant français de la base a tout de même le droit à son appareil de liaison, un Morane Saulnier M.S. 315. Quand il vole, il aime emmener les appelés, qui eux, ne sont pas toujours rassurés par les capacités à voler de leur pilote !

1^{er} juin : L'école des moniteurs, créée à la fin de 1944 à Toulouse, emménage sur la base qui devient **Base Equipée n°704**. Son but est d'entraîner de nouveau les pilotes ayant arrêté leurs vols pendant la guerre et de former les pilotes issus de formations combattantes aux fonctions de moniteurs pour les envoyer dans les écoles de début (Cognac et Rayak), de Chasse (Meknès) ou multimoteurs (Avord et Marrakech).

L'école est divisée en trois groupes à deux escadrilles qui deviennent des brigades peu après.

La première brigade vole sur avions légers, Morane Saulnier 230 et 315, puis Stampe et Nord 1000.

La deuxième brigade entraîne les futurs moniteurs de la chasse. Elle possède des Dewoitine D520, dont quelques biplaces dont la version (D520 DC) a été conçue cette année là par les ateliers de la base et à l'initiative du commandant Roger Duval. En 1947, cinq Douglas A24 Dauntless renforcent la 2^{ème} Brigade.

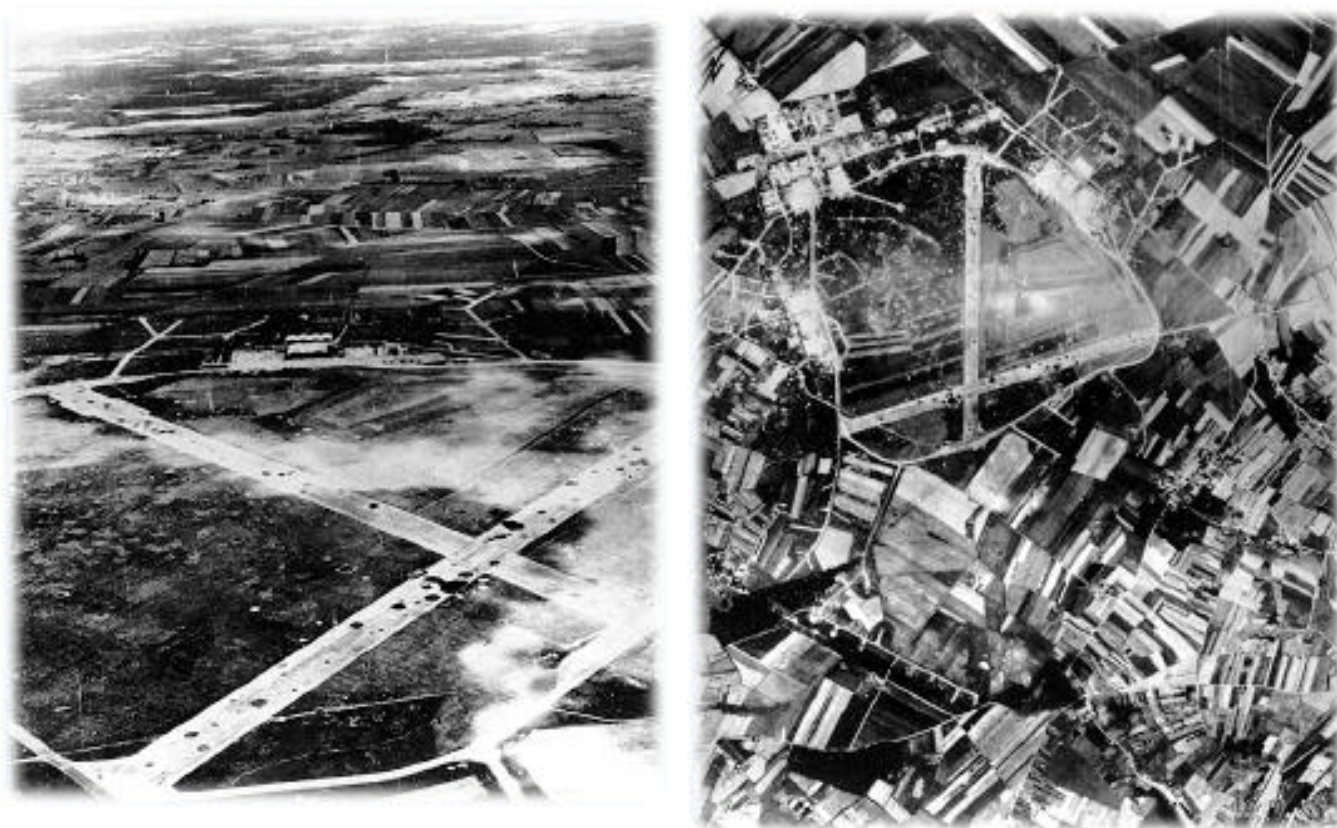
La troisième Brigade a en charge l'instruction sur multimoteurs. Une escadrille de 12 NC 701 Martinet et une autre de 6 Junkers Ju52 (appareils de conception allemande), composent cette brigade. Les

Ju52 sont renforcés par quelques Wellington en 1947.



Siebel ou NC 701 vu sur le terrain de Parçay-Meslay (Photographie Robert Bezard - Collection J.P. Bezard)

Octobre : à l'occasion d'une tournée d'inspection sur la base aérienne, le Ministre de l'Air rencontre les dirigeants de l'Aéro-Club de Touraine et donne immédiatement des instructions afin que soient affectés à l'Aéro-Club un hangar et deux baraquements qui serviront provisoirement d'aéroport. C'est le retour sur le terrain de Parçay-Meslay où il construira avec des matériaux récupérés sur le terrain, quelques bâtiments et hangars situés à l'extrémité Est du camp.



Vues aériennes de la base en 1945

À VISITER : le B-24 Liberator de l'USAF (278370/251884) en panne sur le terrain de Tours.

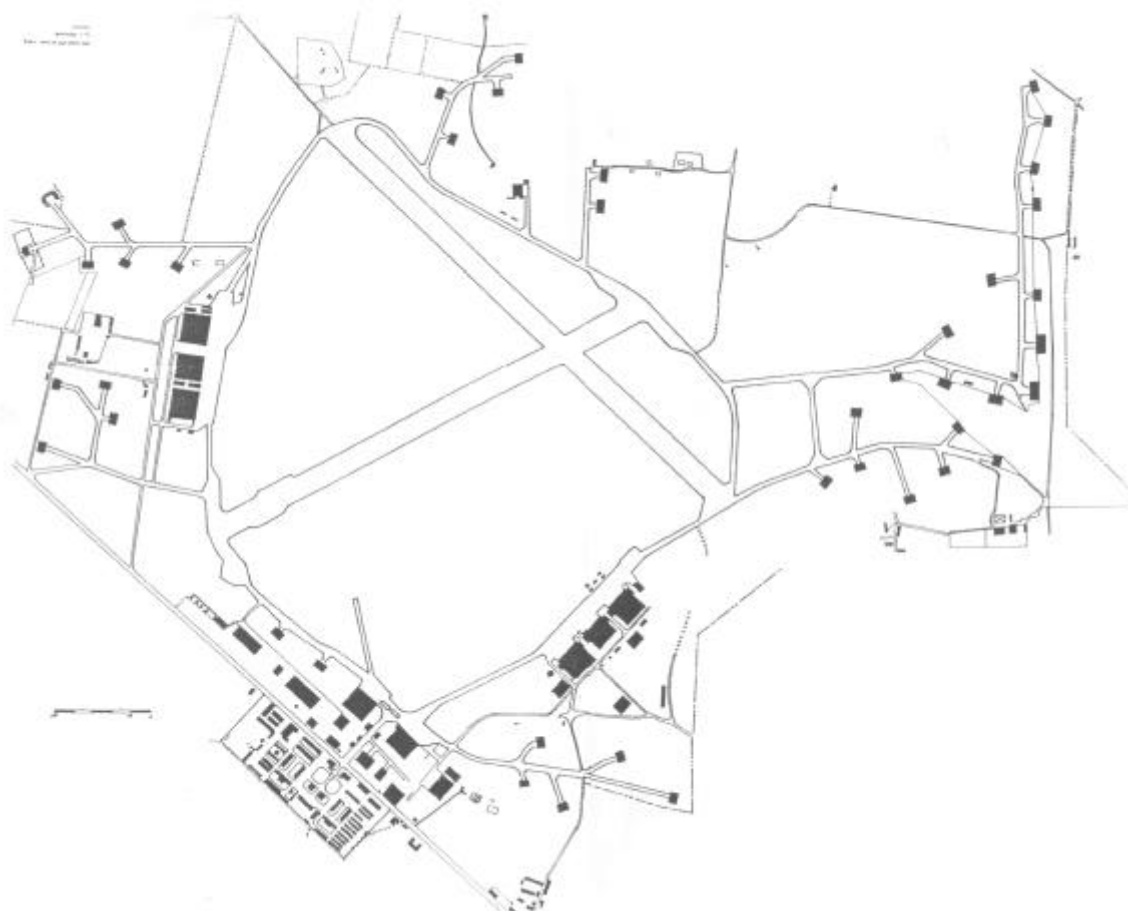
En mars 1945, un Consolidated B-24 Liberator de retour d'un raid au-dessus de Munich se pose avec deux moteurs «en carafe». Deux techniciens viennent se rendre compte des dégâts de la bête. Leur avion capote à l'atterrissage. Il y a plus de peur que de mal pour les deux malheureux. Le dimanche suivant, les appelés arrondissent leur maigre solde. Ils viennent chercher les groupes de dix personnes à l'entrée de la base et leur font visiter le Liberator.



B-24 Liberator de l'USAF (Photographie Robert Bezard - Collection J.P. Bezard)



B-24 Liberator de l'USAF (Photographie Robert Bezard - Collection J.P. Bezard)



Plan des installations en 1945, réalisé par Cyril Defever, à partir des documents d'archives. Les deux pistes en dur apparaissent : la 16/34 (dont une partie est encore utilisée aujourd'hui pour l'accès au stationnement militaire) et la 05/23 (peut être 04/22 à l'époque). Ce n'est qu'en juillet 1952 que sera construite l'actuelle piste 02/20.

1946

L'école de moniteurs de Tours est le berceau d'une patrouille acrobatique sur Stampe. Celle-ci, sous les ordres du Cne Perrier évolue à trois en 1946. L'année suivante neuf avions composent la patrouille.

Les Stampe de l'école de moniteurs de Tours vont partout en France contribuer à montrer les ailes françaises dans les «meetings» aériens de l'après guerre.

Quelques pilotes connus sont passés par Tours à cette période. Le commandant de l'école était le commandant Roger Duval, un as de la bataille de France. Originaire de Dreux, il était auparavant responsable du Centre d'instruction de chasse à Mecknès. Le Cdt Gisclon a aussi séjourné en Touraine. Vétéran de la guerre d'Espagne et de la

campagne de France, il a participé à la libération de la France, toujours au sein du Groupe de Chasse Lafayette. Rendu à la vie civile, il n'aura de cesse de rappeler dans ses ouvrages le comportement héroïque de la chasse française pendant la bataille de France. Cinquante-trois ans avant le lieutenant Caroline Aigle une femme déjà pilotait des chasseurs : Elisabeth Boselli, pilote féminin de 1^{ère} Classe (équivalent à lieutenant). Elle volait déjà bien avant la guerre. Elle a piloté des D520 au cours de sa progression de monitrice. Redevenue civile, elle reprendra du service au cours des événements d'Algérie, au sein des escadrilles de Liaisons Aériennes d'Afrique du Nord.

1947

4 juillet : la **Base Equipée 704** est dissoute. Les avions vont rejoindre essentiellement Cognac et Meknès.

31 août : l'école des moniteurs de pilotage de Tours est fermée. L'escadrille de présentation fut intégrée à la 40^{ème} escadre de Liaison Aérienne d'Etampes. Certains moniteurs partent pour Etampes former l'Equipe de Présentation de l'Armée de l'Air n°58. Parmi les pilotes de la formation, on trouve le Sgc Parodi. A sa mutation à l'école de chasse de Meknès il formera la patrouille tricolore sur Spitfire MkIX. La formation écumera les «meetings» du Maroc, comme au bon temps des Stampe de la patrouille de l'école des moniteurs de Tours.

1^{er} septembre : le détachement de **Base Aérienne n°109** succède à la **B.E. 704** et est chargé de l'entretien de la plate forme. C'est la naissance de l'atelier de réparation de Tours.

La B.E. 704 employait quelques 150 employés civils. A la dissolution de celle-

ci, le sort de ceux-ci est préoccupant. Faut-il les licencier et gonfler les effectifs civils des bases où seront envoyés les avions de la base, ou maintenir l'emploi en Touraine ? C'est la deuxième solution qui est choisie, car le personnel qualifié dans la maintenance aéronautique ne se trouve pas si facilement. Le 1^{er} septembre, l'Entrepôt Régional Général de l'Air n°864 de Tours est créé. Il s'occupe de la maintenance de niveau 3^{ème} échelon des matériels automobiles et aéronautique des bases écoles de la 3^{ème} Région Aérienne.

Les avions les plus couramment entretenus sont les AT16 Harvard, version anglaise du North American T6, dont toutes les rechanges sont stockées sur la base et le SNCAN Stampe SV4C. L'atelier travaille notamment au profit de l'école des Navigateurs Mitrailleurs et Bombardiers de Cazaux.

L'Aéro-Club de Touraine se classe parmi les cinq premiers de France. Coté trafic passagers, on envisage de rétablir la ligne directe Tours-Londres existant avant guerre et de créer une ligne

Tours-Paris qui serait exploitée par l'escadrille Mercure de taxis aériens aussi bien pour le tourisme que pour les affaires.



Activité à l'aéroclub en 1947 : au premier plan un Bucker 181 Bestmann (F-BBSA /n°56) et en arrière plan un Stampe SV.4C (F-BDIN /n°525). (Photographie : collection Norbert Bolteau).

1948

28 août : rallye aérien international des grands vins de Touraine auquel participeront 36 équipages (dont des Anglais, des Suisses et des Belges).

1949

15 et 16 juillet : la section modèles réduits de l'Aéro-Club de Touraine organise et accueille sur le terrain de Parçay-Meslay les épreuves finales du championnat de France de modèles réduits.

1949-1953

Dans le cadre de la réorganisation de l'armée de l'Air, la base reçoit des experts du génie de l'air en 1949. La base est retenue pour accueillir la 1^{ère} Escadre de Chasse qui à son retour d'Indochine doit recevoir des Republic F84G à réaction. Les installations et les pistes bétonnées allemandes n'étant pas aptes à recevoir des avions à réaction, c'est un vaste chantier de modernisation de la base qui est mené de la fin de 1949 à 1953. L'actuelle piste 20/02, construite sur les restes de la 05/23 allemande, est achevée en juillet 1952. Les nouveaux hangars sont montés début 1953, parallèles à la 16/34 qui sert de bretelle.



1951

21 juin : l'avant projet du plan de masse de la base aérienne de Tours est officiellement dévoilé. L'aviation légère et sportive, les avions de tourisme et par conséquent l'Aéro-Club de Touraine sont clairement exclus des installations qui seront militaires. La position défendue par l'ACT consistera à prôner le départ de l'armée de l'air pour un nouveau terrain plus adapté au matériel volant moderne et ayant des possibilités d'extension futures. Si le jeu du quitte ou double ne fonctionne pas, il faudra trouver un terrain d'accueil pour l'Aéro-Club !

4 et 5 août : onzième rallye aérien international des châteaux de la Loire et des grands vins de Touraine.

1952



Juin : ce n'est finalement pas la 1^{ère} EC qui vient à Tours. Le Groupe de Chasse de Nuit 1/31 «Lorraine» quitte le Maroc pour s'installer, avec ses Mosquito T3, PR16 et NF30, sur la B.A. 109 de Tours.

De Havilland Mosquito T3

2 avril : lors d'une réunion des autorités, il a été décidé que l'aérogare détruite ne pourra être reconstruite ailleurs que sur le terrain de Parçay-Meslay et que les avions commerciaux munis d'appareils de radio guidage devront atterrir sur le terrain mixte de Parçay. Par contre aucun avion sportif non muni de ces appareils ne pourra survoler ce terrain.

Cette année là, le terrain sera fermé à l'aviation lente (200 km/h) et non munie de «T.S.F.». Seuls les samedis après-midi et dimanche seront laissés à l'Aéro-Club pour l'entraînement de ses pilotes et la formation des jeunes dans le cadre de l'école de pilotage. Il sera interdit de circuler sur le terrain sans laisser-passer avec photo sous peine d'arrestation. Dès lors, il faut faire environ 4 kilomètres de roulage pour prendre un passager et repartir. C'est le début de l'exil pour l'Aéro-Club de Touraine.

Sur l'exercice 1951/1952, l'aéro-Club de Touraine se classe en 21^{ème} position sur 276 clubs au niveau national. Au niveau du classement de la 7^{ème} région, qui englobe les départements de la Vienne, de l'Indre, de l'Indre-et-Loire, des Deux-Sèvres, du Loir-et-Cher, du Cher et une partie du Loiret et qui compte 19 clubs, l'Aéro-Club arrive en 1^{ère} position.

1953

22, 28 et 30 avril : les premiers Meteor NF11, les n°17 et 20, sont convoyés depuis l'Angleterre.



Gloster Meteor N.F. 11

1^{er} mai : les personnels et les avions forment le noyau de la 30^{ème} Escadre Mixte d'instruction et de Chasse de Nuit (EMICN) qui est créée afin de recevoir des Armstrong Whitworth Meteor NF11 (premier jet biplace de l'armée de l'air équipé d'un radar autorisant la chasse de nuit). La 30^{ème} EMICN se compose de l'Escadron d'Instruction 1/30 «Loire», de l'Escadron de Chasse de Nuit 2/30 «Camargue» et de l'Escadron de Chasse de Nuit 1/31 (transformé en 3/30 en août) «Lorraine».

25 juin : création d'une station radar, **Station Radar Intérimaire 02/901 (SRI 02/901)**, afin de permettre l'entraînement de la 30^{ème} escadre.

1^{er} octobre : création du Centre d'Entraînement des Réserves Ordinaires 311 (CERO 311). Il sera équipé de Morane Saulnier Vanneau, de Morane Saulnier 472 puis de SIPA 12.



MS475 Vanneau - profil réalisé par Patrice Gaubert (<http://gaubs.free.fr/>)

15 novembre : réunis en assemblée générale extraordinaire, les membres de l'Aéro-Club de Touraine votent à l'unanimité la motion suivante : «Estimant que la reconstruction de l'aérogare de Tours, décidée par la Chambre de commerce, d'accord avec les pouvoirs publics, sur la base militaire de Parçay-Meslay est contraire aux intérêts de la ville, du département, de l'Aéro-Club et de l'aviation de tourisme en général, l'Aéro-Club de Touraine prie le comité de direction : de demander à la Chambre de commerce la disjonction de ses propres dommages de guerre immobiliers du dossier général établi et déposé au M.R.U.

par l'architecte de la Chambre de commerce, de choisir un autre expert afin de constituer un nouveau dossier et d'employer ses dommages à l'aménagement du terrain de Larçay, seul qualifié pour recevoir et abriter les touristes aériens ainsi que les avions commerciaux de faible tonnage qui constituent l'unique intérêt de la ville et du département».

Il faut préciser que les membres de l'Aéro-Club avaient appris par la presse la décision de reconstruire l'aérogare sur la base militaire de Parçay-Meslay, et ce, au moyen des dommages de guerre de l'ancienne aérogare dont une partie était la propriété de l'Aéro-Club. Celui-ci avait la propriété de trois hangars métalliques. De plus, le nouveau plan de terrain présenté prévoit encore le déplacement de l'aviation civile à trois kilomètres plus au sud (ce qui ferait le cinquième changement en 15 ans d'occupation effective) et les hangars de l'Aéro-Club doivent être réquisitionnés par l'armée.

2 décembre : la 30^{ème} EMICN devient la 30^{ème} escadre de chasse de nuit (ECN) ; l'EI 1/30 devient le Centre d'Instruction du Personnel Navigant (CIPN) n°346 et devient indépendant de la 30^{ème} Escadre de Chasse de Nuit (nouvelle appellation de l'EMICN). Il était destiné à former les navigateurs

radaristes et équipé de MD 315 Flamant. Il sera transformé en Centre d'Instruction Tout Temps (CITT) en mars 1957 et chargé de l'instruction des équipages de chasse tout temps. Il utilisera les Meteor NF11 et T7 préparant ainsi l'arrivée des Sud-Ouest 4050 Vautour IIN.

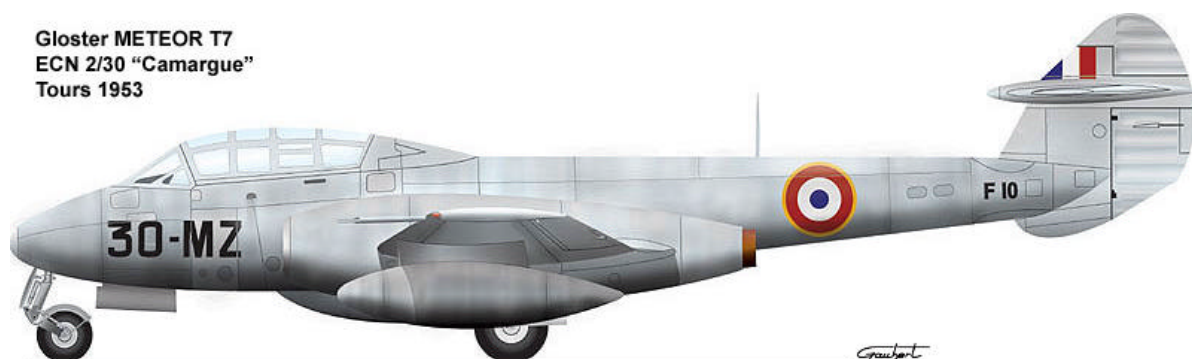
8 décembre : dans un courrier, l'Aéro-Club (et son président, Jean Vachon) propose à la Chambre de commerce d'acquérir pour 5 millions de francs, à Larçay, une lande inculte, au moins aussi grande que le terrain de Parçay-Meslay, touchant le terrain de manœuvres que l'Aéro-Club a loué et où il envisage d'installer des hangars. Des plans ont été établis, étudiés et chiffrés (le Secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile avait prononcé la prise en considération de l'avant projet de plan de masse de l'aérodrome de Tours-Larçay le 7 octobre 1953). Les arguments avancés sont les suivants :

- sur ce terrain, vous seriez chez vous en toute propriété, libre de construire ce que bon vous semblera, un terrain d'accès facile et direct, sur la route de Loches, dégagé ;
- ce serait pour vous, en plus de ce que représente pour Tours, de posséder un terrain au sud et au nord de la Loire et du Cher (pensez aux ponts sautés en 1944) un excellent placement d'argent, et non pas une construction en dur sur un volcan ;
- de plus, l'Aéro-Club pourrait comme par le passé, vous en assurer la gestion, le gardiennage, l'entretien, et y amener une clientèle fidèle qu'à Parçay-Meslay, vous n'aurez jamais ;

- quel intérêt présente donc Tours pour l'aviation commerciale, alors qu'Orly se trouve à 188 km soit 20 minutes de vol actuellement ? Cinq avions de transport ont été déroutés l'an dernier à Tours par le mauvais temps sans que le commerce tourangeau ait bénéficié de quoique ce soit, puisque des cars vinrent de Paris chercher les passagers. Par contre, 685 touristes aériens venant d'Angleterre, de Belgique, de Suisse, de l'Afrique du Nord, etc. se sont posés, ont été ravitaillé en essence, ont déjeuné, couché, excursionné dans notre région.

Interrogé par la Chambre de commerce, M. Girault, ingénieur des ponts et chaussées chargé des questions aéronautiques, déclarera : «le terrain de Parçay-Meslay a été déclaré terrain mixte par le Conseil supérieur de la navigation aérienne. Les civils sont donc chez eux tout comme les militaires et un emplacement est réservé aux installations civiles. L'Etat ne fera pas de travaux d'infrastructure sur un autre terrain et ne permettra peut être pas l'ouverture d'un autre aérodrome à proximité de celui de Parçay-Meslay (Larçay est à 5 kilomètres à vol d'oiseau). En conséquence, les avions civils (commerciaux ou de transport) devront atterrir à Parçay. D'ailleurs ce terrain est ouvert de jour et de nuit à tous les appareils (civils et militaires) munis de dispositif de radio guidage. Les petits avions de tourisme sont autorisés à y atterrir tous les jours de 8 heures à midi et les samedis de 13 heures à la tombée de la nuit, le dimanche toute la journée et le lundi matin jusqu'à 13 heures».

Gloster METEOR T7
ECN 2/30 "Camargue"
Tours 1953



Profil réalisé par Patrice Gaubert (<http://gaubs.free.fr/>)

Les Meteor NF11 étaient reconnaissables aux marques et couleurs portées se différenciant selon l'escadron :

- ceux du 1/30 Loire avaient adopté la couleur jaune que l'on trouvait sur la trappe du train d'atterrissage avant et au niveau des entrées d'air. Ils arboraient sur la dérive l'insigne composée d'un fanion bleu avec un trident blanc. Ils étaient codés en 30-Ox.
- ceux du 2/30 Camargue avaient adopté la couleur verte disposée comme sur les appareils du 1/30. Ils ne semblent pas avoir porté d'insigne durant cette période. Ils étaient codés en 30-Mx.
- ceux du 3/30 Lorraine avaient adopté la couleur rouge disposée comme sur les appareils du 1/30. Ils arboraient l'insigne du Lorraine et étaient codés en 30-Ex.

1953 toujours : l'aérodrome de Tours est ouvert à la circulation aérienne publique et prend le statut d'aérodrome mixte, pour lequel l'Armée de l'air est désignée comme affectataire principal. Un meeting aérien a lieu sur le terrain avec la participation de la patrouille de France alors équipée de Dassault MD450 Ouragan.

1954

1^{er} janvier : l'ensemble de l'escadre est déclarée opérationnelle sur Meteor. Auparavant, les équipages ont appris à maîtriser l'avion et le radar A1 Mk10 (SCR 720) d'origine américaine ainsi que de nouvelles techniques.

Mars : la cohabitation avec les militaires posant des problèmes, l'Aéro-Club de Touraine se voit dans l'obligation de quitter le terrain. Après avoir fréquenté des terrains d'accueil comme ceux du Mans et Blois et même un terrain de fortune du côté de Larçay, il y aura la création des «Ailes tourangelles» à Dierre et la renaissance de l'Aéro-Club de Touraine à Sorigny.

Mai : l'ECN 2/30, qui possède quelques Gloster Meteor T7 afin d'assurer la transition rapide de ses pilotes sur les Armstrong

Whitworth Meteor NF11, reçoit son nom de baptême «Camargue» et reprend les traditions de l'escadrille de Chasse de Nuit 5/13.

1^{er} juillet : création de l'Escadron de Chasse de Nuit 1/30 «Loire» équipé de Meteor NF11.

21 juillet : le CERO 311 devient le CER 311.

1954 toujours : le CIPN 346 va recevoir huit MD 315 Flamant dont quatre avec radar. Ceux dépourvus de radar serviront de plastrons aux autres. Avec cette dotation, le CIPN sera surnommé escadrille Dassault. La **Station Radar Intérimaire** prend l'indicatif **RAKI**.

1956

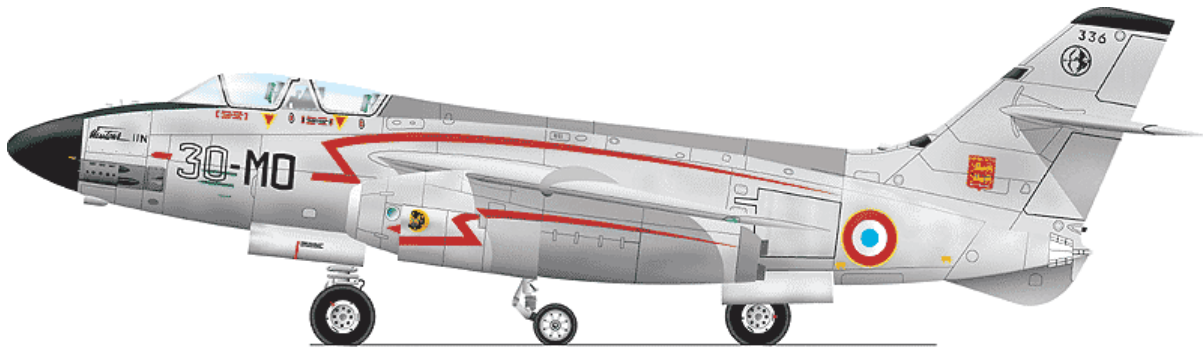
22 janvier : la 30^{ème} Escadre de Chasse de Nuit est intégrée à la défense aérienne du territoire.

1^{er} juillet : le CER 311 commence à remplacer ses MS475 Vanneau par des SIPA 12. L'insigne s'inspirait des armoiries de la ville de Tours et comportait un chapeau de mousquetaire, symbole des vertus chevaleresques : bravoure, gloire, panache et audace.

Août : mise en sommeil de l'ECN 2/30. Il sera dissout le 1^{er} décembre 1956 et son personnel ira servir au sein de l'escadrille 10/72 sur T-6 en Algérie.

Fin 1956 : les Escadrilles de Réserve d'Aviation Légère d'Appui (ERALA) succèdent aux CER qui sont alors dissout.

1957



Profil du SO4050 Vautour IIN réalisé par Patrice Gaubert (<http://gaubs.free.fr/>)

Avril : l'ECN 3/30 «Lorraine», qui vole depuis 1953 sur Meteor NF11, est désigné pour recevoir le SNCASO Vautour IIN, nouveau cheval de bataille de la chasse tout-temps en France et débute sa transformation. L'escadre devient à cette occasion 30^{ème} Escadre de Chasse Tout-Temps et ses escadrons sont l'ECTT 1/30 «Loire» et l'ECTT 3/30 «Lorraine». Dans les locaux libérés par le 2/30 s'installera le 23 avril la section de transformation Vautour. Elle sera équipée des Vautour IIA n°5 et 7.

Mai 1957 : le **RA**dar **MO**bile **LO**urd est installé sur le terrain. La **St**ation **RA**dar **Int**érimaire devient SRML 02/901.

18 juin : arrivée du premier Vautour IIN, le n°306. Il sera suivi le lendemain par le n°305.

Novembre : après le 3/30, c'est au tour de l'ECN 1/30 «Loire» de troquer ses Meteor NF11 contre des Vautour IIN. Les Meteor seront répartis entre le CITT n°346 de Tours, le Centre de Tir et de Bombardement de Cazaux et le Centre d'Essais en Vol de Brétigny.

Décembre : à ce moment, seuls 13 Vautour ont été livrés, un nombre insuffisant du fait d'une disponibilité très faible (jamais plus de 40%) et de la mission supplémentaire dévolue à la base de former et lâcher des pilotes israéliens présents sur la base. Les convoyages des appareils israéliens (Vautour IIA, IIN et IIB) vers Israël se feront depuis Tours dans la plus grande discrétion.

Par ailleurs, le Vautour souffrait d'un défaut lorsqu'il y avait tir avec ses quatre canons de 30 mm. Cela occasionné une onde de choc qui parasitait les entrées d'air allant jusqu'à l'étouffement des réacteurs. Ce défaut fut corrigé par l'adjonction de «rascasse» au niveau des canons.

1958

Août : une flèche de couleur est peinte sur les Vautour IIN : rouge pour ceux du «Lorraine», jaune pour ceux du «Loire». Le numéro de l'appareil est remplacé par le 30 de l'escadre suivi des deux dernières lettres de l'indicatif de l'avion.

1958 toujours : la Chambre de Commerce et d'Industrie de Tours construit l'aérogare (sur le site actuel géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie). Les travaux avaient débuté en 1955 et avaient été financés par les dommages de guerre.

1959

13 juin : l'aérogare, appelée «La caravelle», est officiellement inaugurée. Pour l'occasion, les invités avaient tous un passeport personnalisé concocté sous l'égide du International Lions Club.

Cette aérogare semblait située sur le territoire de la commune de Saint-Symphorien qui d'ailleurs en encaissa les taxes. Pourtant, quelques années plus tard, la commune de Sainte-Radegonde fit valoir son droit et la commune de Saint-Symphorien fut dans l'obligation de reverser les montants indûment encaissés.



L'aérogare de Tours, dite «La caravelle» (Photographie : collection Jean-François Barcat)

Août : la section de transformation Vautour est mise en sommeil.

1959 toujours : la SRML 02/901 devient le CCD 02/901.

1960

Le CCD 02/901 devient le Centre de Détection et de Contrôle 20/927 (CDC 20/927).

1961

8 février : l'ECTT 1/30 déménage vers la BA 110 de Creil où il fait équipe avec les Mystère IVA de la 10^{ème} Escadre de Chasse.

Février : le commandement de la 30^{ème} ECTT et ses moyens techniques élisent domicile sur la BA 112 à Reims. Le «Lorraine» et ses Vautour IIN vont suivre l'escadre dans sa migration. Le CITT 346 en fera de même.

1^{er} mars : la BA 109 devient la **Base Ecole 705** (BE 705).



Dassault Ouragan restauré aux couleurs des appareils de la base de Tours (Photographie : C. Fillet)

Juillet : les Dassault Ouragan et les Lockheed T33 («T Birds») arrivent sur la base en provenance de la base école 708 (BE 708) de Meknès au Maroc (arrivée officielle de l'école de chasse : 6 mars 1961). Peu après leur arrivée (en septembre), les Ouragan sont remplacés par des Dassault Mystère IVA.

Juillet : avec l'école de chasse est arrivée la section de liaison aérienne équipée de trois bimoteurs Siebel (dénomination française : Martinet NC701), les n°108 et 153 (tripale) et n°164 (bipale).

27 octobre : la BE 705 se dote d'un insigne (homologué sous le numéro A852), celui-là même qui est porté aujourd'hui sur la dérive des Alphajets. Il reprend celui, jamais homologué, de la Base école de Meknès (Maroc), la BE 705 accueillant l'Ecole «de

spécialisation réacteur» à la dissolution de la Base école de Meknès.



(Document armée de l'air)

Il figure une cigogne dite «de Guynemer» afin d'évoquer le passé glorieux des chasseurs de la première guerre mondiale et de leurs escadrilles, mais aussi une étoile chérifienne, emblème traditionnel de la royauté marocaine.

En termes héraldiques, l'insigne est :

- de sinople : de couleur verte,
- d'argent et de sable : de couleurs blanche et noire,
- becquée et membrée de gueules : dont le bec et les pattes sont rouges,
- passante et brochante : figurée en vol de profil en direction de la droite et posée sur l'étoile.

(Source : département air du service historique de la défense SHD/DA)

1962

15 février : les futurs chasseurs de la marine sont également formés à l'Ecole de Chasse. Pour eux est créé un nouvel Escadron d'instruction en vol, le 1^{er} escadron qui est commandé par le lieutenant de vaisseau Guillaume, et qui prend le nom du capitaine de corvette «Jean Lenglet» (pacha de la 1^{ère} Flottille de Chasse tué en Indochine). Il adopte l'insigne de la 57S récemment dissoute en reprenant notamment l'étoile

shérifienne, souvenir de son passage au Maroc.

En pratique, afin de permettre sa création, le premier escadron est devenu le sixième. Le 6^{ème} escadron reprend les traditions et l'insigne du 1^{er} escadron de Meknès.

La structure de l'Ecole de Chasse est la suivante :

- 1^{er} EIV «Jean Lenglet» sur T33,
- 2^{ème} EIV «Henry Jeandet» sur T33,

- 3^{ème} EIV «Henry Arnaud» sur T33,
- 4^{ème} EIV «Marin la Meslée» sur T33,
- 5^{ème} EIV «Marcel Lefèvre» sur Mystère IVA,
- 6^{ème} ECS (Esc. de Contrôle et de Standardisation) «Jean Maridor» sur T33.

Les 5 EIV instruisent les élèves pendant que le 6^{ème} ECS contrôle et harmonise les méthodes de travail des EIV et fait voler les abonnés.

30 septembre : le CER 311 devient l'ERALA 3/38 (Escadrille de Réserve d'Aviation Légère d'Appui). Il sera dissous en décembre 1963.

L'école de chasse comprend alors :

- 4 escadrons sur T-33 (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème}),

- 1 escadron sur Mystère IVA (5^{ème}),
- 1 escadron de standardisation et d'entraînement des pilotes abonnés (6^{ème}) : il sera chargé d'étudier la mise au standard français du T-33 d'origine américaine (T-33 A Shooting Star) et canadienne (T-33 Mk III Silverstar) ; cette mise au standard sera effective pour tous les avions en mars 1968 (livraison du premier T-33 SF en 1964).

A noter qu'un T-33 de l'école de chasse sera utilisé pour le tournage de la série télévisée «**Les chevaliers du ciel**».

Le C.R.T., implanté sur le terrain depuis 1946, le quitte pour rejoindre l'E.A.A. 609 (Entrepôt de l'Armée de l'Air) à Cinq-Mars-La-Pile. Il devient C.D.C. 07.927.



Siebel ou NC701 Martinet de la section de liaison vu au camp Nord de la base. A l'arrière plan, un Morane Saulnier MS733 Alcyon n°113, appareil ayant remplacé le MS475 Vanneau utilisé par les réservistes. (Photographie : Gaston Giry).

1964

4 avril : le CDC 20/297 devient le CDC 07/297 (appellation actuelle). La Section Aérienne de Gendarmerie (SAG) s'implante sur le terrain.

11 juin : la BE 705 reçoit le nom de tradition «Commandants François et Jean Tulasne». François est mort le 5 octobre 1929 en service aérien commandé en rentrant d'une mission d'observation au dessus les Balkans et Jean trouva la mort au champ d'honneur en juillet 1943, sur le front russe, alors qu'il servait au Normandie Niémen.

C'est cette même année que l'appellation **Base Ecole 705** a été remplacée par **Base Aérienne 705**.

1965

1^{er} octobre : l'école de chasse devient le **Groupeement Ecole 314** (G.E. 314). Une nouvelle livrée est adoptée pour les appareils et notamment les marquages rouge-orangés et le numéro 314 suivi des deux dernières lettres de l'indicatif des appareils.

Juillet : le CDC 07/297 quitte Parçay-Meslay pour Saint Mars La Pile (le RAMOLO fermant

le 7 juillet à 16h30 Zoulou). Cinq Mars La Pile est rattaché à la base aérienne 705. Le site porte le nom de Lieutenant-colonel Mailloux (voir 4 août 1936).

1965 toujours : 173 élèves seront macaronnés et après le premier T-33 SF livré en 1964, 34 autres seront livrés à l'armée de l'air cette année là.

1966

166 élèves seront macaronnés et 28 T-33 SF seront livrés à l'armée de l'air. L'Ecole de Chasse devient Groupeement Ecole 00/314. Les avions commencent à porter le numéro du GE devant leurs deux lettres d'indicatif, ainsi que des bandes «day glow» indiquant leur fonction d'avions école.



Dassault Mystère IVA codé 314-TN (n°61) ; on notera le système de ravitaillement en kérosène escamotable dans le sol importé de Meknès.

(Photographie : collection Cyril Defever).

1967

89 élèves seront macaronnés et 15 T-33 SF seront livrés à l'armée de l'air. Les derniers T-33 US partent.

17 mai : une délégation de la Royal Air Force conduite par l'Air Commodore Winskill remet au Général Ezanno un Spitfire Mk XVI.



Spitfire Mk XVI exposé à l'entrée de la BA 705 (codé TB597 /GW-B, en réalité le RR263). Il sera ensuite restauré par une équipe de fanatiques de l'aviation pour terminer sa carrière au Musée de l'air et de l'espace du Bourget à partir d'octobre 1978. (Photographie : collection Cyril Defever)

1968

Les 5 derniers T-33 SF sont livrés à l'armée de l'air portant le total à 83 et le Groupement Ecole compte alors 67 T33, 55 Mystère IVA, 3 MD 312 Flamant et un MH 1521 Broussard. Environ 130 élèves sont formés. Le cursus fait 35 semaines.

1970

30 avril : un défilé aérien réunit 12 Mystère IVA et 20 T-33. Cette année là, l'activité de la base sera au summum avec 3 731 heures de vol et 146 pilotes brevetés.

3 novembre : en raison de conditions météorologiques mauvaises en Touraine, un détachement de Mystère IVA passera l'hiver sur la base d'Orange (jusqu'au 20 février 1971).

1971

26 septembre : meeting national de l'air qui sera le premier sur la base depuis 1959 !

1972

Les premiers Mystère IVA commencent à quitter Tours, souvent à destination des 7^{ème} et 8^{ème} Escadres de chasse. Le phénomène n'est pas nouveau mais s'accroît avec le départ de six appareils cette année là.

En raison de conditions météorologiques mauvaises, un détachement de Mystère IVA passera l'hiver sur la base d'Istres.

28 071 heures de vol seront effectuées et 140 pilotes seront brevetés.

1973



Vue de l'entrée de la base aérienne dans les années 1967-1973 : outre 2 Dassault Ouragan, on voit le Spitfire Mk XVI ; sur le stationnement avions, on distingue les T-33. Photographie : collection Claude Bodier.

14 juillet : le Commandant Liédet, chef du 5^{ème} escadron, emmène une dernière formation de 8 Mystère IVA de Tours, suivis de 8 T-33.



15 septembre : journée portes ouvertes et le 5^{ème} Escadron est dissous, les derniers Mystère IVA partent. Le n°22 (F-TETG) restera exposé à l'entrée de la base aérienne. Les Mystère IVA ont totalisé près de 87 000 heures de vol. Sa mission de perfection chasse est transférée à la 8^{ème} Escadre de Chasse de Cazaux et ses 35 Mystère IVA sont répartis entre la 8^{ème} EC, le groupement d'Instruction 312 de Salon de Provence, et l'entrepôt de Châteaudun.

Cérémonie officielle de départ des Mystère IVA (Photographie : Claude Fillet)

1974

1^{er} janvier : l'entrepôt de l'armée de l'air 609 devient la 9^{ème} unité de la BA 705.

19 août : le Commandement des écoles de l'armée de l'air s'installe sur le site de la base aérienne (sur le camp Tulasne).

1976

Rattachement à la base aérienne 705 du Centre de Contrôle de Coordination et des Trafics de Brest Lopérhet.



Une équipe de mécaniciens décide de remettre le Spitfire Mk XVI en état de vol. Cela sera chose faite le 22 juin 1978 et le Spitfire sera remis au musée de l'air et de l'espace du Bourget.

La photographie ci-contre (source : armée de l'air) a été prise le 20 mai 1977 lors du mémorable essai moteur sur la base. Alors qu'il était prévu qu'un simple roulage et que l'appareil était bridé afin de ne pas décoller, le pilote ne résistera pas à la tentation de s'élever au-dessus de la piste.

1978



Le Centre de Contrôle de Coordination et des Trafics de Brest devient le C.D.C. 08.927 (Centre de Détection et de Contrôle).

9 octobre : le premier Alphajet de série se pose à Tours. Dans la nuit, sa dérive sera décorée d'un magnifique Kanak par le personnel du 3^{ème} E.I.V..

← Le Kanak, insigne de l'actuel 1^{er} E.I.V. (3^{ème} E.I.V. à l'époque), peint sur la dérive du premier alphajet de passage sur la base de Tours.

(Photographie : 1^{er} E.I.V. – <http://1eiv.eac.free.fr>)

La Section Aérienne de Gendarmerie (SAG) quitte le terrain de Parçay-Meslay pour rejoindre l'unité de liaison de l'Aviation légère de l'armée de terre (ALAT) implantée sur le terrain de Tours Sorigny.

1979



4 mai : le remplaçant du T33, l'Alphajet (les cinq premiers) fait son apparition sur le tarmac de la BA 705. Les vols de formation de la première promotion sur Alphajet débutent le 30 juillet. Le Tee-Bird n'en continue pas moins sa mission d'apprentissage jusqu'en novembre 1981. Il effectua 478 110 heures à l'école et 3 327 pilotes furent formés sur «la bête» en trente ans de carrière dans l'Armée de l'Air.

Un des premiers Alphajet (E11 /314-LF) au roulage pour la piste 20 en août 1979 (Photographie : collection C. Fillet).

1^{er} juin : arrivée officielle de l'Alphajet avec une cérémonie en présence de M. Yvon Bourges Ministre de la défense et du général Saint-Cricq, Chef d'état-major de l'armée de l'air.

9 septembre : journée portes ouvertes avec plus de 35 000 visiteurs.

11 octobre : à l'occasion du macaronage de la promotion 79 Bravo, les commandants des cinq escadrons (Henri Arnaud, Jean Langlet,

Henri Jeandet, Marin la Meslée et Jean Maridor) se voient remettre leurs fanions.

24 octobre : l'avion de la Reine Elizabeth II se pose en fin de matinée. Elle fut accueillie, à la descente de son appareil, par Madame Giscard d'Estaing ainsi que par l'Ambassadeur de Grande-Bretagne en France, le Chef du protocole, le Préfet d'Indre et Loire et le colonel Cassagne, commandant de la base aérienne.

1980

25 janvier : macaronage de la première promotion sur alphajet.



Illustration de la relève par le dessin due aux talents du Sergent Diolez et de l'Aviateur Fougère.
(source : brochure anniversaire de l'école de chasse)

Le nouveau C.A.T.A. (Centre Administratif Territorial Air) s'installe sur le camp Tulasne ; mise en service opérationnel des nouvelles installations du C.D.C. 07.927 «RAKI» de Cinq-Mars-La-Pile et installation du COZ Nord 0012 (Centre d'Opérations de la Zone Nord).



8 septembre : Suite à une alarme feu réacteur, un T-33 largue ses bidons de bout d'aile au lieu-dit «La mulocherie» (entre l'autoroute A10 et la Grange de Meslay). Il se présentera une première fois en finale de la piste 20 et touchera la piste de l'arrière de la tuyère (le train d'atterrissage ayant été malencontreusement oublié) avant de refaire un tour de piste, le deuxième essai étant le bon !

← 1^{er} passage : manque le train d'atterrissage !

↓ 2^{ème} passage, le bon ! (Photographies : C. Fillet)



Les appareils de liaison utilisés par la base aérienne au début des années 80...

(Photographies : C. Fillet)



Le Max Holste Broussard MH-1521 n°175 codé 314-DA à l'atterrissage en piste 20 ; en arrière plan, Parçay-Meslay. En 22 ans, 9 MH-1521 auront été au service de la base aérienne. Ils auront été codés DA puis 314-DA (n°39, 164, 198, 175, 018 et 18) et DB puis 314-DB (n°109, 95, 39 et 015)¹.

¹ Source : «Broussard MH 1521» de Thierry Gibaud (éditions E-T-A-I).



Dassault MD 311 Flamant n°276 codé 314-KC.



Dassault MD 312 Flamant n°237 codé 314-DC.

1981

Février : en visite sur la base, un Mirage F1C de la 30 (84 /30-MP) cohabite avec les derniers T-33 et les premiers Alphajet.

(Photographie : collection C. Fillet) →



26 février : la 15 000^{ème} heure de vol sur Alphajet est célébrée comme il se doit ! La réalisation de cette 15 000^{ème} heure de vol fut symbolisée par l'arrivée sur la 15/33 d'un Alphajet avec aux commandes le capitaine Bonny, pilote le plus expérimenté sur l'avion avec 700 heures de vol, qui vint se parquer devant la tribune d'honneur. On aperçoit à l'arrière plan un T-33.

← photographie : C. Fillet.



A noter que les T-33 ont rarement changé de livrée. Deux exceptions cependant, celui décoré spécialement pour le tournage de la série télévisée «Les chevaliers du ciel» et celui arborant un camouflage mais qui ne vola plus jamais bien que les riverains l'entendirent lorsqu'il était utilisé pour des essais réacteur ou simplement pour déneiger la piste.

← Arrivé à bout de potentiel, le 314-YP (vu ici en septembre 1981) a servi de banc d'essais réacteur (Photographie : C. Fillet)



13 septembre : journée portes ouvertes à la BA 705 qui a attiré plus de 50 000 spectateurs.

19 novembre : cérémonie officielle pour le départ des derniers T-33. Au 1^{er} juin 1981, les T-33 de l'armée de l'air avaient effectué 474 750 heures de vol dont 397 400 à Tours et 3 300 pilotes ont été brevetés. La dernière promotion fut la SR 81 Delta.

T-33 déjà au rang de stèle !
(Photographie : C. Fillet)

1984

10 décembre : inauguration de la déviation de la Nationale 10 qui désormais ne traverse plus les camps Est et Ouest de la base.

1985

7 juin : le Max Holste Broussard MH1521 n°182, au décollage en piste 20, s'écrase sur la commune de Parçay-Meslay entre la piste et l'autoroute.



Intervention des secours après le crash ; au-premier plan l'autoroute au bout de la rue de la Croix Hallée (Photographie : C. Fillet).



Juin : premier Concorde qui se pose à Tours, le n°10 immatriculé G-BOAD aux couleurs de British Airways.

(Photographie : C. Fillet)

1985 toujours :

- le TAT Club, aéroclub de la société Touraine Air Transport implantée sur le terrain de Tours Saint-Symphorien, devient le Tours Aéro-Club ;

- les deux Dassault MD 312 n°202 (F-TECS) et n°250 (F-TECI) qui étaient utilisés comme avions de liaison par la base, sont retirés du service.

1986

Le Centre Départemental de Météo-France, jusque là implanté au niveau du rez-de-chaussée de la tour de contrôle militaire, s'installe à quelques centaines de mètres de la piste en dehors de l'enceinte militaire.

1987

4 octobre : journée portes ouvertes à la base aérienne.

1988

1^{er} juillet : après une implantation d'une dizaine d'années sur le terrain de Tours Sorigny, la Section Aérienne de Gendarmerie (SAG) rejoint la BA 705.

Juillet : deuxième Concorde qui se pose à Tours, le n°5 immatriculé F-BVFA aux couleurs d'Air France.

1991

30 janvier : inauguration du PC (poste de commandement) du GE 00.314. Ce bâtiment abrite tous les services de commandement de l'école de chasse.

Septembre : disparition du C.A.T.A. et installation du Service des rémunérations et des pensions du commissariat de l'air (SERPECA), l'organisme qui paie le personnel de l'armée de l'air.

15 septembre : Meeting national avec notamment les patrouilles américaine (Thunderbirds sur F-16), espagnole (Aguila sur Casa C101), suisse (sur Hawker Hunter), marocaine (Marche verte sur Cap 231) et la patrouille de France (sur Alphajet).

1992

11 juin : la Reine d'Angleterre fait un passage éclair sur le terrain.

30 juillet : le Tour de France aérien des jeunes pilotes fait étape sur la base aérienne. Les appareils viennent d'effectuer un Saint-Nazaire / Tours et ils repartiront pour Royan le lendemain. Un meeting aérien clôturera la journée.

1993

25 juin : les quatre premiers élèves navigateurs officiers système d'armes (NOSA) sont brevetés.

24 novembre : inauguration du bâtiment du service des rémunérations et des pensions du commissariat de l'air (SERPECA) sur la base aérienne. Ce service a une double vocation :

- rémunérer l'ensemble du personnel militaire et civil de l'armée de l'air, y compris le personnel affecté ou détaché hors de l'hexagone ;
- opérer le suivi et la réalisation des dossiers de pension de l'ensemble des personnels militaires, fonctionnaires, ouvriers, agents contractuels de l'armée de l'air.

L'Ecole de chasse assure désormais également la formation des navigateurs officiers systèmes d'armes (NOSA) après un stage initial effectué à Toulouse.

1994

8 avril : arrêté portant autorisation d'occupation temporaire de la zone civile de l'aéroport par la société d'économie mixte de gestion de l'aéroport Tours Val de Loire (SEMAVAL). Dans un premier temps, les trois partenaires (Ville de Tours, Département d'Indre-et-Loire, CCI de Touraine) décident d'engager la modernisation du bâtiment qui n'avait subi aucun travaux depuis 1959.

1^{er} juillet : le Bureau Air Information de Quimper est rattaché à la BA 705.

1^{er} août : le Groupement Ecole 314 (GE314) devient l'Ecole d'Aviation de Chasse (EAC).

L'état-major de la zone aérienne de défense Nord 10.542 (ZAD Nord) s'installe sur le site de Cinq Mars La Pile.

1994 toujours : Le 3^{ème} E.I.V. Henri Arnaud (Commandant mort en service aérien commandé le 12 septembre 1944) devient le 1^{er} E.I.V. Henri Arnaud.

1995

10 mars : trois Alphajet du GE 314 partent pour un périple qui va les mener au salon aéronautique de Melbourne (Australie) où l'avion doit être présenté. Equipés de réservoirs pendulaires, ils emportent 2 500 litres de carburant mais le voyage sera effectué en 7 jours et pas moins de 14 escales avec des étapes de 1 400 kilomètres en moyenne.

25 juin : meeting national de l'air qui attire près de 20 000 spectateurs.

17 octobre : le Président de la République, Jacques Chirac, est de passage sur la base aérienne.

22 novembre : le cap des 500 000 heures de vol sur Alphajet dans l'Armée de l'Air est franchi.

1996

19 au 22 septembre : la base accueille sa Sainteté le Pape Jean Paul II. L'office religieux du 21 septembre, tenu sur la base, sera donné devant plus de 100 000 personnes.

← 25/03/2003 : un BAe 146 de la compagnie Buzz stationné devant la tour de contrôle (Photographie : J.P. Bezard).

1996 toujours : une tour de contrôle est construite au niveau de l'aérogare pour offrir un service AFIS en dehors du contrôle aérien militaire.



1997

L'aérogare est rénovée. La C.C.I. met en place une politique de développement commercial et d'aviation d'affaires.

1998



Sur cette vue prise en juin 1998 : l'actuelle piste (02/20), l'aéroport civil, mais également des traces de l'ancienne piste 05/23 qui vont des hangars au premier plan vers la déchetterie de Parçay-Meslay. (Photographie : C. Fillet)

1999

Janvier : les Alphajet commencent à adopter une nouvelle livrée, toute grise...

28 mai : Caroline Aigle reçoit son macaron de pilote et devient la première femme pilote de combat de l'armée de l'air française avec la promotion SC98 Fox.

Ci-contre : Alphajet E19 (314-LO) et E141 (314-LC) – Photographie : Pascal Schwarz



2000

Mars : début des travaux d'aménagement des abords et des zones de stationnement de l'aérogare.

8 avril : première journée d'appel à la défense pour les jeunes filles organisée à la base aérienne.

28 mai : meeting national de l'air, qui a réuni près de 25 000 visiteurs.

Novembre : mise en place d'une ligne régulière entre Tours et Lyon Saint-Exupéry.

2001



10 novembre : le dernier Morane Saulnier MS760 Paris (27 /314-DQ) est retiré du service à la base aérienne de Tours. Cet appareil était employé par la liaison.

On le voit ici en vol dans le ciel de Touraine en août 2000. Photographie : Pascal Schwarz.

2002

31 mars : ouverture de la liaison aérienne Tours-Londres assurée par la compagnie Buzz.

1^{er} septembre : la base 705 de Tours s'agrandit avec le rattachement du site de Mareuil-sur-Cher situé à environ 70 kilomètres de Tours. C'était à l'origine des antennes construites en 1968 et qui servaient de support pour les transmissions de l'armée de l'air. Le site s'est vidé de ses personnels mais reste l'un des supports de SOCRATE (Système Opérationnel Constitué des Réseaux des Armées pour les Télécommunications) dont l'ambition est l'interconnexion aisée entre toutes les armées et les puissances militaires alliées.



Beech 1900D (Photographie : C. Fillet)

16 septembre : la compagnie Airlinair assure désormais deux vols quotidiens (du lundi au vendredi) et directs au départ de Tours et à destination de Lyon. Elle utilise un Beech 1900D d'une capacité de 19 sièges.

2003

25 janvier : un appareil civil de type Cessna P.210N «Pressurized Centurion» (F-GFGA /P21000279) se crashe sur la piste.



17 au 23 juin : nouvel échange franco-marocain avec la présence des Alphajet marocains sur la base aérienne.

24 juin : quatre alphajet de l'Ecole de l'Aviation de Chasse s'envolent à destination de la base aérienne de Meknès au Maroc. Le 1^{er} juillet sonnera l'heure du retour.

Les Alphajet marocains à Tours en juin 2003.
Photographie : Pascal Schwarz.

2004



24 janvier : atterrissage du vol Ryanair assurant quotidiennement la liaison entre Tours et Londres ; ce Boeing 737-230A (EI-COB) de la compagnie irlandaise porte une livrée classique.

(Photographie : C. Fillet)



12 avril : ce Boeing 737-230 (EI-CNY) porte une livrée originale pour promouvoir une bière irlandaise. Seuls quelques appareils servent de support publicitaire.

(Photographie : C. Fillet)

20 au 27 avril : nouvel échange franco-marocain.



24 juillet : tous les samedis (du 1^{er} mai au 25 septembre), Air France Brit Air assure un vol entre Tours et Figari (Corse) ; le Fokker 100 (F-GPXB) et vu à l'instant où il vient d'arriver à l'aérogare de Tours Val De Loire.

(Photographie : C. Fillet)

Août : travaux de rénovation de la piste 02-20.

1^{er} septembre : le Centre de Détection et de Contrôle (C.D.C. 08.927) de Brest Lopérhet (rattaché à la BA 705 de Tours) prend l'appellation de Centre Militaire de Contrôle en route et de Coordination (C.M.C.C.).

Septembre : la liaison entre Tours et Lyon qui était assurée par un Beech 1900D est suspendue.

2005

6 janvier : lâcher du premier élève pilote belge qui marque le début d'une réelle collaboration entre l'armée de l'air et la force aérienne belge. Désormais, la formation des pilotes belges se fera en France. Les Alphajet belges ont d'ailleurs rejoint la base aérienne de Cazaux.

Du camp de Parçay-Meslay à la base aérienne 705

1915 **2005**

90 ans d'histoire

Exposition TOURS

PARÇAY-MESLAY

Salle Conseil municipal du vendredi 10 au mardi 14 juin

Chapelle Saint Eloi du vendredi 17 au mardi 21 juin

la Nouvelle République

de la reflex

la Nouvelle République

Gagnez un tour de simulateur Alphajet

Renseignements : Bureau Relations Publiques de la base aérienne 02 47 85 83 96
Archives municipales de Tours 02 47 21 61 81
Mairie de Parçay-Meslay 02 47 29 15 15

Juin : début de l'exploitation par la compagnie Airlinair d'une ligne Angers-Tours-Lyon.

La base aérienne 705 présenta une exposition intitulée «Du camp de Parçay-Meslay à la base aérienne 705, 90 ans d'histoire».

Celle-ci resta du 10 au 14 juin à la mairie de Parçay-Meslay avant d'être présentée du 17 au 21 juin aux archives municipales de Tours (Chapelle Saint-Eloi).

26 juin : meeting aérien national qui a réuni près de 23 000 spectateurs et qui ont pu admirer les patrouilles acrobatiques Breitling, marocaine (Marche verte), jordanienne, sans oublier la patrouille de France, ainsi que divers appareils dont un Sukhoï 30 de l'armée de l'air indienne.



6 juillet : premier macaronage d'une promotion de pilotes de combat franco-belge en présence des ministres de la défense belge, André Flahaut, et français, Michèle Alliot-Marie, qui à cette occasion signèrent le projet d'arrangement technique d'une école franco-belge. Treize officiers français (dont une femme) et quatre officiers belges ont reçus leurs insignes de pilote de combat.

Ci-contre, les ministres de la défense passent en revue le dispositif (photographie Service Photo de la BA 705)

24 au 28 octobre : des moniteurs pilotes, des mécaniciens et quatre Alphajet de l'école de l'aviation de chasse participent à un échange bilatéral à Talavera en Espagne. Les instructeurs français et espagnols y étudient les programmes d'instruction destinés aux futurs pilotes de chasse.

**BIBLIOGRAPHIE DES OUVRAGES AYANT
CONTRIBUÉS À LA RÉDACTION DE CETTE
PRÉSENTATION**

- «Les journées historiques du 15 au 23 juin 1940 à Tours» (Ephémérides tourangelles – 1940) ;
- «Tours capitale 1940» (Ch. Hamonet) ;
- «L'aviation française de bombardement et de renseignement (1919/1940)» de Raymond Danel et Jean Cuny (Docavia /Editions Larivière) ;
- Brochure de 1979 de l'Aéro-Club de Touraine et notamment l'excellent article de Jacques Roux «71 ans d'aviation en Touraine» ;
- Brochure de 1986 de l'Aéro-Club de Touraine et notamment l'article «La grande semaine de l'aviation en Touraine» ;
- «Le développement de l'aviation en Indre & Loire 1900-1940», mémoire de maîtrise présenté par Laurent Rossignol (avril 1993) ;

Tout a été fait pour retrouver les détenteurs des «copyrights». Nous nous excusons par avance des erreurs ou omissions involontaires et nous serons heureux de pouvoir les corriger lors d'une prochaine version du document.