

Sommaire

Préface	9
Introduction	11
L'école d'aviation militaire de 1915 à 1920	13
Le 3 ^e régiment d'aviation de chasse de 1920 à 1933	25
La 3 ^e escadre d'aviation légère de défense (1934-1936)	45
La 32 ^e escadre d'octobre 1936 à septembre 1939	51
Le Centre d'instruction de bombardement de Châteauroux	55
Du 10 juin 1940 au 29 juin 1940, au cœur d'un pays qui s'effondre	59
30 juin 1940 - 11 novembre 1942, survie en zone non occupée	71
Arrivée des forces armées allemandes (novembre 1942 - septembre 1944)	75
Janvier 1945, première école de pilotage depuis la Libération	83
L'impact de l'école des transmissions par fil 725 de 1948 à 1951	89
La présence américaine (1951-1967)	91
Le Centre d'instruction du service du matériel (1968-1976)	95
L'ESMAT de 1976 à 1998	101
Quelques témoignages	115
Le 517 ^e régiment du train de 1998 à 2012	143
La Martinerie en quelques questions	151
CISM, ESMAT et 517 ^e régiment du train	153
Remerciements	168
Bibliographie	169
Crédits photographiques	176

Préface

Les restructurations conduites par l'Etat depuis 2008 dans les administrations publiques ont conduit à la fermeture du site de La Martinerie et à la délocalisation d'une partie des unités constitutives du 517^e régiment du train.

Après un siècle de présence continue sur le site, ce régiment a été la dernière formation militaire à fouler le sol de La Martinerie. Français, Allemands et Américains, aviateurs et terriens, se sont partagé cette page de l'histoire de la région.

Cette présence n'aura pas été sans conséquence sur l'essor de la communauté castelroussine, notamment du fait de la présence américaine dans la difficile période de reconstruction qui a fait suite à la seconde guerre mondiale. Tout le monde se satisfaisait de cette situation : les Berrichons pour l'atout indéniable sur le développement économique, les militaires par l'attrait de la région en termes immobilier et géographique.

L'Histoire retiendra cette belle communion entre la population et les forces armées durant toutes ces années qui auront été riches en événements : de la première guerre mondiale aux opérations en Afghanistan.

Qui sait si, demain, une autre formation ne sera pas recréée sur cette terre berrichonne, si favorable à l'accueil des militaires ?

En attendant, cet ouvrage nous retrace les grandes heures de cette présence militaire et les grave dans l'Histoire.

Bonne lecture !



Colonel Olivier Méhu,
dernier chef de corps
du 517^e régiment du train

*Le colonel Méhu.
(©D. Dubant, décembre 2011.)*

15. NOS AVIATEURS

Le Comte de Lambert

qui vient d'accomplir sur son biplan
" Wright " un raid sensationnel.

Parti de Port-Aviation, il vole jusqu'à
la Tour Eiffel autour de laquelle il
vire et retourne à tire d'ailes à Juvisy
où il atterrit après un vol de 49^m 39^s 2/5

18 Octobre 1909



(E|D)

Le comte Charles de Lambert. (© D. Dubant.)

Introduction

Le 2 avril 2008, la presse locale annonce que le projet de réorganisation des armées élaboré dans le cadre de la révision générale des politiques publiques prévoit, à court terme, la suppression du 517^e régiment du train et, dès le vendredi 4 avril 2008, la disparition du site militaire de Châteauroux-La Martinerie est évoquée comme conséquence de sa suppression.

Le 22 avril 2008, les élus de la commune de Déols, en présence des maires de Diors, Montierchaume, Etretchet et Neuvy-Pailloux également concernés, tiennent une réunion exceptionnelle à La Martinerie dans les locaux de l'ancienne école maternelle de la Cité des Jardins et votent à l'unanimité une motion demandant le maintien du 517^e régiment du train à La Martinerie et du 12^e BSMAT à Neuvy-Pailloux.

Quatre ans plus tard, le 23 mai 2012, le roulage, à la base de Châteauroux-La Martinerie, de l'étendard du 517^e régiment du train marque la fin d'un peu moins d'un siècle de présence militaire sur le site, depuis qu'avait été prise en 1915 la décision d'y implanter une école d'aviation militaire.

Pour aborder ce « presque siècle » de présence militaire, une approche par la voie des airs constitue une bonne introduction :

« On eût dit l'entrée d'une riche ferme du Far West. Des maisons de bois à la canadienne avec des auvents clairs, des volets pimpants et une ceinture de verdure. Des pelouses déjà épaisses, de petits massifs de plantes et d'arbustes d'ornement. Le camp se dessinait ainsi comme une cité champignon dans un pays de placers d'or et de grand élevage. [...]

Ici, c'était l'animation de la fourmilière. Hors de l'école, le silence et la solitude. [...] Deux cents hangars et baraquements de toile, de béton ou de bois s'alignaient en rues, en places et en boulevards, et des représentants des cinq parties du monde s'y coudoyaient. En outre de Français, Portugais, Russes, Japonais, Serbes et Cubains, on y comptait encore des Annamites employés comme mécaniciens et comme frotteurs, des Kabyles occupés aux terrassements, des Chinois, des Tunisiens et même des Malais. Le service des chambres et des réfectoires, l'alimentation, l'entretien du matériel exigeaient un personnel nombreux, diligent, expérimenté.

De nombreux ateliers de réparations, de montage [...] aussi bien pour les moteurs que pour les ailes, les tendeurs et la carlingue rassemblaient des équipes de spécialistes. Un parc automobile complétait l'école.

Enfin, il y avait les femmes, celles qui travaillaient à l'école. »

La première guerre mondiale achevée, ce qui ressemblait vu du ciel à une petite agglomération évolua progressivement. Des bâtiments en pierre remplacèrent les bâtiments de bois, des routes bitumées relièrent des bâtiments de plus en plus grands. Les hangars grandirent eux aussi et se multiplièrent. La langue dominante devint, pendant quelques années, l'anglais, avec un profond accent américain, puis le français. Mais ce qui caractérisait toujours la population de cette agglomération c'était sa jeunesse, une jeunesse sans cesse renouvelée.

Cette vue du ciel rejoint ce qu'exprime le grand architecte Le Corbusier dans son ouvrage *Aircraft*, publié en 1935. Celui-ci y indique que l'observation d'un territoire urbain à partir d'un avion permet de découvrir, outre une organisation avec des rues et des bâtiments, les bons et les mauvais côtés d'un lieu où des hommes et des femmes vivent, travaillent et circulent.

Le Corbusier, qui fut toujours émerveillé par ce que pouvait découvrir, d'un seul regard, un observateur aérien, évoque, toujours dans *Aircraft*, la première fois qu'il a vu passer un plus lourd que l'air. C'est à Paris, depuis le quai Saint-Michel le 18 octobre 1909, qu'un bruit venant du ciel lui fit découvrir le comte Charles de Lambert qui, ce jour-là, venant de Port-Aviation, allait faire le tour de la tour Eiffel sur son biplan Wright à une hauteur d'environ 300 mètres. Le Corbusier précise : « *Un jour de 1909, un homme venait de capturer la Chimère et l'avait menée pour la première fois au-dessus de la cité.* »

Ce vol ne passa pas inaperçu, puisqu'il est également évoqué avec des propos quelque peu similaires par le grand avionneur Marcel Dassault dans son ouvrage *Le Talisman* : « *Un jour, lors d'une récréation dans la cour de l'école, j'ai vu pour la première fois passer un aéroplane, c'était le Wilbur Wright du comte de Lambert qui doublait la tour Eiffel.* »

Pratiquement au même moment, les 17 et 18 octobre 1909, Jacques Balsan sur son Blériot XI type « traversée de la Manche » réalisait sur le plateau du Grand Verger, au nord de la ville de Châteauroux, à quelques centaines de mètres à l'ouest de l'emplacement de l'actuel aéroport de Châteauroux-Déols, le premier vol d'un plus lourd que l'air dans le ciel du département de l'Indre.