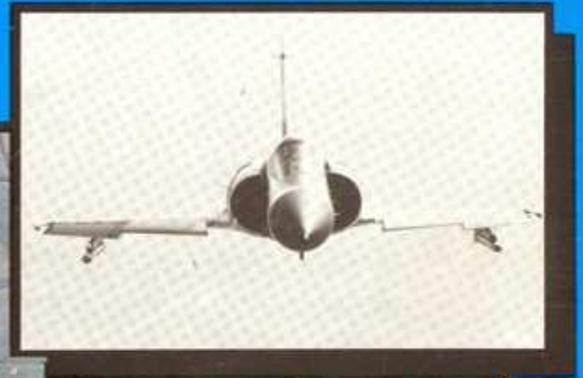


MIRAGE III MIRAGE 2000



ECT 2/2 CÔTE-D'OR

1966-1986

ESCADRILLES FORMÉES SUR MIRAGE III PAR L'ECT 2/2

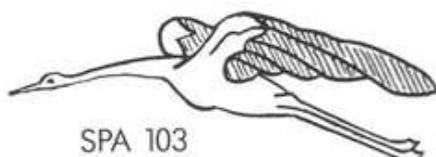
2^{ème} ESCADRE



SPA 3



GRUPE "ALSACE"



SPA 103

3^{ème} ESCADRE



SPA 95



SPA 67



"ARDENNES"



SPA 153



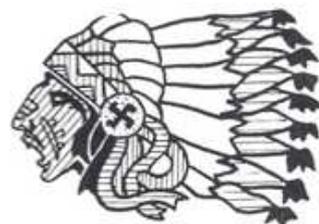
SPA 75



4^{ème} ESCADRE

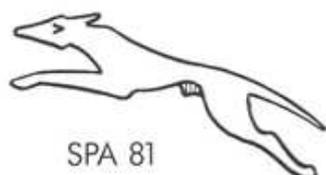


SPA 37



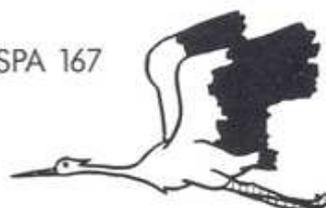
SPA 124

ESCADRILLE "LA FAYETTE"



SPA 81

SPA 167





EDITORIAL

Lorsque je reçus la responsabilité de remettre sur pied le II/2, je pris connaissance de l'historique de la SPA 57 Mouette et de celui de la SPA 65 Chimère. Je devinais ce qu'il en avait

coûté aux responsables de l'époque de devoir dissoudre cet escadron en octobre 1957.

Le Côte-d'or renaissait officiellement le 1^{er} avril 1965. Les fanions étaient remis aux escadrilles le 10 juillet au cours d'une très émouvante cérémonie.

Un an plus tard, il était demandé au II/2 de transformer, sur aile delta, les pilotes de l'Armée de l'Air, voire des pilotes étrangers. Le personnel choisi pour cette nouvelle mission considéra cette solution comme un honneur, conscient qu'il était des exigences qu'elle comportait. Les résultats obtenus montrent qu'il était dans le vrai.

L'ampleur du besoin conduisait ultérieurement le commandement à étoffer l'unité avec une troisième escadrille. Celle-ci avait un emblème également prestigieux, celui de "La mort qui fauche".

La richesse du passé de ses escadrilles, la qualité du personnel navigant ou au sol qui les composent, servent d'exemple et de stimulant à ceux qui bénéficient de l'enseignement prodigué au sein du Côte-d'Or.

Je suis fier de l'avoir commandé.

Le Colonel LAGRAULA,
1^{er} Commandant du 2/2 sur Mirage III.

ORDRE DU JOUR

RECREE EN AVRIL 1965 SUR MIRAGE III C AVEC LES DEUX ESCADRILLES SPA 57 "MOUETTE" ET SPA 65 "CHIMERE", L'ESCADRON DE CHASSE II/2 "COTE-D'OR" RECUT EN 1966 LA CHARGE D'ASSURER LA TRANSFORMATION DE TOUS LES PILOTES DE MIRAGE III.

DEVENU, EN JUIN 1968, ESCADRON DE CHASSE ET DE TRANSFORMATION, IL SE VIT ADJOINDRE EN 1972 UNE TROISIEME ESCADRILLE, LA SPA 94 "FAUCHE LA MORT".

AU COURS DE CES VINGT DERNIERES ANNEES, SUR MIRAGE III B, BE, C ET R, L'ESCADRON DE CHASSE ET DE TRANSFORMATION 02.002 "COTE-D'OR" A REMPLI LA MISSION QUI LUI ETAIT CONFIEE : TRANSFORMATION DES PILOTES DE MIRAGE III ET V F, STAGES D'INITIATION AU COMBAT ET AU TIR AERIEN, VOL SANS VISIBILITE, MISSION OPERATIONNELLE D'ATTAQUE AU SOL ET APPUI AERIEN.

A CE JOUR, IL A MENE A BIEN LA TRANSFORMATION DE 1514 PILOTES FRANCAIS ET ETRANGERS DE 16 NATIONALITES DIFFERENTES, PASSANT LE CAP DES 100 000 HEURES DE VOL SUR MIRAGE III EN 110 000 SORTIES EFFECTUANT PLUS DE 300 000 ATERRISSAGES.

CE FAIT UNIQUE DANS L'ARMEE DE L'AIR AU NIVEAU D'UN ESCADRON EST LE REFLET DE LA VALEUR OPERATIONNELLE DES PILOTES ET DE LA COMPETENCE TECHNIQUE DES MECANICIENS DE L'ESCADRON DE CHASSE ET DE TRANSFORMATION 2/2 "COTE D'OR".

VINGT ANS DE BIPLACE AU II/2



1965 : RENAISSANCE DU II/2

Si l'affectation d'un noyau de pilotes a pu se faire rapidement, il n'en est pas de même pour les mécaniciens qui n'arriveront qu'au début de l'été. En attendant, le III/2 assure la mise en œuvre des 9 Mirage III C et du Mirage III B du II/2. La SPA 57 ne sera recréée qu'au mois de juin avec l'arrivée des mécaniciens, d'un renfort de pilotes des 2^{ème} et 9^{ème} Escadres et de trois avions.

Une fiévreuse activité s'empare alors de la salle d'opérations: briefing, composition des patrouilles, distribution de cartes et de documents, préparation des navigations. Sur le parking, les mécaniciens remplacent les bidons de 600 litres par ceux de 1300 litres tandis que les armuriers montent en hâte les engins Sidewinder et Matra 511.

Au début de l'année 1965, la 13^{ème} Escadre de Chasse abandonne ses Mirage III C de défense aérienne pour une autre version, plus moderne et polyvalente: le Mirage III E.

Les Mirage III C ainsi libérés sont regroupés sur la base de Dijon et permettent à la 2^{ème} Escadre de reformer un troisième escadron: le II/2 "Côte-d'Or".

Il a pour mission la défense aérienne tout temps, l'interception à très haute altitude et à grande vitesse avec les missiles Matra 511 et AIM 9 B Sidewinder.

A partir du 1^{er} avril 1965, la SPA 65 est reconstituée. Les pilotes sont pris en nombre égal dans les escadrons "Cigognes" et "Alsace" parmi les plus anciens ayant une grande expérience aérienne et une bonne connaissance du Mirage, ceci afin de se trouver d'emblée sur un pied d'égalité avec les autres formations et immédiatement opérationnels.

Dès sa création, l'escadron est mis sur le pied de guerre. Le 5 avril 1965, le Parlement de la République Fédérale d'Allemagne décide de se réunir à Berlin-Ouest. Les Soviétiques, mécontents, bloquent les autoroutes donnant accès à la ville.

L'état-major des Forces Alliées, craignant une aggravation de la crise, déclenche l'opération "Mal bâti" et rassemble à Gütersloh (R.F.A.) des Mirage III C français, des F 105 américains et des Javelin anglais, destinés à assurer la sécurité et la libre circulation dans les couloirs aériens.

Cinq jours seulement après sa formation, le "Côte-d'Or" est mis en alerte avec la 2^{ème} Escadre.



Le lendemain vers 17 heures, deux avions s'envolent pour Gütersloh. Pendant ce temps, les Mig 21 et les Su 7 soviétiques sabotent la réunion du parlement allemand par des passages en basse altitude ou des "bangs" supersoniques au-dessus de Berlin.

Le 9 avril, deux pilotes sont envoyés en renfort mais le lendemain l'alerte est levée et les avions rentrent à Dijon.

La crise de Berlin passée, l'escadron ne manque pas de travail pour autant. Les entraînements au défilé se succèdent en vue d'une participation de la 2^{ème} Escadre à la fête aérienne du Bourget et du passage au-dessus des Champs-Élysées, le 14 juillet.

En septembre, la campagne de tir permettra à la plupart des pilotes de tirer leur premier missile AS 20 ou AS 11.

Pour la protection et la sécurité des pilotes et des passagers, spécialiste dans la fabrication des masques inhalateurs d'oxygène depuis plus de 30 ans, la société ULMER Aeronautique vous propose les matériels suivants :

MASQUES INHALATEURS
MASQUES POUR PASSAGERS
REGULATEURS D'OXYGENE
ENSEMBLES DE JONCTION
CAGOULES CONTRE LES FUMÉES
ENSEMBLES DE PROTECTION N.B.C POUR P.N
ADAPTATION DE CASQUES
ENSEMBLES ELECTRO-ACOUSTIQUES
ARCEAUX PORTE-ECOUTEURS
EQUIPEMENTS POUR PARACHUTISTES
BANCS D'ESSAIS FIXES OU MOBILES
INSTALLATIONS FIXES OU MOBILES POUR AVIONS
D'AFFAIRES ET PLANEURS.



Aviation militaire Aviation civile

La société ULMER Aeronautique équipe notamment les avions :

Mirage III - Mirage IV - Mirage V - Mirage F1
Mirage 2000. Rafale. Jaguar. Alpha. jet
Etendard. Super. etendard. Crusader
Atlantic. Transall

ULMER Aeronautique 12 Rue Klock 92110 CLICHY
Tel: 47 37 60 64 Telex ULMER 613 120F



Depuis que l'Armée de l'Air met en œuvre les Mirage III, un certain nombre de problèmes sont apparus sur le plan de l'enseignement dispensé aux pilotes. Bien qu'une grande partie de la formation se fasse encore sur avion à hélice, le pilotage des avions à réaction semble bien assimilé et ne pose pas de véritable problème. Il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit des appareils à voilure delta: la très forte vitesse en approche finale (350 km/h), l'angle d'incidence important et donc la mauvaise visibilité à l'atterrissage ainsi que la tendance de l'avion à perdre très rapidement sa vitesse dès que l'on "remonte le nez" déroutent bon nombre de pilotes et provoquent de nombreux accidents.



Il apparaît alors nécessaire de mettre au point une méthode d'atterrissage sûre et de standardiser la formation des pilotes en créant une véritable école du Mirage.

En avril 1966, le II/2 "Côte-d'Or" est désigné pour remplir cette mission. Les Mirage biplaces sont regroupés pour porter sa dotation à 12 Mirage III B et 5 Mirage III C. L'escadron garde toutefois une mission opérationnelle secondaire d'attaque au sol et d'appui aérien.

Désormais, tous les pilotes affectés dans des unités équipées de Mirage III devront faire un stage de transformation au sein de l'EC II/2 "Côte-d'Or".

1966-1986 :

"L'ACADEMIE DU MIRAGE"

D'une durée de trois mois, ce stage permet d'initier les jeunes pilotes au maniement des avions à ailes delta dans toute la gamme des possibilités de l'appareil: atterrissage, bien sûr, mais aussi combat aérien, interception à grande vitesse, vol sans visibilité, navigation, tir air-sol au canon.

Pour marquer sa nouvelle fonction, le II/2 devient, en avril 1966, le CIMIR 02/102 (Centre d'Instruction MIRage), puis en juillet le CIMIR 00/329. Mais cette dénomination ne sera jamais utilisée car les pilotes tiennent particulièrement à l'appellation d'escadron de chasse. Le II/2 prendra définitivement, le 31 octobre 1968, le titre d'ESCADRON DE CHASSE ET DE TRANSFORMATION II/2 "COTE-D'OR".

LES PILOTES ETRANGERS

L'engagement des Mirage III israéliens dans la "Guerre des six jours", en juin 1967, attirera

l'attention des états-majors étrangers. Très rapidement l'avion de la firme Dassault remporte un vif succès à l'exportation. Déjà la Suisse, l'Afrique du Sud et l'Australie l'ont choisi pour remplacer leurs avions datant encore de la deuxième guerre mondiale. Les techniciens et les pilotes de ces pays reçoivent leur formation au CEAM de Mont-de-Marsan.



Un groupe de pilotes argentins

Avec la création de l'ECT II/2 en centre d'instruction, les stagiaires étrangers vont devoir se rendre à Dijon et ce sont les pilotes pakistanais qui, en 1968, inaugureront cette longue série de stages qui se poursuivra jusqu'en 1986.





Chaque transformation est adaptée à la demande des pays concernés. Certains d'entre eux ne désirent qu'une formation de base permettant de maîtriser les actions essentielles, d'autres au contraire demandent un entraînement très poussé allant jusqu'à l'enseignement du combat et l'utilisation complète du système d'armes de l'avion qu'ils ont commandé. Ainsi l'ECT II/2 devra utiliser, à plusieurs reprises, quelques avions étrangers.



- En janvier 1971 : 4 Mirage 5 DD libyens.
- En décembre 1971 : 2 Mirage III COD colombiens.
- En juillet 1977 : 2 Mirage 5 DM et 1 Mirage 5 M zairois.
- En juillet 1980 : 2 Mirage 5 DG et 3 Mirage 5 G gabonais.

L'intensification de l'activité aérienne, due à ce surcroît de stagiaires, oblige

l'état-major à créer, le 6 octobre 1972, une troisième escadrille. Elle reprend les traditions de la SPA 94 "Mort qui fauche". L'escadron a alors 32 avions en compte : 15 Mirage III BE (le premier avion de ce type est arrivé à Dijon le 14 avril 1971), 12 Mirage III B et 5 Mirage III C.

Fin octobre 1975, le "Côte-d'Or" rend ses derniers Mirage III C. L'absence de monoplaces se fait cependant cruellement sentir et ce vide est comblé en mai 1983 par l'affectation de cinq Mirage III R provenant de la 33^e ER de Strasbourg.

Parallèlement, son monopole des mirage III B et BE désigne l'ECT II/2 pour diverses missions nécessitant des avions biplaces. Ainsi, l'escadron aura l'honneur de faire voler plusieurs ministres ou secrétaires d'état et de nombreux chefs d'état-major étrangers. Il participera aussi au tournage de différents films comme la célèbre série des "Aven-

tures de Tanguy et Laverdure" ou "La sentinelle du matin" de Pierre Schoendorfer.

Petit à petit, d'autres stages sont créés pour assurer aux pilotes de Mirage une progression constante, adaptée à chaque étape de leurs carrières.



— Initiation au vol de nuit :

Ce stage doit permettre au pilote de poser son avion de nuit mais aussi lui apprendre à rassembler en patrouille serrée sur un autre avion en toute sécurité pour les missions d'assistance en vol.



AGPM

REGIE PAR LA LOI DU 1^{er} JUILLET 1901

ASSOCIATION GENERALE
DE PREVOYANCE
MILITAIRE

Rue Nicolas Appert - Sainte Musse - 83086 TOULON Cedex - Tél. 94 27 90 85

Vous pouvez bénéficier des garanties et services de l'AGPM :

LES SERVICES DE L'ASSOCIATION

Entraide - Prêts personnels et immobiliers - Vacances

LES CONTRATS VIE

Décès - Invalidité - Infirmitté - Perte de rémunération - Epargne
Retraite complémentaire de sa Mutuelle d'entraide et de prévoyance militaires - Vie

LES CONTRATS RESPONSABILITE CIVILE

Risques automobiles et divers (maison, mobilier, bateau, chasse) - Les garanties hospitalisation de sa Mutuelle d'entraide et de prévoyance militaires - IARD

LES ACHATS PAR CORRESPONDANCE

Auprès de sa coopérative AGPM-Services, Service autos-motos

Renseignez-vous !

auprès du : Délégué pour la BA 102, l'A/C (er) BIDEAUX

11 bis Grande Rue, MARCHAUX - 26640 ROULANS - Tél. : 81 57 98 27



C'est une simple vérification des connaissances et de l'aptitude des pilotes au vol aux instruments et plus particulièrement en approche finale sous guidage radar.

De plus, à chaque campagne de combat supersonique, campagne de combat "magic", ou de combat contre des avions de types différents, le "Côte-d'Or" détache plusieurs moniteurs pour conseiller les escadrons dans leurs tactiques de combat.

Les efforts que l'E.C.T. II/2 déploie tant au service de l'Armée de l'Air qu'à la promotion du Mirage à l'étranger lui valent l'attribution, le 28 janvier 1974, de la Médaille de l'Aéronautique.

— Initiation au tir air-air :

Au cours de chaque campagne de tir, un ou deux avions de l'E.C.T. II/2 sont détachés à Cazaux ou Solenzara pour apprendre aux jeunes pilotes le tir sur panneaux remorqués ou sur cibles acoustiques.

— Initiation au combat :

Il représente une partie importante de l'activité du II/2 et a pour but de montrer les particularités de l'aile delta et d'enseigner les manœuvres de base du combat aérien.

— Attribution et contrôle des cartes de vol sans visibilité :

Cette activité était initialement partagée avec le CEVSV. Après la dissolution de celui-ci en 1982, elle est reprise entièrement par l'E.C.T. II/2 pour les pilotes de Mirage.



ALKAN fabrique les lance-bombes du MIRAGE 2000
et participe à la réalisation du système de contremesures SPIRALE



B.P. 23 - Rue du 8-Mai-1945 - 94460 VALENTON (France)
Téléphone: (1) 43 89 39 90 - Télex ALKAN 203 876 F



de se voir décerner la Médaille de l'Aéronautique."

Cette médaille sera agrafée au fanion de l'escadron, à Dijon le 21 mars 1974, par M. Robert Galley, Ministre des Armées.

En 1976, le jour de son 10^{ème} anniversaire, l'escadron fêtera également sa 50.000^{ème} heure de vol et accueillera le 1.000^{ème} stagiaire. Cette activité ne diminuera jamais puisqu'en 1985 l'E.C.T. II/2, après 20 ans de vol sur Mirage III B, fêtera sa 100.000^{ème} heure de vol et son 1.500^{ème} pilote stagiaire.

En plus de son activité d'instruction, l'escadron se maintient également à un très haut niveau opérationnel, ce qu'il prouvera, en 1985, en se classant 1^{er} de la Coupe Tactique et 2^{ème} de la Coupe Comète.*



Dans son rapport, le Général Grigaut, Chef d'état-major de l'Armée de l'Air, écrivait :

"Elément vital de l'Armée de l'Air faisant face à tous les besoins exprimés, l'E.C.T. II/2 a prouvé, sur le plan national comme sur le plan international, qu'il a largement contribué au développement de l'Aéronautique et au prestige des ailes françaises et qu'il mérite, à ce titre,



* Compétition entre tous les escadrons de chasse français, jugée sur une navigation à très basse altitude, une attaque au sol, un tir au canon air-sol et un tir au canon air-air.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MÉDAILLE DE L'AÉRONAUTIQUE

La Médaille de l'Aéronautique est décernée à
M
au titre du

ESCADRON DE CHASSE ET DE TRANSFORMATION 02/002
 MINISTÈRE DES ARMÉES

Cette décoration lui a été attribuée par Décret du 28 JAN 1974 publié au Bulletin Officiel des Décorations, Médailles et Récompenses du

VU ET ENREGISTRÉ
 LE DIRECTEUR DES DÉCORATIONS
 PARIS le 10.001
 LE MINISTRE DES ARMÉES

PARIS, le 19 FEV. 1974
 LE MINISTRE DES ARMÉES
 ROBERT GALLEY

BILAN

Depuis le 1^{er} avril 1966, date à laquelle lui a été confiée sa mission d'instruction, et jusqu'au 27 juin 1986, l'E.C.T. II/2 a transformé sur Mirage III :

- 1.311 pilotes français.
- 216 pilotes étrangers.

Ces pilotes étrangers se répartissent en 16 nationalités :

- 7 Pakistanais.
- 11 Belges.
- 8 Espagnols.
- 7 Anglais.
- 5 Colombiens.
- 6 Argentins.
- 8 Brésiliens.
- 12 Chiliens.
- 5 Vénézuéliens.
- 6 Canadiens.
- 75 Libyens.
- 4 Libanais.
- 8 Saoudiens.
- 13 Zaïrois.
- 36 Emirats Arabes Unis.
- 5 Gabonais.

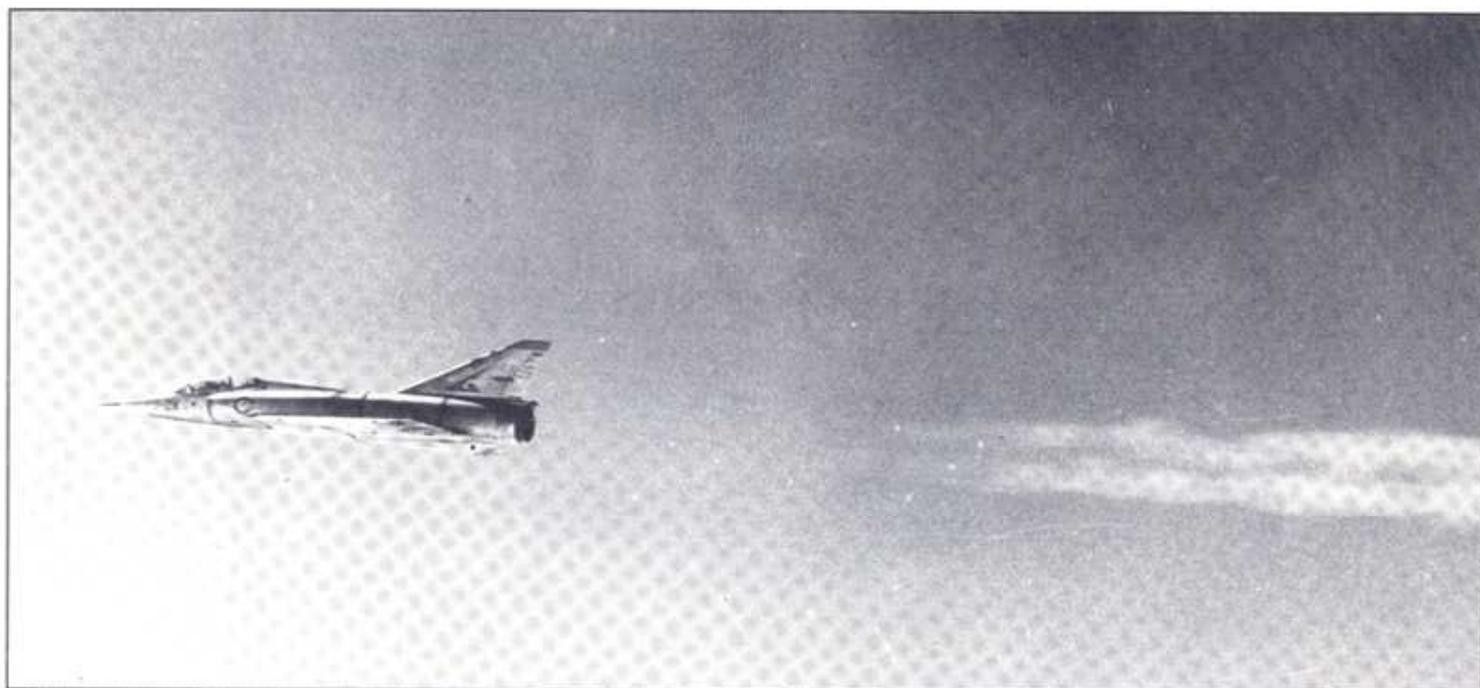


(Traditionnellement, des pilotes canadiens et anglais sont affectés pour une durée de trois ans dans les escadrons français équipés de Mirage III E).

En outre, il a accueilli 481 pilotes en stage de combat et 1.089 en stage de vol de nuit. Il a assuré le renouvellement de 2.712 cartes de vol sans visibilité.

Pendant ces 20 ans, l'E.C.T. II/2 a effectué le total inégalé de 103.183 heures de vol en 113.592 sorties.

Le 27 juin 1986, après avoir rendu son dernier Mirage III, le "Côte-d'Or" quitte la Force Aérienne Tactique pour rejoindre la 2^{ème} Escadre de Chasse au sein du Commandement Air des Forces de Défense Aérienne et reçoit ses premiers Mirage 2000 ; il reprend la mission d'instruction sur ce nouvel appareil.



L'ESCADRILLE DE COMBAT SPA 57



L'escadrille N 57 voit le jour le 10 mai 1915 à Lyon. Elle est affectée à la 10^{ème} Armée sur le front d'Artois jusqu'en février 1916. Elle rejoint alors Verdun et participe à toutes les batailles que Français et Allemands se livrèrent de mars à juillet 1916. Elle contribue notamment à la reprise des forts de Vaux et de Douaumont.

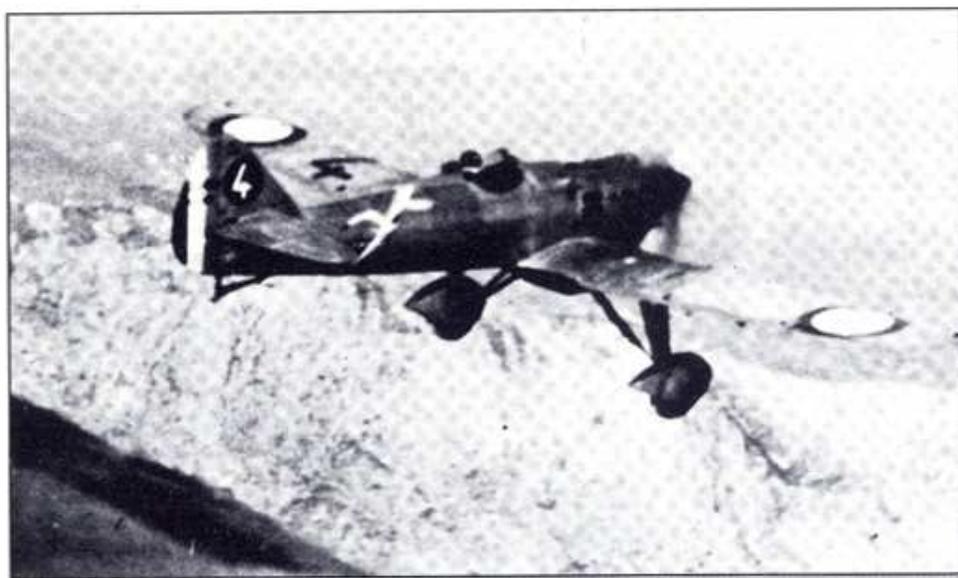
Elle est intégrée au Groupement de Chasse N° 11 et rejoint pour un temps la 4^{ème} Armée sur les monts de Champagne, près de Reims, avant de s'engager dans les Flandres. Au cours de cette bataille, elle inaugure une nouvelle forme d'attaque aérienne: le mitraillage des tranchées et des batteries d'artillerie.



Le Sous-lieutenant Chaput, qui est un des as de l'escadrille, rentre à peu près remis de sa terrible blessure, le 18 mars 1917. Le 5 avril, un avion ennemi étant venu mitrailler de nuit les cantonnements, il n'hésite pas à faire sortir son appareil et à foncer dans la nuit. Il atterrit impeccablement à 23 h 40, après avoir, en représailles, mitraillé les casernes de Saint-Mihiel et d'Étain.

Le 28 février 1918, le Groupement Féquant est créé. Il réunit les G.C. 11, 13 et 17. Pour la première fois, la SPA 57 du G.C. 11 et la SPA 65 du G.C. 13 sont réunies sous un même commandement.

Les Allemands lancent une violente offensive à l'articulation des Armées Alliées. Dès le début de l'attaque, le Groupement Féquant est engagé dans ce secteur. Après avoir ravi la maîtrise de l'air à l'aviation ennemie, les escadrilles interviennent directement sur le champ de bataille et contribuent à enrayer l'avance allemande.



Depuis le 11 avril, Chaput a pris le commandement de l'escadrille. Sous sa conduite, elle devient de plus en plus redoutable. Malheureusement, il est abattu dans un combat qui opposait trois avions français à douze appareils allemands, non sans avoir descendu deux ennemis.

Toujours avec le G.C. 11 redevenu indépendant, l'escadrille est utilisée dans la bataille d'arrêt de la Marne, puis dans celle de Champagne et participe à l'offensive générale des forces alliées. Durement éprouvée par les derniers combats qu'elle a menés, la SPA 57 est placée à la disposition de l'aviation du camp retranché de Paris à compter du 3 novembre 1918.

A l'armistice, elle totalise quatre vingt-neuf victoires. Elle est décorée de la Croix de Guerre avec trois palmes.

Basée quelques temps au Bourget, elle est envoyée dans l'est de la France puis en occupation en Allemagne.

Devenue 7^{ème} Escadrille du 2^{ème} Régiment d'Aviation de Chasse de Strasbourg, elle forme, en 1923, avec la SPA 84 et la SPA 65 le 2^{ème} groupe de ce régiment.

Le groupe participe aux meetings, raids et coupes à la mode entre les deux guerres. Il remporte même, en 1924, le Royal Pageant de Hendon.

En septembre 1933, le 2^{ème} R.A.C. est dissous et devient la 2^{ème} Escadre. Les SPA 65 et 57 forment toujours le 2^{ème} groupe mais sans la SPA 84. L'escadre prend ses quartiers à Tours, puis en 1936 à Chartres.

L'ESCADRILLE DE COMBAT SPA 65



L'Escadrille de Combat 65 est formée le 2 août 1915, à Lyon, comme escadrille provisoire de chasse avec pour mission la protection des avions du Groupe de Bombardement N° 1.

Equipée de Caudron G 4 et de quelques Nieuport, elle prend la désignation de C 65.



Dès le mois d'août 1915, elle affronte l'aviation ennemie en escortant les expéditions sur les gares de Sarrebruck et de Dieuze, les parcs de la vallée de Spada, près de Saint-Mihiel, les hauts fourneaux et les aciéries de Dilligen, si bien qu'en février 1916 elle arrive sur le secteur de Verdun avec un parfait entraînement à la chasse.

En quatre mois de bataille au-dessus de Verdun, l'escadrille, devenue N 65 après son rééquipement complet en avions Nieuport, livre deux cent trente combats,

abattant treize avions et quatre ballons d'observation.

En juillet 1916, elle est intégrée au Groupement de Cachy et opère au profit de la 10^e Armée sur le front de la Somme. Avec les autres escadrilles du groupement, elle assure une occupation permanente du ciel et interdit l'observation de nos lignes aux avions allemands.

Début 1917, elle reçoit ses premiers Spad VII et prend la désignation de SPA 65. Le Groupement de Cachy est dissous et donne naissance aux Groupes de Chasse 12 et 13.

Avec le G.C. 13, la N 65 appuie l'offensive du Chemin des Dames puis participe à la deuxième bataille des Flandres à partir de Dunkerque.

Blessé, Nungesser, déjà célèbre pour ses nombreuses victoires, vient de refuser pour la seconde fois d'être réformé et demande à être soigné dans cette ville. Partageant son temps entre l'hôpital et l'escadrille, il parvient à remporter encore neuf victoires.

En octobre 1917, la SPA 65 rejoint de nouveau Verdun et participe avec la 6^{ème} Armée à l'offensive de la Malmaison, à la prise de Pagny et à la progression jusqu'à l'Ailette. Mise à la disposition des

Armées du Nord, elle intervient sur le front du Tardenois, avant d'appuyer la contre-offensive Mangin qui brisera la "ruée sur Paris". Enfin, le 24 juillet, elle s'engage dans la Bataille de France jusqu'à la victoire.



Le 11 novembre 1918, la SPA 65 a obtenu cent huit victoires officielles. Son fanion est décoré de la Médaille Militaire (elle fut la première escadrille à recevoir cette distinction) et de la Croix de Guerre avec quatre citations à l'ordre de l'Armée.

La guerre finie, elle est une des premières escadrilles à tenir garnison dans les pays rhénans occupés.

Après la réorganisation de l'aviation en 1920, la SPA 65 devient la 5^{ème} Escadrille du 2^{ème} Régiment d'Aviation de Chasse de Strasbourg.

A partir de cette date, la SPA 65 sera toujours liée à la SPA 57 et leur histoire se confond quelque peu, ce sera l'histoire du G.C. II/2.





LE GROUPE DE CHASSE II/2

Le G.C. II/2, qui est composé des SPA 65 et 57, est lancé dans "La Drôle de Guerre" avec ses Morane 406. Il doit couvrir les terrains du nord de la France et de la région parisienne. Si les décollages sur alerte sont nombreux, ils sont souvent infructueux car l'ennemi se dérobe systématiquement.

Le 10 mai, le G.C. II/2 est désigné pour renforcer la frontière du Jura et la défense de Dijon. Une période de calme relatif pour le groupe, mais pour peu de temps. Dès le 5 juin, il détache ses pilotes au G.C. I/6 pour tenter d'arrêter dans leur progression les chars ennemis. Le 15 juin, le G.C. II/2 est contraint de se replier sur Saint-Etienne, puis sur Montpellier. Il est dissous le 23 juin 1940 après avoir obtenu trente-neuf victoires.

Le 1^{er} octobre 1949, l'Escadron de Chasse III/2 "Côte-d'Or" est créé avec les escadrilles SPA 31 et SPA 94. Mais ces deux unités étaient des éléments de la 1^{re} Escadre. Les pilotes, soucieux de maintenir les traditions de la "Chasse", désirent reprendre les insignes de "la chimère" et de "la mouette" qui ont toujours été ceux de l'E.C. II/2. Un an plus



tard, le 30 octobre 1950, le ministre accède à cette demande. Le 25 avril 1951, le "Côte-d'Or" reprend l'appellation II/2 laissant celle de III/2 à l'"Alsace".

L'escadron est équipé des premiers avions à réaction en service en France: les Vampire Mk V. La 2^{ème} Escadre, qui est encore la seule à posséder des "jets", est régulièrement visitée par les hommes politiques, les généraux, les amiraux, les cinéastes et même les écoliers dijonnais.

En 1953, il recevra des Ouragan, purement français, mieux adaptés à sa mission de défense aérienne. Puis, en 1956, il sera transformé sur Mystère IV, premier avion supersonique français, qu'il conservera jusqu'à sa dissolution le 10 novembre 1957.



L'ESCADRILLE DE COMBAT SPA 94



Crée le 1^{er} juin 1917 sur le terrain de Melette, près de Châlons-sur-Marne, la N 94 est mise à la disposition de la 4^{ème} Armée du Général Gouraud pour protéger les escadrilles de reconnaissance et d'observation.

En février 1918, la N 94 échange ses Nieuport contre des Spad. Elle se rend au Plessis-Belleville pour être incorporée au G.C. 18.

Les Allemands déclenchent leur grande offensive dite "de printemps" le 21 mars.

Le front britannique est enfoncé sur 24 km et la route de Paris leur semble ouverte. La SPA 94 se voit alors confier la défense de la capitale assaillie quotidiennement par les Gotha.

Elle prend part ensuite à la reconquête du terrain perdu en appuyant la bataille de Matz. Au cours de cette seule offensive, l'escadrille remporte cinq victoires officielles et deux probables. Quatre sont dues à l'Adjudant Marinovitch.

De là, elle rejoint la Meuse, le 5 juillet, où une attaque ennemie se prépare; mais pour peu de temps, puisque le 18 juillet elle est de retour sur la Marne et aide la contre-offensive Mangin, première étape vers la victoire finale. Elle participe également à la réduction de "l'hernie" de Saint-Mihiel en liaison avec l'armée américaine.

A la fin de la guerre, elle a remporté quarante victoires et est décorée de la Croix de Guerre.

Dans le courant de l'été 1919, le G.C. 18

forme le 1^{er} R.A.C. qui s'installe à Thionville. Avec la réorganisation de 1924, la SPA 94 est rattachée au 34^{ème} Régiment Mixte d'Aviation du Bourget. Elle participe à de nombreux voyages dont certains dépassent 3000 km et bat à deux reprises le record de distance. C'est donc naturellement elle qui sera désignée pour inaugurer une série de voyages collectifs en Afrique du Nord, à travers l'Algérie, le Maroc et la Tunisie. Elle accomplira à nouveau ce périple six ans plus tard.

Entre temps, la SPA 94 est devenue la 3^{ème} Escadrille du Groupe de Chasse II/1 et stationne à Etampes.



LE GROUPE DE CHASSE II/1

A la mobilisation, le G.C. II/1 se pose à Buc. Il est chargé de défendre le ciel de Paris. Les combats pour lui ne débuteront qu'avec la Bataille de France, le 10 mai 1940. Il attaquera alors sans relâche les bombardiers ennemis, quel que soit le nombre des chasseurs qui les escortent.

Cet acharnement au combat lui permettra de remporter, en un mois, vingt-cinq victoires sûres et quatre probables; huit seront acquises dans la seule journée du 14 mai.

Devant l'avance allemande, le groupe doit se replier sur Clermont-Ferrand, le 15 juin, puis le 17 sur Valensole.

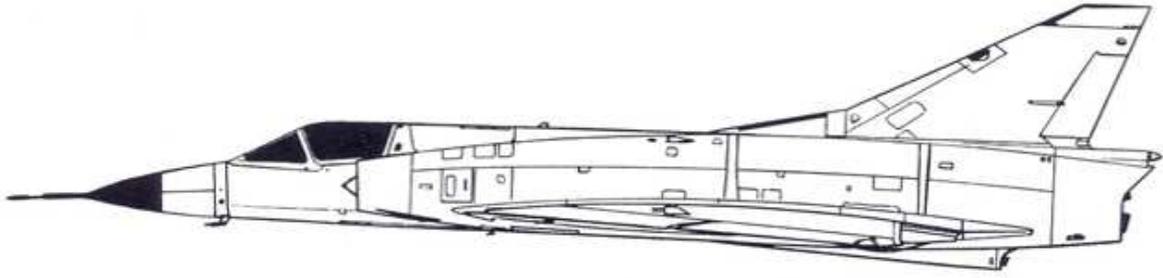
Après l'armistice, le G.C. II/1 est maintenu en service. Il est affecté à la défense de Toulon et s'installe sur le terrain du Luc; mais sous la pression des autorités allemandes, il sera dissous le 1^{er} décembre 1942.

A part une brève reconstitution qui ne dura qu'un an (voir l'historique du II/2), la "mort qui fauche" n'est recrée que le 20 août 1952 au sein de l'E.C. II/1 "Morvan". La 1^{ère} Escadre est alors en plein déménagement sur Lahr (R.F.A.). Le nouvel escadron transporte donc ses vingt F 84 G en Allemagne de l'Ouest et se prépare à sa mission: la chasse d'assaut.

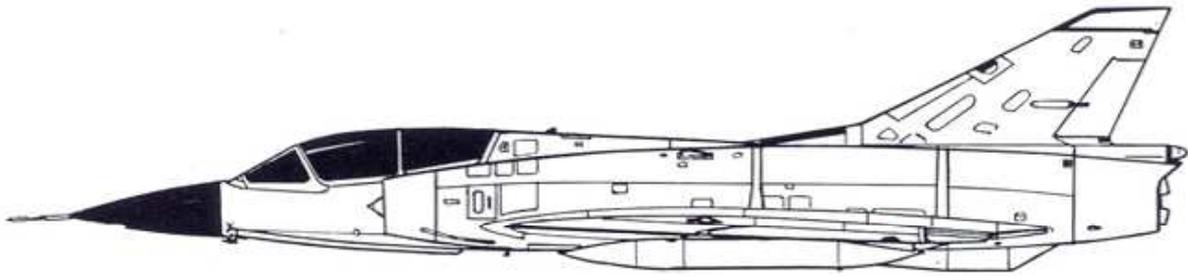
Le 4 décembre, il déménage à nouveau pour s'installer à Saint-Dizier, terrain de stationnement définitif de la 1^{ère} Escadre.

En 1956, peu de temps après avoir reçu des F 84 F, il doit intervenir sur le canal de Suez aux côtés des forces britanniques et israéliennes. Basé à Tel-Aviv, il exécute des missions de couverture des installations militaires de la région. Les avions égyptiens ne menaceront jamais le territoire israélien et aucune intervention ne sera nécessaire.

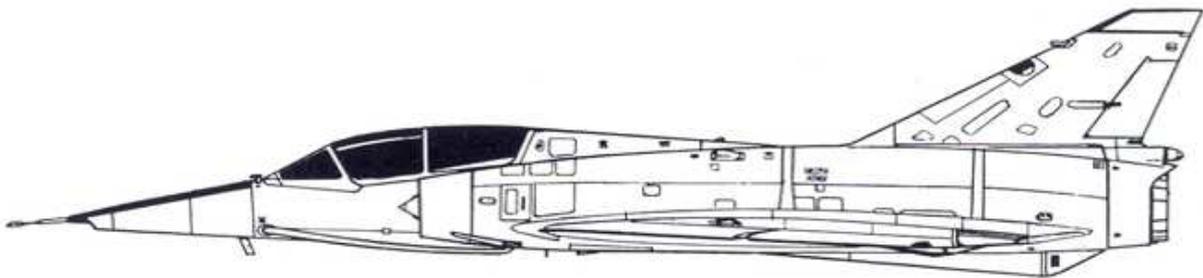
De retour à Saint-Dizier il se consacre à l'instruction des jeunes pilotes sortant d'école jusqu'en 1966, date de sa dissolution.



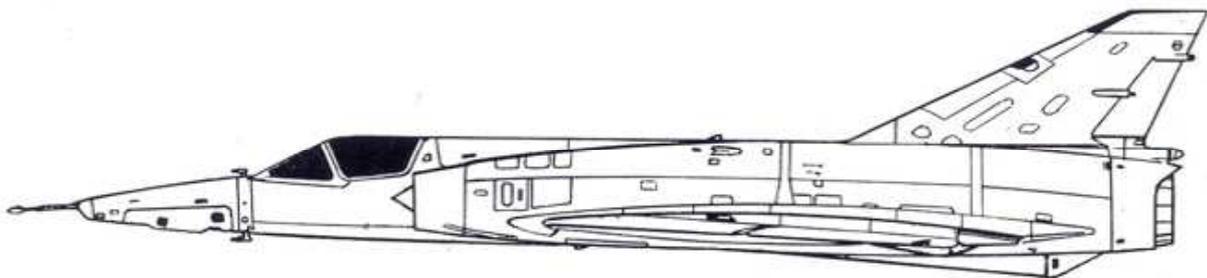
Mirage III C



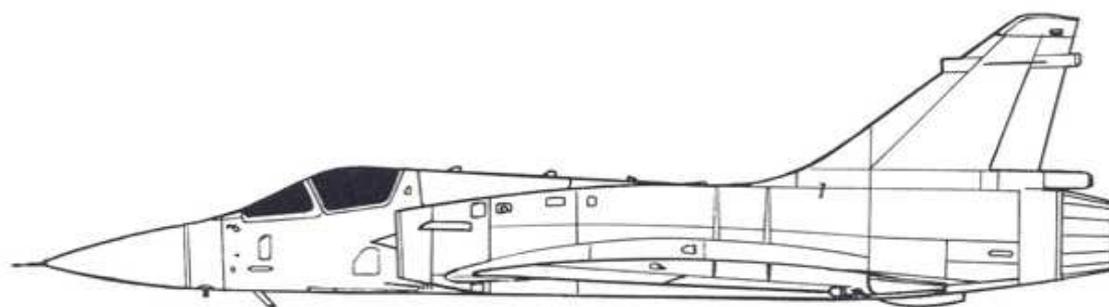
Mirage III B



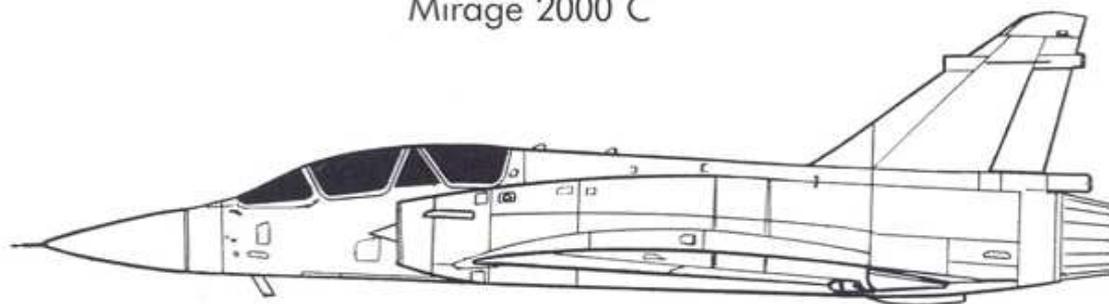
Mirage III BE



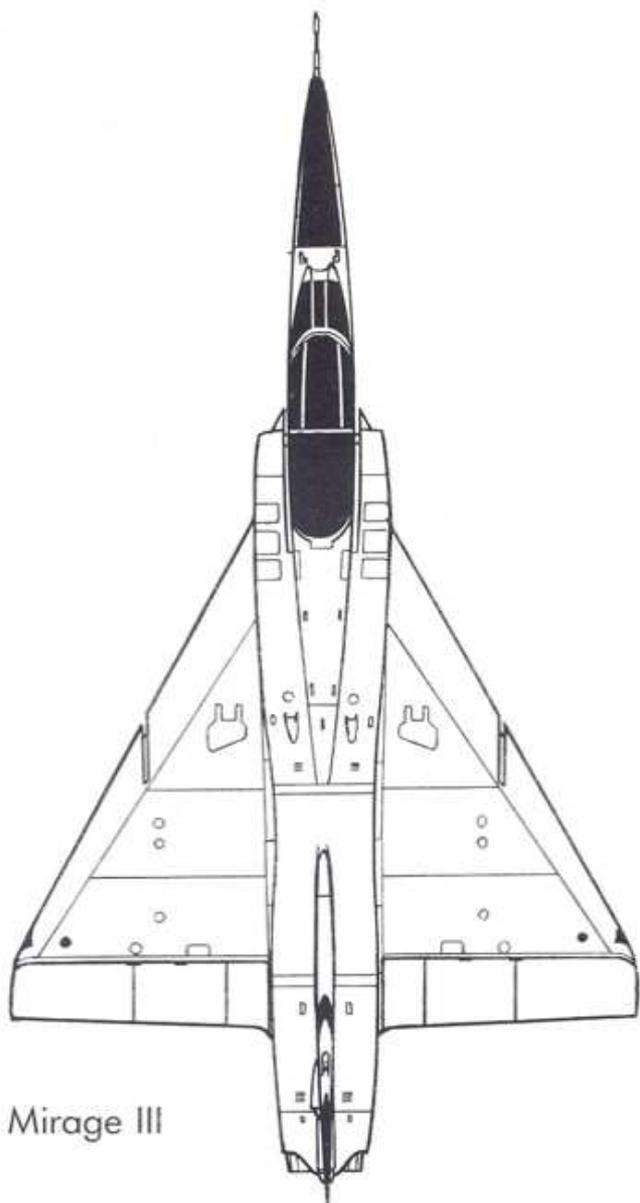
Mirage III R



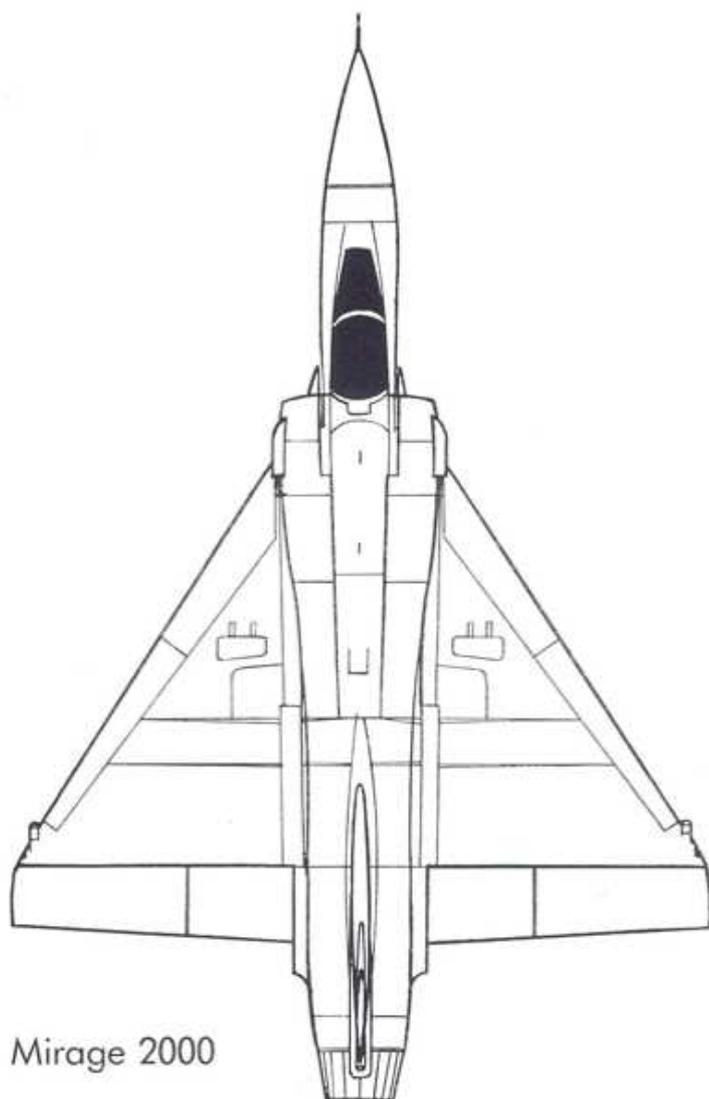
Mirage 2000 C



Mirage 2000 B



Mirage III



Mirage 2000

PERFORMANCES

MIRAGE III

MIRAGE 2000

15,6 m	Longueur	14,5 m
8,2 m	Envergure	9,1 m
35 m ²	Surface alaire	43 m ²
13.500 kg	Poids max. décollage	16.000 kg
4.000 kg	Charge utile	5.500 kg
SNECMA ATAR 9C: 5900 daN	Motorisation	SNECMA : M 53-5: 9000 daN M 53-P2: 10500 daN
170 kt	Vitesse de décollage	130 kt
200 kt	Vitesse d'approche	145 kt
150 kt	Vitesse d'atterrissage	125 kt
-3,5/+7	Facteur de charge	-3/+10,5
Mach 2/750 kt	Vitesse maximum	Mach 2,2/750 kt



LE MIRAGE 2000

Le Mirage 2000 est un avion de combat monoréacteur Mach 2,2 de la classe des 10 tonnes. Il est caractérisé par :

- ses petites dimensions rendant difficile son acquisition visuelle,
- sa très grande manœuvrabilité obtenue par l'utilisation de matériaux composites, une motorisation puissante (rapport poussée/poids supérieur à 1 à la masse de combat) et une charge alaire extrêmement faible,
- sa maniabilité hors du commun que lui fournissent une formule aérodynamique avancée (aile delta avec bords de bords d'attaque, cambrure variable) et des commandes de vol électriques,
- ses grandes possibilités d'emport (9 points d'accrochage),
- sa capacité au ravitaillement en vol qui lui permet d'effectuer des missions très loin de sa base.

Le pilotage du Mirage 2000 étant extrêmement aisé, le pilote peut se concentrer totalement sur sa mission opérationnelle ; il est aidé en cela par la remarquable ergonomie de la cabine : commandes principales des systèmes regroupées sur la manette des gaz et le manche, présentation des informations sur un viseur "tête haute" et un écran "tête basse".

Le système d'armes :

Le Mirage 2000 est équipé d'un système d'armes intégré adapté aux missions principales des différentes versions de l'avion :

- Version "C" : monoplace multirôle capable d'effectuer toutes les missions Air-Air et Air-Surface grâce à un radar Doppler multifonction, une centrale à inertie et deux calculateurs.
- Version "B" : biplace d'entraînement possédant les mêmes équipements que la "C" et donc également apte à remplir toutes les missions opérationnelles. Toutes les informations sont recopiées en place arrière afin de permettre au moniteur de contrôler l'emploi du système.
- Version "N" : biplace de pénétration dont le système diffère du précédent par la présence d'un radar de suivi de terrain et de deux centrales à inertie.

De plus, toutes les versions sont équipées de systèmes internes de contre-mesures actives et passives.

Le Mirage 2000 peut emporter environ 6 tonnes de charges externes.

La maintenance :

La maintenance en unité du Mirage 2000 est grandement facilitée par la conception modulaire de l'avion et de ses équipements et systèmes ; de plus, de nombreux dispositifs de tests intégrés et de comptes rendus de vols permettent une recherche rapide des pannes et leur traitement accéléré. Ainsi peut-on obtenir un taux de disponibilité particulièrement élevé.

L'exportation :

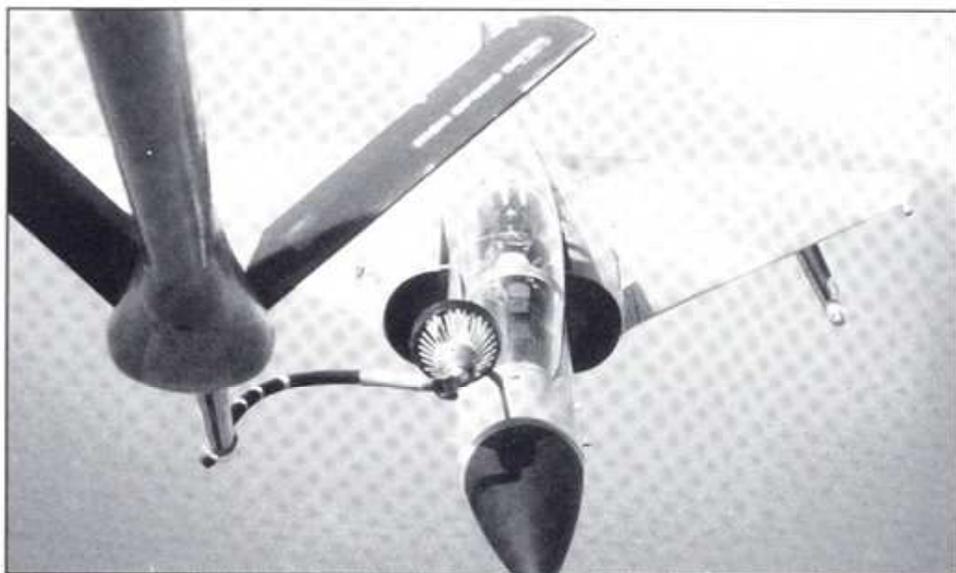
Le Mirage 2000 marche sur les traces de son aîné le Mirage III et a déjà entamé une carrière internationale qui s'annonce brillante. Plus de 150 commandes ont été enregistrées (Égypte, Inde, Pérou, Abu Dhabi, Grèce) et de nombreux pourparlers sont en cours.

Les performances :

Le Mirage 2000 présente des performances très impressionnantes, surtout si on les compare à celles du Mirage III : elles montrent des améliorations dans tous les domaines, allant de 30 % à plus du double.

Quelques chiffres :

- accélération : supérieure à 10 g.
- roulement au décollage : 450 m.
- roulement à l'atterrissage : 600 m.
- du décollage à Mach 2/15.000 m : moins de cinq minutes.



LE "CÔTE-D'OR" SUR MIRAGE 2000



Le 27 juin 1986, le "Côte-d'Or" abandonne ses Mirage III qui partent à la 13^{ème} Escadre de Colmar; il débute sa transformation sur Mirage 2000, pour lequel il reprend la mission d'instruction.

Mise à part la nouveauté que représente l'entraînement au ravitaillement en vol, l'architecture générale des stages dispensés par le 2/2 ne sera que peu modifiée. Cependant, par rapport au Mirage III, une grosse différence se fait jour: l'apprentissage du maniement de l'avion est relativement aisé, alors que l'exploitation de son système d'armes est complexe; la substance de l'instruction doit donc, elle, être repensée.

La transformation des pilotes sur Mirage 2000 se fera ainsi en plusieurs temps, les gens commençant par apprendre les rudiments de leur nouvel appareil avant de revenir suivre des stages correspondant à leurs niveaux opérationnels successifs.

Pour ce faire, la version biplace est parfaitement adaptée: elle est capable de remplir toutes les missions opérationnelles de la version monoplace, avec en plus la possibilité de contrôler depuis la place arrière l'utilisation du système d'armes dans l'ensemble de ses fonctions.

Parallèlement, l'entraînement au sol et

l'élaboration de tactiques sont grandement facilités par un simulateur ultramoderne, logé dans une sphère sur la paroi de laquelle sont projetés l'environnement et les avions "ennemis". Il permet un gain de temps appréciable dans l'acquisition de la maîtrise du système, depuis les premiers pas jusqu'aux missions les plus complexes.

Etant désormais rattaché au Commandement Air des Forces de Défense Aérienne, l'Escadron de Chasse 2/2 "Côte-d'Or" mènera de front les missions d'instruction, les exercices de combat contre des avions de types différents et les missions de défense aérienne.

 **DUNLOP FRANCE**

SÉCURITÉ ET PERFORMANCES

40 ANS AU SERVICE DE L'AÉRONAUTIQUE

PNEUMATIQUES AVION
AIRCRAFT TYRES

JOINTS DE PRÉCISION
AIR FRAMES SEALS

62, rue C. Desmoulins - BP 41 - 92133 ISSY LES MOULINEAUX CEDEX - TÉL : (1) 45.54.97.29 - Télex : 201298

Le 27 juin 1985, le Colonel PELISSON, alors commandant la Base aérienne 102, me remettait le commandement de l'Escadron 2/2 "Côte-d'Or". C'était pour moi l'aboutissement de la partie opérationnelle de ma carrière et un grand honneur d'être à la tête de cet escadron mondialement connu, l'Académie du MIRAGE III. Je remercie le Grand Commandement de m'avoir fait cet honneur.

Ce sont plus de 100.000 heures de vol qui ont été effectuées de 1966 à 1986 au service de notre armée de l'air, des armées de l'air étrangères et, au travers d'elles, de notre industrie aéronautique. C'est dire combien le 2/2 a mérité de la patrie.

Je rends hommage à tous les pilotes moniteurs qui y sont passés et à leur professionnalisme qui les a rendus célèbres et grâce auquel aucun accident mortel n'est à déplorer, cas unique pour autant d'heures de vol.

Je rends également hommage aux mécaniciens sans arrêt sollicités qui ont su nous donner l'outil de travail nécessaire à cet exploit.

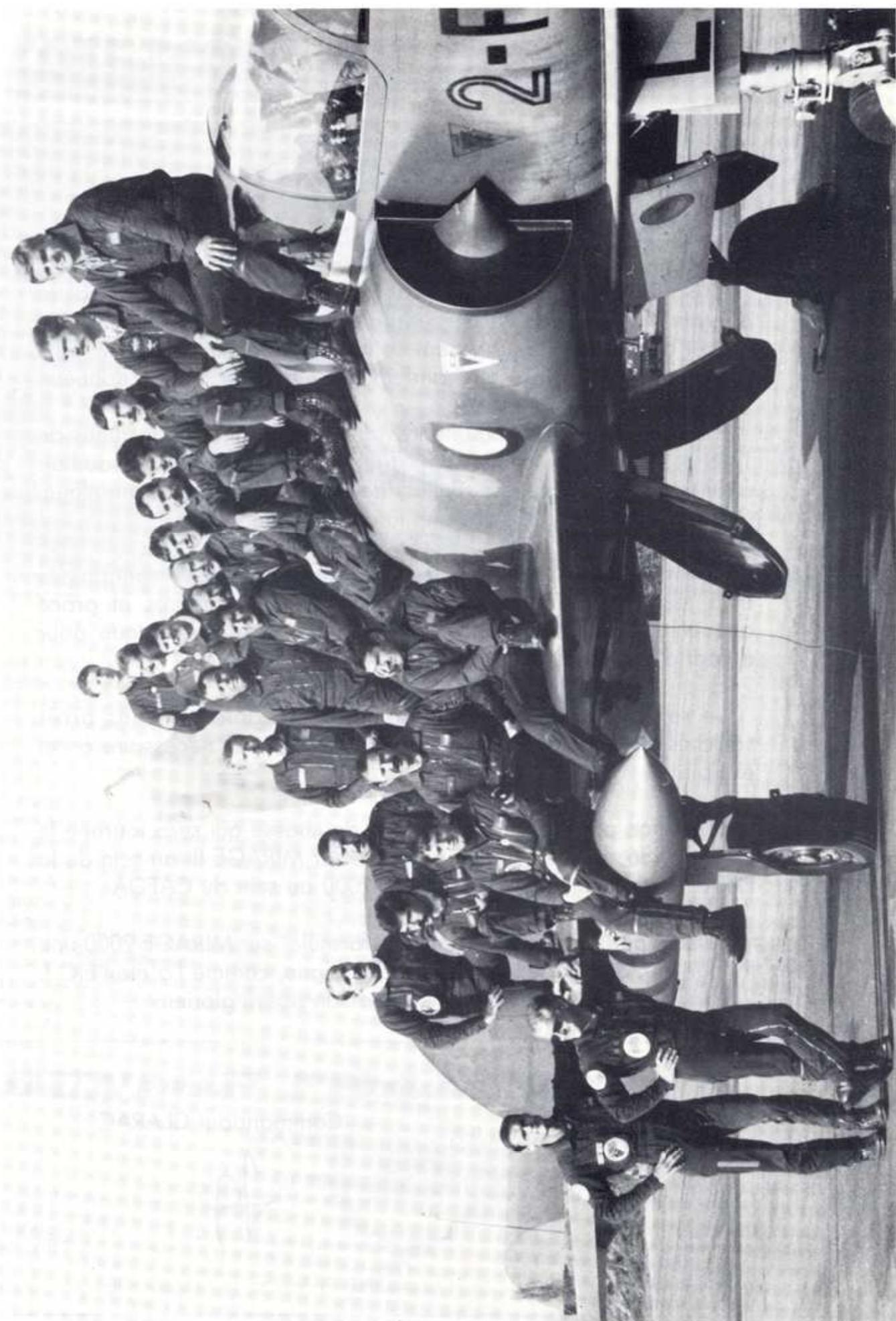
C'est une page de notre aviation de chasse qui sera tournée le 27 juin 1986; le 2/2 cesse son activité sur MIRAGE III au sein de la FATAC et débute celle sur MIRAGE 2000 au sein du CAFDA.

Je souhaite à l'E.C. 2/2 "nouvelle formule" sur MIRAGE 2000 une longue vie, autant de succès et d'être digne, comme l'a été l'E.C.T. 2/2 MIRAGE III, de ses anciens et de son passé glorieux.

Commandant CLARAC.



LES PILOTES DU "COTE-D'OR" - JUIN 1986



5^{ème} ESCADRE



SPA 26



SPA 124



"ILE DE FRANCE"

10^{ème} ESCADRE



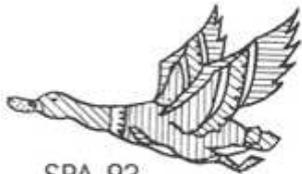
SPA 84



"CERCLE DE CHASSE DE PARIS"



FRC 3/561



SPA 93



FRC 4/561

13^{ème} ESCADRE



SPA 83



"ALPES"



SPA 85



SPA 100

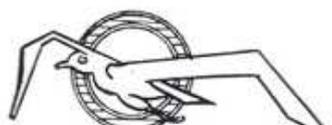


MORIETUR

33^{ème} ESCADRE



SAL 33



"SAVOIE"



BR 11

