



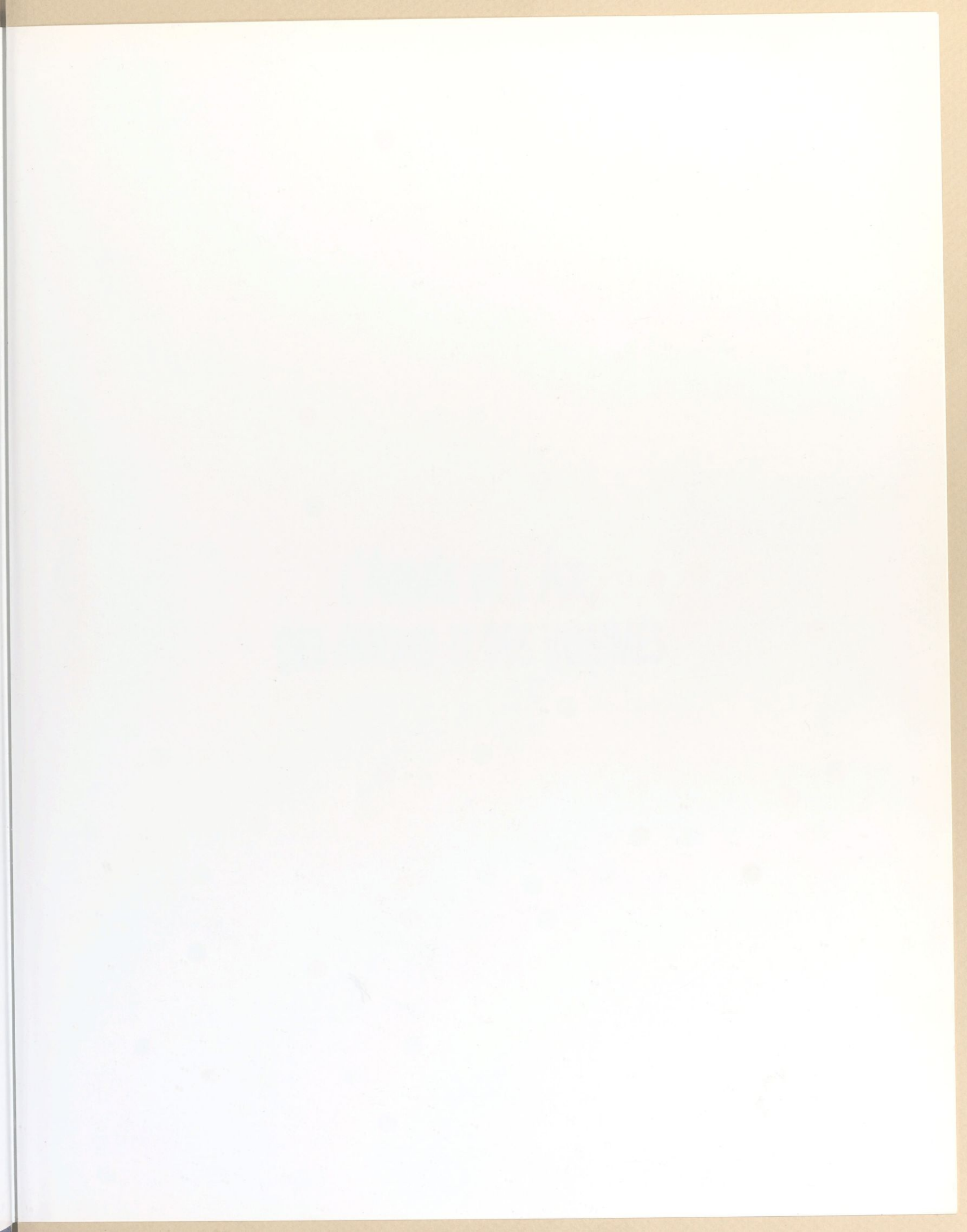
# L'ARMÉE DE L'AIR, DES AVIONS ET DES HOMMES

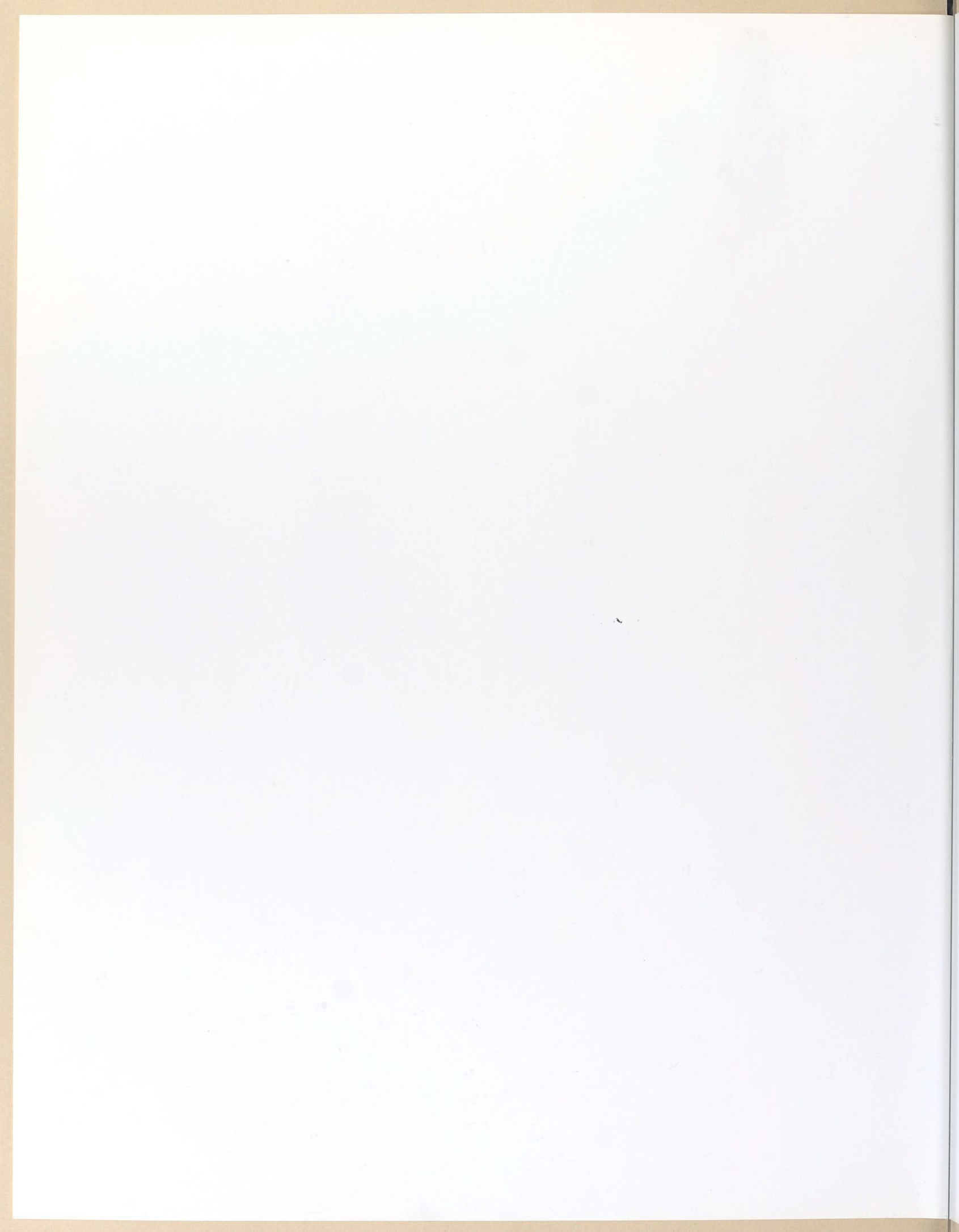
*Addim*

Le SIRPA Air présente :

“L'Armée de l'air, des avions et des hommes”. Ce livre a été conçu à partir de la rubrique “Un avion, une unité” du magazine officiel de l'Armée de l'air, “Air Actualités”, mise à jour à la date du 1<sup>er</sup> septembre 1992.

Le lieutenant-colonel Henri Guyot, rédacteur en chef de ce magazine, décrit la vie et l'histoire des unités navigantes, des hommes qui y servent et des appareils qu'ils mettent quotidiennement en œuvre pour participer en permanence à la défense de la France.





NC

✓

**L'ARMÉE DE L'AIR,  
DES AVIONS ET DES HOMMES**

4°V

55699



1483866

*Le Service d'information et de relations publiques de l'Armée de l'air,  
le magazine de l'Armée de l'air "Air Actualités"  
présentent :*

355

# L'ARMÉE DE L'AIR, DES AVIONS ET DES HOMMES

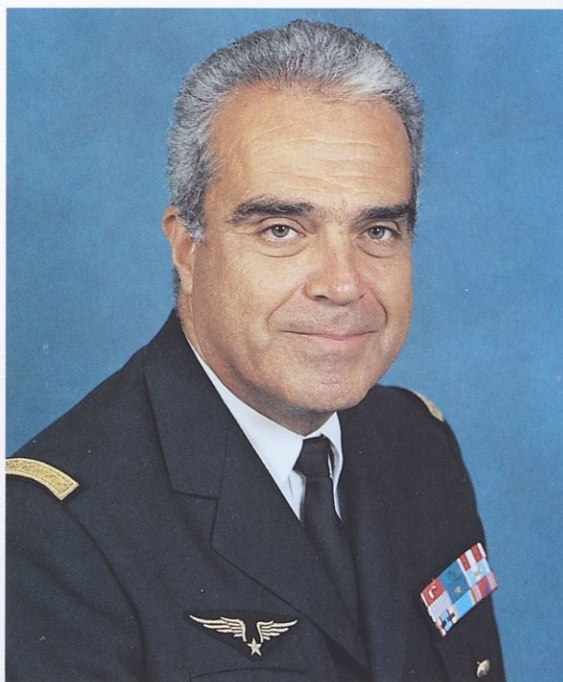
SEPTEMBRE 1992

*par le lieutenant-colonel Henri Guyot  
rédacteur en chef du magazine "Air Actualités"*

*Collection les Armes et les Hommes  
dirigée par Pascal Pommier*

*Addim*





*Nous présenter l'Armée de l'air d'aujourd'hui à travers ses unités navigantes, décrire leur histoire et leurs traditions mais aussi nous exposer leurs missions, tel est l'objet de cet excellent ouvrage. Son auteur, le lieutenant-colonel Guyot, rédacteur en chef d'Air Actualités, pilote expérimenté et passionné d'histoire aéronautique, offre ainsi une approche originale des appareils de l'Armée de l'air et des hommes qui les mettent en œuvre. L'intérêt d'une telle démarche n'échappera pas aux familiers de la rubrique Un avion, une unité, parue ces dernières années dans le magazine officiel de l'Armée de l'air.*

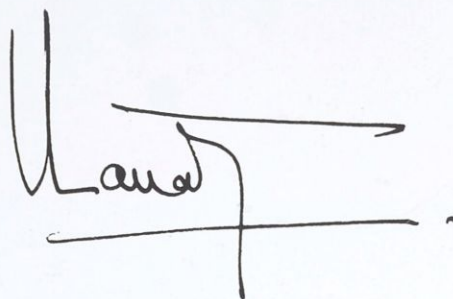
*Page après page se succèdent les unités, connues et moins connues, dont certains noms évoquent les heures les plus glorieuses de notre aviation militaire. Insignes et*



*traditions, souvenirs et faits aériens jalonnent ce voyage au cœur des unités opérationnelles, où nous découvrons combien chacune a su se forger au fil de son histoire et de ses missions une véritable identité. Ce n'est pas le moindre mérite de cet ouvrage que de nous montrer avec force la richesse et la diversité de ces unités.*

*Sans prétendre à l'exhaustivité, ce livre nous offre un panorama particulièrement représentatif des formidables réalisations technologiques qui, du Mirage III au Mirage 2000 en passant par le Jaguar, montrent le haut niveau de notre industrie aéronautique. De ce tableau, il ressort que l'Armée de l'air, moderne et en pleine évolution, toujours à la recherche de plus de flexibilité et de mobilité, constitue bien l'une des pierres angulaires de notre outil de défense.*

*Ce tour d'horizon de l'Armée de l'air d'aujourd'hui, que beaucoup attendaient, constituera, pour les passionnés d'aéronautique militaire, la référence souhaitée, et offrira aux autres la possibilité de mieux connaître l'Armée de l'air à travers ce qu'elle a de meilleur : ses appareils, certes, mais aussi et surtout ceux qui sont chargés de les mettre en œuvre.*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'V. Lanata', with a stylized flourish extending to the right and a horizontal line below it.

**Général d'armée aérienne V. Lanata**  
**Chef d'état-major de l'Armée de l'air**

# SOMMAIRE



Avant-propos		
2° escadre de chasse de Dijon	p. 8	Escadron de transport outre-mer 58 de Pointe-à-Pitre p. 132
3° escadre de chasse de Nancy	p. 14	Escadron de transport 3/60 de Villacoublay p. 134
4° escadre de chasse de Luxeuil	p. 22	Escadron d'hélicoptères 3/67 de Villacoublay p. 138
5° escadre de chasse d'Orange	p. 30	Ecole de formation initiale
7° escadre de chasse de Saint-Dizier	p. 38	du personnel navigant 307 d'Avord p. 140
8° escadre de chasse de Cazaux	p. 44	Division des vols 5/312 de Salon-de-Provence p. 142
11° escadre de chasse de Toul	p. 52	Ecole de chasse - groupement école 314 de Tours p. 146
12° escadre de chasse de Cambrai	p. 58	Groupement école 315 de Cognac p. 150
13° escadre de chasse de Colmar	p. 66	Groupement école 316 de Toulouse-Francal p. 154
30° escadre de chasse de Reims	p. 74	Groupement école 319 d'Avord p. 156
33° escadre de reconnaissance de Strasbourg	p. 82	Centre d'instruction tactique 339 de Luxeuil p. 158
36° escadre de détection aéroportée d'Avord	p. 90	Centre d'instruction des équipages
61° escadre de transport d'Orléans	p. 98	de transport 340 de Toulouse-Francal p. 160
64° escadre de transport d'Evreux	p. 102	Centre d'instruction des équipages
65° escadre de transport de Villacoublay	p. 108	d'hélicoptères 341 de Toulouse-Francal p. 162
91° escadre de bombardement de Mont-de-Marsan	p. 114	Unités navigantes dissoutes en 1992 p. 164
93° escadre de ravitaillement en vol d'Istres	p. 120	Index p. 166
	p. 126	Crédits photographiques, production éditoriale p. 168

# MODERNITÉ ET TRADITIONS

Rapidité d'action, capacité de projection à grande distance, souplesse d'emploi, polyvalence, puissance de feu et précision de tir, tels sont les atouts offerts par l'arme aérienne. L'Armée de l'air met en œuvre cet outil incomparable. Servie par un personnel hautement qualifié, elle est devenue le maillon essentiel de notre défense nationale et incarne de ce fait une armée jeune, moderne, technique, fière de son palmarès et de ses traditions. Riches des enseignements tirés de la guerre du Golfe, en pleine restructuration depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1991 avec le plan "Armées 2000", les forces aériennes françaises s'adaptent, pour une meilleure efficacité, au nouveau contexte géostratégique international engendré par l'éclatement du bloc de l'Est.

Du Mirage III E au 2000 D, du Mirage V F au F1 CT, du Jaguar au Rafale, l'avenir réserve beaucoup d'évolutions et annonce un renouveau technologique prometteur. Regroupant les éléments de sa rubrique *Un avion, une unité* et une part de l'illustration du magazine, *Air Actualités* saisit cette période charnière pour présenter l'Armée de l'air. Cette revue, depuis septembre 1988, s'était fixé de traiter, de façon non exhaustive, les principales unités navigantes en les associant systématiquement avec leur appareil caractéristique. Réactualisé à la date du 1<sup>er</sup> septembre 1992, le contenu de cette rubrique est ainsi repris intégralement, ce qui permet en fin d'ouvrage de saluer une dernière fois les unités dissoutes cette année.

D'aucuns déploieront l'absence de telle escadre, la 54<sup>e</sup> EE, de tel groupe, le GLAM, de tel autre escadron, l'EC 5/330 "Côte d'argent" ou l'ETE 41 "Verdun", mais le seul fait d'énumérer la liste des unités non abordées et pourtant essentielles à l'accomplissement de la mission relève déjà de la gageure. L'objectif n'en demeure pas moins de partir à la découverte de machines fascinantes et d'hommes aux missions exaltantes qui savent conjuguer la modernité et les traditions. De plus, le sujet, qui s'articule au fil des colonnes, n'admet qu'un pôle d'intérêt : celui du "fait aérien".

## L'ARMÉE DE L'AIR, AUJOURD'HUI

Aucune crise, aucun conflit ne se produit actuellement dans le monde sans que les forces aériennes, les premières, ne soient aussitôt "sur la brèche". Dans le cadre de notre stratégie de défense, l'Armée de l'air cultive cette faculté à agir vite pour être, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, prête à répondre aux diverses formes d'agressions sur tous les théâtres mondiaux. De son aptitude à honorer ses missions dépendent, en grande partie, la liberté d'action des autres forces et, par conséquent, la crédibilité et l'efficacité de notre défense. Compte tenu de sa flexibilité, l'Armée de l'air participe à tout l'éventail des missions de la défense, à tout stade et en tout lieu, mais le rôle spécifique confié à ses forces aériennes est déterminant en matière de souveraineté nationale.

Mise en œuvre de la composante pilotée des forces nucléaires stratégiques et préstratégiques, sauvegarde du potentiel de riposte nucléaire, surveillance permanente de l'espace aérien, détection et évaluation de la menace aérienne, garantie de la souveraineté de l'espace aérien national, recherche du renseignement par la localisation des objectifs, évaluation des défenses de l'ennemi, attaque de son potentiel militaire, couverture et appui du corps de bataille, participation à l'action des forces d'action rapide, missions de service public et d'intérêt général, ainsi ce rôle peut-il se résumer dans ces grandes lignes. L'organisation de l'Armée de l'air se caractérise par trois niveaux hiérarchiques (hautes autorités et administration

centrale, grands commandements spécialisés et régionaux, bases aériennes) mais aussi par une double structure (opérationnelle et territoriale) adaptée et complémentaire. La spécificité des missions et des matériels, la diversité et l'étendue des zones pouvant être couvertes ont conduit tout naturellement à la spécialisation et à la centralisation des forces, et donc à la création de cinq grands commandements spécialisés :

- celui des Forces aériennes stratégiques (FAS),
- le Commandement air des forces de défense aérienne (CAFDA),
- celui de la Force aérienne tactique (FATac),
- le Commandement opérationnel du transport aérien militaire (COTAM),
- le Commandement des écoles de l'Armée de l'air (CEAA).

Cette structure, de type vertical, est strictement opérationnelle.

Parallèlement, l'implantation de ces forces, leur soutien, leur protection ont nécessité la mise sur pied d'une structure territoriale, de type horizontal.

La Région aérienne nord-est (siège à Villacoublay), la Région aérienne Méditerranée (siège à Aix-en-Provence), la Région aérienne Atlantique (siège à Bordeaux) se partagent l'Hexagone. L'Armée de l'air est ainsi présente sur la totalité du territoire métropolitain, mais aussi outre-mer et à l'étranger.

La base aérienne est le niveau de synthèse où s'effectue la coordination générale entre les structures spécialisées et territoriales. Elle sert de support à l'escadre et à toutes les unités navigantes stationnant dans son enceinte.

### IMPLANTATIONS DES UNITÉS NAVIGANTES PRÉSENTÉES DANS CET OUVRAGE.



## Des avions

Chaque escadre possède un numéro spécifique : de 2 à 30 pour la chasse, 33 pour la reconnaissance, 36 pour la détection aéroportée, 54 pour l'électronique, 61 à 65 pour le transport, 91 pour le bombardement et 93 pour le ravitaillement en vol. L'escadre coiffe le plus souvent trois escadrons s'identifiant par leur numéro d'ordre suivi de celui de l'escadre et par le nom d'une province de France. Equipés d'un nombre défini d'aéronefs (quinze appareils pour la chasse), ces escadrons se composent eux-mêmes de deux ou trois escadrilles.

Du CAP 10 au Mirage 2000, le parc aérien de l'Armée de l'air englobe les avions de combat, de transport, de liaison, les avions-écoles et les hélicoptères. Les escadrons d'avions de combat maintiennent aujourd'hui plus de quatre cents appareils en ligne, c'est-à-dire prêts à être engagés au combat sans délai.

Pour tirer le meilleur parti de la souplesse d'emploi de l'arme aérienne et pour optimiser le potentiel d'un nombre limité d'appareils, tous les escadrons assurent une mission principale et une mission secondaire. D'autre part, l'efficacité et la mobilité imposent naturellement des structures d'unités opérationnelles légères.

L'activité aérienne globale de l'Armée de l'air s'évalue à 360 000 heures de vol par an. Elle se réalise en métropole à partir d'une trentaine de bases opérationnelles soutenues par dix stations de défense aérienne et d'une vingtaine de bases "support" (entrepôts, ateliers, etc.). Outre-mer, le prépositionnement de certains moyens aériens (avions de combat, de transport, hélicoptères) permet de sauvegarder au mieux nos intérêts à l'extérieur, tout en honorant nos accords de défense et d'assistance à l'étranger.

La crédibilité de cet outil de combat est directement liée à son aptitude à résister aux agressions terrestres

ou aériennes. Pour cette raison, depuis près de dix ans, l'Armée de l'air, appliquant déjà le concept d'une grande dispersion des moyens au sol, a donné toute priorité à la protection de ses points sensibles et à leur durcissement : protection rapprochée, camouflage, construction d'abris pour le personnel de mise en œuvre et pour les avions de combat dans leur environnement opérationnel.

Tous les vecteurs de l'Armée de l'air, selon leur type et donc selon leur mission, se répartissent judicieusement sous la tutelle des cinq grands commandements opérationnels.

Pour la dissuasion, les Mirage IV P et les Mirage 2000 N équipés de l'ASMP représentent la composante pilotée des FAS, auxquelles s'associent également les "avions-citernes" C 135 FR. Néanmoins, ces derniers œuvrent aussi au profit de tous les avions de combat ravitaillables.

Les quatre quadriréacteurs Boeing E 3F de la 36<sup>e</sup> escadre de détection aéroportée veillent sous la bannière du CAFDA.

La FATac regroupe l'ensemble des avions de combat : les Mirage 2000 C et B, Mirage F1 C et B à vocation de défense aérienne, les Jaguar A, Mirage III E, Mirage V F (progressivement remplacés par les Mirage F1 CT et les Mirage 2000 D) pour l'aide à la pénétration et les missions de contre-offensive dans la profondeur, les Mirage F1 CR dans l'exécution des missions de reconnaissance.

Le parc du COTAM, pour la mission tactique, se compose de C 160, dont certains à vocations particulières (C 160 Gabriel et ASTARTE), et de C 130. Le transport à longue distance est assuré par quatre quadriréacteurs DC 8.

De nombreux autres appareils s'adaptent à la diversité des besoins : Falcon 900, Falcon 50, Mystère XX, Nord 262, Twin Otter, TBM 700, MS 760, Xingu et CASA 235 dès 1993, sans oublier la flotte d'hélicoptères, constituée de plus d'une centaine d'appareils (Alouette,

Puma, Ecureuil, Fennec, Super Puma et Cougar).

Sous l'égide du CEAA, l'instruction en vol des élèves pilotes s'effectue lors de stages successifs sur CAP 10, sur Epsilon ou Fouga Magister et sur Alphajet ou Xingu.

## Des hommes

Les effectifs d'active de l'Armée de l'air regroupent 97 000 hommes et femmes. Les effectifs militaires sont constitués de 91 700 personnes, dont 35 000 appelés du contingent. Ils sont répartis en 7 300 officiers, 43 200 sous-officiers et 41 200 militaires du rang.

Parmi les 56 700 personnels militaires d'active, 4 400 appartiennent au corps du personnel navigant, 28 600 œuvrent dans les domaines techniques, 23 700 accomplissent des tâches d'encadrement, d'administration, de fonctionnement courant, de protection et de défense.

A ces personnels militaires, il faut également ajouter, dans l'exécution des missions de soutien et de support, la participation de près de 6 000 personnels civils. Au-delà de la réalité de ces nombres, il faut compter le potentiel que représentent les 70 000 réservistes affectés au sein de l'Armée de l'air.

## L'ARMÉE DE L'AIR, DEMAIN

Le bouleversement radical du contexte géostratégique survenu en quelques années, voire en quelques mois, les enseignements de la crise du Golfe et des combats qu'elle a engendrés imposent un réexamen de la politique et de l'outil de défense et donc une modernisation de l'Armée de l'air, dans ses structures et ses moyens.

L'adaptation de notre politique de dissuasion nucléaire, l'amélioration des moyens de prévention et de gestion des crises et l'accroissement des capacités de projection

des forces dans un cadre interarmées s'inscrivent dans le processus d'évolution en cours.

Cette mutation, déjà apparente dans la réorganisation des forces survenue le 1<sup>er</sup> septembre 1991, se concrétise dans le triptyque **veille-dissuasion-action**, qui constitue le fondement de notre appareil de défense.

C'est dans le cadre de la **veille** que vont intervenir les changements les plus significatifs, notamment au plan des structures. La défense aérienne verra progressivement son rôle s'accroître, pour accéder au statut de grand commandement des systèmes C3I, regroupant des responsabilités en matière de détection et d'évaluation de la menace, de diffusion d'alerte, de transmissions et de renseignement, et associant les structures du CAFDA à celles du Commandement des systèmes de transmissions de l'Armée de l'air (CSTAA). Après avoir vu son champ d'action s'étendre en basse altitude avec le système de détection aéroporté, la DA se trouve investie d'une mission de surveillance de l'espace. Le CSTAA mettra en œuvre les nouveaux Systèmes de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA) en cours d'étude et dont l'importance vitale s'est vérifiée durant le conflit du Golfe.

En matière de **dissuasion**, les capacités nucléaires, dont la mise en œuvre incombe à l'Armée de l'air, ont été régulièrement modernisées au cours de la décennie 1980-1990. Désormais, l'accent est mis sur le durcissement et sur la sûreté du réseau de communications et de commandement. D'autre part, une réflexion approfondie s'est engagée sur l'évolution des deux composantes nucléaires stratégiques confiées à l'Armée de l'air : l'une sol-sol (SSBS) et l'autre air-sol (ASMP). A l'actuel système d'armes S3D pourrait succéder le missile S5, dérivant éventuellement du futur M5 destiné à la force océanique stratégique. Le missile ASMP, quant à lui, serait

remplacé par un missile air-sol longue portée (ASLP). Chacun de ces systèmes possède par ailleurs ses propres qualités, la composante aéroportée offrant en plus la souplesse d'emploi inhérente à l'arme aérienne.

Pour privilégier l'**action**, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1991, la Force aérienne tactique regroupe l'ensemble des avions de combat conventionnels. Ce puissant instrument aérien va connaître au cours de cette décennie une évolution en harmonie avec le contexte géostratégique : une contraction en volume s'accompagnant de l'amélioration de la qualité des moyens aériens.

Les matériels les plus anciens (Mirage III E, Mirage V F) seront retirés du service à cadence accélérée, tandis qu'arriveront en unité des appareils nouveaux (Mirage F1 CT et surtout Mirage 2000 D) capables de délivrer, de jour comme de nuit, tous les types d'armements air-sol, notamment le missile APACHE (missile longue portée tiré à distance de sécurité). Mais c'est avec la mise en service du Rafale, prévue pour l'an 2000, que l'avancée technique de notre équipement sera déterminante. Cet appareil est destiné à remplacer en premier lieu les avions tactiques devenus obsolètes à cette échéance, puis, dans une seconde étape, les avions de défense aérienne. Autorisé par le progrès technologique, l'Armée de l'air a effectivement choisi un avion polyvalent dont la version biplace équipera les unités d'attaque au sol. Associé aux armements air-air MICA et air-sol APACHE, en cours de développement, cet appareil constituera un système d'armes redoutable. Il aura de plus des capacités d'emport et de survie élevées que seul un bimoteur peut offrir.

Pour le transport aérien militaire, des études relatives à un avion de transport futur, successeur du Transall, ayant des possibilités opérationnelles accrues, se poursuivent, et une solution pourrait être l'Euroflag

dans le cadre d'une coopération européenne.

Enfin, pour la maîtrise de l'espace, essentielle pour la défense de demain, tous les développements de techniques spatiales militaires, qu'ils traitent de télécommunications, de navigation, de météorologie ou d'observation, concernent directement l'Armée de l'air dès aujourd'hui.

Des spationautes aux médecins, les spécialistes les plus éminents sont issus de ses rangs et démontrent chaque jour que l'espace est le prolongement naturel du domaine aérien.

## LA FORCE DES TRADITIONS

SPA 3 "Cigognes de Guynemer", N 124 "La Fayette", SAL 33 la "Hache", BR 104 "Turcos"... Nombre d'escadrilles composant nos unités portent les noms et les insignes de leurs lointaines aînées de la Grande Guerre, elles sont surtout les héritières de leurs traditions. Pour mesurer la force des liens du passé, il faut remonter aux sources de l'aviation militaire française. A la date de l'armistice du 11 novembre 1918, cette nouvelle arme ne compte pas moins de 256 escadrilles en métropole. Chacune d'elles s'identifie par un numéro spécifique, alloué selon l'ordre chronologique de création, précédé par le nom abrégé du dernier type d'appareil utilisé au combat. Ainsi, la SPA 3 fut l'une des premières formées sur Blériot XI en juillet 1912 et termina la guerre sur SPAD. La BR 257 ne vit le jour qu'en janvier 1918 et fut dotée de Breguet XIV A2 à partir du 8 juillet avant la victoire. Avec les organisations successives de l'entre-deux-guerres, un certain nombre de ces escadrilles, celles détentrices des palmarès généralement les plus éloquents, furent reprises pour constituer les régiments d'aviation de chasse,



de bombardement et d'observation puis les régiments d'aviation mixtes de 1920 à 1933. Omniprésentes à la naissance des escadres et lors de la prise d'identité effective de l'Armée de l'air en juillet 1932, elles s'associent de plus en plus étroitement par couples au sein des groupes rendus autonomes à partir de mai 1939. Puis c'est le grand choc de la bataille de France en mai 1940. Sur les 162 escadrilles engagées "dans la fournaise", seules 19 peuvent être qualifiées de "créations récentes", c'est-à-dire ne perpétuant pas les traditions de celles de la Première Guerre mondiale. Marin la Meslée remporte ses 20 victoires aériennes sous les couleurs de la SPA 67 du GC I/5.

Après l'"amère victoire" de nos cocardes, qui se solde par la destruction de 1200 appareils ennemis au prix du sacrifice de plus du tiers du personnel navigant, le renouveau vient des groupes des Forces aériennes de la France libre. De nouvelles traditions s'instaurent. Selon l'idée du général Martial Valin, les groupes s'appellent "Normandie", "Alsace" ou "Bretagne", les escadrilles, "Cherbourg", "Strasbourg" ou "Nantes". Après l'Indochine et à l'heure de la chasse à réaction, vers 1950, les groupes laissent la place aux escadrons. Maintien de l'ordre en Algérie, campagne de Suez, Mauritanie, Tchad, chaque épisode de l'histoire contemporaine enrichit un peu plus le patrimoine des escadrilles de la première heure. C'est comme cela que, durant la guerre du Golfe, les Mirage F1 CR

de l'EC 1/33 "Belfort" arborent avec fierté l'insigne la "Hache" à la mémoire du capitaine A. Bordage, premier commandant d'escadrille de la SAL 33 (SAL pour Salmson). Le Jaguar A de l'EC 2/11 "Vosges", porteur de la millième bombe de 250 kilos sur l'Irak, partage son empennage entre l'aigle noir de la SPA 91 et le fanion triangulaire de la SPA 97 qui, au dire des aviateurs d'antan, répond à une bien singulière définition héraldique : "Trois coups de rouge, deux coups de blanc et les bons hommes sont noirs." Sans oublier le blason FAFL "Ile-de-France" sur les Mirage 2000 C RDI, qui veille en altitude pour la suprématie aérienne au-dessus du champ de bataille.

Cette brève rétrospective démontre la force du phénomène "tradition" dans l'Armée de l'air. Lorsqu'un appareil est vu, aussi imposant soit-il, ses insignes interpellent. Porter le nom et l'effigie d'une escadrille de la Grande Guerre revient symboliquement à hériter de tous les faits d'armes, campagnes, victoires aériennes, sacrifices et donc des décorations, citations, distinctions attribuées à celle-ci. Les traditions sont octroyées officiellement par le jeu logique des filiations qui s'établissent dans la continuité de l'évolution des structures de l'Armée de l'air ou par affinité historique lors de créations d'unités. Ainsi, en dépit de sa jeunesse et de sa fulgurante évolution, l'Armée de l'air, à travers la gloire de ses anciens, a su garder les repères et l'esprit de la chevalerie du ciel.



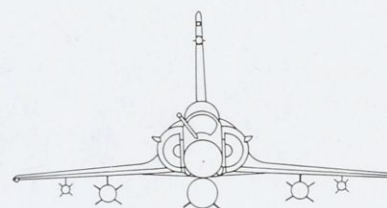


# MIRAGE 2000 B



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	Mirage 2000 B
Missions .....	Défense aérienne et transformation
Date de premier vol .....	11 octobre 1980
Date de mise en service AA .....	Été 1983
Envergure .....	9,10 m
Longueur .....	14,85 m
Hauteur .....	5,20 m
Poids à vide équipé .....	7,9 t
Poids maximal au décollage .....	16,5 t
Emport carburant	
Interne .....	4 000 l
Maximal .....	8 900 l
Capacité de ravitaillement en vol .....	Oui
Rayon d'action maximal .....	1 800 km
Type de propulseur .....	M 53-5 SNECMA
Poussée .....	9 t
Plafond opérationnel .....	+ 50 000 pieds
Vitesse maximale .....	Mach 2,2 à 11 000 m
Distance de roulement	
Au décollage .....	de 500 m à 900 m
A l'atterrissage .....	de 900 à 1 200 m
Équipement radionavigation .....	Centrale inertielle RDM, Tacan, VOR, ILS, V/UHF
Armement	
Masse d'emport maximale .....	5,8 t
Type .....	Pod canon DEFA 554 Matra Magic R 550 Matra Super 530 F
Équipage .....	2
Caractéristiques particulières .....	Commandes de vol électriques Pilote automatique
Constructeur .....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation



- ⊗ Matra Super 530 F
- ⊗ Matra Magic R 550
- Bidon supplémentaire de carburant  
ou Pod canon DEFA 554

## MISSIONS DE LA 2<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

- Défense aérienne : faire respecter la souveraineté nationale dans l'espace aérien français et s'opposer aux agressions éventuelles
- Préparation au combat des pilotes de Mirage 2000 par l'EC 2/2
- Missions d'assaut conventionnel

## UNITÉS UTILISANT LE MIRAGE 2000 B

- EC 2/2 "Côte d'or" (avion principal)
- EC 1/2 "Cigognes"
- EC 3/2 "Alsace"
- EC 5/330 "Côte d'argent" - Mont-de-Marsan



*Mirage 2000 C RDM de l'EC 1/2 "Cigognes" armé de missiles d'interception Super 530 F et de missiles de combat (exercices) R 550 Magic.*



**CIGOGNES  
CÔTE D'OR  
ALSACE**

Après la guerre, les groupes du 145<sup>e</sup> Wing forment à Friedrichshafen, en novembre 1945, la 2<sup>e</sup> escadre de chasse qui, très momentanément, comprend cinq groupes : les GC I/2 "Cigognes" (SPA 3), II/2 "Alsace", III/2 "Berry" (SPA 103) et IV/2 "Ile-de-France". Le II/18 "Saintonge" est, de surcroît, provisoirement rattaché à l'escadre.

En avril 1946, la 2<sup>e</sup> escadre se réduit à deux groupes. Le "Berry", qui avait repris le fanion et les traditions de la SPA 103, disparaît en tant que groupe et redevient la 2<sup>e</sup> escadrille du GC I/2 "Cigognes". Les pilotes du groupe IV/2 "Ile-de-France" se répartissent dans les deux groupes restants, les traditions et le fanion de l'unité étant repris un peu plus tard par le groupe II/5 basé à La Réghaia. Quant au II/18 "Saintonge", il est dissous.

La 2<sup>e</sup> escadre de chasse, composée des GC "Cigognes" et "Alsace", participe ensuite sur Spitfire aux opérations en Indochine, de l'été 1946 à la mi-septembre 1947. La croix de guerre TOE (Théâtres

d'opérations extérieures) concrétise son action en Extrême-Orient. Durant cette campagne, le I/3 "Corse" sur Mosquito est rattaché momentanément à la 2<sup>e</sup> escadre. Début 1948, les groupes I/2 et II/2 regagnent à nouveau Friedrichshafen puis Coblenz, où ils s'équipent de P 47 D Thunderbolt. Première escadre de chasse à être transformée sur avions à réaction, les de Havilland Vampire FB 5, la "2" s'installe à Dijon et défile au-dessus de Paris le 14 juillet 1949.

Réorganisée en octobre 1949, l'escadre passe de deux groupes à quatre escadrons (à deux escadrilles) : les escadrons de chasse EC 1/2 "Cigognes" (SPA 3 et SPA 103), EC 2/2 "Alsace" (Mulhouse et Strasbourg), EC 3/2 "Côte d'or" (SPA 31 et SPA 94), EC 4/2 "Coq gaulois" (SPA 48 et SPA 62).

Cette période est faste pour le renom de la 2<sup>e</sup> escadre : le 1<sup>er</sup> mai 1950, au cours du meeting national de Villacoublay, le commandant Le Groignec effectue la première démonstration française sur avion à réaction.

Le 7 mai à Chalon-sur-Saône apparaît sur "Jets" la première patrouille acrobatique aux cocardes tricolores à sept avions, sous les ordres du commandant Gabriel Gauthier. Enfin, le 11 juin 1950, au meeting national d'Orly, c'est l'apothéose, avec la présence de vingt-quatre Vampire de la "2" en patrouille serrée.

L'EC 4/2 est dissous le 1<sup>er</sup> octobre 1950. A cette date, le "Côte d'or" reprend les traditions et les fanions des SPA 65 ("Chimère d'argent") et SPA 57 ("Mouette") de l'ancien groupe de chasse II/2, et devient l'EC 2/2 "Côte d'or", tandis que l'"Alsace" devient EC 3/2.

Les Ouragan (MD 450), premiers avions de combat à réaction français, remplacent les Vampire en août 1953. Trois ans plus tard, l'escadre reçoit les Mystère IV A, premiers avions de chasse supersoniques français.

Au début de l'année 1956, les opérations de maintien de l'ordre en Algérie amènent la création d'escadrilles d'aviation légère d'appui (EALA). La 2<sup>e</sup> escadre en parraine deux : les EALA 1/72 et 8/72. 1956, c'est aussi l'année de la campagne de Suez, à laquelle participe la 2<sup>e</sup> escadre.

En octobre 1957, l'EC 2/2 "Côte d'or" est dissous. Les escadrilles parrainées d'Algérie, équipées de T6 G, fusionnent en 1959 pour former l'escadron d'aviation légère



*Interlocuteur privilégié du pilote d'interception : le contrôleur de défense aérienne au sol, devant son scope radar.*



*A l'heure de la guerre électronique, les tactiques d'attaque avec le soleil dans le dos restent efficaces contre les missiles infrarouges.*

d'appui 2/2, qui opérera jusqu'en 1962. Depuis 1957, la 2<sup>e</sup> escadre a aussi l'honneur de mettre en œuvre la Patrouille de France. Elle le fait jusqu'en 1962 et évoluera jusqu'à une formation de douze Mystère IV A. Autre grande première pour la 2<sup>e</sup> escadre : l'arrivée des Mirage III C, avions de chasse biso-niques. L'EC 1/2 inaugure, le 7 juillet 1961, l'ère de ce fabuleux appareil et celui du "Delta" pour l'Armée de l'air.

cepteurs depuis le 27 juin 1986, est le reflet de cette jeune armée, de sa modernité, mais aussi de ses traditions déjà bien établies. Les escadrilles de deux de ses escadrons ont été créées au tout début de l'aviation militaire. La SPA 3 "Cigognes de Guynemer" fêtera son quatre-vingtième anniversaire en cette année 1992. Son 3<sup>e</sup> escadron, quant à lui, restera le premier groupe de chasse des Forces aériennes françaises libres.



*Mirage 2000 C RDM de l'EC 3/2 "Alsace" en posture de ravitaillement en vol sur un C 135 FR.*

Recréé en avril 1965, le "Côte d'or" reprend naturellement les traditions des escadrilles SPA 65 et SPA 57. Un an après, devenu "escadron de chasse et de transformation" (ECT) et ayant pour mission d'instruire tous les futurs pilotes de Mirage III, il reçoit des Mirage III B.

Deux ans plus tard, en 1968, la 2<sup>e</sup> escadre débute sa transformation sur Mirage III E, l'escadron de chasse 3/2 "Alsace" précédant le 1/2 "Cigognes".

En octobre 1972 est décidée la création d'une troisième escadrille au sein du "Côte d'or". Elle reprend les traditions de la SPA 94 "La mort qui fauche". En 1974, la médaille de l'aéronautique est attribuée à l'ECT 2/2.

Première unité à recevoir le Mirage 2000 C de défense aérienne, le 2 juillet 1984, pour le jubilé de l'Armée de l'air, la 2<sup>e</sup> escadre de chasse, totalement équipée de ces inter-

## EC 1/2 "Cigognes"



L'escadron de chasse 1/2 "Cigognes" est l'héritier des traditions des escadrilles SPA 3 et SPA 103 de la Première Guerre mondiale. La SPA 3 est créée en juillet 1912 à Avord, la SPA 103 en août 1914 à Dijon. A la fin du conflit, ces deux escadrilles appartiennent au groupe de combat n° 12, le GC 12, appelé le groupe des "Cigognes". Guynemer (54 victoires) et Fonck (75 victoires) en sont les deux principaux héros.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1920, les SPA 3 et SPA 103

deviennent 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> escadrilles du premier groupe du 2<sup>e</sup> régiment d'aviation de chasse de Strasbourg. Après les SPAD type VII et XIII (ou XX biplaces), elles sont successivement équipées de Nieuport 29 en 1924, de Blériot SPAD 81 en 1928, de Nieuport 62 et 622 en 1929.

Après la dissolution du 2<sup>e</sup> RAC en septembre 1933, ces deux escadrilles forment alors le 1<sup>er</sup> groupe de la 2<sup>e</sup> escadre de chasse en cours de création à Tours.

Cette escadre s'implante à Chartres en fin d'année 1936. Dotée en début 1937 de Dewoitine 500, elle effectue sa transformation sur Morane-Saulnier 406 (MS 406) en avril 1939. Le groupe de chasse I/2 devient autonome le 1<sup>er</sup> mai 1939.

Totalisant un palmarès de 28 victoires à la fin de la bataille de France, il est dissous le 20 août 1940 à Nîmes-Courbessac, mais reconstitué le 1<sup>er</sup> juillet 1941 à Châteauroux. Son transfert vers l'Afrique du Nord intervient le 10 novembre 1942. Successivement stationné à Bizerte Sidi-Ahmed, à Fez puis à Meknès, le groupe rejoint la RAF et l'Ecosse en janvier 1944 et opère dès lors jusqu'à la victoire finale au 145<sup>e</sup> Wing.

## EC 2/2 "Côte d'or"



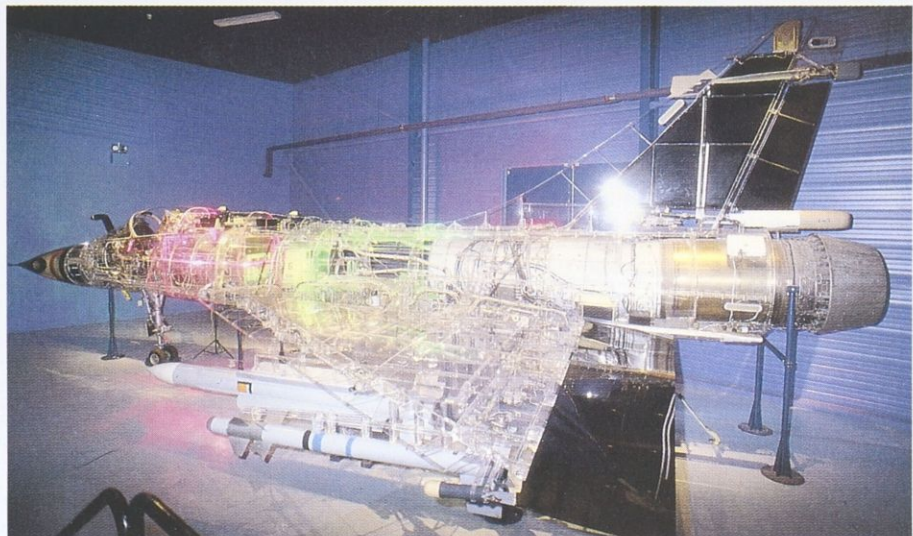
L'escadron de chasse 2/2 "Côte d'or" perpétue les traditions de l'escadrille SPA 65 "Chimère d'argent", créée le 2 août 1915 à Lyon, de la SPA 57 "Mouette", créée le 10 mai 1915, également à Lyon, et de la SPA 94 "La mort qui fauche", créée le 1<sup>er</sup> juin 1917 à Châlons-sur-Marne. Ces trois escadrilles appartenaient respectivement, à la fin de la Première Guerre mondiale, aux



groupes de combat GC 13, GC 11 et GC 18. Le 1<sup>er</sup> janvier 1920, les SPA 65 et 57 deviennent 5<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> escadrilles du 2<sup>e</sup> groupe du 2<sup>e</sup> régiment d'aviation de chasse de Strasbourg et constituent, à partir de septembre 1933, le 2<sup>e</sup> groupe de la 2<sup>e</sup> escadre de chasse à Tours. Elles sont dotées des mêmes types d'appareils et stationnent aux mêmes endroits que les SPA 3 et 103 jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1939.

*Depuis le 27 juin 1986, tous les pilotes de combat affectés dans une unité équipée de Mirage 2000 doivent effectuer, pour la transformation sur ce type d'appareil, le stage approprié à l'EC 2/2 "Côte d'or". A cette fin, cet escadron est doté d'une flotte de Mirage 2000 biplaces.*

*Au sein de l'Ensemble technique d'instruction spécialisée (ETIS), le "phénix" est une représentation grandeur nature, en Plexiglas, du Mirage 2000, permettant une visualisation de tous les circuits.*



Devenu autonome à cette date, le GC II/2 (SPA 65, SPA 57) effectue la bataille de France sur Morane-Saulnier 406 (MS 406) et totalise un palmarès de 39 victoires aériennes. Il est dissous le 20 août 1940 à Nîmes-Courbessac.

La SPA 94, quant à elle, n'a eu aucun lien, à l'entre-deux-guerres, ni avec le 2<sup>e</sup> RAC ni avec la 2<sup>e</sup> escadre de chasse.

Créée le 1<sup>er</sup> juin 1917 sur le terrain de Mellette près de Châlons-sur-Marne, la N 94 échange ses Nieuport contre des SPAD en février 1918, et, dans le cadre de la division aérienne et de celui de l'escadre n° 1 du groupement Ménard, elle s'intègre au GC 18. A la fin de la guerre, la SPA 94 a

Dewoitine 510 à la déclaration de la guerre, le groupe de chasse II/1 effectuera la bataille de France sur Marcel Bloch MB 152. Ce groupe, sur Dewoitine 520, sera dissous au Luc le 1<sup>er</sup> décembre 1942.

## EC 3/2 "Alsace"



*Au cœur d'une patrouille de l'EC 1/2 "Cigognes", lors d'une mission d'entraînement.*

remporté 40 victoires et est décorée de la croix de guerre. 6<sup>e</sup> escadrille du 1<sup>er</sup> RAC de Thionville, le 1<sup>er</sup> janvier 1920, elle est rattachée, le 1<sup>er</sup> juin 1924, comme 7<sup>e</sup> escadrille au groupe de chasse du 34<sup>e</sup> régiment d'aviation mixte (34<sup>e</sup> RAM) du Bourget nouvellement réorganisé. Le 1<sup>er</sup> juillet 1932, sur la BA 104 du Bourget, elle devient la troisième escadrille du 2<sup>e</sup> groupe de la 1<sup>re</sup> escadre de chasse. Elle est alors équipée de Nieuport 62.

La 1<sup>re</sup> escadre stationne à Villacoublay en décembre 1934, puis à Etampes. Equipé de

A l'origine, l'"Alsace", 1<sup>er</sup> groupe de chasse des Forces aériennes françaises libres créé le 1<sup>er</sup> septembre 1941 à Rayack, au Liban, est l'héritier de l'escadrille française libre n° 1 qui a remporté 17 victoires dans le ciel de Tobrouk. Il se compose des deux escadrilles "Strasbourg" et "Mulhouse". Equipé de douze Morane 406, sous les ordres du commandant Tulasne, l'"Alsace" est chargé de la défense de la côte libanaise. Il s'entraîne sur Hurricane I à Ismaëlia et protège des éléments terrestres ou maritimes en Cyrénaïque.

En octobre 1942, le groupe embarque vers l'Angleterre avec 19 victoires officielles. Début 1943, l'entraînement intensif commence à Turnhouse (Ecosse) puis à Biggin Hill. Dès lors, s'enchaînent les combats aériens et les missions "sweep" sur la Bretagne et la Normandie.

Le 6 juin 1944, les avions du groupe volent au-dessus des plages de Normandie. Le 13, ils se posent les premiers sur le sol de France, près de Bayeux. La campagne de France évolue rapidement, et l'"Alsace" s'illustre en France, en Belgique, en Hollande, par des missions incessantes de bombardement en piqué, strafing, escortes jusqu'à la victoire finale.



### CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

#### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 2<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Fassberg-Friedrichshafen (Allemagne)	de 1945 à juillet 1946
Hanoi-Nha Trang (Indochine)	d'août 1946 à octobre 1947
Friedrichshafen-Coblence (Allemagne)	de novembre 1947 à juillet 1949
Dijon	depuis juillet 1949
Campagne de Suez	octobre et novembre 1956 (pour le 1/2 et le 2/2)

#### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 2<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Spitfire Mark IX et XI	de 1945 à 1947
P 47 D Thunderbolt	année 1948
Vampire FB 5	de 1949 au printemps 1954
MD 450 Ouragan	de juin 1953 à 1955
North American T 6 G	d'avril 1956 à janvier 1962 (EALA 1/72 et 8/72 réunis en EALA 2/2 en 1959)
Mystère IV A	de janvier 1956 à décembre 1961
Mirage III C	du 7 juillet 1961 (1/2) à octobre 1975 (2/2)
Mirage III B	de juillet 1962 au 20 juin 1986 (2/2 escadron "biplace" à partir d'avril 1966)
Mirage III E	du 27 septembre 1968 (3/2) au 26 juillet 1985 (3/2)
Mirage III BE	du 23 mars 1971 au 20 juin 1986 (2/2)
Mirage III R	de mai 1983 au 20 juin 1986 (2/2)
Mirage 2000 C	à partir du 2 juillet 1984
Mirage 2000 B	à partir du 2 juillet 1984 (ECT 2/2 équipé en 2000 B le 27 juin 1986)

#### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 2<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

GC 1/2 "Cigognes"	EC 1/2 "Cigognes"	jusqu'au 1 <sup>er</sup> octobre 1949
EC 1/2 "Cigognes"		depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1949
EC 3/2 "Côte d'or"	EC 2/2 "Côte d'or"	du 1 <sup>er</sup> octobre 1949 au 1 <sup>er</sup> octobre 1950
EC 2/2 "Côte d'or"		du 1 <sup>er</sup> octobre 1950 à octobre 1957
EALA 2/2		de 1959 à 1962
EC 2/2 "Côte d'or"		du 1 <sup>er</sup> avril 1965 à avril 1966
CIMIR 2/102		d'avril 1966 au 31 octobre 1968
ECT 2/2 "Côte d'or"	EC 2/2 "Côte d'or"	du 1 <sup>er</sup> novembre 1968 au 27 juin 1986
EC 2/2 "Côte d'or"		depuis le 27 juin 1986
EC 2/2 "Alsace"	EC 3/2 "Alsace"	du 1 <sup>er</sup> octobre 1949 au 1 <sup>er</sup> octobre 1950
EC 3/2 "Alsace"		depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1950

#### GROUPES ET ESCADRON AYANT APPARTENU À LA 2<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

GC II/2 "Berry"	de novembre 1945 au 1 <sup>er</sup> mars 1946
GC III/2 "Ile-de-France"	de novembre 1945 au 1 <sup>er</sup> avril 1946
GC II/18 "Saintonge"	de novembre 1945 au 1 <sup>er</sup> mars 1946
EC 4/2 "Coq gaulois"	du 1 <sup>er</sup> octobre 1949 au 1 <sup>er</sup> octobre 1950



SPA 3 "Cigogne de Guynemer"



SPA 103 "Cigogne d'argent de Fonck"



SPA 65 "Chimère d'argent"



SPA 57 "Mouette"



SPA 94 "La mort qui fauche"

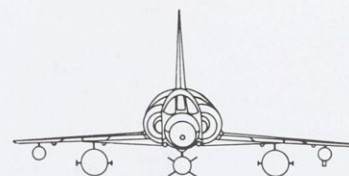





# MIRAGE III E



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	Mirage III E
Missions .....	Assaut conventionnel Pénétration tout temps Interception tout temps
Date de mise en service AA .....	1965
Envergure .....	8,22 m
Longueur .....	15 m
Hauteur .....	4,45 m
Poids à vide équipé .....	7,2 t
Poids maximal au décollage .....	13,7 t
Emport carburant	
Interne .....	2 725 l
Maximal .....	6 600 l
Capacité de ravitaillement en vol .....	Non
Type de propulseur .....	SNECMA ATAR 9 C
Poussée .....	4,3 t en sec 6 t en postcombustion
Vitesse maximale .....	Mach 2
Facteur de charge maximale .....	- 5,5 g à + 6,7 g
Armement	
Masse d'emport maximale .....	1,2 t
Type .....	Martel AS 37 Nord AS 30 Bombe d'appui tactique BAT 120 Bombes lisses, freinées Canons, roquettes Missiles Sidewinder AIM 9 B ou Matra R550 Magic
Constructeur .....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation



-  Missile Martel AS 37 ou Nord AS 30
-  Réservoir pendulaire de 1 700 l
-  Couple contre-mesures électroniques Phimat-Barax

## MISSIONS DE LA 3<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

### Temps de paix

- Entraînement à la mission temps de guerre

### Temps de guerre

- Pénétration tout temps pour frappe antiradar
- Assaut conventionnel
- Défense aérienne à basse altitude

## UNITÉS UTILISANT LE MIRAGE III E

- EC 1/3 "Navarre"
- EC 3/3 "Ardennes"

Mirage III E de l'EC 2/3 "Champagne" équipé du missile AS 37 "Martel". Depuis le 30 août 1991, cet escadron est doté du Mirage 2000 N (version K2).



**Navarre  
Champagne  
Ardennes**

La 3<sup>e</sup> escadre de chasse est créée le 1<sup>er</sup> janvier 1944 au sein des FAFL (Forces aériennes françaises libres). Elle comprend à l'origine les groupes de chasse I/4 "Navarre", I/5 "Champagne" et III/6 "Roussillon", basés en Afrique du Nord et équipés du Bell P 39 Airacobra. Ces groupes assurent des missions de défense côtière (Coastal Command) en Méditerranée. Le 1<sup>er</sup> mai, l'unité se sépare du I/4 "Navarre" qui

rejoint la 4<sup>e</sup> escadre à Alto, en Corse, mais prend en compte le GC III/3 "Ardennes" à partir du 17 juillet et jusqu'à la fin d'octobre. A ce moment, les P 39 Airacobra N ou Q sont remplacés par le P 47 Thunderbolt. Le "Navarre" est de retour à la "3" le 7 décembre.

Dès le débarquement de Provence, la 3<sup>e</sup> escadre de chasse s'engage immédiatement dans le combat pour libérer le territoire national. Stationnant successivement à Salon-de-Provence puis à Vallon, elle est affectée au 1<sup>er</sup> corps aérien français (1<sup>er</sup> CAF) le 1<sup>er</sup> décembre, et se retrouve à Ambérieu puis à Dole. Le 4 février est marqué par la disparition de l'illustre commandant du GC I/5 "Champagne", Edmond Marin la Meslée,

abattu sur son P 47 par la FLAK, dans les environs de Neuf-Brisach. En avril, l'unité participe à la réduction de la poche de Royan avant de rejoindre Strasbourg-Geispolsheim.

Après l'armistice, dans le cadre des forces d'occupation en Allemagne, l'escadre s'installe à Trèves, en septembre 1945, puis à Friedrichshafen, en mai 1947. Le 1<sup>er</sup> juillet 1947, les groupes I/4 "Navarre" et I/5 "Champagne" prennent logiquement la numérotation GC I/3 et GC II/3.

Après la transformation des pilotes sur Spitfire Mark IX au sein de la 1<sup>re</sup> escadre à Oran-La-Sénia, l'escadre s'embarque pour l'Indochine en septembre 1948. Ses escadrilles sont dispersées entre Hanoi Gia Lam (SPA 95), Tan Son Nhut (SPA 153 et SPA 75), et Tourane (SPA 67). Elle ne reviendra d'Extrême-Orient qu'en avril 1950, après s'y être brillamment illustrée. De retour à Reims, l'unité se forme sur DH 100 Vampire. Elle utilisera ces appareils jusqu'au 29 mars 1951. Les groupes de chasse I/3 et II/3 prennent l'appellation d'escadron de chasse EC 1/3 et EC 2/3 le 1<sup>er</sup> novembre 1950.

Le 17 mai 1951, les premiers F84 E Thunderjet sont remis officiellement à l'escadre par le général Eisenhower, au titre du MDAP (Mutual Defence and Assistance Program). En avril 1953, au cours d'un meeting à Constantine, le commentateur Jacques Noetinger utilise avec enthousiasme le terme "Patrouille de France" pour désigner la formation acrobatique des trois Thunderjet de la 3<sup>e</sup> escadre conduite par le commandant Delachenal. Ainsi naît la PAF au sein des escadres de chasse de l'Armée de l'air.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1953 est créé l'escadron de chasse 3/3 "Ardennes" qui reprend les traditions du GC III/3 dissous le 1<sup>er</sup> mars 1946. Les premiers F 84 F Thunderstreak arrivent le 4 novembre 1955, et ces chasseurs bombardiers sont engagés dans la campagne de Suez (opération 700) entre septembre 1956 et mars 1957.

Entre mars 1956 et juin 1958, la 3<sup>e</sup> escadre parraine également deux escadrilles d'avia-



tion légère d'appui (EALA) dans le cadre du maintien de l'ordre en Algérie, l'EALA 1/71 (qui deviendra après sa transformation sur T6 en juin 1957 EALA 19/72) et la 4/72. Ces deux escadrilles opèrent depuis Tébessa et Telergma.

L'EC 3/3 "Ardennes" est dissous le 15 novembre 1957. En janvier 1959, la 3<sup>e</sup> escadre reçoit les North American F 100 Super Sabre et s'intègre à la 4<sup>e</sup> ATAF (Allied Tactical Air Force) de l'OTAN. Au mois de juin 1961, elle fait mouvement vers le terrain de Lahr Hugsweier, et ses escadrons affirment leur vocation nucléaire tactique (mission "strike") au sein de l'OTAN jusqu'en juillet 1965. Cette époque correspond à l'arrivée des Mirage III E.

L'escadre quitte Lahr, en août 1967, pour rejoindre Nancy-Ochey. Elle assure désormais la couverture basse altitude des Forces aériennes stratégiques. Il faut attendre 1969 pour assister à la spécialisation de la "3" vers l'assaut, avec emport de l'AS 30, en mission principale. Sa mission secondaire consiste alors à préserver la sûreté aérienne avec pour armement l'AIM 9 Sidewinder. Les deux escadrons reçoivent le missile AS 37 Martel en 1970 et deviennent pleinement opérationnels en matière de lutte antiradar à partir de 1975.

Entre-temps, le 1<sup>er</sup> juillet 1974, le 3/3 "Ardennes" a été recréé une nouvelle fois. Il

reçoit des Mirage V F qui seront remplacés par le Jaguar en mai 1977 et par le Mirage III E le 1<sup>er</sup> juin 1987.

La 3<sup>e</sup> escadre de chasse rassemble alors trois escadrons et une flotte homogène de Mirage III E; l'EC 1/3 "Navarre" et l'EC 2/3 "Champagne" assurent la mission Martel, l'EC 3/3 "Ardennes" celle de la pénétration offensive avec l'utilisation de l'AS 30 destiné aux objectifs durcis.

L'arrivée du Mirage 2000 D est programmée en 1993 pour l'escadre. Mais, dans l'attente de celui-ci, l'EC 2/3, après son dernier vol sur Mirage III E, le 18 décembre 1990, se transforme sur Mirage 2000 N (version K2). L'arrivée officielle de cet appareil au sein du "Champagne" est célébrée le 30 août 1991 à Nancy-Ochey.

*Dans l'attente du Mirage 2000 D à la 3<sup>e</sup> EC, le 30 août 1991, l'EC 2/3 "Champagne" célèbre l'arrivée officielle de ses Mirage 2000 N (version K2) pour amorcer son entraînement sur le système d'armes.*

*Missile au sol antiradar AS 37 Martel. Cette appellation est prise pour Missile anti radar et télévision, car une version développée par Siddeley Hawker utilise le guidage TV.*



## EC 1/3 "Navarre"



L'escadron de chasse 1/3 "Navarre" est l'héritier des traditions des escadrilles SPA 95 et SPA 153 de la Première Guerre mondiale, créées respectivement N 95 en mai 1917 et N 153 en juillet de la même année. A la création de la division aérienne, en février 1918, ces escadrilles sont incluses dans l'escadre n° 1 (groupes de chasse 19 et 18). Ces escadrilles appartiennent ensuite au 3<sup>e</sup> groupe du 1<sup>er</sup> régiment d'aviation de chasse

*Avec un système de navigation performant, le Mirage III E, dans sa configuration antiradar, est capable de s'enfoncer dans le dispositif adverse à 830 km/h, à très basse altitude quelle que soit la météorologie.*



*Deux Mirage III E de la 3<sup>e</sup> EC de Nancy tirant des bombes d'appui tactique (BAT 120) sur site Calamar à Cazaux.*



de Thionville (le 1<sup>er</sup> janvier 1920 pour la SPA 95 et en 1921 pour la SPA 153). A la dissolution de celui-ci, le 1<sup>er</sup> janvier 1924, la SPA 95 et la SPA 153, toujours à Thionville, se retrouvent dans le 2<sup>e</sup> groupe du 38<sup>e</sup> régiment d'aviation mixte. Le 16 septembre 1933, elles constituent le 1<sup>er</sup> groupe de la 6<sup>e</sup> escadre de chasse à Reims-Courcy et, le 2 octobre 1934, le groupe I/42.

A partir du 15 octobre 1936, la SPA 95 et la SPA 153 s'intègrent au sein du GC I/4. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, ce groupe, toujours stationné à Reims, s'équipe de Curtiss H 75. Pendant la bataille de France, il s'illustrera en remportant 42 victoires, dont 35 sûres et 7 probables.

Replié en Afrique du Nord dès le 18 juin 1940, le GC I/4 poursuivra le combat sur ses Curtiss. Après le débarquement allié du 8 novembre 1942, il s'envole pour Bamako le 27 janvier 1943 pour former un corps expéditionnaire en Afrique-Occidentale française.

En avril 1942, comme tous les groupes des FAFL prennent le nom d'une province française, le I/4 adopte le nom de "Navarre", troque ses Curtiss contre des P 39 Airacobra et intègre le "Coastal Command" chargé de surveiller les côtes d'Afrique du Nord. Le 1<sup>er</sup> janvier 1944, il est rattaché à la 3<sup>e</sup> escadre de chasse nouvellement créée, numéroté GC I/3 "Navarre" le 1<sup>er</sup> juillet 1947 et devenant l'EC 1/3 "Navarre" le 1<sup>er</sup> novembre 1950. Son activité, depuis lors, n'a connu aucune interruption.



### EC 2/3 "Champagne"



L'escadron de chasse 2/3 "Champagne" est l'héritier des traditions des escadrilles SPA 67 et SPA 75 de la Première Guerre mondiale. Créées respectivement N 67 le 17 septembre 1915 et N 75 le 13 juillet 1916 à Lyon, ces deux escadrilles sont équipées de SPAD en 1917. La première est incluse dans le fameux groupe de chasse n° 12 (celui des "Cigognes"), la deuxième dans le GC n° 14. Après la Grande Guerre, la SPA 67 et la SPA 75 sont réunies au sein du 3<sup>e</sup> régiment d'aviation de chasse de Châteauroux (8<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> escadrilles).

En 1924, elles deviennent 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> escadrilles du 35<sup>e</sup> groupe d'aviation mixte de Lyon-Bron, puis elles forment, à partir de 1932, le 1<sup>er</sup> groupe de la 2<sup>e</sup> escadre de chasse qui prend, le 12 septembre 1933, la dénominati-

on de 5<sup>e</sup> escadre d'aviation de défense légère; elles constituent alors les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> escadrilles du GC I/5.

Le groupe s'équipe en mars 1939 du Curtiss H 75, et c'est à Suippes, sur cet appareil, que débute le dur combat de la bataille de France. Lorsque la campagne se termine, le GC I/5 a enregistré 111 victoires : c'est le plus beau score des vingt-quatre groupes français engagés, et le lieutenant Marin la Meslée, à lui seul, en a remporté 20.

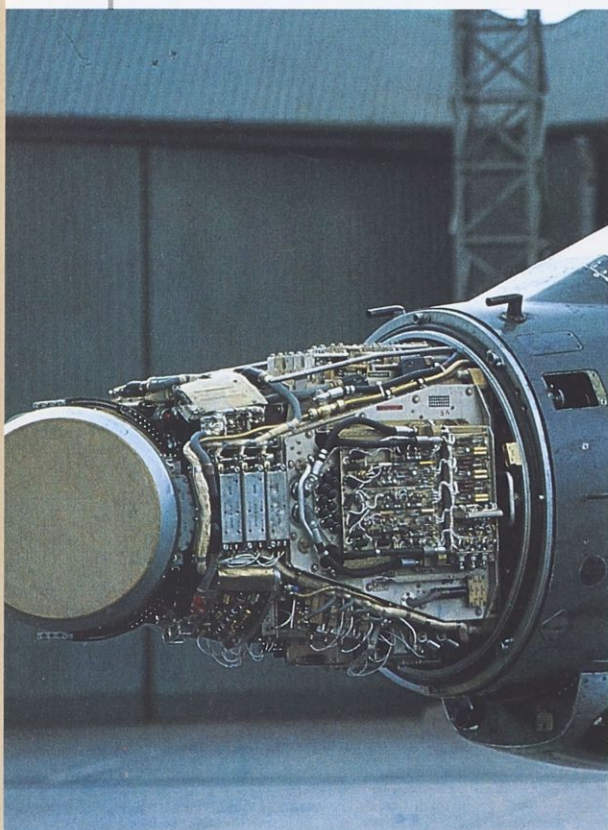
Le 20 juin, le I/5 franchit la Méditerranée. Peu après le débarquement allié, le groupe se rééquipe de P 39 Airacobra. Intégré au Coastal Command sous la nouvelle appellation de GC I/5 "Champagne", il participe à la protection des convois au large des côtes africaines.

Rattaché à la 3<sup>e</sup> escadre le 1<sup>er</sup> janvier 1944, il prend l'appellation GC II/3 "Champagne" le 1<sup>er</sup> janvier 1947 avant de devenir l'EC 2/3, le 1<sup>er</sup> novembre 1950.

Cet escadron est équipé de Mirage 2000 N (version K2) depuis le 30 août 1991 et compte une escadrille supplémentaire, la SPA 102 "Soleil de Rhodes" depuis le 27 août 1992. La SPA 102 fut 3<sup>e</sup> escadrille du 3<sup>e</sup> RAC de Châteauroux de 1920 à 1922, date à laquelle cette unité adopta l'insigne de la SPA 75.

*Atterrissage, sur la piste de Nancy-Ochey, d'un Mirage III E avec utilisation du parachute-frein. Il est équipé de deux réservoirs pendulaires de 1700 litres.*

Mise en œuvre de matériel de contre-mesure électronique (Phimat) par les spécialistes de piste.



Le radar "Cyrano II", outre sa fonction air-air, fournit trois modes d'information en fonction air-sol.

### EC 3/3 "Ardennes"



Créé à partir d'octobre 1943 à Rayack, le groupe de chasse "Ardennes" est mis sur pied pour assurer la couverture aérienne des côtes de Syrie et de Palestine. Ce n'est que plus tard, en juin 1944, alors qu'il est temporairement affecté à la 4<sup>e</sup> escadre de chasse, que le numéro "III/3" sera accolé à son nom de baptême : ce numéro représente le seul point commun que l'on puisse lui trouver avec l'ancien groupe III/3 de 1939/1940 (1). A partir de février 1944, l'"Ardennes" fait mouvement vers Saint-Jean-d'Acre, où il va être équipé de Hawker Hurricane. Rattaché au 209<sup>e</sup> groupe de la RAF, il effectue alors des missions de défense aérienne et de protection de convois, tout en renforçant son potentiel qui compte bientôt douze avions.

En mai 1944, il gagne Bône-les-Salines, où il est intégré à la "section d'aviation côtière de Bône". Puis, en juillet, il se rend à La Réghaïa, où il perçoit ses premiers P 39 Airacobra. C'est là qu'il sera rattaché une première fois à la 3<sup>e</sup> escadre de chasse, pendant la période allant du 17 juillet à octobre 1944.

Intégré ensuite à la 4<sup>e</sup> escadre, le groupe de chasse "Ardennes" participe à la campagne d'Alsace sur P 47 Thunderbolt. Il stationne à Luxeuil en janvier 1945, puis à Dole en février, pour retourner à Luxeuil en mars, jusqu'à la fin des hostilités. Il y sera dissous le 1<sup>er</sup> mars 1946.

Les traditions du GC III/3 "Ardennes" sont reprises, le 1<sup>er</sup> juillet 1953, par l'EC 3/3 "Ardennes", à Reims, qui vient d'être créé pour évoluer sur F 84 E Thunderjet. Cet escadron sera à nouveau dissous, le 15 novembre 1957, pour renaître durablement à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1974.

(1) Le groupe de chasse III/3 est formé le 1<sup>er</sup> mai 1939. Après avoir participé à toute la campagne de France sur Morane 406, il est dissous le 12 août 1940. La 1<sup>re</sup> escadrille de ce groupe perpétue les traditions de la SPA 150.



## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 3<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Afrique du Nord, Salon-de-Provence	
Vallon, Ambérieu, Dole, Bordeaux, Strasbourg	du 1 <sup>er</sup> janvier 1944 à septembre 1945
Trèves	de septembre 1945 à mai 1947
Friedrichshafen	de mai 1947 à août 1948
Indochine (Hanoi, Gia Lam, Tan Son Nhut, Nha Trang, Tourane)	de septembre 1948 à avril 1950
Reims	de septembre 1950 à juin 1961
Lahr Hugsweiler	de juin 1961 à septembre 1967
Nancy-Ochey	depuis septembre 1967

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 3<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Bell P 39 Airacobra (N et Q)	du 1 <sup>er</sup> janvier 1944 à octobre 1944
Republic P 47 Thunderbolt	du 12 octobre 1944 à juillet 1948
Spitfire Mark IX	de juin 1948 à avril 1950
DH 100 Vampire (F1 et F5 B)	d'octobre 1950 au 29 mars 1951
F 84 (E et G) Thunderjet	du 17 mai 1951 à 1956
F 84 F Thunderstreak	du 4 novembre 1955 à 1959
SIPA (EALA 1/71)	de 1956 à juin 1957
T 6 G (EALA 4/72 et 19/72)	de 1956 à juin 1958
North American F 100 Super Sabre	de janvier 1959 à janvier 1966
Mirage III E	depuis le 29 juillet 1965
Mirage V F	du 1 <sup>er</sup> janvier 1974 à mai 1977
Jaguar	d'avril 1977 au 1 <sup>er</sup> juin 1987
Mirage 2000 N (version K2)	depuis le 30 août 1991 (EC 2/3)

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 3<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

#### EC 1/3 "Navarre"

GC I/4 "Navarre"*	du 1 <sup>er</sup> janvier 1944 au 1 <sup>er</sup> mai 1944
	du 7 décembre 1944 au 30 juin 1947
GC I/3 "Navarre"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 au 31 octobre 1950
EC I/3 "Navarre"	depuis le 1 <sup>er</sup> novembre 1950

\* Pour la période du 1<sup>er</sup> mai 1944 au 7 décembre 1944, le GC I/4 "Navarre" est rattaché à la 4<sup>e</sup> escadre.

#### EC 2/3 "Champagne"

GC I/5 "Champagne"	du 1 <sup>er</sup> janvier 1944 au 30 juin 1947
GC II/3 "Champagne"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 au 31 octobre 1950
EC 2/3 "Champagne"	depuis le 1 <sup>er</sup> novembre 1950

#### EC 3/3 "Ardennes"

GC III/3 "Ardennes"	du 17 juillet 1944 à fin octobre 1944
EC 3/3 "Ardennes"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1953 au 15 novembre 1957
EC 3/3 "Ardennes"	depuis le 1 <sup>er</sup> juillet 1974

### GRUPE AYANT APPARTENU À LA 3<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

GC III/6 "Roussillon"	du 1 <sup>er</sup> janvier 1944 au 1 <sup>er</sup> mars 1945
-----------------------	--

Nota : durant la guerre d'Algérie, la 3<sup>e</sup> escadre parraina l'EALA (escadrille d'aviation légère d'appui) 1/71, qui devint 19/72 en juin 1957, et 4/72, respectivement stationnées à Tébessa et Telergma).



SPA 95



SPA 153



SPA 67



SPA 75



SPA 102



Escadrilles du GC III/3  
1<sup>er</sup> esc. barre azur  
2<sup>e</sup> esc. barre rouge

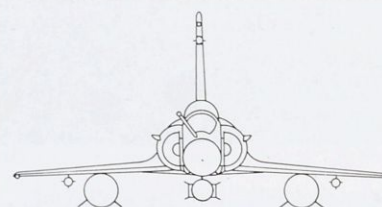





# MIRAGE 2000 N



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil.....	Mirage 2000 N
Mission.....	Pénétration tout temps basse altitude
Date de premier vol.....	3 février 1983
Date de mise en service AA.....	1 <sup>er</sup> avril 1988
Envergure.....	9,13 m
Longueur.....	14,94 m
Hauteur.....	5,20 m
Poids à vide équipé.....	7,9 t
Poids maximal au décollage.....	16,5 t
Emport carburant	
Interne.....	3,1 t
Maximal.....	6,2 t
Capacité de ravitaillement en vol.....	Oui
Type de propulseur.....	M 53 P2 SNECMA
Poussée.....	9,7 t
Plafond opérationnel.....	50 000 pieds
Vitesse maximale.....	Mach 2,2
Equipements radionavigation.....	2 centrales à inertie Uliss 52 P
Armement.....	Missiles ASMP + 2 missiles air-air Magic
Equipage.....	1 pilote + 1 navigateur de combat
Caractéristiques particulières.....	Commandes de vol électriques Radar Antilope de suivi terrain
Constructeur.....	Avions Marcel Dassault/ Breguet Aviation



-  Missile nucléaire ASMP
-  Missile air-air Magic d'autodéfense
-  Réservoir externe de 2 000 l

## MISSION DE LA 4<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

- La pénétration basse altitude tout temps dans le cadre de la composante pilotée de nos forces nucléaires

## UNITÉS UTILISANT LE MIRAGE 2000 N

- EC 1/4 "Dauphiné" - Luxeuil
- EC 2/4 "La Fayette" - Luxeuil
- EC 3/4 "Limousin" - Istres
- EC 2/3 "Champagne" - Nancy



Equipé de l'ASMP, le Mirage 2000 N est apte à la pénétration très basse altitude "tout temps" (200 pieds, 600 kt) grâce au "suivi de terrain" de son radar "Antilope V". Le missile nucléaire serait tiré en "stand off", c'est-à-dire à distance de sécurité de l'objectif.



**Dauphiné  
La Fayette  
Limousin**

La 4<sup>e</sup> escadre de chasse est créée le 1<sup>er</sup> mai 1944. Elle est initialement formée des groupes de chasse II/3 "Dauphiné", II/5 "La Fayette" et III/3 "Ardennes", dont les traditions remontent à la Première Guerre mondiale.

La 4<sup>e</sup> escadre de chasse, avec une inlassable énergie, participe sur P 47 Thunderbolt au débarquement en Provence, à la libération de la France et à la campagne d'Allemagne. Au 8 mai 1945, elle comptabilise plus de 10 000 sorties. Plus de 4 500 tonnes de bombes sont larguées sur des objectifs de tous types. L'ardeur déployée dans tous ses combats aux côtés des alliés contribue à la victoire finale.

Les conflits de la Seconde Guerre mondiale à peine terminés, après deux années passées sur le territoire allemand, se profile déjà la participation de l'escadre à la guerre d'Indochine. Ce sont les préparatifs de départ pour l'Extrême-Orient, mais, auparavant, le III/3 est dissous le 1<sup>er</sup> avril 1947.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1947, le II/3 devient le GC I/4

"Dauphiné", alors que le II/5 devient le II/4 "La Fayette". La campagne d'Indochine dure jusqu'en novembre 1948 pour le II/4 et janvier 1949 pour le I/4. Les Spitfire Mark IX de la 4<sup>e</sup> escadre de chasse opèrent tant au Tonkin qu'en Cochinchine et dans l'Annam, totalisant 8663 heures de vol.

A son retour en Europe, la 4<sup>e</sup> escadre de chasse retrouve l'Allemagne, à Friedrichshafen, ainsi que les P 47. Dès le mois d'octobre 1949, elle commence sa transformation, sur chasseurs à réaction Vampire Mark V.

En 1951, une patrouille acrobatique est constituée à la 4<sup>e</sup> escadre de chasse; entre-temps, l'escadre s'est vu adjoindre deux autres escadrons: le 3/4 "Flandres" et le 4/4 "Ardennes", dont l'existence au sein de l'unité sera éphémère.

En avril 1954, l'escadre déménage pour Bremgarten, où, dès le mois de juillet, elle commence à recevoir le MD 450 Ouragan, avion sur lequel s'illustrera plus tard la Patrouille de France, aux armes de la 4<sup>e</sup> escadre de chasse.

En mai 1957, l'escadre se transforme sur l'un des chasseurs les plus brillants de cette époque : le F 84 F Thunderstreak.

C'est en 1961 que la 4<sup>e</sup> escadre de chasse, toujours sur F 84 F, et composée des escadrons "Dauphiné" et "La Fayette", retrouve le territoire métropolitain, sur la base aérienne de Luxeuil-Saint-Sauveur. Ainsi sont renoués entre cette ville et l'escadre des liens qui remontent à la Première Guerre mondiale.

En novembre 1966, au moment où débute la transformation sur Mirage III E, les F 84 F de la 4<sup>e</sup> escadre de chasse ont totalisé plus de 100 000 heures de vol.

En 1972, la 4<sup>e</sup> escadre devient la première unité aérienne des forces nucléaires tactiques; sa mission principale est le bombardement nucléaire tout temps avec l'AN 52. Les missions secondaires d'assaut conventionnel et d'interception de jour sont toujours effectuées.

Le 4 octobre 1986, alors que se prépare la transformation sur Mirage 2000 N, les Mirage III E ont effectué plus de 150 000 heures de vol au sein de la 4<sup>e</sup> escadre de chasse en vingt années de service opérationnel.



Le 30 mars 1988, le 1/4 "Dauphiné" reçoit officiellement les premiers Mirage 2000 N de l'Armée de l'air et prend, à partir du 1<sup>er</sup> juillet de cette même année, l'alerte opérationnelle sur cet avion équipé du missile air-sol moyenne portée (ASMP).

Avec la disparition à la 4<sup>e</sup> escadre du Mirage III E le 1<sup>er</sup> novembre 1988, c'est ensuite

*Mirage 2000 N de l'EC 2/4 "La Fayette" en patrouille sur un Mystère XX SNA du CITac 339 utilisé pour la formation de ses équipages.*

*En juin 1992, la 4<sup>e</sup> escadre participe pour la première fois à l'exercice Red Flag au Nevada. Livrée de circonstance pour ce Mirage 2000 au-dessus du "Range" de Nellis.*



au tour de l'EC 2/4 "La Fayette", le 1<sup>er</sup> juillet 1989, de prendre part à la dissuasion nucléaire sur ce nouveau système d'armes.

Dès le 1<sup>er</sup> août de cette même année 1989, un nouvel escadron, l'EC 3/4 "Limousin", s'intègre au sein de la 4<sup>e</sup> EC. Ancien EC 4/7 sur Jaguar, il entame également sa transformation pour être opérationnel le 1<sup>er</sup> août 1990 sur Mirage 2000 N-ASMP à Istres.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1991, la 4<sup>e</sup> escadre de chasse quitte la FATac pour être rattachée au FAS. Lors de la cérémonie officielle de cette mutation, le 3 septembre, chacun de ses escadrons, s'étant renforcé, reçoit le fanion d'une troisième escadrille.

### EC 1/4 "Dauphiné"



*Le Mirage III E fut le "cheval de bataille" de la 4<sup>e</sup> escadre d'octobre 1966 au 1<sup>er</sup> novembre 1988. Armé de l'AN 52, il a assuré durant ces années l'alerte nucléaire au sein de la FATac.*

Formée en janvier 1915, l'escadrille MS 37, équipée de Morane, prend part au conflit comme escadrille de reconnaissance d'armée. Elle participe à la bataille de Verdun,

puis se transforme sur Nieuport et sur SPAD. Elle entre dans la composition du groupe de chasse 15, sous le nom de SPA 37.

L'escadrille 81, formée fin 1916, perçoit des Nieuport. Elle travaille dans un secteur calme, effectuant des reconnaissances. Après avoir remporté quelques victoires en Alsace, elle s'incorpore au groupe de chasse 15 où elle reçoit les SPAD et prend le nom de SPA 81.

Le groupe de chasse 15, comportant les SPA 37, 81, 93, 97, est envoyé dans le secteur de Verdun, où il se distingue. Il y livre de nombreux combats, et ses pilotes obtiennent victoires et citations.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1920, les SPA 37, 81, 93 constituent le 1<sup>er</sup> groupe du 1<sup>er</sup> régiment d'aviation de chasse (1<sup>er</sup> RAC) de Thionville et le groupe de chasse du 33<sup>e</sup> régiment d'aviation mixte de Mayence à partir de 1924.

En 1930, ce groupe rejoint le 3<sup>e</sup> RAC de Châteauroux, puis, se séparant de la SPA 93 en 1933, devient le groupe de chasse II/3 et se voit successivement transformé sur Dewoitine 500, 501 et Morane 406.

Pendant les opérations de la guerre en 1939-1940, il reçoit pour mission la couverture de terrains d'aviation. Equipé de Dewoitine 520, sa mission consiste alors en l'interception des reconnaissances ennemies. Les victoires aériennes sont fréquentes, mais les pertes sont sévères. Il se replie en Algérie, où il



apprendra l'armistice. Après avoir participé à l'action de Mers El-Kébir, il assure la protection des côtes et des convois maritimes. Les relations avec les alliés s'élargissent, et le groupe est lâché sur Hurricane et sur P 47. En 1944, il retourne en France et va porter le feu en Allemagne. C'est à Luxeuil qu'il apprendra la capitulation.

Nouvellement attribuée à l'EC 1/4 "Dauphiné", la SPA 92 "Lion de Belfort" n'offre pas un patrimoine très étendu. Créée, le 2 mai 1917, N 92 sur Nieuport, elle est transformée sur SPAD XIII en mai 1918, et la SPA 92 est dissoute le 15 juillet 1919. Avant son arrivée au "Dauphiné", les traditions de cette escadrille n'avaient jamais été reprises.

### EC 2/4 "La Fayette"



L'escadrille N 124 est formée le 18 avril 1916 à Luxeuil, sous le commandement du capitaine Thénault, avec la participation de trente-huit volontaires américains venus se ranger sous le drapeau français pour défendre la cause de la justice et de la liberté. En octobre, elle adopte pour insigne la tête de Sioux, dessinée par un pilote de l'escadrille, et reçoit en décembre le titre d'escadrille "La Fayette".

Engagée dans tous les combats en 1916 et en 1917, l'escadrille "La Fayette" fait vibrer l'Amérique entière par ses exploits et commence à entrer dans la légende.

En janvier 1918, une partie de ses pilotes est affectée dans l'armée du général Pershing, au commandement des diverses unités aériennes américaines nouvellement créées. En décembre 1918, l'escadrille est dissoute. L'ensemble des volontaires américains aura largement contribué au succès final, remportant 199 victoires aériennes, soixante-



*Le 5 octobre 1991, la N 124 fêtait son soixante-quinzième anniversaire : livrée de "jour de fête" pour le Mirage 2000 N n° 336 de l'EC 2/4 "La Fayette".*

deux de ses hommes ayant payé de leur vie la défense de leur idéal.

L'escadrille SPA 167, dont l'emblème est une cigogne aux ailes déployées, est créée le 1<sup>er</sup> octobre 1918. Elle sert sur le front jusqu'à l'armistice, où elle est dissoute. En cinq semaines de combat, elle aura remporté 24 victoires.

En septembre 1921, la N 124 et la SPA 167 constituent avec la SPA 75 le 3<sup>e</sup> groupe du 3<sup>e</sup> régiment d'aviation de chasse (3<sup>e</sup> RAC) de Châteauroux, puis le groupe de chasse du 35<sup>e</sup> régiment d'aviation mixte (35<sup>e</sup> RAM) de Lyon-Bron à partir du 1<sup>er</sup> juin 1924.

Ces deux escadrilles, réunies en septembre 1933, forment dès lors le groupe de chasse II/5.

A bord de leurs Curtiss, les pilotes des deux escadrilles participent ensemble avec brio à la Seconde Guerre mondiale. La première victoire aérienne de la guerre sera obtenue par le sergent Legrand de l'escadrille "La Fayette".

Replié en AFN, le GC II/5 est le premier groupe à reprendre la lutte aux côtés des alliés en novembre 1942.

En décembre, il prend l'appellation groupe "La Fayette", chargé de perpétuer les traditions des deux escadrilles désormais indissociables, et plus spécialement celle des anciens pilotes américains à la "Tête de Sioux". Engagé au cours de la campagne de Tunisie, puis en Italie, le groupe termine la Seconde Guerre mondiale en Allemagne, après avoir remporté 103 victoires aériennes, au prix du sacrifice de trente-deux de ses pilotes.

Nouvellement attribuée à l'EC 2/4 "La Fayette", la SPA 160 "Diable rouge" a été

créée le 25 janvier 1918 et dissoute le 18 mars 1919. Escadrille de chasse durant la Grande Guerre, elle a également effectué des missions de reconnaissance et de réglage de tir.

Recréée 3<sup>e</sup> escadrille du GC II/4 le 1<sup>er</sup> mai 1939, associée à la SPA 155 "Petit Poucet", elle effectue la bataille de France sur Curtiss H 75 jusqu'à sa dissolution, le 25 août 1940, à Rabat. Elle est affectée momentanément au II/5 "La Fayette" du 4 mars au 27 juillet 1943.

Après la Seconde Guerre mondiale, elle est recréée en 1951 en RFA et dissoute le 1<sup>er</sup> novembre 1957. Durant cette période, elle constitue la 1<sup>re</sup> escadrille de l'EC 3/4 "Flandres" (la SPA 155 constituait la 2<sup>e</sup> escadrille).

Le 4 juillet 1986, la 3<sup>e</sup> escadrille du 1/13 "Artois" (Colmar) est créée et reprend le patrimoine de tradition de la SPA 160 par filiation indirecte avant qu'il ne soit cédé à la 3<sup>e</sup> escadrille de l'EC 2/4 "La Fayette", le 3 septembre 1991.

### EC 3/4 "Limousin"



L'EC 3/4 "Limousin" est l'héritier des traditions du GC I/9 créé à Oran le 19 novembre 1939. Les deux escadrilles sont symbolisées respectivement par un vautour au repos et par une tête de sarigue de face. Ce groupe, sur Morane-Saulnier MS 406, participe aux opérations de couverture aérienne de la Tunisie. Il est dissous le 22 août 1940 à Bizerte.

Réapparaissant sur P 39 Airacobra entre le 1<sup>er</sup> septembre 1944 et le 1<sup>er</sup> mars 1946, le GC I/9 prend l'appellation "Limousin", le 3 avril 1945, à La Réghaïa (Algérie). Il est reconstitué à Bizerte le 15 juin 1950,

repréend les traditions des anciennes escadrilles et adopte ses insignes actuels : "Une aigle déployée de sable liserée d'or fonçant sur sa proie" et "Triangle d'azur à une tête de fennec au naturel."

Décembre 1950, le groupe rejoint Haiphong. D'abord sur Kingcobra, puis sur Bearcat, il est engagé dans de nombreuses opérations; il quitte l'Indochine en mai 1952 pour être dissous le 1<sup>er</sup> novembre de la même année en AFN.

Le 1<sup>er</sup> avril 1954, l'EC 1/9 "Limousin" est recréé à Lahr. Evoluant sur F 84 E, G, puis à Metz, en 1956, sur F 84 F, il parraine, de 1956 à 1959, les EALA 7/72 à Atar, 6/72 à Tébessa et le 2/72 à Bône. L'escadron est à nouveau dissous à Metz, le 30 juin 1965.

Le 1<sup>er</sup> avril 1980, l'EC 4/7 est créé à Saint-Dizier et reprend l'appellation "Limousin". Le 1<sup>er</sup> août, l'escadron rejoint Istres et devient le 5<sup>e</sup> escadron nucléaire tactique de la FATac/1<sup>er</sup> RA le 1<sup>er</sup> juillet 1981. Il le restera jusqu'au 31 juillet 1989 avant de devenir l'EC 3/4 "Limousin" le 1<sup>er</sup> août de cette même année.

En plus des traditions du GC I/9, l'EC 3/4 a hérité depuis peu de celles de la SPA 96 "Le Gaulois", créée en juillet 1917.

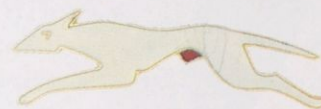
Le 1<sup>er</sup> janvier 1920, la SPA 96 devient la 1<sup>re</sup> escadrille du 3<sup>e</sup> RAC de Châteauroux. En septembre 1933, d'abord 5<sup>e</sup> escadrille de la 3<sup>e</sup> escadre, elle constitue en octobre la 1<sup>re</sup> escadrille de la 42<sup>e</sup> escadre mixte de Chartres, avant d'être la 1<sup>re</sup> escadrille du GC I/6, toujours à Chartres. Le I/6 sera dissous à Salonde-Provence le 15 août 1940.

Après la Seconde Guerre mondiale, la SPA 96 se retrouve 1<sup>re</sup> escadrille de l'EC 1/6 "Oranie" créé en 1952 (avec la SPA 12). Le 25 août 1960, l'EC 1/6 quitte la 6<sup>e</sup> escadre et devient l'EC 3/20 "Oranie". Il est dissous le 1<sup>er</sup> février 1962. En 1964, l'escadron d'appui aérien 2/21, en service à Madagascar, reprend les traditions de l'EC 3/20 (en abandonnant le nom "Oranie", qui disparaît de l'insigne) jusqu'à sa dissolution en 1973.

La SPA 96 "Le Gaulois" est officiellement 3<sup>e</sup> escadrille de l'EC 3/4 "Limousin" depuis le 3 septembre 1991.



SPA 37 "Charognard"



SPA 81 "Lévrier"



SPA 92 "Lion de Belfort"



## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 4<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Coblence-Niedermending, Mayence-Andernach (Allemagne)	de 1945 à août 1947
Hanoi-Gialam Dong Hoi (Indochine)	de septembre 1947 à août 1948
Friedrichshafen (Allemagne)	de septembre 1948 à avril 1954
Bremgarten (Allemagne)	d'avril 1954 à juin 1961
Luxeuil	depuis juin 1961

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 4<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

P 47 D Thunderbolt	de 1945 à décembre 1949
Spitfire Mark IX	de septembre 1947 à août 1948
DH 100 Vampire Mark V	d'octobre 1949 à 1953
MD 450 Ouragan	de juillet 1954 à 1957
F 84 F Thunderstreak	de mai 1957 à 1966
T 6 G Texan	(de 1956 à 1961 - Algérie)
T 28 Fennec	(de 1961 à 1962 - Algérie)
Mirage III E	d'octobre 1966 au 1 <sup>er</sup> novembre 1988
Mirage 2000 N	depuis le 30 mars 1988

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 4<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

<b>EC 1/4 "Dauphiné"</b>	
GC II/3 "Dauphiné"	de 1945 au 1 <sup>er</sup> juillet 1947
GC I/4 "Dauphiné"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 au 1 <sup>er</sup> novembre 1949
EC 1/4 "Dauphiné"	depuis le 1 <sup>er</sup> novembre 1949
<b>EC 2/4 "La Fayette"</b>	
GC II/5 "La Fayette"	de 1945 au 1 <sup>er</sup> juillet 1947
GC II/4 "La Fayette"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 à octobre 1949
EC 2/4 "La Fayette"	depuis novembre 1949
<b>EC 3/4 "Limousin"</b>	
GC I/9	du 1 <sup>er</sup> décembre 1944 au 1 <sup>er</sup> mars 1946
GC I/9 "Limousin"	à partir du 5 avril 1945
GC I/9 "Limousin"	du 15 juin 1950 au 1 <sup>er</sup> novembre 1952
EC 1/9 "Limousin"	du 1 <sup>er</sup> avril 1954 au 30 juin 1965
EC 4/7 "Limousin"	du 1 <sup>er</sup> avril 1980 au 31 juillet 1989
EC 3/4 "Limousin"	depuis le 1 <sup>er</sup> août 1989
<b>GROUPES ET ESCADRON AYANT APPARTENU À LA 4<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE</b>	
GC III/3 "Ardennes"	de 1945 au 1 <sup>er</sup> avril 1947
EC 3/4 "Flandres"	du 1 <sup>er</sup> janvier 1950 au 1 <sup>er</sup> novembre 1957
EC 4/4 "Ardennes"	du 1 <sup>er</sup> janvier 1950 au 1 <sup>er</sup> octobre 1950

Nota : la 4<sup>e</sup> escadre parraina les EALA (escadrille d'aviation légère d'appui) 17/72 et 18/72 puis l'EALA 3/4 durant la guerre d'Algérie, de 1956 à 1962.



N 124 "Tête de Sioux"



SPA 167 "Cigogne"



SPA 160 "Diable rouge"



1<sup>er</sup> escadrille du GC II/9



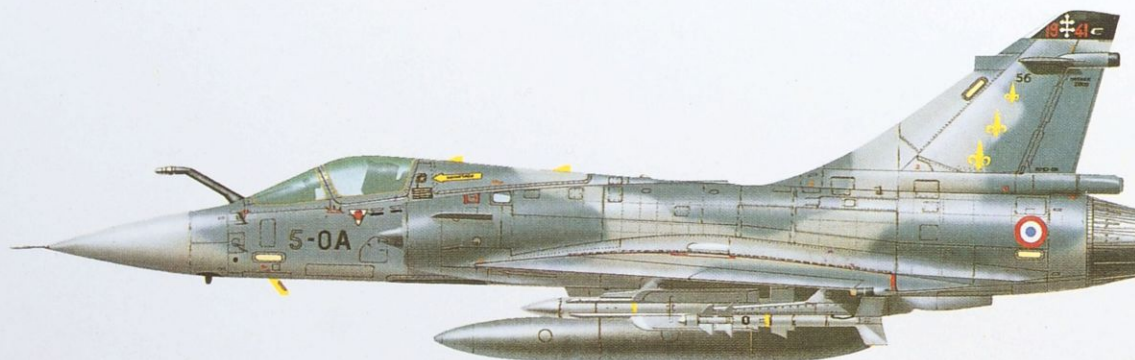
2<sup>e</sup> escadrille du GC II/9



SPA 96 "Le Gaulois"

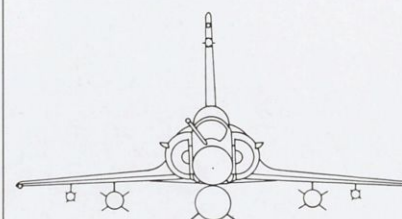


# MIRAGE 2000 C RDI



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	Mirage 2000 C RDI
Missions .....	Supériorité aérienne – Défense aérienne tout temps, toutes altitudes – Protection de raids – Assaut conventionnel
Date de mise en service AA .....	1988
Envergure .....	9,10 m
Longueur .....	14,60 m
Hauteur .....	5,20 m
Poids à vide équipé .....	7,6 t
Poids maximal au décollage .....	16,5 t
Emport carburant	
Interne .....	3,160 t
Maximal .....	6,460 t (version convoyage)
Capacité de ravitaillement en vol .....	Oui
Type de propulseur .....	M 53 P2 SNECMA
Poussée .....	6,5 t en sec, 9,7 t en postcombustion
Vitesse maximale .....	Mach 2,2 +
Facteur de charge maximale .....	-3,2 g à + 9 g
Armement	
Masse d'emport maximale .....	5,9 t
Type .....	Matra Super 530 D Matra Magic II 2 canons 30 mm Roquettes Bombes lisses, freinées
Caractéristiques particulières .....	Commandes de vol électriques Radar doppler à impulsions (RDI) Capacité "look down-shoot down" Centrale à inertie Contre-mesures électroniques intégrées
Constructeur .....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation



- Matra Magic II
- ⊗ Matra Super 530 D
- ⊙ Bidon supplémentaire de carburant

## MISSIONS DE LA 5<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

### Temps de paix

- Police du ciel
- Assistance en vol
- Participation aux Forces d'assistance extérieure (FAE)
- Entraînement à la mission du temps de guerre

### Temps de guerre

- Défense aérienne tout temps, toutes altitudes
- Protection et escorte de raids en pénétration
- Assaut conventionnel

## UNITÉS UTILISANT LE MIRAGE 2000 CRDI

- EC 1/5 "Vendée" 1988
- EC 2/5 "Ile-de-France" 1989
- EC 3/5 "Comtat Venaissin" 1990
- EC 1/12 "Cambrésis" - Cambrai
- EC 5/330 "Côte d'argent" - Mont-de-Marsan



Une patrouille de Mirage 2000 C RDI de l'EC 2/5 "Ile-de-France" en phase de ravitaillement en vol sur un C 135 FR de la 93<sup>e</sup> ERV.



**Vendée**  
**Ile-de-France**  
**Comtat Venaissin**

**L**e groupe de chasse n° 5 est créé le 1<sup>er</sup> avril 1945. Il comprend les groupes II/6 "Travail", I/9 "Limousin" et II/9 "Auvergne". Dès 1946, la 5<sup>e</sup> escadre en Afrique du Nord est remodelée avec la réunion des groupes II/6 "Travail", futur I/5 "Vendée", et du IV/2 "Ile-de-France", futur II/5. L'avion d'arme est le P 63 Kingcobra. De 1949 à 1951, l'escadre est en Indochine et participe, au Tonkin, aux combats de la route coloniale n° 4 et du Delta. Ses deux groupes s'y distinguent et effectuent plus de 11 000 heures de vol.

Au retour d'Indochine en 1951, la 5<sup>e</sup> escadre s'installe à Orange et se transforme sur Vampire, puis évoluera successivement sur Mistral, Mystère II, Mystère IV A, Super Mystère B2, Mirage III C et Mirage F1 C.

De février 1953 à octobre 1957, puis à partir d'avril 1981, la 5<sup>e</sup> escadre compte un troisième escadron : le 3/5 "Comtat Venaissin". De 1956 à 1962, la 5<sup>e</sup> escadre participe aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie. Deux escadrilles d'aviation légère d'appui, 2/72 et 9/72 sur T6 G, basées à Batna et Méchéria, opèrent dans les Aurès et en Oranie du Sud. Fin 1959, ces deux escadrilles sont regroupées à Méchéria pour constituer en 1960 le 3/5 qui reçoit des T 28.

Depuis lors, la 5<sup>e</sup> escadre, unité du CAFDA, a pour mission de veiller au respect de la souveraineté nationale dans l'espace aérien du sud-est de la France et sur la façade méditerranéenne. Chargée également de cette mission de défense aérienne au profit des forces françaises stationnées outre-mer, la 5<sup>e</sup> escadre participe, à partir de 1983, aux opérations sur le territoire du Tchad, dans le cadre de l'opération Manta, d'abord, Epervier ensuite.

Avec une première dotation en 1988, la 5<sup>e</sup> escadre est totalement équipée de Mirage 2000 C RDI en 1990. Disposant d'un matériel très moderne et parfaitement adapté, la 5<sup>e</sup> escadre est alors en mesure d'intercepter toute force hostile pénétrant dans l'espace aérien national, même à très basse altitude. Les possibilités de ravitaillement en vol de ses appareils lui permettent en outre d'intervenir à grande distance et de tenir, le cas échéant, une alerte permanente en vol, diminuant ainsi notablement le temps de réaction de ses intercepteurs.

A ce titre, en 1991, les pilotes de la 5<sup>e</sup> escadre, sur Mirage 2000 C RDI, ont donné toute la mesure de leur efficacité et de leur professionnalisme. Avec un total de 1 451 sorties effectuées au Moyen-Orient (dont

512 missions de guerre), représentant près de 3 000 heures de vol et plus de 800 ravitaillements en vol, ils ont largement contribué à l'acquisition et au maintien de la supériorité aérienne alliée au-dessus du champ de bataille durant toute la crise du Golfe.

## EC 1/5 "Vendée"



Il est composé de deux escadrilles créées lors de la Première Guerre mondiale : la SPA 26 "Cigogne" et la SPA 124 "La Jeanne". Formée le 26 août 1914, la SPA 26 "Cigogne" s'illustra, notamment avec le célèbre groupe des Cigognes, par ses 51 victoires certaines et 70 probables, acquises sur Morane-Saulnier, Nieuport et SPAD. En 1920, elle intègre le 2<sup>e</sup> régiment, installé

à Neustad sur Nieuport 62, puis, en 1933, le GC II/6 stationné à Chartres, où elle retrouve la SPA 124.

C'est en 1917 que la branche française de l'escadrille 124 "La Fayette" devient la SPA 124 alors équipée de SPAD XIII, pour prendre en 1918 le nom de "La Jeanne". A l'issue de la guerre, celle-ci totalise 22 victoires aériennes.

Dissoute le 13 février 1919, puis reconstituée le 1<sup>er</sup> janvier 1921 au sein du 2<sup>e</sup> régiment

*Un réacteur M 53 P2 au banc d'essais : 9,7 t de poussée plein gaz, postcombustion allumée.*

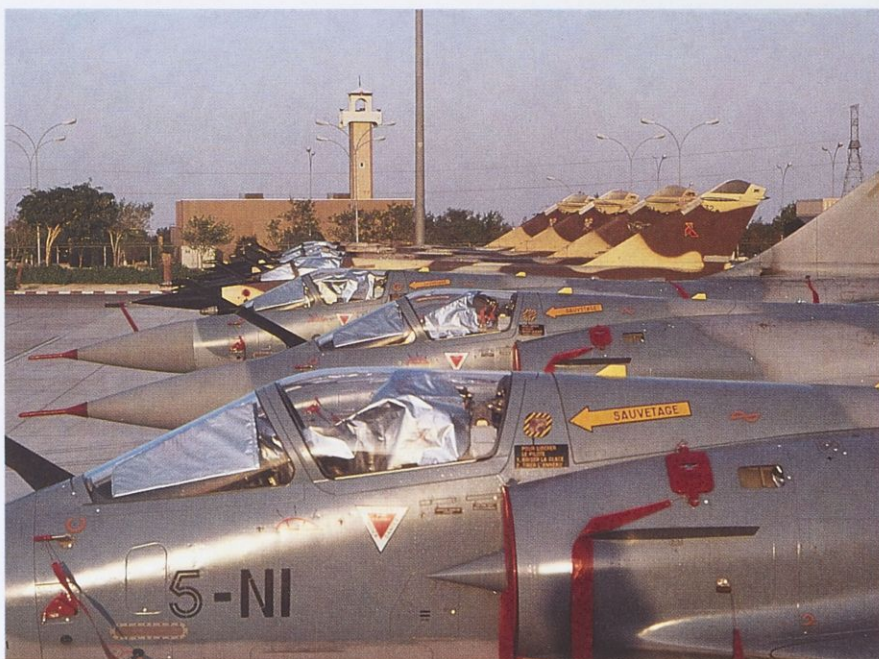
*Configuration classique : 2 missiles d'interception Super 530 D, 2 missiles de combat R 550 Magic II. Le Mirage 2000 C RDI, classe Mach 2,2, avec son radar doppler à impulsions, est capable de détecter et de tirer un adversaire vers le bas en toutes conditions.*



d'aviation de chasse (2<sup>e</sup> RAC) à Strasbourg, elle rejoint la SPA 26 en 1933 pour former le GC II/6.

Durant la Seconde Guerre mondiale, le GC II/6 prend part à la campagne de France, au cours de laquelle il remporte 21 victoires, aux commandes de Potez 631 et de Bloch 152, avant sa dissolution le 20 août 1940 à Avignon-Pujaut.

Reconstitué sur Dewoitine 520 en 1942 au Sénégal, il est dissous en 1943, pour enfin renaître en Algérie au mois d'août 1944 sur P 39 Airacobra. Après un court passage à Salon, il regagne Bizerte puis La Réghaïa, équipé de P 63 Kingcobra, pour former la 5<sup>e</sup> escadre de chasse.



*Durant la guerre du Golfe, dans le cadre des missions de supériorité aérienne, la 5<sup>e</sup> escadre s'est illustrée en honorant ses créneaux CAP (Combat Air Patrol) au-dessus du champ de bataille. Elle a également participé à la couverture des raids offensifs et des missions "reco" de l'Armée de l'air.*

## EC 2/5 "Ile-de-France"



Le 20 octobre 1941, le général de Gaulle signe le décret portant création d'un groupe de chasse "Air-Marine" en Angleterre. Ainsi naît à Turnhouse, en Ecosse, le "French Free

Squadron" 340 "Ile-de-France". Equipé de Spitfire MK XI, le groupe, constitué des escadrilles "Paris" et "Versailles", participe activement à la bataille d'Angleterre et aux campagnes de France, Belgique, Hollande et Allemagne, effectuant 7 500 sorties et remportant 75 victoires.

A l'issue de la Seconde Guerre mondiale, le groupe "Ile-de-France" constitue le GC IV/2 à Friedrichshafen jusqu'en mars 1946. Il renaît peu après en Afrique du Nord et s'incorpore sous le nom de groupe II/5 "Ile-de-France" à la 5<sup>e</sup> escadre de chasse.

Le fanion de l'escadron 2/5 "Ile-de-France" arbore la croix de Compagnon de la Libération, distinction dont très peu d'unités des trois armées peuvent s'enorgueillir.

L'escadron est transformé sur Mirage 2000 C RDI depuis 1989.

## EC 3/5 "Comtat Venaissin"



Le centre de transformation sur avions à réaction (CTAR), équipé de Vampire, basé à Mont-de-Marsan, arrive en février 1953 sur la base 115 d'Orange et prend le nom d'escadron 3/5 "Comtat Venaissin".

Il est équipé en 1954 de Mistral, puis, le 29 août 1957, les deux premiers Mystère II C arrivent à Orange. L'escadron 3/5 est dissous le 31 octobre 1957.

Recréé en avril 1981, l'escadron 3/5 est équipé de Mirage F1 B servant à la transformation et à la formation des pilotes.

Cédant en 1988 cette mission d'instruction à un escadron de la 30<sup>e</sup> escadre, l'escadron 3/5 "Comtat Venaissin" reçoit des monoplaces Mirage F1 C.

Il est équipé de Mirage 2000 RDI depuis 1990.



## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 5<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Salon-de-Provence	du 1 <sup>er</sup> avril 1945 au 1 <sup>er</sup> mars 1946
La Réghaïa (AFN)	du 1 <sup>er</sup> mars 1946 à décembre 1946
Sidi-Ahmed (Tunisie)	de janvier 1947 à juin 1949
Indochine	de juillet 1949 à août 1950
Orange	depuis août 1950

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 5<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

P 63 King Cobra	de juillet 1945 à août 1950
Vampire MK 5	de 1950 à 1954
Mistral	d'avril 1954 à 1956
T6 G	de mars 1956 à 1962
Mystère II C	d'août 1956 à novembre 1957
Mystère IV A	de janvier 1958 à janvier 1961
SMB 2	d'avril 1961 à 1966
Mirage III C	du 18 juillet 1966 à 1975
Mirage F1 C/B	du 15 mars 1975 au 25 juillet 1990
Mirage 2000 CRDI	depuis le 1 <sup>er</sup> septembre 1988

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 5<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

#### EC 1/5 "Vendée"

GC II/6 "Travail"	du 1 <sup>er</sup> avril 1945 au 1 <sup>er</sup> juillet 1947
GC I/5 "Travail"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 au 3 avril 1949
GC I/5 "Vendée"	du 3 avril 1949 au 1 <sup>er</sup> avril 1951
EC 1/5 "Vendée"	depuis le 1 <sup>er</sup> avril 1951

#### EC 2/5 "Ile-de-France"

"French Free Squadron" 340 "Ile-de-France"	du 20 octobre 1941 au 10 novembre 1945
GC IV/2 "Ile-de-France"	du 10 novembre 1945 au 1 <sup>er</sup> mars 1946
GC II/5 "Ile-de-France"	du 1 <sup>er</sup> octobre 1947 au 1 <sup>er</sup> avril 1951
EC 2/5 "Ile-de-France"	depuis le 1 <sup>er</sup> avril 1951

#### EC 3/5 "Comtat Venaissin"

EC 3/5 "Comtat Venaissin"	de février 1953 au 31 octobre 1957
EC 3/5 "Comtat Venaissin"	depuis le 1 <sup>er</sup> avril 1981

### GROUPES AYANT APPARTENU À LA 5<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

GC I/9 "Limousin"	du 1 <sup>er</sup> avril 1945 au 1 <sup>er</sup> mai 1946
GC II/9 "Auvergne"	du 1 <sup>er</sup> avril 1945 au 1 <sup>er</sup> mars 1946

Premier escadron de l'Armée de l'air à être équipé du Mirage 2000 C RDI, le 1<sup>er</sup> septembre 1988, l'EC 1/5 "Vendée" a fêté sa 10 000<sup>e</sup> heure de vol sur ce type d'appareil le 29 novembre 1991.



SPA 26 "Cigogne"



SPA 124 "La Jeanne"



ERC 571 (escadrille régionale de chasse)



SPA 171



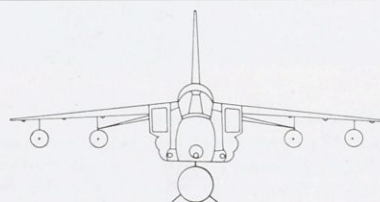


# JAGUAR E



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	Jaguar E
Mission .....	Avion école de combat et d'appui tactique
Date de mise en service AA .....	1973
Envergure .....	8,69 m
Longueur .....	17,57 m
Hauteur .....	4,81 m
Poids à vide équipé .....	7,472 t
Poids maximal au décollage .....	14,98 t (300 obus)
Emport carburant	
Interne .....	3,36 t
Avec deux bidons .....	5,27 t
Capacité de ravitaillement en vol .....	Oui
Type de propulseur .....	2 moteurs ADOUR MK 102 JP 103
Poussée .....	2,275 t en plein gaz sec par moteur 3,255 t en PC maxi par moteur
Vitesse maximale .....	650 kt jusqu'à Mach 1.35 (40 000 pieds)
Facteur de charge maximale .....	- 3 g à + 7,5 g
Distance de roulement	
Au décollage .....	de 1 000 m à 1 500 m
A l'atterrissage .....	de 450 m à 1 000 m
Équipement radionavigation .....	Centrale gyroscopique, Tacan, VOR, ILS, V/UHF
Armement .....	
	Bombes lisses, freinées
	Bombe d'appui tactique BAT 120
	Bombe antipiste BAP 100
	Canons, roquettes, Belouga, Durandal
Équipage .....	2
Constructeur .....	SEPECAT (Breguet Aviation-British Aircraft Corporation)



Les configurations externes du Jaguar E sont variées.



Réservoir externe de 1 200 l



Lance-roquettes type F1 (36 de 68 mm) ou bombes de 250, 400 kg lisses ou freinées.

## MISSIONS DE LA 7<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

- Missions d'interdiction dans la profondeur du dispositif adverse et en zone de contact
- Transformation des pilotes sur Jaguar

## UNITÉS UTILISANT LE JAGUAR A OU E

- 7<sup>e</sup> EC - Saint-Dizier
- 11<sup>e</sup> EC - Toul
- EC 5/330 "Côte d'argent" - Mont-de-Marsan
- CITac 339 - Luxeuil



**Provence  
Argonne  
Languedoc**

*Pleins gaz PC, les deux réacteurs  
ADOUR du Jaguar délivrent un peu plus de  
6,5 t de poussée.*

La 7<sup>e</sup> escadre de chasse est créée le 1<sup>er</sup> octobre 1932 à Dijon. Sur Nieuport-Delage, elle est alors constituée de deux groupes de chasse : le GC I/7 (SPA 15 et 77) et le II/7 (SPA 73 et 78).

En mai 1939, le GC III/7 (SPA 152 et "Tête de furie") rejoint la 7<sup>e</sup> escadre qui comprend alors six escadrilles. En 1939, le GC I/7 en Afrique du Nord, le GC II/7 à Luxeuil et le GC III/7 à Ambérieu deviennent autonomes, et le commandement de la 7<sup>e</sup> escadre disparaît le 27 août 1939. A l'armistice du 22 juin 1940, le GC III/7 et ses deux escadrilles (SPA 152 et "Tête de furie") sont dissous définitivement.

La 7<sup>e</sup> escadre est remise sur pied le 17 novembre 1951, sur le terrain de Bizerte-Sidi-Ahmed, avec l'EC 1/7 "Provence" (SPA 15 et 77) et l'EC 2/7 "Nice" (SPA 73 et 78) équipés de Vampire Mk V. De 1952 à 1961, transformée sur SE 535 Mistral, elle participera au maintien de l'ordre en AFN.

La fusion des deux escadrons, le 1<sup>er</sup> décembre

1961, pour former l'EC 2/7 "Nice", impliquera une deuxième dissolution de l'escadre, plus administrative celle-ci, puisqu'est créée, le même jour, la 7<sup>e</sup> brigade aérienne, à Nancy-Ochey. Cette brigade regroupe l'EC 1/7 "Saintonge" et ses escadrilles 3C2 et 4C2, l'EC 2/7 "Nice" et ses SPA 73 et 78 et l'EC 3/7 "Languedoc" avec ses 3C1 et SPA 38. Elle est équipée de MD 454, Mystère IV A.

En mars 1962, on revient à l'appellation plus conventionnelle de 7<sup>e</sup> escadre de chasse, tandis que l'EC 1/7 "Saintonge" redevient l'EC 1/7 "Provence".

Le 1<sup>er</sup> février 1964, à la faveur d'une campagne de tir à Cazaux, l'EC 2/7 "Nice" demeure sur place pour devenir l'EC 2/8 "Nice", rattaché à la 8<sup>e</sup> escadre.

Depuis son installation sur la base aérienne 113 de Saint-Dizier et sa transformation sur Jaguar en 1973, la 7<sup>e</sup> escadre revient à sa composition à trois escadrons avec la création, le 1<sup>er</sup> mai 1974, de l'EC 2/7 "Argonne" (SPA 31 et SPA 48), escadron dont la mission





principale est la transformation, sur biplace, de tous les pilotes français qui voleront sur Jaguar.

Depuis cette même année 1974, l'EC 1/7 et l'EC 3/7, renforcés par l'EC 4/7 "Limousin" créé à Istres en 1980, participent à la mission préstratégique de la Force aérienne tactique. Après le rattachement du "Limousin" à la 4<sup>e</sup> escadre le 1<sup>er</sup> août 1989, la 7<sup>e</sup> escadre comprend de nouveau trois escadrons, toujours stationnés à Saint-Dizier. Ayant participé aux opérations de Mauritanie et du Tchad depuis 1976, elle franchit en décembre 1989 le cap des 200 000 heures sur Jaguar A et E.

En janvier 1991, l'ensemble des pilotes de la 7<sup>e</sup> escadre s'illustre brillamment sur les Jaguar de la 11<sup>e</sup> EC de Toul lors des raids journaliers effectués par les forces aériennes françaises sur le Koweït et l'Irak durant l'opération "Desert Storm" de la guerre du Golfe. Avec les mesures de restructuration du plan "Armées 2000" et le regroupement de la composante pilotée des forces nucléaires sous la bannière des FAS, l'EC 1/7 "Provence" et l'EC 3/7 "Languedoc" perdent leurs missions de pénétration nucléaire préstratégique avec l'AN 52 pour se consacrer dorénavant à l'assaut conventionnel.

### EC 1/7 "Provence"



L'escadron de chasse 1/7 "Provence" perpétue les traditions des escadrilles SPA 15 ("Casque de Bayard" créée le 22 août 1912 à Reims) et SPA 77 ("Croix de Jérusalem" créée le 19 septembre 1916 à Lyon). Celles-ci deviennent respectivement 4<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> escadrilles du 2<sup>e</sup> RAC à Strasbourg en 1920, et 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> escadrilles du 32<sup>e</sup> RAM en 1924.

Le groupe de chasse 1/7, composé des SPA 15 et 77, est formé à Dijon en octobre 1932. Il y restera jusqu'au 26 janvier 1939 avant de rejoindre la Tunisie. Il formera alors avec le GC 1/6 "l'escadre de marche de Morane 406 d'Afrique du Nord".

Après l'armistice de juin 1940, une partie des pilotes (dont le capitaine Jean Tulasne) partent pour l'Egypte afin de protéger cet allié de l'invasion italienne.

*Ravitailable en vol, le Jaguar offre en outre l'avantage de décoller et d'atterrir sur des pistes courtes et sommairement aménagées. C'est un atout déterminant sur les théâtres d'opérations extérieures.*

*Dans le cadre de l'entraînement, chaque escadron de combat effectue une campagne de tir par an. Explosions au sol sur champ de tir de bombes freinées de 250 kilos.*



Le groupe est alors dissous une première fois le 4 octobre 1942. Reformé sur le terrain de Bône-les-Salines (Algérie) en septembre 1943, il devient le Squadron 328 sur Spitfire Mk VB et constitue avec le GC II/3 le 338<sup>e</sup> Wing. Il est baptisé "Provence" en mai 1944, pendant la campagne de Corse.

Le 3 septembre 1944, le I/7 se pose à Istres-le-Vallon et participe à la victoire finale. Après l'armistice, il est basé à Friedrichshafen.

En octobre 1945, le groupe quitte l'Allemagne pour Tan Son Nhut, en Indochine, puis Phnom Penh. D'abord sur Nakajima 0 puis sur Spitfire Mk IX, le I/7 est relevé en juillet 1946.

En juillet 1947, le groupe est numéroté GC I/1 "Provence" avant de devenir l'EC 1/7 "Provence" en novembre 1951. Il vole alors sur Vampire.

Après avoir stationné quelque temps à Oran entre avril et juillet 1947, il quitte définitivement Friedrichshafen pour Bizerte où, le 17 novembre 1951, renaît la 7<sup>e</sup> escadre de chasse. En avril 1953, l'escadron reçoit ses premiers Mistral. Il participe aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie entre 1956 et 1961 sur Mistral, puis se transforme sur

Mystère IV A à Dijon pour retourner à Bizerte.

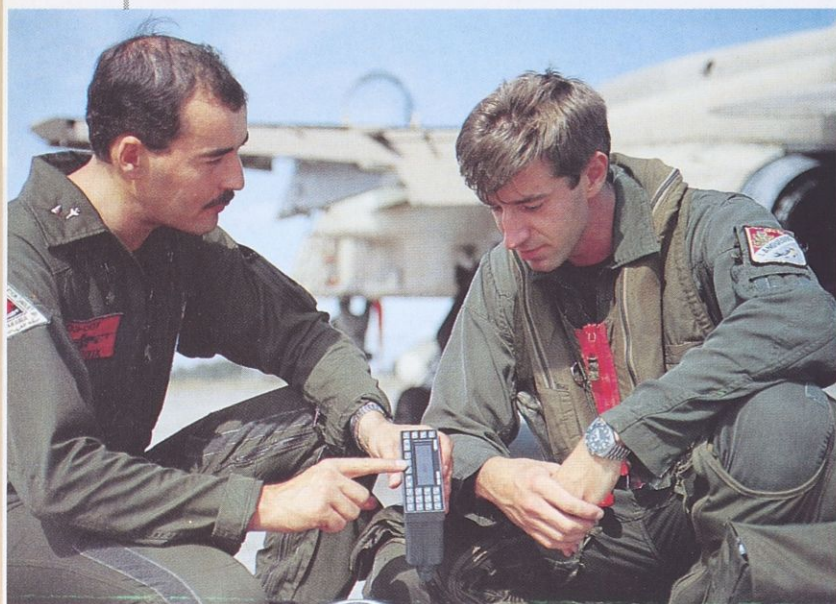
Le 1<sup>er</sup> décembre 1961, l'escadron rejoint la base de Nancy-Ochey pour former la 7<sup>e</sup> brigade de chasse avec les 2/7 et 3/7, tout en continuant de fournir des détachements à Oran et Bône. Jusqu'à sa transformation sur Jaguar et son déplacement sur la base aérienne 113 de Saint-Dizier, le 1/7 est chargé du mûrissement des pilotes de chasse avant leur passage sur Mirage III. Le 24 mai 1973, l'escadron arrive officiellement à Saint-Dizier avec quatre Jaguar A et deux Jaguar E.

## EC 2/7 "Argonne"



L'EC 2/7 "Argonne" perpétue les traditions des escadrilles SPA 31 ("Archer romain", devise "Droit au but", créée le 24 sep-

*Petit mais très performant, le GPS (Global Positioning System) fut utilisé pour la première fois par les pilotes de la 7<sup>e</sup> escadre durant le conflit du Golfe.*



tembre 1914 à Dijon) et SPA 48 ("Tête de coq", devise "Chante et combat", créée le 19 mars 1915).

Le 1<sup>er</sup> janvier 1920, ces deux escadrilles deviennent respectivement 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> escadrilles au sein du 2<sup>e</sup> groupe de chasse (avec la SPA 94) du 1<sup>er</sup> RAC de Thionville. On les retrouve 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> escadrilles du 34<sup>e</sup> RAM le 1<sup>er</sup> janvier 1924. Le groupe remporte deux fois la coupe "Military Zenith" (1928 et 1931), qui lui sera attribuée définitivement. En 1931, il effectue un raid en Afrique du Nord.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1932, les SPA 31 et SPA 48 forment le groupe de chasse I/1. En 1939, ce groupe, équipé de Dewoitine 510, puis de Bloch 152, participe à la campagne de France et remporte 25 victoires sûres. Maintenu après l'armistice, le GC I/1 sera atteint par la dissolution générale des unités de l'Armée de l'air, le 1<sup>er</sup> décembre 1942, alors qu'il est équipé de Dewoitine 520.

Le 1<sup>er</sup> février 1953, l'escadron renaît sous l'appellation escadron de chasse 3/1 "Argonne", basé à Saint-Dizier et équipé de Republic F 84 G Thunderjet. L'escadron participe au maintien de l'ordre en Algérie en février-mars 1965. Il est équipé de F 84 F Thunderstreak en mai 1956 et prend part à



*Patrouille simple (quatre avions) de Jaguar vue de la place leader au cours d'une mission d'entraînement. Il faut plusieurs formations de ce type pour constituer un "mass raid".*

l'expédition du canal de Suez en octobre-novembre 1956. Le 1<sup>er</sup> novembre 1957, l'escadron est dissous en raison des problèmes d'effectifs liés à la participation de l'Armée de l'air aux événements d'Afrique du Nord.

Le 11 octobre 1974, la SPA 31 et la SPA 48 forment officiellement l'EC 2/7 "Argonne" équipé de Jaguar et à nouveau basé à Saint-Dizier.

### EC 3/7 "Languedoc"



L'EC 3/7 "Languedoc" perpétue les traditions des escadrilles 3C1 (ancienne flottille de chasse de la marine ayant pour emblème "Le requin", créée le 1<sup>er</sup> septembre 1927 à Hyères) et SPA 38 ("Le chardon de

*L'une des missions de la 7<sup>e</sup> escadre de chasse est la transformation des pilotes sur Jaguar. Elle est confiée à l'EC 2/7 "Argonne" équipée de Jaguar E.*

Lorraine", devise "Qui s'y frotte s'y pique", créée le 8 janvier 1915).

La 3C1 est transférée à l'Armée de l'air le 1<sup>er</sup> janvier 1936 pour devenir 3<sup>e</sup> escadrille du GC II/8. La SPA 38, quant à elle (dissoute le 10 août 1919), réapparaît le 1<sup>er</sup> avril 1937 sous le nom d'escadrille régionale de chasse 564; elle sera dissoute en 1939 pour devenir la 2<sup>e</sup> escadrille du GC II/8 à Marseille-Marignane.

En août 1939, sur Potez 631, le GC II/8 exécute des missions de surveillance côtière sur la Méditerranée, puis la couverture de

l'école de Meknès. Le 1<sup>er</sup> août 1959, il reçoit les sept premiers Mystère IV A. Après une courte période à Metz, l'escadron s'installe à Nancy-Ochey en septembre.

C'est le 1<sup>er</sup> décembre 1961 qu'il sera rattaché à la 7<sup>e</sup> escadre de chasse (rapatriée de Bizerte). Ainsi, l'escadron 2/8 "Languedoc" devient EC 3/7 "Languedoc". Entre le 1<sup>er</sup> février 1961 et le 19 décembre 1963, l'escadron 3/7 "Languedoc" est responsable de la mise en œuvre de la PAF.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1966, l'EC 3/7, comme toute la 7<sup>e</sup> EC, cesse d'être subordonné au



*Jaguar A s'apprêtant à se ravitailler sur un C 160 Transall NG du COTAM.*

*Tirs sur Jaguar au lance-roquettes type F1 (quatre LR F1), 36 roquettes de 68 mm par panier : une puissance de feu redoutable.*

Dunkerque. Le groupe est dissous sur Bloch 152 en novembre 1942 avec 15 victoires.

Officiellement recréé le 1<sup>er</sup> août 1951, le GC II/8 "Languedoc" est constitué le 16 août à Oran et doté de P 47 Thunderbolt. Le 30 janvier 1952, le groupe s'embarque pour l'Indochine. Rapatrié au Maroc début 1955, à Rabat-Salé, il est réintégré à la 8<sup>e</sup> EC sur Mistral pour participer aux opérations de maintien de l'ordre et assurer la transformation opérationnelle des jeunes pilotes de

CEAA pour être rattaché à la FATac. Sa mission principale est alors la défense aérienne en moyenne et basse altitude.

Après douze années passées à Nancy-Ochey, le 17 mai 1973, la 7<sup>e</sup> escadre de chasse est transférée à Saint-Dizier avec ses Mystère IV A. Sa transformation sur Jaguar se déroule à Mont-de-Marsan, du 7 décembre 1973 au 15 mars 1974, et, le 14 mars 1974, le premier Jaguar du 3/7 se pose sur la base aérienne 113.

## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 7<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Bizerte Sidi-Ahmed (AFN)	du 17 novembre 1951 au 1 <sup>er</sup> décembre 1961
Nancy-Ochey	du 1 <sup>er</sup> décembre 1961 à mai 1973
Saint-Dizier	depuis mai 1973

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 7<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Vampire Mk V	du 17 novembre 1951 à 1952
SE 535 Mistral	de 1952 à 1961
MD 454 Mystère IV A	de décembre 1961 à 1974
Jaguar	depuis mai 1973

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 7<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

#### EC 1/7 "Provence"

GC I/7 "Provence"	de mai 1944 au 1 <sup>er</sup> septembre 1947
GC I/1 "Provence"	du 1 <sup>er</sup> septembre 1947 au 15 octobre 1951
EC 1/7 "Provence"	du 2 novembre 1951 au 1 <sup>er</sup> décembre 1961
EC 1/7 "Provence"	depuis mars 1962

#### EC 2/7 "Argonne"

EC 3/1 "Argonne"	du 1 <sup>er</sup> février 1953 au 1 <sup>er</sup> novembre 1957
EC 2/7 "Argonne"	depuis le 11 octobre 1974

*Nota : la SPA 31 a appartenu à l'EC III/2 "Côte d'or" entre le 01.10.49 et le 01.12.50, le SPA 48 à l'EC IV/2 "Coq gaulois" du 01.10.49 au 01.04.50.*

#### EC 3/7 "Languedoc"

GC II/8 "Languedoc"	du 1 <sup>er</sup> août 1951 au 1 <sup>er</sup> novembre 1953
GC II/22 "Languedoc"	du 1 <sup>er</sup> novembre 1953 au 1 <sup>er</sup> mars 1955
EC 2/8 "Languedoc"	du 1 <sup>er</sup> août 1955 au 1 <sup>er</sup> décembre 1961
EC 3/7 "Languedoc"	depuis le 1 <sup>er</sup> décembre 1961

### ESCADRONS AYANT APPARTENU À LA 7<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

EC 1/7 "Saintonge" (3C2 et 4C2)	du 1 <sup>er</sup> septembre 1961 à mars 1962
EC 2/7 "Nice" (SPA 73 et 78)	du 17 novembre 1951 au 1 <sup>er</sup> février 1964 (rattachement à la 8 <sup>e</sup> escadre de chasse)
EC 4/7 "Limousin"	de juin 1980 au 31 juillet 1989 (à Istres, rattaché à la 4 <sup>e</sup> escadre de chasse le 1 <sup>er</sup> août 1989).



SPA 15 "Casque de Bayard"



SPA 77 "Croix de Jérusalem"



SPA 31 "Archer romain"



SPA 48 "Tête de coq"



3C1 "Le requin"



SPA 38 "Le chardon de Lorraine"





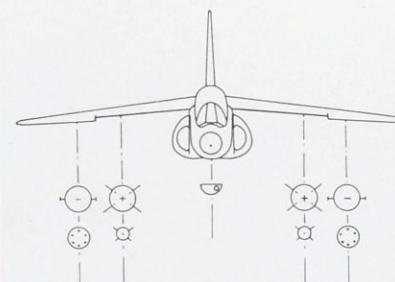


## ALHAJET



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	AlphaJet
Mission .....	Ecole
Date de premier vol .....	26 octobre 1973
Date de mise en service AA .....	30 janvier 1979
Envergure .....	9,16 m
Longueur .....	11,85 m
Hauteur .....	4,19 m
Poids à vide équipé .....	3,8 t
Poids maximal au décollage .....	7,25 t
Emport carburant	
Interne .....	1 960 l
Maximal .....	2 580 l
Capacité de ravitaillement en vol .....	Non
Rayon d'action maximal .....	420 Nm
Type de propulseur .....	2 Larzac 04 à double flux
Poussée .....	2 x 1 320 daN
Plafond opérationnel .....	45 000 pieds
Vitesse maximale .....	Mach 0,85 à 11 000 m
Distance de roulement	
Au décollage .....	490 m
À l'atterrissage .....	610 m
Équipement radionavigation .....	Tacan, VOR, ILS
Armement .....	Pod canon 30 mm - 150 obus Lance-bombes d'entraînement type F2 + 4 BBF3 (freinées) ou BBL4 (lisses) Lance-roquettes F2 + 6 roquettes 68 mm Réservoir pendulaire RP-22-1 (310 l)
Équipage .....	2
Constructeur .....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation (F) Dornier (RFA)



- ☪ Pod canon 30 mm - 150 obus
- ⊖ Réservoir pendulaire RP-22-1 (310 l)
- ⊙ Lance-roquettes F2 + 6 roquettes 68 mm
- ⊕ Lance-bombes d'entraînement type F2
- ⊗ + 4 BBF3 (freinées) ou BBL4 (lisses)

MISSION DE LA 8<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

- Transformation opérationnelle de tous les pilotes de combat

## UNITÉS UTILISANT L'ALHAJET

- Patrouille de France - Salon-de-Provence
- GE 314 - Tours
- 8<sup>e</sup> EC - Cazaux
- GE 316 - Toulouse
- EC 5/330 "Côte d'argent" - Mont-de-Marsan



## Saintonge Nice



*Brevetés à l'école de chasse sur Alphajet, les jeunes pilotes de combat effectuent ensuite un stage de transition opérationnelle à la 8<sup>e</sup> EC de Cazaux sur le même type d'appareil.*

Le 1<sup>er</sup> janvier 1936, la 8<sup>e</sup> escadre de chasse est mise sur pied sur la base aérienne de Marignane. En août 1939, le commandement de cette escadre est intégré à l'état-major du groupement sud de la III<sup>e</sup> armée aérienne à Hyères, groupement au sein duquel les groupes de chasse I/8 et II/8 assurent la couverture aérienne de Toulon, Marseille et Berre. Le 28 février 1940, à son départ pour Cherbourg, le commandant du GC I/8 se voit remettre le drapeau de l'escadre, qu'il détiendra pendant toute la durée de la bataille de France.

C'est en mars 1952, alors que les groupes de chasse I/8 et II/8 sont engagés dans les opérations d'Indochine, que le drapeau de la

8<sup>e</sup> escadre est à nouveau confié au groupe de chasse I/8, futur GC I/22 "Saintonge". Le 16 avril 1955, la 8<sup>e</sup> escadre est reformée à Rabat-Salé avec les escadrons de chasse 1/8 "Maghreb" et 2/8 "Languedoc", tous deux équipés de SE 535 Mistral et chargés de la mission de transformation opérationnelle des jeunes pilotes de chasse de l'Armée de l'air.

Après leur transformation sur Mystère IV A, ces deux escadrons s'implantent à Nancy où, le 30 novembre 1961, ils sont intégrés à la 7<sup>e</sup> escadre de chasse.

Il faut alors attendre le 1<sup>er</sup> février 1964 pour

voir la 8<sup>e</sup> escadre de chasse recrée à Cazaux sous sa forme actuelle, c'est-à-dire comprenant l'escadron de chasse 1/8 "Saintonge" et l'escadron de chasse 2/8 "Nice".

Equipée d'abord du Mystère IV A puis transformée sur Alphajet, de 1981 à 1983, la 8<sup>e</sup> escadre de chasse évolue maintenant depuis plus de dix ans sur cet avion d'entraînement pour la transition opérationnelle de tous les pilotes de combat de l'Armée de l'air.

Unité rattachée au commandement des écoles de l'Armée de l'air, la "8" a conservé intacte son identité d'escadre de chasse et le prouve chaque année, ne serait-ce que par sa participation et ses résultats à la Coupe Comète mettant en compétition tous les escadrons de chasse de l'Armée de l'air.

### EC 1/8 "Saintonge"



Créée le 30 juin 1927, l'escadrille 6C1 du "Lion bondissant", devenue 4C1, s'installe à Bizerte sur NiD 62. En 1932, l'escadrille 3C2 "Trident ailé" est basée au Palyvestre, sur NiD 62 également. Toutes deux appartiennent à l'Aéronavale jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1936, date à laquelle elles deviennent des unités de l'Armée de l'air au sein du GC I/8 de la 8<sup>e</sup> escadre de chasse basée à Marignane. S'illustrant pendant la campagne de France, le GC I/8 remporte 44 victoires aériennes, du 10 mai au 26 juin 1940, avant d'être dissous le 8 novembre 1942.

Rebaptisé GC II/8 "Saintonge", l'escadron reprend le combat en 1944. Devenu GC I/8 "Saintonge", il participe aux opérations en Indochine sur Bearcat F 8F-1B. Dans ce conflit, l'escadron perdra de nombreux pilotes et recevra en 1952 son drapeau au champ d'honneur. Participant au combat de



Diên Biên Phû, il obtiendra la fourragère aux couleurs de la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures le 21 novembre 1953. Baptisé EC 1/8 "Maghreb" à Rabat en 1954, l'escadron sera équipé de DH 100 Vampire Mark V. Rebaptisé "Saintonge" le 17 février 1956, il participe aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie. En juin 1959, il reçoit ses premiers Mystère IV A. L'escadron 1/8 A "Saintonge" est dissous en 1961 à Nancy, avant d'être recréé en 1964 sur la base de Cazaux. D'abord doté du Mystère IV A, il recevra en 1982 l'Alphajet pour poursuivre sa mission de transition opérationnelle des pilotes de combat.

### EC 2/8 "Nice"



L'escadron de chasse 2/8 "Nice" perpétue les traditions des escadrilles SPA 73 et SPA 78 de la Première Guerre mondiale. La SPA 73 est créée le 19 avril 1916. Le 1<sup>er</sup>

*Equipé de deux réacteurs Larzac 04, puissant et économique, l'Alphajet, avion-école par excellence, offre les performances d'un véritable appareil de combat. Très démonstratif, la Patrouille de France l'a adopté depuis 1981.*



*Quoique rattachée au CEAA, la "8", de par sa mission, son esprit et ses traditions, conserve son identité affirmée d'escadre de chasse.*

*"La sécurité des vols avant tout", tel est le souci permanent de l'Armée de l'air. Chaque procédure d'urgence doit devenir une action réflexe pour le pilote, aussi elle est maintes fois répétée au sol sur simulateur.*

janvier 1920, elle constitue la 7<sup>e</sup> escadrille du 1<sup>er</sup> RAC de Thionville, puis la 8<sup>e</sup> escadrille du 38<sup>e</sup> RAM à partir du 1<sup>er</sup> juin 1924, toujours à Thionville. Elle se trouve mutée 7<sup>e</sup> escadrille du 32<sup>e</sup> RAM de Dijon en décembre 1931.

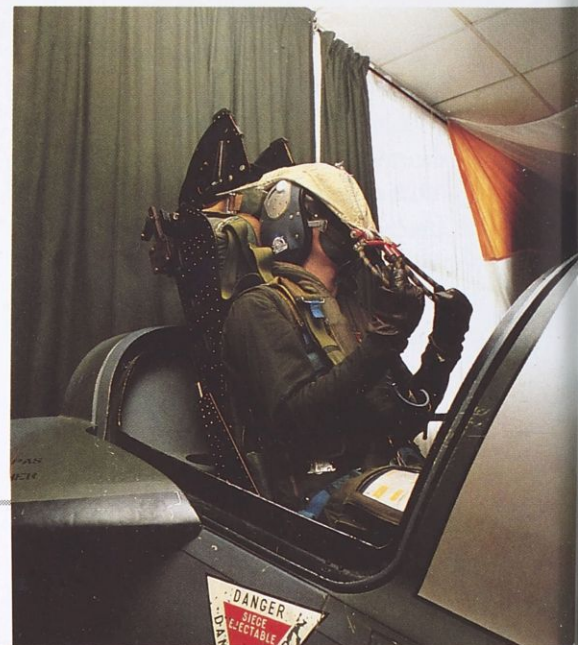
Les traditions de la SPA 78, créée le 12 décembre 1916 et dissoute le 31 mars 1919, sont reprises en janvier 1928 par la 4<sup>e</sup> escadrille du 32<sup>e</sup> RAM de Dijon.

A la constitution des premières escadres le 1<sup>er</sup> juillet 1932, les SPA 73 et 78 forment le 2<sup>e</sup>

groupe de la 7<sup>e</sup> escadre de chasse à Dijon. Le groupe effectue sur D 520 la campagne de France, au cours de laquelle lui sont attribuées 44 victoires homologuées et 16 probables. Il se replie ensuite, le 3 août 1940, à Sidi-Ahmed jusqu'au débarquement allié en Afrique du Nord.

Le 4 mai 1943, reprenant la lutte sur Spitfire au sein du 324<sup>e</sup> Wing anglais, le II/7 "Nice" participe à la campagne de Tunisie et au débarquement allié à Pantelleria avant de rejoindre le terrain de Bône. Après une période d'orientations en Corse, le groupe participe, au sein du Tactical Air Command, au débarquement de Provence, qui l'amène finalement à Friedrichshafen le 11 juillet 1945. La brillante campagne qu'il vient d'accomplir lui aura valu 18 victoires, sa quatrième citation à l'ordre de l'Armée et le port de la fourragère aux couleurs de la médaille militaire. Dès novembre 1945, le groupe embarque pour Saïgon. En août 1946, il en revient avec sa cinquième citation à l'ordre de l'Armée. Intégré à la 1<sup>re</sup> escadre et prenant l'appellation GC II/1 "Nice" du 1<sup>er</sup> juillet 1947 au 15 octobre 1951, il devient EC 2/7 le 17 novembre 1951. Il se déplace alors en AFN où il participe au maintien de l'ordre à partir du terrain de Télergma. En mars 1961, il vient à Metz, en 1962 à Nancy.

C'est en 1964 qu'il se fixe à Cazaux et prend le nom de EC 2/8 "Nice", recevant la mission de former les jeunes pilotes de combat venant de Tours, tout d'abord sur Mystère IV A puis, à partir de 1982, sur Alphajet.



**CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ**

**IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 8<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE**

Indochine	du 16 janvier 1951 au 27 juillet 1954
Rabat-Salé	de 1954 à 1960
Nancy	1961
Cazaux	depuis 1964

**APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 8<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE**

Dewoitine 520, Spitfire Mark V	d'août 1944 à 1946
P 47, Thunderbolt, F 8 F-1B Bearcat	du 16 janvier 1951 au 27 juillet 1954
Vampire	de 1954 à 1959
Mystère IV A	de juin 1959 à 1961, puis de 1964 à 1982
Alphajet	depuis octobre 1982

**APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 8<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE**

**EC 1/8 "Saintonge"**

GC I/8	du 1 <sup>er</sup> janvier 1936 au 8 novembre 1942
GC II/18 "Saintonge"	d'août 1944 à 1946
GM I/8 "Saintonge"	du 16 janvier 1951 au 1 <sup>er</sup> novembre 1953
GC I/22 "Saintonge"	du 1 <sup>er</sup> novembre 1953 au 27 juillet 1954
EC 1/8 "Maghreb"	de fin 1954 au 17 février 1956
EC 1/8 "Saintonge"	du 17 février 1956 à 1961 et depuis le 1 <sup>er</sup> février 1964

**EC 2/8 "Nice"**

GC II/7	du 1 <sup>er</sup> juillet 1932 au 1 <sup>er</sup> juin 1945
GC II/7 "Nice"	du 1 <sup>er</sup> juin 1945 au 1 <sup>er</sup> juillet 1947
GC II/1 "Nice"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 au 15 octobre 1951
EC 2/7 "Nice"	du 17 novembre 1951 au 1 <sup>er</sup> décembre 1961
EC 2/7 "Nice"	de mars 1962 au 1 <sup>er</sup> février 1964
EC 2/8 "Nice"	depuis le 1 <sup>er</sup> février 1964

**GROUPES ET ESCADRON AYANT APPARTENU À LA 8<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE**

GC II/8 "Languedoc" (3C1-SPA 38)	du 1 <sup>er</sup> septembre 1951 au 1 <sup>er</sup> novembre 1953
GC II/22 "Languedoc"	du 1 <sup>er</sup> novembre 1953 au 1 <sup>er</sup> mars 1955
EC 2/8 "Languedoc"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1955 au 1 <sup>er</sup> décembre 1961



3C2



4C1



SPA 73 Cigogne "japonaise"



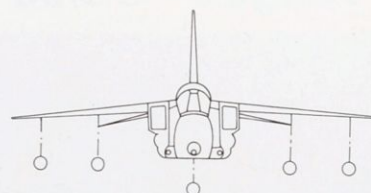
SPA 78

Avant chaque vol, le pilote, en compagnie du mécanicien de piste, effectue une minutieuse inspection de l'appareil appelée traditionnellement le "tour-avion".





# JAGUAR A



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	Jaguar A
Missions .....	Pénétration basse altitude Assaut conventionnel
Date de mise en service AA .....	31 mai 1972
Envergure .....	8,69 m
Longueur .....	16,83 m
Hauteur .....	4,80 m
Poids à vide équipé .....	7,5 t
Poids maximal au décollage .....	15 t
Emport carburant	
Interne .....	4 200 l
Maximal .....	7 800 l
Capacité de ravitaillement en vol .....	Oui
Type de propulseur .....	Rolls-Royce/Turboméca Adour MK 102
Poussée .....	2 x 3,255 daN en PC max
Plafond opérationnel .....	40 000 pieds
Vitesse maximale .....	650 kt (Mach 1,35)
Distance de roulement au décollage .....	1 000 à 1 500 m
Équipement radionavigation .....	Centrale gyroscopique, Tacan, VOR, ILS, V/UHF
Armement	
Masse d'emport maximale .....	3,5 t
Type .....	Canons DEFA 553 de 30 mm (2), Matra Magic R 550, AS 30 laser, AS 37, etc.
Équipage .....	1
Caractéristique particulière .....	Atterrissage terrain sommairement aménagé
Constructeur .....	SEPECAT, Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation(F) Dornier (RFA)

Les configurations externes du Jaguar sont extrêmement variées. Les principaux emports sont les suivants :

- Réservoirs externes (1 200 l)
- AS 30 + nacelle ATLIS
- AS 37 Martel
- Bombes 125 kg lisses
- Bombes 250, 450, 750 kg lisses ou freinées
- Lance-roquettes type F1 (36 de 68 mm)
- Lance-roquettes type R3 (4 de 100 mm)
- Lance-grenades Belouga
- Bombes antipiste BAP 100
- Bombes d'appui tactique BAT 120
- Dispositifs de contre-mesure électronique : Barracuda-Barax-Phimat

## MISSIONS DE LA 11<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

- Appui conventionnel et mise en œuvre de l'armement guidé laser pour les escadrons 1/11, 3/11
- Guerre électronique et mise en œuvre de l'AS 37 Martel pour le 2/11

## UNITÉS UTILISANT LE JAGUAR A OU E

- 7<sup>e</sup> EC - Saint-Dizier
- 11<sup>e</sup> EC - Toul
- EC 5/330 "Côte d'argent" - Mont-de-Marsan
- CITac 339 - Luxeuil



## Roussillon Vosges - Corse

*Jaguar A de l'EC 2/11 "Vosges" au décollage. Cet escadron de la FATac s'est spécialisé dans le domaine de la guerre électronique. Il pratique aussi la mission antiradar effectuée à l'aide du missile AS 37 Martel.*

La 11<sup>e</sup> escadre de chasse est créée à Reims le 1<sup>er</sup> août 1952, à partir d'unités diverses regroupées à l'issue de la Seconde Guerre mondiale, auxquelles se sont rajoutés quelques éléments épars de retour d'Indochine.

Elle comprend deux escadrons, le 1/11 "Roussillon" et le 2/11 "Vosges".

Équipée de F 84 G Thunderjet, l'escadre exécute alors la mission traditionnelle des unités de l'aviation de chasse : défense aérienne et appui tactique de surface.

Fin novembre 1952, l'escadre quitte Reims pour rejoindre sa nouvelle affectation située en Allemagne fédérale, sur la base de Lahr.

Affectation de courte durée car, dès juin 1953, elle reprend le chemin de la métropole et s'installe sur sa nouvelle base : Luxeuil. S'enrichissant d'un troisième escadron, le 3/11 "Jura", l'escadre, équipée de 75 F 84 G Thunderjet, voit enfin ses vœux exaucés et sa position renforcée.

Le 16 mai 1956, après 64 000 heures de bons et loyaux services, les F 84 G laissent la place aux F 84 F Thunderstreak. Parallèlement, les

pilotes de la "11", comme leurs camarades des autres escadres, entament à partir du 15 mai 1956 une noria algérienne dans le cadre du parrainage des unités de chasse engagées en Algérie et créent les EALA 3/71 et 21/72 à Djelfa et 16/72 à Biskra, équipées de Sipa puis de T 6, et s'y illustrent jusqu'en 1962.

Le 12 novembre 1957, l'escadron 3/11 "Jura" est dissous. L'escadre ne possède plus que soixante avions F 84 F qui seront bientôt remplacés par des F 100 Super Sabre.

Du 1<sup>er</sup> juin 1961 au 13 septembre 1967, l'escadre stationne sur la base aérienne de Bremgarten, base de l'OTAN située en Allemagne fédérale, et devient nucléaire.

Le 1<sup>er</sup> avril 1966, l'escadron 3/11 est recréé et reprend les traditions du "Corse".

Le 13 septembre 1967, retour en France et installation sur la base aérienne de Toul-Rosières, fraîchement évacuée par les forces américaines.

En décembre 1972, la 11<sup>e</sup> escadre de chasse se renforce de nouveau avec le rattachement de l'escadron 4/11 "Jura" stationné à Djibouti. Elle s'articule autour de quatre







escadrons de combat et d'une unité de maintenance.

Le 7 février 1975, le premier Jaguar (E 29) se pose sur la piste de Toul. L'escadron de chasse 3/11 "Corse" débute alors sa transformation sur Jaguar, non sans un certain regret pour le vieil F 100 à bord duquel il aura effectué quelque 37 000 heures de vol.

Le 10 octobre 1975, l'escadron de chasse 1/11 "Roussillon" change à son tour de monture, après 81 000 heures sur le type.

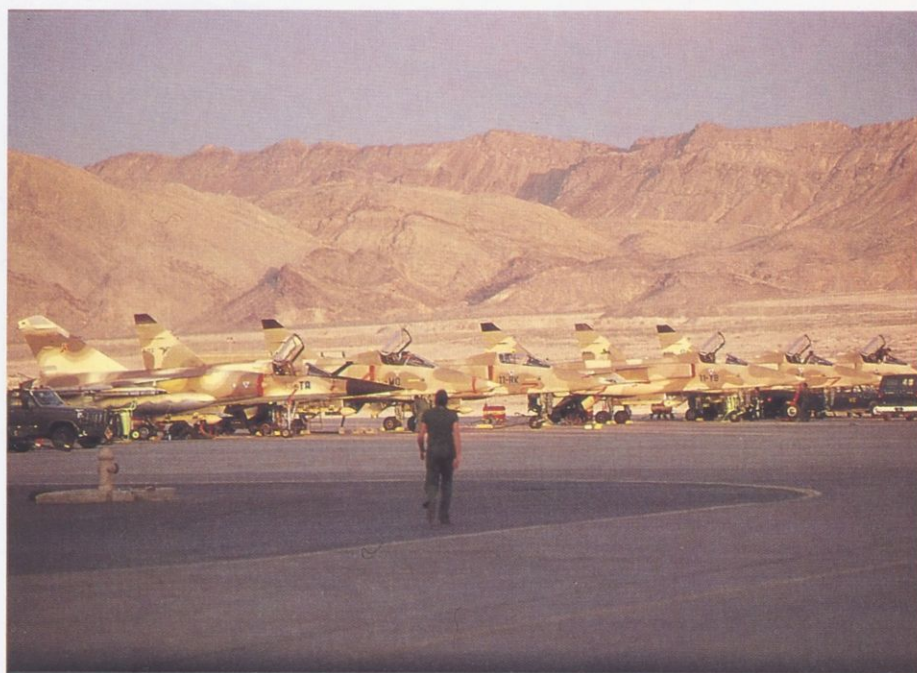
Tous les F 100 sont désormais regroupés au sein de l'escadron 2/11 "Vosges" avant d'être progressivement reversés (les avions du plan PAM), pour une part, aux Américains sur la base britannique de Sculthorpe et, pour une autre part, envoyés à Djibouti.

Le 23 juin 1977, le dernier F 100 de la base de Toul rejoint le musée de l'Air.

La montée en puissance de l'escadre se poursuit rapidement et, le 22 décembre 1977, l'EC 1/11 "Roussillon" reçoit le Jaguar A 60, centième Jaguar sorti des chaînes de l'usine Marcel Dassault à Toulouse.

L'aventure africaine de la "11" peut désormais reprendre; elle l'emportera au-dessus de la plupart des pays de l'Afrique francophone et du Liban.

En 1977, 1978, 1979, la 11<sup>e</sup> escadre, en appui des forces d'action extérieures et dans le



cadre des accords de défense ou de coopération passés entre le gouvernement français et ses homologues africains, intervient à plusieurs occasions au-dessus des territoires de Mauritanie (Lamantin) et du Tchad (Tacaud).

Elle contribue à donner à l'aviation de combat, par sa capacité de projection de puissance et sa rapidité d'intervention, une dimension nouvelle.

Les opérations succèdent aux opérations, et la 11<sup>e</sup> escadre ne quitte plus le territoire

*615 missions de guerre lors des raids offensifs sur le Koweït et sur l'Irak lors du conflit du Golfe, tel est le palmarès des pilotes de la 7<sup>e</sup> et de la 11<sup>e</sup> escadre de chasse sur Jaguar.*

*Dans le cadre de leur entraînement, les pilotes de la 11<sup>e</sup> escadre participent régulièrement depuis 1981 à l'exercice Red Flag au Nevada.*

africain où elle contribue efficacement au maintien de la paix.

1983 (Manta) voit un renforcement de sa présence, notamment en République centrafricaine et au Tchad. 1985 (Chevesne), la 11<sup>e</sup> escadre prend la relève temporaire de la force Olifant qui croise au large du Liban. Une patrouille simple effectue un vol de reconnaissance France-Liban-France en sept heures de vol.

1986-1987 (Epervier). L'Armée de l'air française, et plus particulièrement le CAFDA, assure l'essentiel du dispositif dissuasif au Tchad. La 11<sup>e</sup> escadre n'est cependant pas loin et inscrit à nouveau brillamment sa marque le 16 février 1986 en intervenant massivement au nord du 16<sup>e</sup> parallèle sur la



*Prévu pour les objectifs durcis, le missile AS 30 Laser, tiré à près de 10 km du but, accélère sur sa cible illuminée par la nacelle laser et l'atteint avec une précision chirurgicale (pendant ce temps, l'avion tireur dégage). Cette arme s'est révélée redoutable durant la guerre du Golfe.*

plate-forme de Ouadi-Doum, au cours d'un raid de six heures.

Entre-temps, abandonnant la corne de l'Afrique, l'escadron de chasse 4/11 "Jura" a rejoint sa nouvelle affectation en terre girondine le 1<sup>er</sup> février 1979 et prend possession de ses nouveaux appareils.

Forte de ses quatre escadrons et riche de son expérience, la 11<sup>e</sup> escadre de chasse intensifie son action sur tous les théâtres d'opérations où elle est envoyée. Elle par-

ticipé massivement, sous la direction du centre d'opérations de la Force aérienne tactique, aux différents exercices majeurs nationaux ou interalliés, contribuant ainsi au renom de la FATac-1<sup>re</sup> RA et à celui de l'Armée de l'air. Elle a notamment l'occasion de faire apprécier son savoir-faire à l'occasion de nombreux exercices tactiques interalliés "Red Flag" se déroulant au Nevada.

Parallèlement, elle poursuit et développe les liens privilégiés qui l'unissent, depuis de nombreuses années, à la 1<sup>re</sup> division blindée. Chaque escadron est en effet jumelé avec un régiment de la division, et l'escadre participe à de nombreux exercices élaborés en commun. De son côté, l'escadron 4/11 "Jura", de par sa position géographique excentrée et la spécificité de sa mission, développe également des rapports privilégiés avec la 11<sup>e</sup> division parachutiste, unité constituante de la FAR. En 1986, à Lechfeld (RFA) d'abord, puis à Toul, sont définitivement officialisées les relations d'amitié et de coopération qui unissent la 11<sup>e</sup> EC et le 31<sup>e</sup> Jagdbomb Geschwader de Norvenich, équipé de Tornado.

En 1988, l'escadre fête symboliquement son onzième anniversaire d'opérations en Afrique, mais, malgré la démonstration brillante de son efficacité, la plus belle page de son histoire n'est pas encore inscrite.

Ce sont en effet les pilotes et les Jaguar de la 11<sup>e</sup> escadre qui s'illustreront avec brio, du 17 janvier au 26 février 1991, lors de l'opération "Desert Storm" de la guerre du Golfe. Durant quarante-trois jours, les raids journaliers aux couleurs de la "11" sur le Koweït et l'Irak (avec tirs de bombes de 250 kilos et de missiles A 530 laser) se succéderont avec succès et sans perte d'appareil en territoire ennemi.

Suite aux restructurations en cours, la 11<sup>e</sup> escadre de chasse enregistre la dissolution de l'EC 4/11 "Jura" le 30 juin 1992. Elle maintient néanmoins le cap et poursuit sa route, confiante dans l'avenir, prête à intervenir à tout moment et fière de sa devise, "Res non verba" : les actes plutôt que les paroles.

## EC 1/11 "Roussillon"



L'escadron de chasse 1/11 "Roussillon" est l'héritier des traditions du GC III/6 créé le 1<sup>er</sup> mai 1939 sur MS 406, dissous GC III/6 "Roussillon" sur P 47 D Thunderbolt le 1<sup>er</sup> avril 1946 et qui fut recréé GM III/6, le 2 mai 1950, pour combattre en Indochine jusqu'en février 1951.

Créé en août 1952, l'EC 1/11 "Roussillon" forme le noyau de la 11<sup>e</sup> escadre de chasse, affectée au 1<sup>er</sup> Commandement aérien tactique (1<sup>er</sup> CATac).

Le commandement en est confié au capitaine Collin, avec le capitaine Passemard comme second. Du 5 décembre 1952 au 10 juin 1953, l'escadron 1/11 "Roussillon" stationne sur la base de Lahr pour finalement rejoindre Luxeuil-les-Bains, où il reste huit ans. A partir de cette base, et sous le commandement du 1<sup>er</sup> CATac, il participe brillamment à tous les exercices alliés au-dessus du ciel allemand, contribuant ainsi à promouvoir le renom des ailes françaises. Il est successivement équipé de F 84 G Thunderjet, de F 84 F Thunderstreak et de F 100 Super Sabre.

En 1961, l'escadron rejoint la base de Bremgarten, où il reste six ans, puis arrive en 1967 à Toul-Rosières.

Équipé d'avions de chasse type Jaguar à partir de 1977, le "1/11" a pour mission l'appui aérien dans toute la profondeur du dispositif adverse. Il participe également, en renfort des escadrons 3/11 et 4/11, aux missions dévolues à la composante AIR des FAE et assure ainsi de nombreux détachements en Afrique. C'est au cours de l'un d'entre eux, en février 1986, que le "1/11", au cours d'un raid de 1 800 nautiques, exécute avec brio une mission de rétorsion sur la plate-forme de Ouadi-Doum, au nord du Tchad.



## EC 2/11 "Vosges"



L'escadron de chasse 2/11 est l'héritier des escadrilles SPA 91 et SPA 97.

La SPA 91, créée N 91 en avril 1917, fut dissoute le 8 juillet 1919. Ses traditions ne sont reprises qu'à l'avènement du 2/11.

La SPA 97, pour sa part, créée fin mai 1917, constitue la 2<sup>e</sup> escadrille du 3<sup>e</sup> régiment d'aviation de chasse (3<sup>e</sup> RAC) de Châteauroux le 1<sup>er</sup> janvier 1920, et cette escadrille est dissoute le 31 août 1933. Recréée au sein du groupe aérien régional d'aviation légère de défense GARALD 574 à Tunis-Al Aouina, le 1<sup>er</sup> avril 1937 sur Dewoitine 371, escadrille régionale de chasse ERC 574, le 1<sup>er</sup> décembre 1938, elle constitue la 6<sup>e</sup> escadrille du GC III/5 sur MS 406 le 15 mai 1940 à Bizerte-Sidi-Ahmed. Ce groupe est dissous le 1<sup>er</sup> août 1940.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1952 à Reims, après les bouleversements de la Seconde Guerre mondiale et le retour d'Indochine, l'escadron 2/11 "Vosges" naît au sein de la 11<sup>e</sup> escadre. Equipé de F 84 G et placé sous le commandement du 1<sup>er</sup> CATac, il fait aussitôt mouve-

*Jaguar A de l'EC 3/11 "Corse" (insigne de la SPA 69) équipé de bombes antipiste BAP 100 (12). Dans sa configuration, on distingue de plus deux réservoirs supplémentaires de 1200 litres et un dispositif de contre-mesure électronique Phimat.*

ment sur la RFA et la base de Lahr. Court séjour en vérité car, dès juin 1953, c'est le retour en France et une nouvelle installation sur la base aérienne de Luxeuil.

En 1956, le "2/11" comprend près de cent soixante hommes, dont quarante pilotes, et participe au maintien de l'ordre en Algérie au sein de plusieurs escadrilles d'aviation légère et d'appui (les EALA 16/72 et 3/71), équipées de T 6. Dans un même temps, les F 84 G sont progressivement remplacés, tout d'abord par des F 84 F puis, à partir de 1958, par des F 100 Super Sabre.

En 1963, le 2/11 "Vosges", dans le cadre de l'organisation militaire intégrée de l'OTAN, devient "Strike" (pénétration nucléaire) et opère sur la base de Bremgarten.

En 1967, retour en France sur la base aérienne de Toul-Rosières, fraîchement évacuée par les forces américaines. Le 2/11 redevient "conventionnel".

En 1970, l'escadron, sous les ordres du commandant Deveaud, remporte le "challenge Walker" face aux meilleures formations alliées.

En 1976, tout en poursuivant son activité sur F 100, l'escadron 2/11 "Vosges" reçoit ses premiers Jaguar et, le 1<sup>er</sup> juin 1977, il passe définitivement sur Jaguar. Le bilan de son activité aérienne s'établit alors ainsi : 64 000 heures de vol sur F 84 G, 21 000 sur F 84 F et 78 000 sur F 100.

Depuis, l'escadron 2/11 poursuit son activité sur Jaguar dans le cadre d'une mission

principale nouvelle et fondamentale : la guerre électronique offensive. Seule unité de l'aviation de combat à posséder cette mission, son activité s'étend à tous les théâtres d'opérations et notamment au théâtre africain.

### EC 3/11 "Corse"



Le 1<sup>er</sup> juin 1953, un troisième escadron est créé. Il prend alors le nom et les traditions du "Jura", et ce jusqu'à sa dissolution le 12 novembre 1957, avant d'être réactivé sous le nom de 3/11 "Corse", le 1<sup>er</sup> avril 1966. Dix-sept F 100 portent alors les insignes des SPA 69 "Chat" et SPA 88 "Serpent" et opèrent à partir de la plate-forme de Toul-Rosières dès le 26 octobre 1967, après un intermède de quelques mois sur le terrain de Colmar.

Ces appareils pouvant être ravitaillés en vol, le "Corse" participe aussitôt aux opérations de présence et d'intervention française outre-mer à Dakar, Libreville, Djibouti,

*17 février 1991, l'opération "Desert Storm" est déclenchée. Départ pour le premier raid offensif contre l'Irak depuis la base aérienne d'Al Ahsa. Ce Jaguar de la 11<sup>e</sup> EC est armé de "Belouga".*

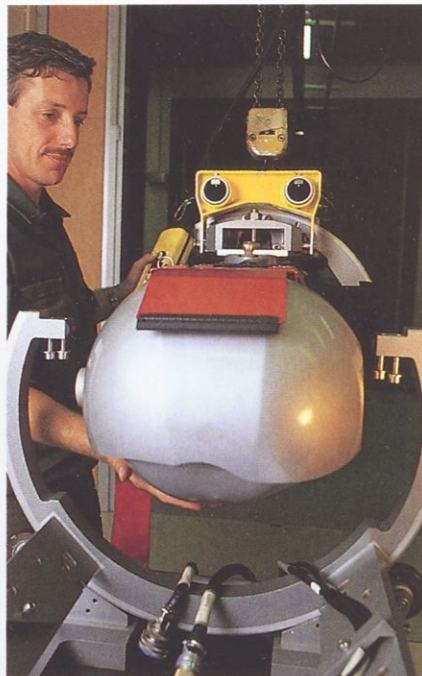


Tananarive, Lomé, Niamey et dans bien d'autres capitales du continent africain.

Ce sera le 1<sup>er</sup> escadron de la 11<sup>e</sup> escadre à être transformé sur Jaguar.

Les traditions de la SPA 69 et celles de la SPA 88, créées respectivement en septembre 1915 et en mai 1917, sont reprises le 1<sup>er</sup> janvier 1920 par la 4<sup>e</sup> et la 5<sup>e</sup> escadrille du 3<sup>e</sup> RAC de Châteauroux. En septembre 1933, elles constituent le GC I/3 jusqu'à sa dissolution le 30 novembre 1941 à Oran.

Durant la Seconde Guerre mondiale, la SPA 69 et la SPA 88 renaissent GC I/3 "Corse" du 1<sup>er</sup> janvier 1943 au 1<sup>er</sup> juillet 1947, GC I/6 "Corse" jusqu'en avril 1952, EC 1/1 "Corse" avant d'arriver à la 11<sup>e</sup> EC.



Mécanicien assurant la maintenance d'une nacelle ATLAS (Air tracking laser illumination system) destinée à guider l'AS 30 L.



Masque tragique



Masque de comédie

## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 11<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Reims	d'août 1952 à novembre 1952
Lahr (RFA)	de novembre 1952 à juin 1953
Luxeuil	de juin 1953 à juin 1961
Bremgarten (RFA)	de juin 1961 à septembre 1967
Toul-Rosières	depuis septembre 1967

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 11<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

F 84 G Thunderjet	de 1953 à 1955
F 84 F Thunderstreak	de 1956 à 1957
Sipa	du 15 mai 1956 à 1957
North American T 6 G	de 1957 à 1961 (dans les EALA 3/71 21/71 à Djelfa et 16/72 à Biskra)
F 100 Super Sabre	de 1957 à 1976
Jaguar A et E	depuis 1976

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 11<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

EC 1/11 "Roussillon"	<b>EC 1/11 "Roussillon"</b> depuis août 1952
EC 2/11 "Vosges"	<b>EC 2/11 "Vosges"</b> depuis octobre 1952
EC 1/1 "Corse"	<b>EC 3/11 "Corse"</b> d'avril 1952 au 28 février 1966
EC 3/11 "Corse"	depuis le 1 <sup>er</sup> avril 1966

### ESCADRONS AYANT APPARTENU À LA 11<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

EC 3/11 "Jura"	<b>EC 4/11 "Jura"</b> de juin 1953 à novembre 1957
EC 4/11 "Jura"	de décembre 1972 au 30 juin 1992



SPA 91



SPA 97



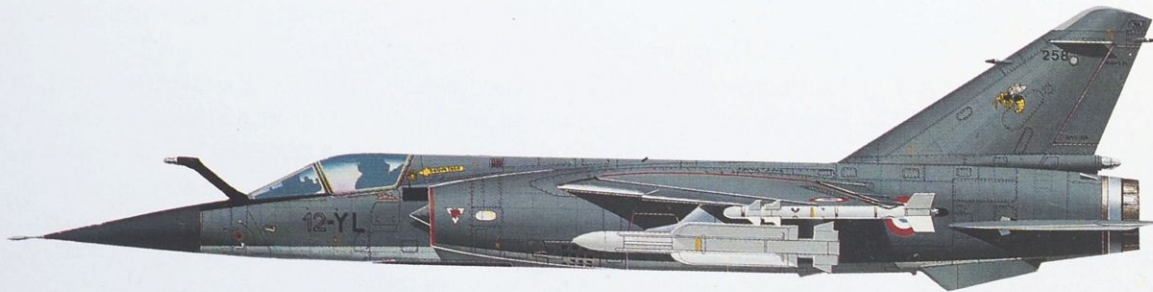
SPA 88 "Le serpent ou bisse"



SPA 69



# MIRAGE F1 C



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	Mirage F1 C
Missions .....	Supériorité aérienne – Défense aérienne tout temps, toutes altitudes – Protection des raids – Assaut conventionnel
Date de mise en service AA .....	1973
Envergure .....	8,44 m
Longueur .....	15,33 m
Hauteur .....	4,49 m
Poids à vide équipé .....	7,854 t
Poids maximal au décollage .....	15,2 t
Emport carburant	
Interne .....	3,35 t
Maximal .....	6,05 t
Capacité de ravitaillement en vol .....	Oui
Type de propulseur .....	Atar 9 K 50
Poussée .....	4770 daN en sec 6830 daN en postcombustion
Vitesse maximale .....	Mach 2.2
Facteur de charge maximale .....	– 3g à + 7,2 g
Armement	
Masse d'emport maximale .....	4 t
Type .....	Matra Super 530 F Matra Magic 550 Roquettes, bombes lisses, freinées
Constructeur .....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation



## MISSIONS DE LA 12<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

### Temps de paix

- Police du ciel
- Assistance en vol
- Participation aux Forces d'assistance extérieures (FAE)
- Entraînement à la mission du temps de guerre

### Temps de guerre

- Défense aérienne tout temps, toutes altitudes
- Protection et escorte de raid en pénétration
- Assaut conventionnel

## UNITÉS UTILISANT LE MIRAGE F1C

- EC 2/12 "Picardie"
- EC 3/12 "Cornouaille"
- 30<sup>e</sup> EC - Reims



## Cambrésis Picardie Cornouaille

Sur la piste de Cambrai-Epinoy, un Mirage F1 C de l'escadron de chasse 3/12 "Cornouaille" au décollage. La 12<sup>e</sup> EC est équipée de cet appareil depuis 1976.



La 12<sup>e</sup> escadre de chasse est créée en mai 1952. Elle ne compte alors qu'un escadron, le 1/12, qui se transforme à l'origine sur MD 450 Ouragan à Mont-de-Marsan. Dès le 14 juillet de la même année, douze appareils de cette escadre participent au traditionnel défilé aérien sur les Champs-Élysées.

En mai 1953, au cours d'un exercice interallié, l'escadre et son escadron unique viennent camper à Cambrai-Epinoy, et il faut attendre le 1<sup>er</sup> juillet pour que la "12" s'installe définitivement sur ce terrain. L'escadron de chasse 1/12 prend le nom de "Cambrésis". La création du 2/12 "Picardie" intervient le 27 mai 1954, suivie de celle du 3/12 "Cornouaille" le 1<sup>er</sup> décembre de la même année. Les pilotes de l'escadre à l'époque s'entraînent au vol sans visibilité sur Martinet et Siebel.

Le 8 mai 1955, les Ouragan de l'escadre portent les couleurs de la Patrouille de France et amorcent leurs premières présentations à Montpellier, sous les ordres du capitaine Tourniaire. Cette mission de prestige se prolongera jusqu'en 1956, date à laquelle la 4<sup>e</sup> escadre prendra le relais. La 12<sup>e</sup> escadre de chasse, néanmoins, continuera d'hono-

rer les Ailes françaises en présentant une patrouille acrobatique de Mystère IV A lors des meetings internationaux.

Le 25 mai 1955, l'EC 3/12, l'escadron le premier transformé de l'Armée de l'air sur Mystère IV A, regagne Cambrai avec la totalité de ses nouveaux avions de combat. Tous les pilotes de l'escadre sont transformés en octobre 1955.

En 1956, la 12<sup>e</sup> escadre constitue et parraine l'escadrille d'aviation légère et d'appui EALA 5/72 "Daubes" en Algérie, qui sera basée à Colomb-Béchar, puis à Méchéria et ensuite l'EALA 15/72 (le daube est un lézard des sables). Cette même année, l'escadre participe également à la campagne de Suez. L'EC 2/12 "Picardie" est dissous en novembre 1957, ses effectifs sont répartis entre le 1/12 et le 3/12 ainsi que dans les EALA 5/72 et 15/72.

Le 20 avril 1959, avec l'arrivée des premiers Super Mystère B2 (SMB2), l'EC 1/12 se transforme sur ces nouveaux intercepteurs supersoniques. Le "Cornouaille", quant à lui, devient logiquement EC 2/12, en août, après la disparition du "Picardie".

En 1961, le parrainage des escadrilles d'aviation légère et d'appui prend fin avec la dissolution de celles-ci. Le 19 juillet de cette même année débute le premier Tiger Meet à Woodbridge en Grande-Bretagne. Les Tigres de la 1<sup>re</sup> escadrille SPA 162 du "Cambrésis" y participent sous les ordres du capitaine Lerche.

Après la transformation du 2/12 "Cornouaille", les premiers Mirage F1 C, intercepteurs bisoniques, se posent pour la première fois à Cambrai le 1<sup>er</sup> octobre 1976, et cet escadron assure déjà l'alerte opérationnelle sur ce type d'appareil le 1<sup>er</sup> janvier 1977. La première campagne de tir "Magic" intervient en octobre 1978.

Le "Cornouaille" reprend sa dénomination 3/12 le 1<sup>er</sup> juin 1979. Cette même année, le dix-neuvième Tiger Meet se déroule à Cambrai et, le 1<sup>er</sup> juin 1980, après vingt-trois ans d'absence, l'escadre retrouve son troisième escadron, l'EC 2/12 "Picardie".

En novembre 1980, les premiers tirs de mis-





siles d'interception Super 530 sont effectués avec succès sur des cibles volant à Mach 2 et à plus de 70 000 pieds. En septembre 1983, les campagnes d'entraînement au ravitaillement en vol débutent pour la 12<sup>e</sup> escadre et, dès 1984, ses pilotes et ses Mirage F1 C participent à la couverture des opérations sur le théâtre africain.

Avec le développement de la crise du Golfe, à partir du 2 août 1991, la 12<sup>e</sup> escadre entre en action dans ce conflit dès le 17 octobre dans le cadre de l'opération "Métiel" à Doha. La mission consiste à assurer la défense aérienne qatar et à participer à l'entraînement des pilotes qataris. A l'heure de la victoire de la coalition alliée, elle a effectué 787 sor-ties, dont 150 durant l'opération "Desert Storm" proprement dite.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1991, l'EC 1/12 "Cambrésis" amorce sa transformation sur Mirage

2000 C RDI. Les premiers appareils aux couleurs de la "12" arrivent à Cambrai le 14 avril 1992. Après la cérémonie officielle de cet événement célébré le 28 avril, l'escadron participe pour la première fois, sur ce nouvel appareil, au traditionnel Tiger Meet à Albacete, en Espagne, du 14 au 22 mai, puis est déclaré opérationnel sur ce système d'armes, le 1<sup>er</sup> juillet.



*Pour sa mission de défense aérienne, le Mirage F1 C est équipé de deux missiles d'interception Matra Super 530 F, de deux missiles de combat Matra R 550 Magic II et de deux canons de 30 mm.*

*Une mission en vol nécessite une préparation rigoureuse, elle est de plus précédée d'un briefing, où rien n'est laissé au hasard. Le débriefing sert à la restitution des résultats et permet de tirer les enseignements pour les missions ultérieures.*

## EC 1/12 "Cambrésis"



L'escadron de chasse 1/12 "Cambrésis" voit le jour à Mont-de-Marsan en mai 1952. Il est constitué de deux escadrilles qui reprennent les traditions de la SPA 162 et de la SPA 89, dont les emblèmes sont respectivement "Le tigre" et "La guêpe". Il s'implante officiellement à Cambrai-Epinoy avec l'escadre le 1<sup>er</sup> juillet 1953.

La N 162 "Le tigre" est créée en février 1918 à Corcieux et devient SPA 162 en mai 1918 au sein du groupe de chasse 20. Au cours de l'année 1919, celle-ci est envoyée en

Pologne (armée Haller) puis, le 1<sup>er</sup> janvier, elle appartient au 3<sup>e</sup> régiment de l'aviation de chasse de Châteauroux (8<sup>e</sup> escadrille). Elle est dissoute en 1927.

La SPA 89, quant à elle, créée N 89 en mars 1917 à Villacoublay, devient SPA 89 le 3 mars 1918, au sein du groupe de chasse 17. Elle est dissoute le 29 juillet 1919.

Les traditions de ces deux escadrilles seront reprises par le GC III/6 le 1<sup>er</sup> mai 1939, mais pas les insignes.

D'abord équipé de MD 450 Ouragan, cet escadron est transformé sur Mystère IV A en 1955, sur Super Mystère B2 en 1959, sur Mirage F1 C en 1976 et enfin sur Mirage 2000 CRDI en 1992.

Depuis juillet 1961, date du premier Tiger Meet à Woodbridge en Grande-Bretagne, l'EC 1/12 "Cambrésis" participe traditionnellement à ces rencontres, et l'escadron les a lui-même organisées à Cambrai en 1964, 1972, 1979 et 1986.

*Chaque appareil de l'Armée de l'air s'identifie par son numéro de série mais porte sur ses flancs le numéro d'escadre d'affectation suivi des deux dernières lettres du code d'immatriculation international qui lui est attribué.*



## EC 2/12 "Picardie"



La 12<sup>e</sup> escadre ne comprenait jusqu'au 23 avril 1954 qu'un escadron, le 1/12. C'est à cette date que la création du 2/12 est prévue. Le 1<sup>er</sup> mai 1954, pour la première fois, le numéro et le nom de cet escadron apparaissent sur le registre des actes administratifs de la 12<sup>e</sup> escadre. Le 5 juin, une partie du personnel du 1/12 est muté pour former le noyau du 2/12 et, le 15 juin 1954, le 2/12 devient escadron de chasse à part entière.

L'escadron 2/12 "Picardie" comprend deux escadrilles qui reprennent respectivement les traditions des SPA 173 et 172. La SPA 173 a pour insigne "L'oiseau de paradis". Elle fut formée le 1<sup>er</sup> novembre 1918 et dissoute le 1<sup>er</sup> avril 1919. La SPA 172 a pour insigne "Le perroquet". Elle fut également formée le 1<sup>er</sup> novembre 1918 et dissoute le 29 mars 1919. L'escadron évolue à l'origine sur MD 450 Ouragan, puis sur Mystère IV A dès 1955. Il est dissous en novembre 1957, et ses personnels sont répartis entre le 1/12 et le 3/12,

ainsi que dans les EALA 5/72 et 15/72. Le 1<sup>er</sup> juin 1980, après vingt-trois ans d'absence, l'EC 2/12 "Picardie" est recréé pour opérer à présent sur Mirage F1 C. Dès lors, il assure sa mission de défense aérienne. Avec la capacité que lui procure le ravitaillement en vol depuis 1984, il participe aux actions des Forces d'assistance extérieures, en particulier au Tchad dans le cadre des opérations "Manta", puis d'"Epervier", qui s'est poursuivi jusqu'à cette année 1992.

*Le 28 avril 1992, l'EC 1/12 "Cambrésis" recevait officiellement le Mirage 2000 C RDI, sur la base aérienne 103 "René Mouchotte" de Cambrai.*



*Opération "Météil" : lors de la crise du Moyen-Orient, à partir du 17 octobre 1990, huit Mirage F1 C de la 12<sup>e</sup> EC, stationnant à Doha au Qatar, ont assuré l'alerte et les missions de défense aérienne dans ce secteur.*



*Maintenance deuxième échelon effectuée par les mécaniciens du GERMaS de la 12<sup>e</sup> EC. Travail sur le radar Cyrano IV M du Mirage F1 C.*

*La capacité de ravitaillement en vol des F1 C a permis à la "12" d'opérer en Afrique dès 1984.*

*Une image typique des avions de la 12<sup>e</sup> escadre de chasse de Cambrai : deux Mirage F1 C et un Mirage 2000 C RDI au-dessus des terrils caractéristiques du Nord-Pas-de-Calais.*



## EC 3/12 "Cornouaille"



L'escadron de chasse 3/12 est organisé dès le 1<sup>er</sup> décembre 1954 à Mont-de-Marsan. Il prend le nom de "Cornouaille" adoptant pour insigne les armoiries de la Bretagne. Les deux escadrilles qui le composent ont été créées en même temps que l'escadron, sans reprendre les traditions d'escadrilles plus anciennes. Elles prennent le nom de "Scorpion" et de "Dogue".

Le 3/12 est doté à l'origine du premier avion supersonique de construction française, le MD 454 Mystère IV A et il a le privilège d'être le premier escadron de l'Armée de l'air à pouvoir évoluer sur ce type d'appareil. Le 3/12 vient se mettre en place sur le terrain de Cambrai-Epinoy le 25 mai 1955. Après la dissolution de l'EC 2/12 "Picardie", le "Cornouaille" est renuméroté 2/12 à compter d'août 1959 (et le 1<sup>er</sup> décembre, un autre escadron 3/12 est formé à Blida, réunissant l'EALA 5/72 et l'EALA 15/72. Cet escadron sera dissous le 1<sup>er</sup> juillet 1961). Le 24 juillet 1959, le 2/12 "Cornouaille" effectue sa dernière heure de vol sur Mystère IV A, cet avion étant remplacé par le Super Mystère B2. Le 2/12 est opérationnel sur SMB2 début août 1959. Les pilotes de l'escadron sont transformés sur Mirage F1 C courant 1976, et leurs premiers intercepteurs bisoniques se posent pour la première fois à Cambrai le 1<sup>er</sup> octobre de cette année-là.

Après la renaissance du "Picardie", le "Cornouaille" reprend sa numérotation 3/12 à compter du 1<sup>er</sup> juin 1979 et, depuis lors, sa situation reste inchangée. Seule sa mission évolue, avec l'arrivée de missiles plus performants et avec l'aptitude au ravitaillement en vol qui ouvre de nouveaux horizons pour cet escadron à vocation de défense aérienne.



SPA 162 "Le tigre"



SPA 173 "L'oiseau de paradis"



SPA 172 "Le perroquet"



SPA 89 "La guêpe"

## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 12<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Mont-de-Marsan Cambrai	du 1 <sup>er</sup> octobre 1952 au 1 <sup>er</sup> septembre 1953 depuis le 1 <sup>er</sup> septembre 1953
---------------------------	---

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 12<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

MD 450 Ouragan	de mai 1952 au 16 octobre 1955
MD 452 Mystère IV A	du 25 mai 1955 au 24 juillet 1959
North American T 6 G Texan	du 1 <sup>er</sup> septembre 1956 au 1 <sup>er</sup> juillet 1961
Super Mystère B2 (SMB2)	du 20 avril 1959 au 9 septembre 1977
Mirage F1 C	depuis 1976
Mirage 2000 C RDI	depuis le 14 avril 1992

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 12<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

EC 1/12	<b>EC 1/12 "Cambrésis"</b> du 1 <sup>er</sup> octobre 1952 au 1 <sup>er</sup> septembre 1953 depuis le 1 <sup>er</sup> septembre 1953
EC 1/12 "Cambrésis"	

EC 2/12 "Picardie"	<b>EC 2/12 "Picardie"</b> du 27 mai 1954 à novembre 1957 et depuis le 1 <sup>er</sup> juin 1980
--------------------	---

EC 3/12 "Cornouaille"	<b>EC 3/12 "Cornouaille"</b> du 1 <sup>er</sup> décembre 1954 à août 1959 d'août 1959 au 31 mai 1979 depuis le 1 <sup>er</sup> juin 1979
EC 2/12 "Cornouaille"	
EC 3/12 "Cornouaille"	

### ESCADRILLES ET ESCADRONS AYANT APPARTENU À LA 12<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

EALA 5/72 "Daubes"	du 1 <sup>er</sup> septembre 1956 au 1 <sup>er</sup> décembre 1959
EC 3/12 (5/72-15/72)	du 1 <sup>er</sup> décembre 1959 au 1 <sup>er</sup> juillet 1961



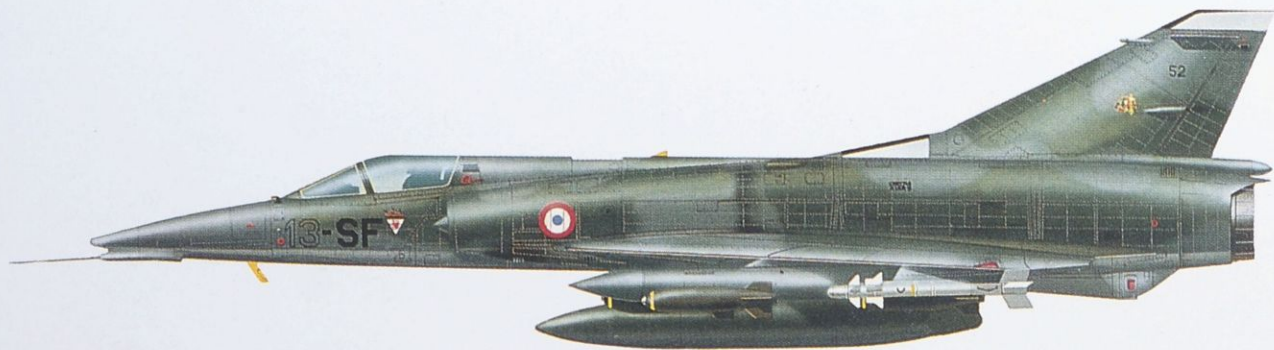
"Scorpion"



"Dogue"

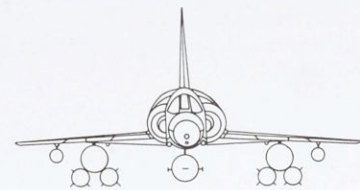


# MIRAGE VF



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil.....	Mirage VF
Missions .....	Assaut conventionnel Défense aérienne de jour
Date de mise en service AA.....	-1972
Envergure .....	8,22 m
Longueur.....	15,55 m
Hauteur .....	4,55 m
Poids à vide équipé.....	6,7 t
Poids maximal au décollage .....	13,7 t
Emport carburant	
Interne.....	3 480 l
Maximal.....	6 780 l
Type de propulseur .....	SNECMA ATAR 9C
Poussée .....	Sec 4 280 kgp - PC 6 200 kgp
Vitesse maximale .....	Mach 2
Facteur de charge maximale .....	-3,5 g à + 8 g
Armement	
Type .....	2 canons 30 mm Bombes lisses, freinées
Constructeur.....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation



- ⊖ Réservoir pendulaire de 1300 l
- ⊗ 4 bombes de 250 kg
- 2 réservoirs de 500 l RPK
- 2 conteneurs de contre-mesures électroniques

## MISSIONS DE LA 13<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

- Assaut conventionnel
- Défense aérienne de jour
- Transformation sur Mirage III

## UNITÉS UTILISANT LE MIRAGE VF

- EC 2/13 "Alpes"
- EC 3/13 "Auvergne"



**A l'entraînement, afin de restituer le tir et d'en évaluer la précision, les chasseurs-bombardiers de l'Armée de l'air, par souci d'économie, utilisent des bombes miniatures inertes à balistiques variables (BAVAR).**



**Artois - Alpes  
Auvergne**

La 13<sup>e</sup> escadre de chasse est créée à Lahr (Allemagne) en mars 1956. En prévision de sa dotation future en F 86 K Sabre, intercepteur de conception américaine équipé d'un radar, elle prend la dénomination de 13<sup>e</sup> ECTT (escadre de chasse tout temps). Ses premiers appareils sont livrés en septembre 1956. Après un court séjour à Lahr, l'escadre fait mouvement sur la base aérienne opérationnelle 132 de Colmar-Meyenheim. Ses soixante F 86 K et ses huit T 33 d'entraînement se posent sur ce terrain, le 1<sup>er</sup> avril 1957.

Jusqu'en 1962, c'est-à-dire durant six ans, les Sabre des escadrons 1/13 "Artois" et 2/13 "Alpes" effectuent des missions d'interception dirigée avec décollage sur alerte. Ils totalisent 36 382 heures de vol, dont 6 752 heures de nuit. Il faut également noter qu'aucun accident mortel n'est enregistré sur ce type d'appareil.

En février 1962, l'escadre débute sa transformation sur Dassault Mirage III C. Les pre-

miers exemplaires sont livrés au 1/13 en avril. Malgré les performances du III C, très supérieures à celles de son prédécesseur, la transformation est facilitée par l'expérience acquise des pilotes sur monoplace équipé d'un radar.

En avril 1965, le Mirage III E remplace le Mirage III C. Cette version à l'électronique accrue dispose également d'un réacteur plus performant. L'interception à très haute altitude à l'aide de la fusée d'appoint SEPR 844 est alors couramment pratiquée. En mars 1972, l'escadron de chasse 3/13 "Auvergne" est créé et reçoit des Mirage VF, avions d'attaque au sol de jour, issus de l'embargo dont l'Etat d'Israël faisait l'objet depuis 1967.

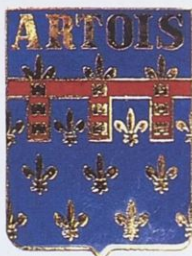
En 1977, cinq ans plus tard, le 2/13 "Alpes" se rééquipe sur ce même modèle. Sa mission s'oriente alors également vers la basse altitude et l'appui tactique. Le 1/13 "Artois", quant à lui, toujours équipé de Mirage III E, se voit confiées deux escadrilles de Mirage III B



et BE à compter de juillet 1986. Il reprend ainsi la mission de transformation des pilotes de Mirage III, précédemment effectuée à l'ECT 2/2 "Côte d'or", maintenant sur Mirage 2000 B. La 13<sup>e</sup> escadre de chasse est alors associée aux Mirage sur toutes ses versions jusqu'à fin janvier 1992. A cette date, l'EC 1/13 "Artois" perd ses Mirage III B au profit de l'ERI 1/328, et les Mirage III BE sont transférés à l'EC 2/13 "Alpes".

Fin juin 1992, les Mirage III E, après vingt-sept années de service aux couleurs de l'escadre, quittent définitivement le ciel de Colmar. La transformation sur F1 CT commence le 1<sup>er</sup> septembre pour le 1/13. Elle s'achèvera en novembre. Selon les prévisions, le tour de l'EC 3/13 "Auvergne" viendra en 1993, puis celui du 2/13 "Alpes" en 1994.

### EC 1 /13 "Artois"



L'EC 1/13 "Artois" perpétue les traditions des escadrilles SPA 83 "Chimère" et SPA 100 "Hirondelle" de la Grande Guerre. Dissoutes en 1919, ces escadrilles réapparaissent le 1<sup>er</sup> mai 1939 avec la création du groupe de chasse GC III/2 sur MS 406. C'est sur Curtiss H 75 que ce groupe terminera glorieusement la bataille de France avec 46 victoires aériennes.

En avril 1952, le groupe de marche 1/21 "Artois", sur Grumman F 8 F Bearcat, reprend les insignes et les traditions des SPA 83 et SPA 100. Il s'illustre sur le théâtre d'opérations de l'Indochine jusqu'au début 1956, date de sa dissolution. Le patrimoine de ces deux escadrilles appartient ensuite à l'escadron de chasse tout temps ECTT 1/13,



*Du 27 juin 1986 au 26 juin 1992, l'EC 1/13 "Artois", avec deux nouvelles escadrilles, la SPA 155 "Petit Poucet" et la SPA 160 "Diable rouge", reprenait la mission de transformation des pilotes de Mirage III. Départ en vol de nuit d'un Mirage III BE.*

*Pour les pilotes, les mécaniciens et les armuriers, les campagnes de tirs représentent un temps fort durant lequel l'esprit opérationnel trouve toute sa signification. Remise en œuvre d'un appareil entre deux missions.*

*Le tableau de bord du Mirage VF se révèle à la fois complexe et dépouillé. D'ancienne génération, cet avion, pauvre par son système de navigation, a surtout été conçu pour emporter 4 tonnes de bombes sur l'objectif.*

créé le 1<sup>er</sup> avril 1956 mais réellement constitué le 1<sup>er</sup> août de la même année.

Le 27 juin 1986, l'escadron compte deux escadrilles supplémentaires, qui reprennent les traditions des SPA 155 "Petit Poucet" et SPA 160 "Diable rouge". Ces deux escadrilles sont équipées de Mirage III B et BE et participent à la transformation des jeunes pilotes sur ce type de machine.

La SPA 160 a été mise "en sommeil" en juillet 1989 pour devenir ensuite la 3<sup>e</sup> escadrille de l'EC 2/4 "La Fayette", le 1<sup>er</sup> septembre 1991. Quant à la SPA 155, elle a vu son transfert, avec les Mirage III BE, au 2/13 "Alpes", le 3 février 1992.

Ces deux escadrilles de la Grande Guerre avaient constitué auparavant le GC II/4, du 1<sup>er</sup> mai 1939 au 25 août 1940, et ont totalisé 52 victoires au cours de la bataille de France. Fin 1950, les "Petit Poucet" et les "Diable rouge" avaient également repris du service à l'EC 3/4 "Flandres" à Friedrichshafen sur Vampire, puis sur Ouragan, mais le 3/4 fut dissous en 1957.

*500 pieds sol, 450 nœuds : Mirage VF de l'EC 2/13 "Alpes" en très basse altitude. Son plein interne de 3 480 litres et ses deux réservoirs pendulaires de 1 300 litres lui confèrent un rayon d'action appréciable. Cependant, il n'est pas ravitaillable en vol.*

## EC 2/13 "Alpes"



L'escadron de chasse 2/13 "Alpes" est créé le 1<sup>er</sup> octobre 1956, mais sa mise sur pied effective n'intervient que le 1<sup>er</sup> mai 1957. A l'origine sous les ordres du capitaine Brisset, cet escadron ne reprend aucune tradition; cependant, il adopte pour insigne le chevalier Bayard, "sans peur et sans reproche", et comme dénomination "Alpes", la province natale de ce valeureux guerrier.

Du 1<sup>er</sup> mai 1957 au 30 mai 1962, le 2/13 évolue sur le F 86 K Sabre. Entre avril et juillet 1962, il s'équipe de Mirage III C. Avec l'expérience acquise par les pilotes dans l'inter-





*Une cible TAC 100 sous un Mirage VF avant le départ pour une mission de remorquage. Ce type de cible sert à l'entraînement au tir air/air des avions de combat de l'Armée de l'air.*

ception sur monoplace doté d'un radar de bord, la transition est aisée. En avril 1965, l'escadron "Alpes" reçoit les premiers Mirage III E.

Avec le privilège d'être le plus récent escadron de l'Armée de l'air, ce n'est qu'en 1966 qu'il adopte pour devise "Jeunesse oblige". Il utilise le Mirage III E jusqu'au 31 mars 1977. A cette date, arrivent les Mirage VF, et les missions principales de l'escadron devien-

nent alors l'appui tactique conventionnel et la pénétration basse altitude. L'interception de jour est néanmoins conservée en mission secondaire.

Le 3 février 1992, l'EC 2/13 compte un nouveau type d'appareil avec les Mirage III BE venus de l'"Artois" et une nouvelle escadrille, la SPA 155 "Petit Poucet". Pour peu de temps, car la transformation de l'escadron sur F1 CT est programmée en 1994.

*Issu de l'embargo dont l'État d'Israël faisait l'objet depuis 1967, le Mirage VF est entré en service au 3/13 "Auvergne" le 1<sup>er</sup> mars 1972. Il sera remplacé prochainement par le Mirage F1 CT.*



## EC 3/13 "Auvergne"



L'escadron de chasse 3/13 "Auvergne" perpétue les traditions de la SPA 85 "La folie", escadrille de la Grande Guerre, et de la "Moriétur", traditions qui correspondent à celles de la 2<sup>e</sup> escadrille du groupe de chasse GC II/9 créé le 1<sup>er</sup> novembre 1939.

La "Moriétur" est créée le 16 mai 1940 sur le champ de bataille par le capitaine Delfino. Le GC II/9, d'abord groupe d'instruction sur MS 406, fait mouvement au printemps 1940 à Marignane, se transforme sur Bloch 152 et participe à la bataille de France depuis la région parisienne.

Basé au printemps 1945 dans le sud de la France, au Vallon, le II/9 participe brillamment à des missions de bombardement, de strafing et de reconnaissance sur P 39 Airacobra. Le 1<sup>er</sup> novembre 1950, le groupe de marche II/9 "Auvergne" est constitué à Bizerte. Il prend part aux opérations d'Extrême-Orient jusqu'au 4 mai 1954 sur F 8 F - 1 B Bearcat et F 6 F Hellcat.

Le 1<sup>er</sup> mars 1972, avec la mise en service du Mirage VF au sein de la 13<sup>e</sup> escadre, l'escadron de chasse 3/13 "Auvergne" est créé. Il assure comme mission principale l'assaut conventionnel. Sa transformation opérationnelle sur Mirage F1 CT est prévue pour 1993.



Equipé de Mirage III E depuis avril 1965, la 13<sup>e</sup> escadre de chasse s'est séparée de ces appareils le 27 juin 1992. Mécanicien au travail sur le radar "Cyrano II".

La salle d'opérations est le véritable "centre nerveux" d'un escadron de l'Armée de l'air. Sous l'impulsion des commandants d'escadrilles, c'est ici que sont programmés toutes les missions aériennes et les diverses activités professionnelles des pilotes.





SPA 83 "Chimère"



"Chevalier Bayard"  
(1<sup>er</sup> escadrille)



"Chevalier Bayard"  
(2<sup>e</sup> escadrille)



SPA 100 "Hirondelle"

### CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

#### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 13<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Lahr  
Colmar-Meyenheim

de mars 1956 au 1<sup>er</sup> avril 1957  
depuis le 1<sup>er</sup> avril 1957

#### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 13<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

F 86 K Sabre  
Mirage III C  
Mirage III E  
Mirage V F  
Mirage III B  
Mirage III BE  
Mirage F1 CT

du 4 septembre 1956 à 1962  
de janvier 1962 à 1965  
d' avril 1965 à fin juin 1992  
depuis le 1<sup>er</sup> mars 1972  
du 27 juin 1986 à fin janvier 1992  
depuis le 27 juin 1986  
depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1992  
(début de transformation)



SPA 155 "Petit Poucet"



SPA 85 "La folie"



"Morietur"

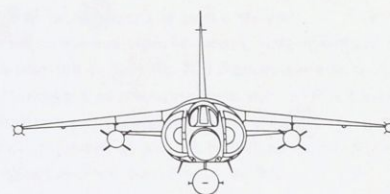


# MIRAGE F1 B



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil.....	Mirage F1 B
Missions.....	Supériorité aérienne – Défense aérienne tout temps, toutes altitudes – Protection des raids – Assaut conventionnel
Date de mise en service AA.....	1980
Envergure.....	8,44 m
Longueur.....	15,55 m
Hauteur.....	4,49 m
Poids à vide équipé.....	8,06 t
Poids maximal au décollage.....	16,2 t
Emport carburant	
Interne.....	3 t
Maximal.....	5,84 t
Capacité de ravitaillement en vol.....	Non (perche sèche)
Type de propulseur.....	SNECMA ATAR 9K 50
Poussée.....	4 770 daN en sec 6 830 daN en postcombustion
Vitesse maximale.....	Mach 2,1
Facteur de charge maximale.....	- 2g à + 7,2 g
Armement	
Masse d'emport maximale.....	4,95 t
Type.....	Matra Super 530 F Matra Magic 550 Roquettes Bombes lisses, freinées
Constructeur.....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation



⊖ Réservoir pendulaire de 1200 l RP 35

⊗ Missile Matra Super 530 F

⊠ Missile Matra R 550 (I et II)

## MISSIONS DE LA 30<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

### Temps de paix

- Police du ciel
- Assistance en vol
- Participation aux Forces d'assistance extérieures (FAE)
- Transformation des pilotes sur Mirage F1B
- Entraînement à la mission du temps de guerre

### Temps de guerre

- Défense aérienne tout temps, toutes altitudes
- Protection et escorte de raid en pénétration
- Assaut conventionnel

## UNITÉS UTILISANT LE MIRAGE F1 B

- 12<sup>e</sup> EC Cambrai
- 30<sup>e</sup> EC Reims



**Valois  
Normandie-  
Niémen  
Lorraine - Vexin**

*Dans leur mission de défense aérienne, les Mirage F1 C de la 30<sup>e</sup> escadre ont pour rôle, en temps de crise ou de guerre, de conserver la maîtrise du ciel. Cela revient à intercepter et à détruire tout appareil hostile qui viole la souveraineté de l'espace aérien national.*

La 30<sup>e</sup> escadre de chasse est créée le 1<sup>er</sup> mai 1953 à Tours. A l'origine escadre mixte d'instruction et de chasse de nuit n° 30, elle prendra sa nomination de 30<sup>e</sup> escadre de chasse de nuit dès la fin de l'année 1953.

Cette escadre tout entière est issue du groupe de chasse de nuit I/31 "Lorraine". Celui-ci, équipé de Mosquito et stationné à Rabat-Salé, a fait mouvement sur Tours en 1952. L'escadre se compose à l'origine de trois escadrons : le 1/30 "Loire", le 2/30 "Camargue" et le 3/30 "Lorraine" (le "Loire" ne sera opérationnel que le 1<sup>er</sup> septembre 1954). La mission s'effectue sur Meteor NF 11.

En ce qui concerne les traditions, le 1/30 "Loire" reprend celles de l'escadrille C 46 créée en avril 1915, le "Camargue", celles du groupe aérien régional de chasse GARC II/562 créé le 25 septembre 1939 et qui deviendra l'escadrille autonome de chasse de nuit 5/13 en 1940, le 3/30 reprend enfin celles du groupe FAFL "Lorraine".

La 30<sup>e</sup> escadre de chasse de nuit devient 30<sup>e</sup> escadre de chasse tout temps le 1<sup>er</sup> mai 1957 avec l'arrivée des Vautour II N; simultanément, le 2/30 "Camargue" est dissous. En 1960, l'unité participe à la transformation de l'escadron 2/6 "Normandie-Niémen" sur Vautour.

En 1961, l'escadre quitte Tours. Le 1/30 "Loire" rejoint Creil où il est intégré à la 10<sup>e</sup> escadre. Le reste de l'escadre fait alors mouvement vers Reims. En mars 1962, l'escadron 2/6 se replie d'Oran à Orange et devient l'escadron 2/30 "Normandie-Niémen".

Les unités de Vautour sont à ce moment dispersées sur les trois bases aériennes d'Orange, Creil et Reims. Le 1/30 "Loire" est définitivement dissous à Creil en avril 1965 et le 2/30 "Normandie-Niémen" rejoint le 3/30 "Lorraine" (et l'escadre) à Reims en juin 1966.

En 1973, la 30<sup>e</sup> escadre reçoit ses premiers Mirage F1 C et, après la transformation de ses deux escadrons et la disparition des Vautour, elle prend son appellation actuelle (30<sup>e</sup> escadre de chasse). Le 1<sup>er</sup> avril 1985, le 1/10 "Valois", alors à Creil, rejoint Reims et devient l'escadron de chasse 1/30 "Valois". Le 1<sup>er</sup> juillet 1988, la 30<sup>e</sup> escadre de chasse compte un escadron de chasse supplémentaire à Djibouti, puisque l'EC 3/10 "Vexin" sur Mirage III C, orphelin de son escadre mère, la "10", depuis 1985, devient EC 4/30 "Vexin" sur F1 C. Enfin, la mission de transformation des pilotes de Mirage F1 lui est confiée la même année, avec le passage sur biplace de l'EC 3/30 "Lorraine" (qui s'enrichit du même coup d'une escadrille supplémentaire, la SPA 62).





## EC 1/30 "Valois"



L'escadron de chasse 1/30 "Valois" est composé de deux escadrilles qui ont repris les insignes et les traditions des escadrilles SPA 84 et SPA 93 formées en 1917. Après la Grande Guerre, la SPA 84 devient la 6<sup>e</sup> escadrille du 2<sup>e</sup> RAC à Strasbourg en 1920. La SPA 93, quant à elle, sera la 3<sup>e</sup> escadrille du 1<sup>er</sup> RAC à Thionville, puis la 7<sup>e</sup> escadrille du 33<sup>e</sup> régiment d'aviation mixte à Mayence en 1924 et enfin la 10<sup>e</sup> escadrille du 3<sup>e</sup> RAC à Châteauroux en 1930. Ces deux escadrilles sont dissoutes en 1933.

Cependant, presque simultanément, leurs traditions sont léguées au groupe d'aviation légère de la 4<sup>e</sup> escadre d'aviation d'Afrique stationnée à Bizerte-Sidi-Ahmed. Ce groupe devient, en octobre 1937, le 5<sup>e</sup> groupe aérien autonome (5<sup>e</sup> GAA) de Sidi-Ahmed, avant de former, à Marignane, le groupe de chasse III/1 en date du 13 novembre 1939. Cette unité autonome, équipée de Morane 406, participe activement à la bataille de France et sera dissoute le 24 juillet 1940. De juin 1954 à juillet 1956, les SPA 84 et 93 se retrouvent au sein de l'escadron d'entraînement et de calibration 2/17 "Valois" qui devient EC 3/10 "Valois" sur Mystère II, le 31 juillet 1956.

Le 1<sup>er</sup> février 1958, le "Valois" prend l'appellation 1/10, suite à la dissolution du 1/10 "Paris", et, à la même époque (le 28 mai 1958), arrivent les premiers Super Mystère (SMB2). En 1974, l'escadron est équipé du Mirage III C et, le 29 septembre 1981, il est transformé sur Mirage F1 C.

Le 1<sup>er</sup> avril 1985, la 10<sup>e</sup> escadre de chasse est dissoute, et le 1/10 "Valois" devient le 1/30 "Valois". Il rejoint alors la plate-forme de Reims.



## EC 2/30 "Normandie-Niemen"



Le groupe de chasse "Normandie-Niemen" est créé le 1<sup>er</sup> septembre 1942 à Rayack, en Syrie, sous l'appellation GC n° 3 puis GC "Normandie". De décembre 1942 à juin 1945, ce groupe, équipé de Yak, combat sur le front russe.

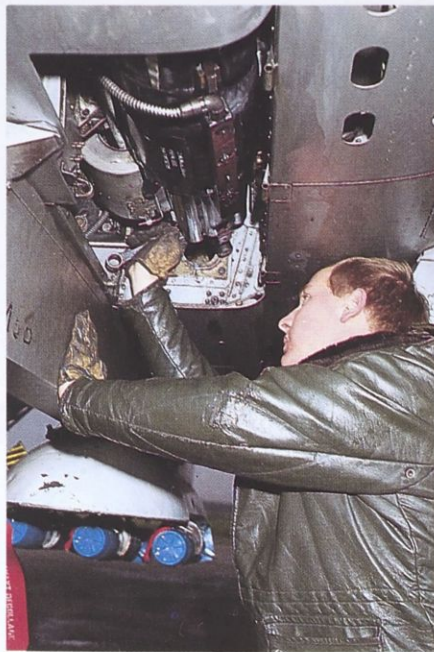
Ainsi, dès l'offensive soviétique d'Orel en 1943, le groupe s'illustre sur Yak 1 (puis sur Yak 9, en septembre) et prend ses quartiers d'hiver à Toula avec un palmarès éloquent. Les hostilités sont reprises sur Yak 11 avec la nouvelle campagne de chasse de Borovsk, le 26 mai 1944. Le 23 juin, le Niemen est franchi. De ce jour, le groupe sera désigné sous le nom de "Normandie-Niemen". Il participera avec âpreté à l'offensive contre la Prusse orientale et contribuera de façon significative à la victoire finale. Avec 273 victoires homologuées et 37 probables, le dra-

*Tout pilote, dans le cadre de son entraînement opérationnel, doit effectuer un minimum requis de 180 heures sur son avion d'armes. Cet entraînement est renforcé par la pratique du vol sur appareil de complément et par de nombreuses séances effectuées au simulateur de vol.*



*L'EC 2/30, héritier du régiment "Normandie-Niémen", fête officiellement son cinquantième anniversaire, en Russie et en France, du 9 au 28 septembre 1992. Depuis son épopée sur le sol russe, il a conservé des liens privilégiés avec le 234<sup>e</sup> régiment de garde et de chasse.*

*A la mission principale et spécifique de défense aérienne confiée à la 30<sup>e</sup> escadre se greffe, en mission secondaire, l'assaut conventionnel, donc l'entraînement au tir air-sol. Armurier au travail sur l'un des canons de 30 mm du Mirage F1.*



peau du régiment revient couvert de prestige (le "Neu-Neu" est, en effet, le seul escadron français à posséder un drapeau en plus de son fanion).

En mars 1947, le "Normandie-Niémen" est transféré au Maroc, où il effectue sa transformation sur Mosquito avant d'être affecté à Rabat-Salé. Puis les campagnes d'Indochine vont alors le transporter sur la base de Saïgon, d'où il participe aux opérations sur P 63 Kingcobra et F 6 F Hellcat de novembre 1949 à mai 1951. De nouveau affecté en Afrique du Nord, il est équipé de P 47 et affecté à la base d'Oran-La-Sénia. En juillet 1952, les P 47 sont remplacés par des avions à réaction Mistral.

Au mois de janvier 1953, le groupe de chasse "Normandie-Niémen" se scinde en deux pour former la 6<sup>e</sup> escadre de chasse, qui

comprend alors l'escadron 1/6 "Oranie" et le 2/6 "Normandie-Niemen".

En 1960, l'escadron 2/6 est transformé sur Vautour II N; la 6<sup>e</sup> escadre étant dissoute, le "Normandie-Niemen" est rattaché à la 30<sup>e</sup> escadre de chasse tout temps et devient l'actuel escadron 2/30. Il quitte définitivement l'Afrique du Nord le 13 mars 1962 et rejoint sa nouvelle base de stationnement : Orange.

En 1966, il quitte Orange pour la base de Reims où se trouvent déjà stationnés le commandement de la 30<sup>e</sup> ECTT et l'escadron 3/30 "Lorraine". En décembre 1973, en remplacement de ses vieux Vautour II N, l'escadron est doté des premiers Mirage F1 C français.

### EC 3/30 "Lorraine"



L'une des premières unités aériennes de la France libre, le groupe "Lorraine" a pour

origine des éléments partis d'Angleterre en septembre 1940, qui évolueront en Afrique équatoriale et au Moyen-Orient et reviendront en Europe quelque temps avant le débarquement. L'appellation "Lorraine" fut prise à Damas en date du 2 septembre 1941. Equipés tout d'abord de chasseurs Hurricane, d'avions d'observation Lysander et de bombardiers bimoteurs Blenheim pour l'appui des troupes du général Leclerc, ces éléments se déplacent à Khartoum, en mars 1941, avec mission de bombarder le trafic routier des forces italiennes.

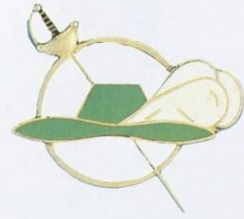
Le 7 avril 1943, le "Lorraine" est rattaché à la RAF en Angleterre, sous le nom de Squadron n° 342. Ses deux escadrilles, "Metz" et "Nancy", sont équipées de Douglas A 20 (appelés Boston dans la RAF), pouvant transporter une tonne de bombes à 500 km/h. Pendant deux ans, le "Lorraine" effectue de nombreuses missions, dont les attaques des rampes de V 1 et la couverture du débarquement allié par une émission de fumée. Début 1945, le "Lorraine" se déplace à Gilze-Rijen, en Hollande, et se voit doté de Mitchell B 25 avec lesquels il participe aux opérations sur le Rhin.

A la fin du mois de novembre 1945, le

*Depuis juillet 1988, l'EC 3/30 "Lorraine" assure la mission de transformation des pilotes de l'Armée de l'air sur Mirage F1. A cet effet, il est donc doté d'une flotte de biplaces.*



## EC 4/30 "Vexin"



Squadron 342 "Lorraine" quitte Gilze-Rijen, et les Mitchell regagnent la Grande-Bretagne. Devenu groupe de reconnaissance 1/20 à Dijon et transformé sur Mosquito, le "Lorraine" gagne le Maroc dès octobre 1946. Il prend la dénomination GR I/31 à Agadir en mars 1947. En novembre 1949, le groupe regagne Rabat-Salé et s'appelle groupe de chasse de nuit I/31, le 1<sup>er</sup> avril 1951, avant de rejoindre Tours l'année suivante, le 1<sup>er</sup> juin 1952. Il vole dès lors sur avion à réaction Meteor NF 11. En juillet 1953, le GCN I/31 devient la 30<sup>e</sup> escadre de chasse de nuit.

Le nouvel escadron de chasse de nuit 3/30 "Lorraine" reçoit ses premiers Vautour II N (intercepteurs tout temps) en 1957 et se replie sur Reims, en février 1961. En février 1974, après trente-trois ans de travail en équipage, il reçoit pour la première fois de son existence un avion monoplace, l'intercepteur Mirage F1 C. En juillet 1988, l'EC 3/30 "Lorraine" se voit confiée la mission de transformation des pilotes sur Mirage F1. A cette fin, il passe sur Mirage F1 biplace, et aux escadrilles "Metz" et "Nancy" se joint la SPA 62 "Coq gaulois" qui provient du 3/5 "Comtat Venaissin" à Orange.

*La livrée des Mirage F1 de l'EC 4/30 "Vexin", basé à Djibouti, s'harmonise naturellement avec les couleurs du sol de la "Corne de l'Afrique".*

*Dans le cadre de leur entraînement, tous les pilotes de l'Armée de l'air pratiquent régulièrement le vol de nuit : cette discipline doit représenter au moins 10% de l'activité aérienne globale.*



Les origines de l'EC 4/30 remontent à la création du groupe d'instruction des réserves 591 de Villacoublay et à la mise sur pied du groupe aérien régional de chasse II/561 en octobre 1939.

Le 11 janvier 1940, le GARC II/561, équipé de Bloch 151, devient le groupe de chasse III/10 qui s'appelle, dès février de la même année, groupe des Mousquetaires. Le GC III/10 évoluera au début de la Seconde Guerre mondiale, principalement sur Bloch 151/152, dans la région de Charleroi depuis la base Laon-Couvron, avant de se replier progressivement jusqu'à Toulouse où il sera dissous le 24 juillet 1940.

Le 1<sup>er</sup> avril 1951, le groupe reprend du service avec huit MS 406 et huit P 47 sur la base de Rabat-Salé, au sein du centre d'entraînement des réserves. Le 1<sup>er</sup> novembre, il devient le CERAA de Rabat, et le même jour est créé à Dijon l'ECC 3/10 (escadron de chasse et de calibration) sur P 47, qui reprend les insignes et traditions du groupe des Mousquetaires. Le groupe devient ensuite l'ECC 3/17 avant d'être dissous le 1<sup>er</sup> décembre 1954.

Avec la création de la 20<sup>e</sup> escadre, le 1<sup>er</sup> avril 1956, à Oran-La-Sénia, l'EC 2/20 "Ouarsenis", constitué le 1<sup>er</sup> septembre 1956, reprend les traditions des Mousquetaires sur F 47, dès le 26 mars 1957. Il stationne à Boufarik le 4 décembre 1959 (en conservant un détachement à Oran) puis est choisi pour recevoir les premiers Skyraider AD-4N en juin 1960. Il sera dissous le 14 novembre 1963.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1978, l'escadron de chasse 3/10 "Vexin" renaît et le 22 novembre 1978, les premiers Mirage III C des Mousquetaires arrivent à Djibouti pour remplacer les vieux

F 100 Super Sabre du 4/11 "Jura". Le détachement air 188 de Djibouti a pour mission d'assurer la défense aérienne de la République de Djibouti.

Dissoute depuis le 1<sup>er</sup> avril 1985, la 10<sup>e</sup> escadre de chasse poursuivait néanmoins une existence partielle avec l'identité de cet es-

cadron "Vexin". La dissolution de la "10" est effective le 1<sup>er</sup> juillet 1988. Ce jour-là, les traditions du 3/10 "Vexin" et les derniers Mirage III C (pour quelques jours seulement avant leur remplacement par des Mirage F1 C) sont transférés à la 30<sup>e</sup> escadre de Reims pour constituer le 4/30 "Vexin".



SPA 84



SPA 93



## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 30<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Tours du 1<sup>er</sup> mai 1953 à mars 1961  
Reims depuis mars 1961

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 30<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

Meteor NF 11 du 1<sup>er</sup> mai 1953 (création) à 1957  
MD 315 R de 1954 à 1972  
Vautour II N de mai 1957 à février 1974  
Mirage F1 C depuis décembre 1973

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DE LA 30<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

#### 30<sup>E</sup> ESCADRE

EMICN n°30 (escadre mixte d'instruction et de chasse de nuit) du 1<sup>er</sup> mai 1953 à juillet 1953  
30<sup>e</sup> ECN (nuit) de juillet 1953 au 1<sup>er</sup> mai 1957  
30<sup>e</sup> ECTT (tout temps) du 1<sup>er</sup> mai 1957 à 1974  
30<sup>e</sup> EC depuis 1974

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 30<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

#### EC 1/30 "Valois"

EEC 2/17 "Valois" de juin 1954 à juillet 1956  
EC 3/10 "Valois" du 31 juillet 1956 au 1<sup>er</sup> février 1958  
EC 1/10 "Valois" du 1<sup>er</sup> février 1958 au 1<sup>er</sup> avril 1985  
EC 1/30 "Valois" depuis le 1<sup>er</sup> avril 1985

#### EC 2/30 "Normandie-Niémen"

EC 2/6 "Normandie-Niémen" de janvier 1953 à 1960  
EC 2/30 "Normandie-Niémen" depuis 1960

#### EC 3/30 "Lorraine"

EC 3/30 "Lorraine" depuis le 1<sup>er</sup> mai 1953

#### EC 4/30 "Vexin"

ECC 3/10 (puis 3/17) du 1<sup>er</sup> novembre 1951 au 1<sup>er</sup> décembre 1954  
EC 2/20 "Ouarsenis" du 26 mars 1957 au 14 novembre 1963  
EC 3/10 "Vexin" du 1<sup>er</sup> septembre 1978 au 1<sup>er</sup> août 1988  
EC 4/30 "Vexin" depuis le 1<sup>er</sup> août 1988

### ESCADRONS AYANT APPARTENU À LA 30<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

ECN 1/30 "Loire" du 1<sup>er</sup> mai 1953 à 1961  
ECN 2/30 "Camargue" du 1<sup>er</sup> septembre 1954 au 1<sup>er</sup> mai 1957  
EETT 12/30 (1) du 1<sup>er</sup> mai 1953 à 1972  
(Escadron d'entraînement tout temps)

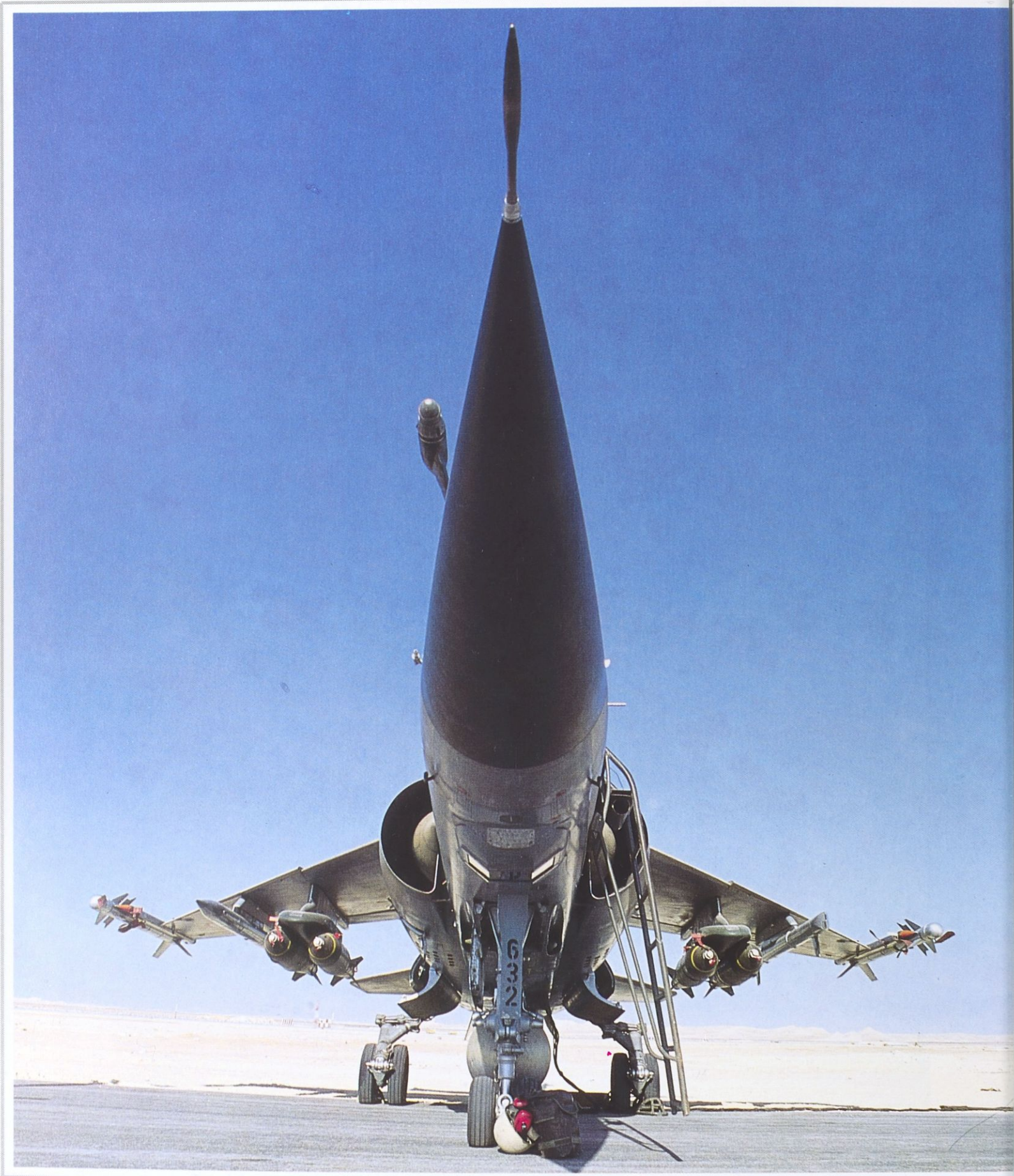
(1) Cet escadron, surnommé "Hautvillers" (à l'origine CIPN 346), a eu des appellations très variées.



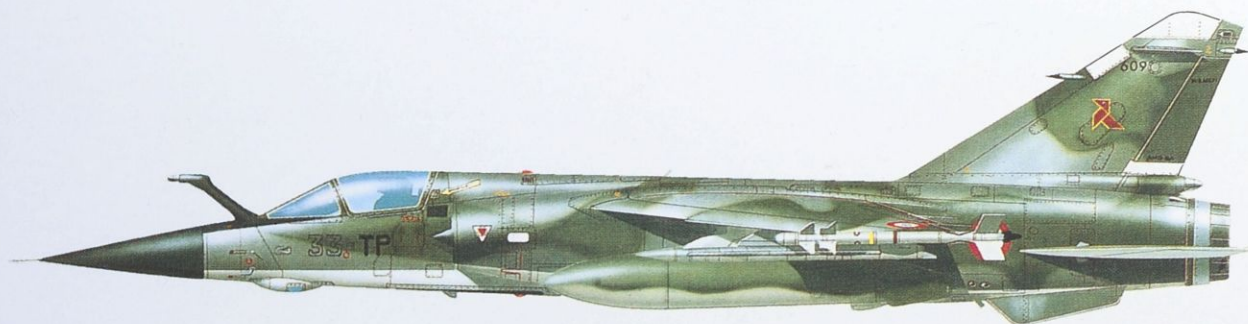
GARC III/561  
1<sup>er</sup> escadrille



GARC III/561  
2<sup>e</sup> escadrille

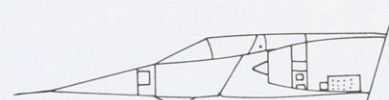


# MIRAGE F1 CR



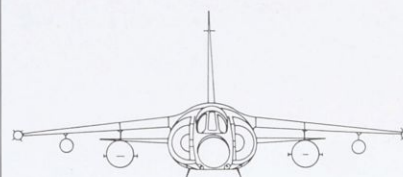
## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil.....	Mirage F1 CR
Missions.....	Reconnaissance tactique Assaut conventionnel Défense aérienne
Date de mise en service AA.....	1983
Envergure.....	8,44 m
Longueur.....	15,33 m
Hauteur.....	4,50 m
Poids à vide équipé.....	8,1 t
Poids maximal au décollage.....	15,2 t
Emport carburant	
Interne.....	4 100 l
Maximal.....	6 374 l
Capacité de ravitaillement en vol.....	Oui
Type de propulseur.....	SNECMA ATAR 9K50
Poussée.....	Sec 4770 daN PC 6830 daN
Vitesse maximale.....	Mach 2,1
Facteur de charge maximale.....	- 3 g à +7,2 g
Armement	
Type.....	1 canon 30 mm 2 Magic R 550 Bombes lisses, freinées
Caractéristiques particulières.....	Radar Cyrano IV-MR (air/air, air/sol) Capacité de navigation autonome (centrale à inertie) 1 Omera 40 : photos panoramiques ou 1 Omera 33 : photos verticales 1 Super Cyclope (thermographie IR) 1 radar à antennes latérales Raphael
Constructeur.....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation



▲ Appareil-photo  
OMERA 40  
ou Omera 33

▲ Super Cyclope  
(intégré)



⊖ Réservoir pendulaire 1 200 l

○ Conteneur contre-mesures  
électroniques

✕ Missile Matra R 550

## MISSIONS DE LA 33<sup>E</sup> ESCADRE DE RECONNAISSANCE

- Reconnaissance aérienne tactique
- Assaut conventionnel

## UNITÉS UTILISANT LE MIRAGE F1 CR

- ER 1/33 "Belfort"
- ER 2/33 "Savoie"
- ER 3/33 "Moselle"



Mirage F1 CR de l'EC 1/33 "Belfort" sur la base aérienne d'Al Ahsa en Arabie Saoudite durant la guerre du Golfe. Notez sa configuration chasseur-bombardier (quatre bombes de 250 kilos), ses missiles d'autodéfense Magic II en bout d'ailes et son bidon "plaqué" de 2 200 litres.



**Belfort**  
**Savoie - Moselle**

La 33<sup>e</sup> escadre de reconnaissance est l'héritière des traditions du 33<sup>e</sup> régiment d'aviation de l'armée du Rhin. En 1924, ce régiment compte quatre groupes d'observation sur Breguet 14 A2 et un groupe de chasse sur Nieuport 29. La 13<sup>e</sup> escadrille du 4<sup>e</sup> groupe perpétue les traditions de la BR 11 "Cocotte". Le 5<sup>e</sup> groupe est constitué de la 15<sup>e</sup> escadrille, SAL 33 "Hache d'A. Bordage" et de la 16<sup>e</sup> escadrille, SAL 6 "Mouette du Rhin". Le régiment stationne près de Mayence et s'équipe de Breguet 19 A2 à partir de 1926. A l'été 1930, le 33<sup>e</sup> RAM est dissous et, le 1<sup>er</sup> novembre 1930, le 33<sup>e</sup> RAO est reconstitué à Nancy avec les BR 11 "Cocotte", BR 244 "Panthère", SAL 33 "Hache" et SAL 6 "Mouette du Rhin". En juillet 1932, le 33<sup>e</sup> RAO devient la 33<sup>e</sup> escadre d'observation. En mai 1933, les Breguet 19 A2 sont remplacés par des Potez 25 A2. Le 2<sup>e</sup> groupe touche les Potez 540/542 en novembre 1936, les Potez 637 triplaces en mars 1939 et les Potez 63/11 en novembre 1939, l'arrivée des Bloch 174 intervenant en mars 1940.

A la veille de la mobilisation, la 33<sup>e</sup> Escadre disparaît, et chaque groupe prend son autonomie. Le GR I/33, engagé du 4 septembre 1939 jusqu'au 17 juin 1940, est dissous à

Sétif, le 29 juillet 1940. Le GR II/33 passe en Afrique du Nord le 20 juin 1940. En 1942, après le débarquement allié, il adopte comme insigne la croix de Lorraine, montée avec les deux insignes d'escadrilles la "Hache" et la "Mouette" et reprend le combat sur Bloch 174. La SAL 33 et la SAL 6 s'illustreront au cours de la campagne d'Italie, puis jusqu'à la victoire finale.

A noter la création du GR III/33 "Périgord", le 16 novembre 1944, à Cognac. Ce groupe, équipé de Fieseler Storch et de P 63 Kingcobra, est intégré aux forces de l'Atlantique. Il participe à la neutralisation de la poche de Royan et sera dissous à l'armistice. Le 1<sup>er</sup> janvier 1945, l'escadrille "Hache" devient le GR I/33 "Belfort", et la "Mouette du Rhin" constitue le II/33 "Savoie".

En février 1945, les deux groupes se retrouvent sur le terrain de Colmar et dépendent alors du 1<sup>er</sup> corps aérien français. Puis vient la cessation des hostilités et l'occupation de l'Allemagne. Dotée de F5 G Lightning et de P 51 Mustang, la 33<sup>e</sup> Escadre stationne à Fribourg-en-Brisgau jusqu'en 1950, date à laquelle elle part à Cognac. Le 29 août 1952, la 33<sup>e</sup> ER reçoit ses premiers F 84 G Thunderjet. Les RF 84 F Thunderflash arrivent à l'unité le 5 novembre 1955. Le 1<sup>er</sup> avril



1955, est créé l'escadron 3/33 "Moselle" qui reprend les traditions de l'escadrille BR 11 "Cocotte".

La 33<sup>e</sup> ER prend part à la campagne de Suez en fin 1956, c'est l'opération "Mousquetaire". Avec des équipages du 1/33 "Belfort", le 4/33, constitué à cette occasion, représente la "reco" française à Suez. Dans le cadre du maintien de l'ordre en Algérie, la 33<sup>e</sup> ER parrainera également les escadrilles d'aviation légère d'appui (EALA) 11/72 et 16/72 jusqu'en juin 1962.

Dotée de RF 84 F, la 33<sup>e</sup> escadre stationne à Lahr Hugsweier en juillet 1957. Son implantation à Strasbourg-Entzheim avec le "Savoie" et le "Moselle" intervient de septembre 1959 à mars 1960. Le 1/33, pour sa part, quitte Lahr le 5 juin 1961 pour Luxeuil et ne rejoint Strasbourg qu'en janvier 1967. Les premiers Mirage III R arrivent à la 33<sup>e</sup> escadre en janvier 1963, les Mirage III RD, en avril 1968 et les Mirage F1 CR, à partir de novembre 1985. A compter du 17 mars 1986, l'escadre participe à l'opération "Epervier" au Tchad et à l'exercice "Red Flag" aux Etats-Unis depuis février 1987. Mais la "33" s'illustre surtout avec panache lors du conflit du Golfe, tant pour les missions de reconnaissance que pour les raids de bombardement et ensuite dans le cadre de l'opération "Aconit" depuis la Turquie. Le transfert de la 33<sup>e</sup> ER de Strasbourg à Reims est programmé pour 1993.



*Depuis l'été 1991, la 33<sup>e</sup> escadre de reconnaissance participe à l'opération "Aconit", composante française de "Provide Comfort II" (mission de surveillance au nord du 36<sup>e</sup> parallèle de l'Irak). Ravitaillement en vol quelque part au-dessus des montagnes du Kurdistan.*

*Ce Mirage F1 CR au décollage d'Al Ahsa est porteur, pour sa mission de reconnaissance radar, de la nacelle SLAR "Raphael" (Sideway Looking Airborne Radar).*

## ER 1/33 "BELFORT"



L'escadrille MF 33 est créée le 2 octobre 1914 à Tours, sous le commandement du capitaine Alfred Bordage. Le choix de l'insigne de cette escadrille est obtenu par le jeu de mots la "Hache d'A. Bordage". D'abord sur Farman F 40 puis sur Salmson en 1917, la MF 33 devient SAL 33. Entre les deux guerres, elle sera la 3<sup>e</sup> escadrille du 3<sup>e</sup> régiment d'observation le 1<sup>er</sup> janvier 1920, la 15<sup>e</sup> du 33<sup>e</sup> RAM, la 3<sup>e</sup> escadrille du 33<sup>e</sup> RAO le 1<sup>er</sup> novembre 1930, puis de la 33<sup>e</sup> escadre en juillet 1932. L'escadrille la "Hache" prend part à la campagne de France sur Bloch 174, Potez 63/11 et Potez 63/7 comme 1<sup>re</sup> escadrille du groupe autonome GR II/33. Elle se replie ensuite le 20 juin 1940 en Afrique du Nord. En novembre 1942, après le débarquement allié, elle reprend le combat sur Bloch 174. Elle est transformée sur F5 G Lightning. A partir de mars 1943, elle quitte le groupe II/33 pour terminer son entraînement au sein d'une unité de l'USAF et se spécialise définitivement dans la reconnaissance photographique. Elle est détachée au Photo Group US commandé par le colonel Roosevelt et, de juillet à décembre 1943, fait des missions de grande reconnaissance sur la France.

Puis c'est la campagne d'Italie. L'escadrille "Hache" arrive dans ce pays en décembre 1943. Elle est alors rattachée au 3rd Photo Group et au 12th Squadron. C'est au sein de cette escadrille que le commandant Antoine de Saint-Exupéry a repris son métier de pilote de guerre. Il disparaît le 31 juillet 1944 au cours d'une mission sur sa terre natale.

Le combat continue en France. Le 1<sup>er</sup> janvier 1945, l'escadrille devient le groupe de reconnaissance I/33 "Belfort" et passe sous le

commandement de la 33<sup>e</sup> escadre reconstituée à cette date.

Stationnant à Colmar en février 1945, à Fribourg après l'armistice, à Cognac en 1950, à Lahr en juillet 1957, à Luxeuil en juillet 1961, le 1/33 rejoint Strasbourg-Entzheim en janvier 1967. Depuis le 1<sup>er</sup> mai 1964, il conserve la dénomination ER 1/33 Belfort.

## ER 2/33 "SAVOIE"



Les traditions de l'ER 2/33 "Savoie" remontent à 1912 avec la création de l'escadrille D 6 à Reims sur Deperdussin, qui devient C 6, le 1<sup>er</sup> mars 1915, sur Caudron et SAL 6, le 1<sup>er</sup> janvier, sur Salmson.

Les traditions de la SAL 6 sont reprises par la 16<sup>e</sup> escadrille du 5<sup>e</sup> groupe du 33<sup>e</sup> régiment d'aviation de l'armée du Rhin. C'est durant cette période que la "Mouette" (très répandue l'hiver dans la région de Mayence) est choisie comme insigne. Elle devient la 4<sup>e</sup> escadrille du 2<sup>e</sup> groupe du 33<sup>e</sup> RAO le 1<sup>er</sup> novembre 1930 et de la 33<sup>e</sup> escadre en juillet 1932.

L'escadrille "Mouette" prend part à la campagne de France au sein du groupe autonome de reconnaissance II/33 et elle se replie en Afrique du Nord le 20 juin 1940.

Après le débarquement allié, elle s'équipe de nouveaux matériels; des Hurricane en fin 1943 et des Spitfire Mark V en mars 1944. Elle débarque en Italie en mai 1944 et lutte aux côtés du 11th TAC/R Squadron américain. Ensuite, c'est la France. L'échelon volant de l'escadrille se pose à Ramatuelle le 20 août 1944. Le 23 septembre, l'escadrille se trouve à Dijon, où elle est transformée sur Spitfire Mark IX.



*Dans un souci d'économie et d'efficacité, l'entraînement des pilotes s'appuie sur de nombreuses séances de simulateurs de vol. Ceux-ci sont de plus en plus élaborés et réalistes, mais ils ne sauraient toutefois remplacer l'expérience acquise en vol.*

Page de droite :

*Plein gaz sur freins : le réacteur SNECMA ATAR 9 K 50 délivre une poussée de 4,8 tonnes. Top décollage : les freins sont lâchés, l'avion s'élance et la postcombustion enclenchée procure 2 tonnes supplémentaires pour l'arracher du sol le plus rapidement possible.*

*Ambiance de piste. Mécaniciens et armuriers s'affairent autour de l'appareil : au premier plan, manipulation d'un dispositif de contre-mesures électroniques (brouilleur Barax).*





Le 1<sup>er</sup> janvier, elle passe sous les ordres de la 33<sup>e</sup> escadre reconstituée à cette date et devient le groupe de reconnaissance tactique II/33 "Savoie". Equipée de P 51 Mustang en février 1945, elle stationne par la suite là où se trouve la 33<sup>e</sup> escadre. Depuis septembre 1965, elle conserve la dénomination ER 2/33 "Savoie".

### ER 3/33 "MOSELLE"



L'escadrille C 11, équipée de Caudron G3, est créée le 10 juin 1913 à La Brayelle dans le Nord. Transformée sur Breguet XIV, elle devient Br 11 en novembre 1917. Elle choisit la "Cocotte" comme insigne en juin 1916. Par la suite la "Cocotte" restera l'insigne personnel du général Vuillemin.

13<sup>e</sup> escadrille du 4<sup>e</sup> groupe du 33<sup>e</sup> régiment d'aviation à compter du 1<sup>er</sup> août 1920, elle deviendra la 1<sup>re</sup> escadrille du 1<sup>er</sup> groupe du 33<sup>e</sup> RAO, réorganisé le 1<sup>er</sup> novembre 1930, et de la 33<sup>e</sup> escadre en juillet 1932.

Après la dissolution de la 33<sup>e</sup> escadre, le groupe de reconnaissance GR 1/33 devient autonome. A partir du 10 mai 1940, il est désigné comme groupe de reconnaissance stratégique. Engagé dans les hostilités du 4 septembre 1939 jusqu'au 17 juin 1940, ce groupe, et donc l'escadrille "Cocotte", est dissous à Sétif le 29 juillet 1940.

C'est le 1<sup>er</sup> avril 1955 qu'est créé un 3<sup>e</sup> escadron à la 33<sup>e</sup> ER à Cognac. Cet escadron de reconnaissance tactique, affilié à l'escadrille Br 11, insigne la "Cocotte", adopte le nom de tradition "Moselle" en 1956. Il rejoint Lahr en juillet 1957 et fait mouvement sur Mont-de-Marsan pour sa transformation sur Mirage III R en mars 1963, six mois avant d'arriver à Strasbourg-Entzheim.

## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 33<sup>E</sup> ESCADRE DE RECONNAISSANCE

Fribourg-en-Brisgau	de 1945 à mai 1950
Cognac	de mai 1950 à juillet 1957
Lahr Hugsweier	de juillet 1957 à mars 1960
Strasbourg-Entzheim	depuis mars 1960

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 33<sup>E</sup> ESCADRE DE RECONNAISSANCE

F 5 G Lightning	jusqu'au 12 juillet 1952
P 51 Mustang	jusqu'au 12 juillet 1952
F 84 G Thunderjet	du 29 août 1952 au 15 novembre 1956
RT 33	du 1 <sup>er</sup> août 1955 (2/33) au 3 juin 1982
F 84 F Thunderstreak	de novembre 1956 à mars 1958
RF 84 F Thunderflash	du 8 novembre 1959 (1/33) au 3 juillet 1966
Mirage III B	du 18 mars 1963 au 22 décembre 1965
Mirage III R	du 7 juin 1963 (3/33) à février 1988
Mirage III RD	du 1 <sup>er</sup> avril 1968 à juillet 1988
Mirage F1 CR	depuis le 7 septembre 1983

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 33<sup>E</sup> ESCADRE DE RECONNAISSANCE

GR I/33 "Belfort"	<b>ER 1/33 "Belfort"</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 1945 à février 1953 de février 1953 au 1 <sup>er</sup> mars 1964 depuis le 1 <sup>er</sup> mai 1964
ERT 1/33 "Belfort"	
ER 1/33 "Belfort"	
GR II/33 "Savoie"	<b>ER 2/33 "Savoie"</b> du 1 <sup>er</sup> janvier 1945 à février 1953 de février 1953 à janvier 1954 depuis janvier 1954
ERT 2/33 "Savoie"	
ER 2/33 "Savoie"	
ERT 3/33 "Moselle"	<b>ER 3/33 "Moselle"</b> du 1 <sup>er</sup> avril 1955 à septembre 1965 depuis septembre 1965
ER 3/33 "Moselle"	

### ESCADRON AYANT APPARTENU À LA 33<sup>E</sup> ESCADRE DE RECONNAISSANCE

ER 4/33	de septembre à décembre 1956 (Opération "Mousquetaire" à Suez)
---------	---

Nota : la 33<sup>E</sup> ER parraina les EALA 11/72 et 16/72 en Algérie dans le cadre du maintien de l'ordre.

Page de gauche :

Pour distinguer la livrée africaine des Mirage F1 CR et celle du Golfe, de façon humoristique, l'une était qualifiée "vanille-chocolat" et l'autre "vanille-noisette".

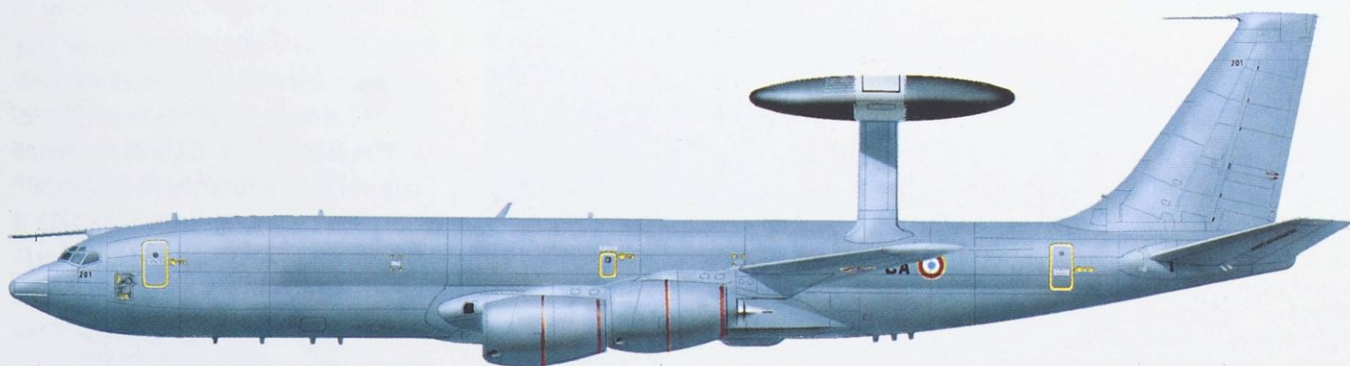
Pour mettre en œuvre un aéronef, il faut compter sur le savoir-faire et sur la disponibilité de très nombreux spécialistes rompus aux technologies avancées qu'exige l'aéronautique moderne.

Mirage F1 CR de l'EC 3/33 "Moselle" (la "Cocotte") survolant un barrage sur l'Euphrate, au sud de la Turquie.





## E3F-SDA



### CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

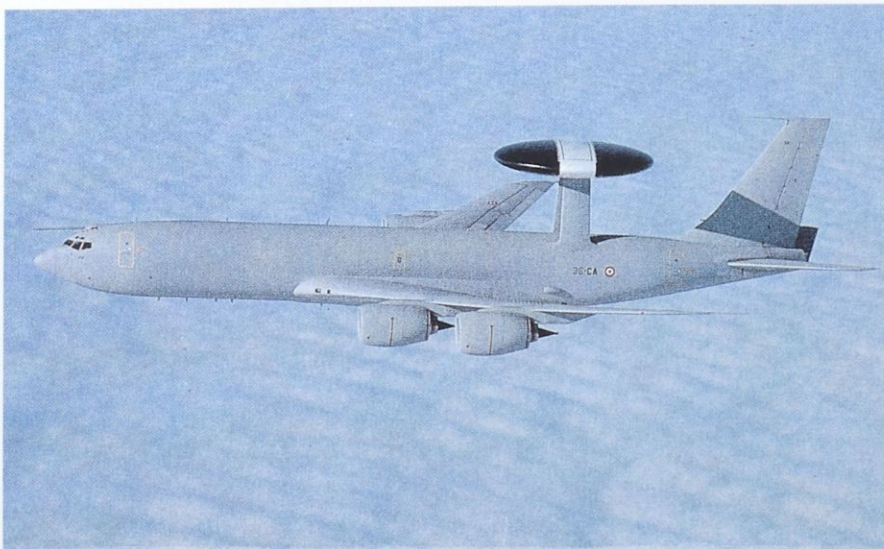
Nom de l'appareil .....	E3F-SDA
Missions .....	Surveillance et protection de l'espace aérien français Protection pour la guerre électronique
Date de mise en service AA ...	1991
Envergure .....	44,40 m
Longueur .....	46,60 m
Hauteur .....	12,60 m
Poids à vide équipé .....	85,6 t
Poids maximal au décollage ..	151,95 t
Type de propulseur .....	CFM 56-2-A3
Poussée .....	4 x 22 000 lbs (4 x 10 t)
Vitesse maximale .....	Mach 0,9
Equipage .....	17 membres d'équipage dont 2 pilotes, 1 navigateur, 1 mécanicien navigant, 9 contrôleurs ou opérateurs de défense aérienne, 1 technicien, 1 opérateur "transmissions", 1 opérateur informatique et 1 technicien radar
Type de radar .....	AN/APY-2 de Westinghouse
Constructeur .....	Boeing

### MISSIONS DE LA 36<sup>E</sup> ESCADRE DE DÉTECTION AÉROPORTÉE

- Surveillance et protection de l'espace aérien français
- Protection pour la guerre électronique

### ESCADRONS UTILISANT L'E3F-SDA

- EDA 1/36
- EDA 2/36
- EPMS 10/36 (escadron de préparation de mission et de simulation)



*Avec l'E3F-SDA, l'Armée de l'air s'est dotée d'un moyen de veille qui améliore sensiblement les temps de réaction en cas d'alerte et dont le champ d'action s'étend pleinement à la très basse altitude.*



**Berry  
Nivernais**

La 36<sup>e</sup> escadre de détection aéroportée est créée le 1<sup>er</sup> mars 1990. Elle réceptionne le premier de ses quatre E3F-SDA le 22 mai 1991. Celui-ci est pleinement opérationnel en novembre. Dès le début de l'année 1992, l'escadre participe à tous les exercices majeurs de l'Armée de l'air. Elle aligne ainsi trois E3F le 7 et 8 avril pour Datex 92 et fête sa 1000<sup>e</sup> heure à la fin de cette opération. Le 19 juin, la 36<sup>e</sup> EDA, avec sa flotte effective de quatre appareils, est déclarée totalement opérationnelle.

La 36<sup>e</sup> escadre de détection aéroportée a repris, depuis le 1<sup>er</sup> mars 1990, les traditions des groupes de reconnaissance I/36 et II/36 dont les origines remontent à l'entre-deux-guerres. C'est en effet le 1<sup>er</sup> juillet 1923 qu'est créé le 36<sup>e</sup> groupe autonome d'observation de Pau avec la 11<sup>e</sup> escadrille (BR 257), la 12<sup>e</sup> (SAL 58), et la 13<sup>e</sup> (SAL 253). Le 1<sup>er</sup> octobre 1932, avec l'arrivée de la 7<sup>e</sup> escadrille du 39<sup>e</sup> régiment d'aviation d'observation du Levant, le 36<sup>e</sup> GAO de Pau devient la 36<sup>e</sup> escadre d'observation, formée de deux groupes d'observation. Les SAL 58 et BR 43 (ex 7/39) constituent le I/36, les SAL 253 et BR 257, le II/36. Ces deux groupes stationnent jusqu'en septembre 1939 sur le terrain de Pau-Pont-Long. Ils sont équipés de Potez 25 A2 puis, à partir de 1938, de Potez 540. Ce n'est qu'en mai 1939 que le I/36 et le II/36 deviennent groupes de reconnaissance autonomes.

## EDA 1/36 "BERRY"



L'escadron de détection aéroportée 1/36 perpétue les traditions des escadrilles SAL 58, BR 43 et hérite du patrimoine du GR I/36. La 12<sup>e</sup> escadrille du 36<sup>e</sup> GAO de Pau avait à l'origine l'insigne de la "Poule déplumée". Suite à une décision ministérielle de 1932, il lui est attribué l'insigne de la SAL 58 représentant un coq dans un cercle. La BR 43, dont l'insigne est un charognard déployant ses ailes dans un croissant, devient 559<sup>e</sup> escadrille en 1920. Rattachée par la suite au 39<sup>e</sup> RAO du Levant, elle stationne à Palmyre. Dès son rattachement au 36<sup>e</sup> GAO, le charognard noir est remplacé par un vautour noir et blanc dans un disque bleu bordé jaune.

Le 28 août 1939, avec la mise en alerte de l'aviation, le GR I/36, affecté à la 1<sup>re</sup> armée, quitte Pau pour le terrain de Vitry-en-Artois. Le 20 octobre, le groupe fait mouvement vers le terrain de Courbes avec les Potez 63/7 qu'il a reçus un mois auparavant. Le 21 novembre, un équipage de la 2<sup>e</sup> escadrille exécute la première mission de guerre sur la Hollande. En début d'année 1940, le I/36 fait mouvement vers le terrain de Martigny-les-Gerbonvaux, en relève du groupe 14. Sa mission est la reconnaissance photographique et à vue sur différents itinéraires.

Avec l'invasion de la Belgique, le rythme de ses sorties s'intensifie. Le 14 mai, le groupe effectue la première mission de reconnaissance de nuit. Après un mois d'opérations, le 7 juin, il se déplace vers Saint-Aubin mais se pose à Evreux car le terrain prévu n'est pas prêt pour le recevoir. Ayant tenté de se replier vers Rennes, le 18 juin, le groupe, à l'annonce de l'armistice, descend à Cognac avec la volonté de passer en AFN, en partant de



Perpignan pour l'échelon volant et de Bordeaux pour l'échelon roulant. Au moment de l'armistice, cinq équipages ont déjà rallié Alger-Maison-Blanche, tandis que les autres, retardés, sont contraints, en raison de l'interdiction de vol, de rester en France. Aussi le groupe est pratiquement dissous. Ses éléments passés en AFN se joignent au GR II/33 pour former le 33<sup>e</sup> groupe de reconnaissance, dissous peu de temps après.

Le GR I/36 est reconstitué le 1<sup>er</sup> septembre 1940 sur le terrain de Sétif. Chaque escadrille possède six Potez 63/11 et se consacre à l'entraînement. En novembre 42, le groupe stationne sur le terrain de Laghouat avec les Anglais. Il est dissous en janvier 1943.

## EDA 2/36 "NIVERNAIS"



L'escadron de détection aéroportée 2/36 "Nivernais" perpétue les traditions des escadrilles SAL 253, la "Tête de dogue", SAL 257, la "Masse d'armes" et hérite du patrimoine du GR II/36. Ce groupe est resté lui aussi basé jusqu'en 1939 à Pau où il a eu une activité similaire au I/36. En 1939, son échelon volant est composé de 14 Potez 540. En août 1939, il est mis à la disposition du détachement des armées des Ardennes sur le terrain de Malmaison. Vers la mi-septembre, le II/36 rejoint Couvron, près de Laon. Les pilotes se transforment sur Potez 63/7. Dès le mois de décembre 1939, le II/36 commence à se doter de Potez 63/11 jusqu'au mois de janvier, date à laquelle le groupe reçoit l'ordre de se replier vers le terrain d'Herbevallier où il œuvre au profit de la 5<sup>e</sup> armée terrestre. De février à mai 1940, les missions d'entraînement et de guerre se suivent à un rythme effréné. Durant le mois

d'avril, le personnel du groupe commence la transformation sur Bloch 175.

Le 29 mai, le II/36 s'installe à Neufchâteau. Il amorce son repli le 13 juin vers Ambérieu. Le 16 juin, l'unité gagne Loyette, le 17, Montélimar, le lendemain, Marignane, et enfin, le 20 juin, Perpignan. Les jours suivants, les Bloch 175 rejoignent Sétif et les Potez 63/11 Alger. Le groupe se reforme à Sétif. Les éléments du II/36 devaient être confondus avec ceux du GR I/33 afin de constituer le GR n° 36. Ce projet ne sera pas réalisé, car le II/36 reçoit l'ordre de rentrer en France pour y être dissous, ce qui sera fait à Istres le 31 août 1940.

## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DES UNITÉS GR I/36 ET II/36

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DES GR I/36 ET GR II/36

Pau-Pont-Long	du 1 <sup>er</sup> mai 1939 au 28 août 1939
<b>GR I/36</b>	
Vitry-en-Artois	du 28 septembre au 19 octobre 1939
Courbes	du 20 octobre 1939 à février 1940
Martigny-les-Gerbonneaux	de février au 7 juin 1940
Evreux - Cognac - Perpignan - Alger-Maison-Blanche	du 7 au 22 juin 1940
Sétif	du 1 <sup>er</sup> septembre 1940 à novembre 1942
Laghouat	de novembre 1942 à janvier 1943
<b>GR II/36</b>	
Malmaison	du 28 août à septembre 1939
Couvron	de septembre 1939 à janvier 1940
Herbevallier	de janvier au 29 mai 1940
Neufchâteau	du 29 mai au 13 juin 1940
Ambérieu - Loyette - Montélimar - Marignane - Perpignan	du 13 au 20 juin 1940
Sétif - Istres	du 24 juin au 31 août 1940

### 36<sup>E</sup> ESCADRE DE DÉTECTION AÉROPORTÉE

Avord depuis le 1<sup>er</sup> mars 1990

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS PAR LES GR I/36 ET II/36

Potez 540	du 1 <sup>er</sup> mai à novembre 1939
Potez 63/7	à partir de septembre 1939
Bloch 131	à partir de novembre 1939
Potez 63/11	à partir de décembre 1939
Bloch 175	à partir d'avril 1940 (GR II/36)

### 36<sup>E</sup> ESCADRE DE DÉTECTION AÉROPORTÉE

E3F-SDA depuis le 22 mai 1991

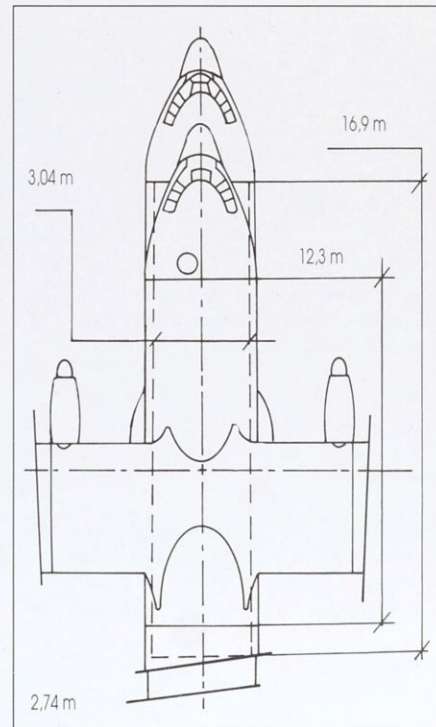


# C 130 H 30 HERCULES



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	C 130 Hercules [C 130 H-30]
Mission .....	Transport logistique et tactique
Date de premier vol .....	23 août 1954
Date de mise en service AA .....	7 décembre 1987 [26 septembre 1988]
Envergure .....	40,50 m
Longueur .....	29,84 m [34,37 m]
Hauteur .....	11,67 m
Poids à vide équipé .....	35,8 t [37,5 t]
Poids maximal au décollage .....	Normal 70,2 t Exceptionnel 79,2 t
<b>Emport carburant</b>	
Interne .....	22000 l
Maximal .....	31000 l
<b>Capacité de ravitaillement en vol .....</b>	
Non	
Rayon d'action maximal .....	3800 Nm
<b>Type de propulseur .....</b>	
Allison T 56 A-15	
Puissance .....	4200 ch (unitaire) sur l'hélice
Plafond opérationnel .....	10000 m
Vitesse maximale .....	600 km/h
<b>Distance de roulement</b>	
Au décollage .....	600 à 1300 m
A l'atterrissage .....	600 à 1200 m
<b>Équipement radionavigation .....</b>	
	2 centrales inertielles gyrolaser 1 Omega, 2 VOR, 2 ILS, 2 DME, 2 radiocompas, 2 VHF, 1 UHF, 2 HF
<b>Équipage .....</b>	
	2 pilotes, 1 navigateur, 1 mécanicien de conduite, 1 chef de soute
Nombre de passagers transportés .....	92 [128]
Poids maximal de fret .....	19,7 t [18 t]
Constructeur .....	Lookheed Georgia Company



## MISSION DE LA 61<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT

- Préparation du temps de guerre
- Soutien logistique des armées
- Missions d'intérêt général
- Missions humanitaires

## UNITÉ UTILISANT L'APPAREIL

- I • ET 2/61 "Franche-Comté"

## Touraine Franche-Comté Poitou



*Les missions d'intérêt général et humanitaires représentent une part importante de l'activité du COTAM.*

*Mise à la disposition du CICR (Comité international de la Croix-Rouge) d'un C 160 "Transall" au Soudan : opération "Ellébore" en décembre 1988.*

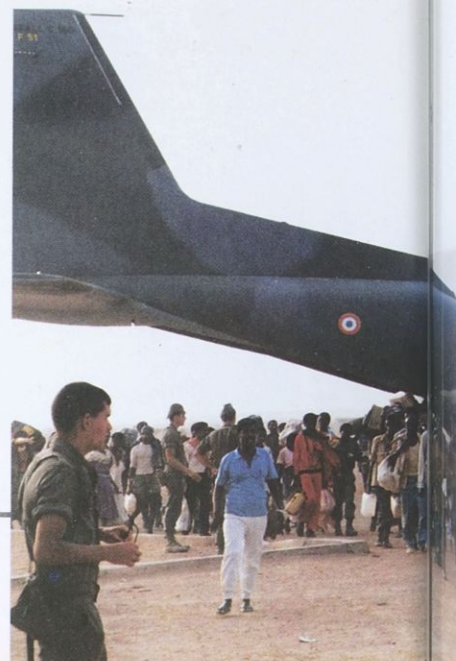
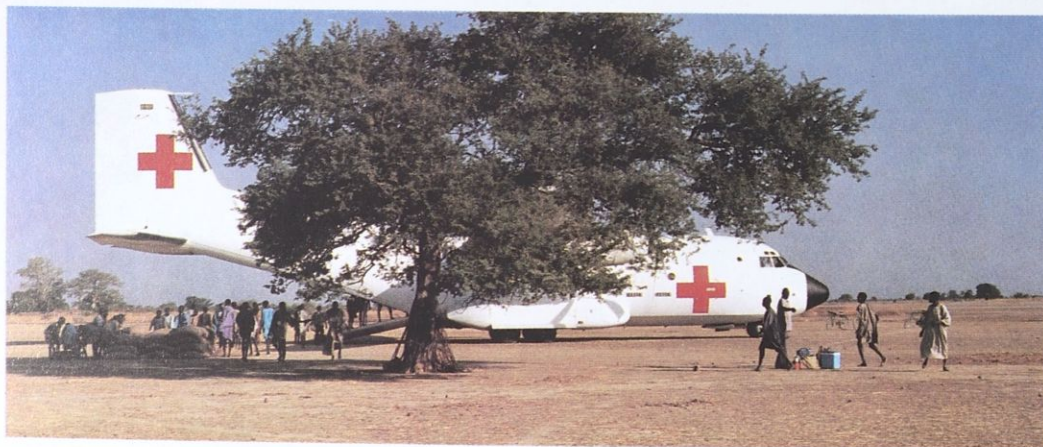
*Mission d'évacuation de réfugiés éthiopiens dans le cadre de l'opération "Totem" organisée par le détachement aérien 188 de Djibouti.*

La 61<sup>e</sup> escadre de transport est créée le 1<sup>er</sup> avril 1946 lorsque se constitue le groupement des moyens militaires de transport aérien (GMMTA). Le rapatriement des déportés, des prisonniers de guerre et de toute la population déplacée lors du conflit mondial impose cette organisation. Installée à Chartres, cette nouvelle unité réunit les groupes I/15, III/15, IV/15. Le GT I/15 "Touraine", équipé de C 47 Dakota, est implanté à Orléans-Bricy. Les GT III/15 "Maine" et GT IV/15 "Poitou", sur Junker 52 Toucan, sont respectivement basés au Bourget et à Chartres (1).

Il faut attendre le 1<sup>er</sup> juillet 1947 pour que le "Touraine", le "Maine" et le "Poitou" soient numérotés I/61, II/61 et III/61. Ces groupes ont entre-temps largement contribué à la mission que s'est assignée le GMMTA. De plus, les événements d'Indochine et la création du groupe de marche en Extrême-Orient (GMEO) intensifient sérieusement l'activité de la "61". Ainsi, la presque totalité du personnel du III/61 "Poitou", dès octobre 1947, fournit l'effectif nécessaire à la création du GT III/64 "Tonkin" à Bach Mai. Il faut également faire face à la même époque à la rébellion malgache, et un groupe de marche se constitue à Tananarive avec des détachements du "Maine" et du "Poitou". En juin 1948, le groupe "Tonkin" est à peine dissous qu'une nouvelle crise surgit en Europe : le blocus de Berlin. Le pont aérien est mis en place avec la participation des C 47 du "Touraine" et des Ju 52 du "Maine". Preuve est faite de l'utilité et de l'efficacité

du GMMTA et de la nécessité de son maintien dans les structures de l'Armée de l'air. En juillet 1951, le GT II/61 "Maine" abandonne progressivement les Ju 52 et commence à s'équiper de Bloch 161 "Languedoc". En octobre 1953, l'escadre, simultanément avec le GT III/61 "Poitou", quitte Chartres pour venir s'implanter à Orléans-Bricy avec le "Touraine" (le "Maine" restant toujours basé au Bourget). En 1953, c'est également l'année où l'appellation escadron de transport se substitue à celle de groupe de transport. C'est aussi et surtout l'arrivée du Nord 2501 (Noratlas) aux ET 1/61 "Touraine" et 3/61 "Poitou".

Le 1<sup>er</sup> novembre 1955, un nouveau venu vient compléter la 61<sup>e</sup> escadre, l'ET 4/61 "Franche-Comté", ancien GT II/62 de retour d'Indochine. Ce dernier se transforme immédiatement sur Noratlas et, le 1<sup>er</sup> décembre 1956, prend le titre définitif d'ET 2/61 "Franche-Comté" en remplaçant le "Maine" qui se rattache dès lors à la 64<sup>e</sup> ET. La 61<sup>e</sup> escadre de transport est maintenant totalement regroupée à Orléans-Bricy et n'opère plus que sur un seul type d'avion. De l'Australie au Groenland, elle porte les couleurs du GMMTA (jusqu'en 1962), puis celles du COTAM dans toutes les contrées du monde. De la mission humanitaire à l'aérotransport classique, du saut record de 8400 mètres effectué par Colette Duval aux séances spectaculaires de "droping" effectuées au profit de l'expédition Paul-Emile Victor, de Suez au Tibesti, le personnel excelle dans toutes les disciplines



aéronautiques et confirme l'énorme disponibilité des équipages du "Transport".

Le 22 novembre 1967, le premier C 160 "Transall" F1 FRAMA est livré au "Touraine". De mars 1969 à juillet 1970, l'ET 3/61 "Poitou" est mis "en veilleuse". Son personnel en effet, durant cette période, active le groupe mixte de transport GMT 59 "Orléans" au Tchad. La dotation complète de l'escadre en C 160 est réalisée en juillet 1970. A partir de là, pendant de nombreuses années, la physionomie de l'escadre n'évoluera pas, sinon par le fait que les avions iront toujours plus loin et pour des missions toujours plus "pointues". Outre les nombreuses interventions humanitaires, tremblements de terre au Pérou (1970) et au Nicaragua (1972), cyclones de la Martinique (1970) et des Antilles (1971), sécheresses du Sahel (1974) et de l'Ethiopie (1985), etc., seule l'arrivée du C 160 NG à Orléans en 1981 mérite d'être notée. Le cap des 300 000 heures sur Transall intervient en 1986.

Le 7 décembre 1987, provenant d'Atlanta, l'Hercules C 130 H FRAPA est pris en compte par le "Franche-Comté". Il est suivi de deux autres les jours suivants. Le 5 octobre 1988, trois nouveaux C 130 H 30 viennent compléter la flotte du 2/61. Ce sont les mêmes que les précédents excepté une soule rallongée de 5 mètres. Le "Franche-Comté" comptera bientôt dix de ces quadrimoteurs qui permettent de transporter 16 tonnes de fret à 4 500 kilomètres, sans escale.

Avec le Transall qui a largement fait ses preuves depuis plus de vingt ans, la 61<sup>e</sup> escadre

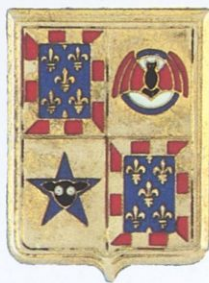


n'a décidément rien à redouter pour son avenir, car elle a les moyens de poursuivre sa mission et l'exemple de ses anciens pour le faire noblement.

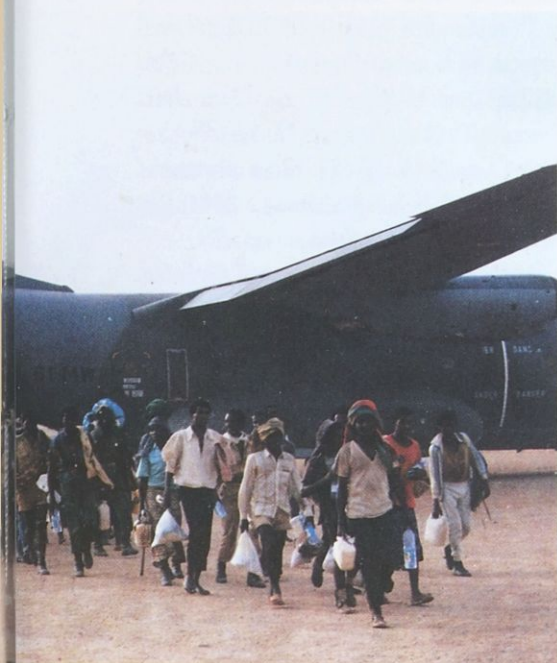
*Dans l'attente d'un avion de transport futur, c'est pour préserver le potentiel et prolonger la durée de vie opérationnelle des C 160 "Transall" en service depuis 1967 que le COTAM s'est doté de C 130 H et H 30 "Hercules".*

*(1) Pour retrouver la filiation de ces groupes, il faut remonter à la création de la 15<sup>e</sup> escadre de bombardement lourd en juillet 1935 à Avord et aux groupes de la 12<sup>e</sup> et de la 22<sup>e</sup> qui la constituent à cette époque. Repliée en Afrique du Nord après l'armistice de 1940, la 15<sup>e</sup> escadre devient unité de transport et rejoint la métropole pour participer au soutien de la 1<sup>re</sup> armée.*

### ET 1/61 "TOURAINES"



Les escadrilles de tradition du 1/61 sont les Voisin V 101 et V 113. La V 101 (d'abord V 14) appartient au GB 1 en 1917 et forme avec la V 116 le GB 10 en 1918. La V 113, quant à elle, créée en août 1915, est d'abord rattachée au GB 3 en juillet 1916, puis au GB 8 en janvier 1918.



C'est la constitution du groupement de bombardement de nuit "Laurens" avec le GB 8 et le GB 10 qui réunit ces deux escadrilles en juin 1918. Ce groupement "Laurens" devenant 14<sup>e</sup> escadre en août 1918 sera dissous à la fin de la guerre.

En 1920, les V 101 et V 113 deviennent les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> escadrilles du 22<sup>e</sup> RAB de Luxeuil. Le 24 septembre 1932, elles constituent le 2<sup>e</sup> groupe de la 22<sup>e</sup> escadre (II/22) à Chartres. La 15<sup>e</sup> escadre de bombardement lourd est créée à Avord en juillet 1935, et le II/22 sera transféré dans le Cher pour être le 1<sup>er</sup> groupe de cette nouvelle escadre sur Bloch 200 et Farman 221 et 222.

Repliée en Afrique du Nord à l'armistice de 1940, la 15<sup>e</sup> escadre devient unité de transport en octobre 1940. D'abord équipé de Potez 29 et de LeO 451 à Istres, le GT I/15 rejoint Rabat-Salé au Maroc et évolue sur Potez 540 après le débarquement allié du 8 novembre 1942.

C'est en janvier 1944, à Médouina, que le groupe prend la dénomination de GT I/15 "Touraine". Le retour en métropole dès 1944 s'effectue sur C 47 Dakota, et le "Touraine" est basé à Valence avant de s'installer à Orléans-Bricy.

*C 160 "Transall" au-dessus du Range dans le cadre de l'exercice Red Flag au Nevada en juin 1992. Le COTAM a déjà participé six fois à cet exercice. C'est un entraînement dans un contexte proche du temps de guerre.*



## ET 2/61 "FRANCHE-COMTÉ"



Les escadrilles de tradition de l'ET 2/61 "Franche-Comté" sont la SAL 19 (Salmson) et la BR 104 (Breguet). La SAL 19, créée en 1913 à Lyon, escadrille d'observation du 13<sup>e</sup> corps d'armée de Clermont-Ferrand, est appelée pour cela "Bougnat". La BR 104, escadrille de bombardement au combat depuis le début de la Grande Guerre, doit son nom de "Turcos" à son affectation à la division marocaine en février 1918.

Après l'armistice, ces deux escadrilles sont réunies au sein du 1<sup>er</sup> groupe du 33<sup>e</sup> RA de Mayence. A la dissolution de l'Armée du Rhin à l'été 1930, elles s'équipent de Potez 19 et deviennent le 1<sup>er</sup> groupe du 31<sup>e</sup> RAO de Tours jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1932, puis le 2<sup>e</sup> groupe de la 51<sup>e</sup> escadre jusqu'à sa dissolution en septembre 1933. A cette date, sur Potez 25 TOE, elles rejoignent la 33<sup>e</sup> EO à Nancy (groupe III/33) avant d'adopter l'identité GR II/52 en s'associant avec le I/32 venant de Dijon, le 1<sup>er</sup> avril 1937. Elles s'équipent à partir de 1939 de Potez 63 et s'illustrent en missions photos et reconnaissances jusqu'au 11 novembre 1942.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1943, le GR II/52 devient groupe de bombardement moyen GBM II/52 et prend l'appellation "Franche-Comté". Il utilise alors le B 26. Rattaché au GMMTA en 1946, c'est à présent un groupe de transport, le GT II/52, basé à Blida, qui s'appellera II/62 une année plus tard.

En 1949, le groupe se transforme sur Ju 52 pour partir en Indochine. Il s'illustre en Extrême-Orient, d'abord sur Ju 52, puis sur C 47 Dakota jusqu'à son retour en 1955, date à laquelle il rejoint la 61<sup>e</sup> ET.



Le COTAM participe à tous les exercices, manœuvres et opérations dans le cadre du soutien logistique des armées : la soute du C 160 "Transall" lors d'une mission d'aérolargage.

### ET 3/61 "POITOU"



L'ET 3/61 "Poitou" n'a pas de traditions remontant à la Première Guerre mondiale. C'est le 10 mai 1945 à Lyon que le groupe reçoit sa dénomination IV/15 "Poitou". Son premier commandant est le lieutenant-colonel Jouhaud. Le personnel du "Poitou" provient à sa création du groupe aérien spécial I/36 "Pyrénées", dissous quelques mois plus tard. Le premier avion utilisé est le Beechcraft UC 45.

Le groupe s'installe à Chartres et se rattache, en janvier 1946, à la 15<sup>e</sup> escadre, qui est constituée à l'époque du I/15 "Touraine" à Valence, du II/15 "Anjou" à Lyon et du III/15 "Maine" au Bourget. En juillet 1946, le "Poitou" commence à se transformer sur Junker 52 Toucan. Ces appareils lui permettent d'élargir sa zone d'action jusqu'en AOF. C'est en juillet 1947 qu'il devient GT III/61 "Poitou" et en 1953 qu'il rejoint Orléans-Bricy.

## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 61<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT

Chartres	du 1 <sup>er</sup> avril 1946 à octobre 1953 avec le GT IV/15 "Poitou" GT I/15 "Touraine" implanté à Orléans GT III/15 "Maine" implanté au Bourget depuis octobre 1953
Orléans-Bricy	depuis octobre 1953

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 61<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT

C 47 Dakota	du 1 <sup>er</sup> avril 1946 à 1954 ("Touraine")
Ju 52 Toucan	du 1 <sup>er</sup> avril 1947 à 1954 ("Maine" et "Poitou")
Bloch 161 "Languedoc"	de juillet 1951 à 1955 ("Maine")
Nord 2501	de décembre 1953 à juillet 1970
C 160 Transall	depuis le 22 novembre 1967
C 130 H Hercules	depuis le 7 décembre 1987
C 130 H-30 Hercules	depuis le 5 octobre 1988

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 61<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT

#### ET 1/61 "Touraine"

GT I/15 "Touraine"	du 1 <sup>er</sup> avril 1946 au 1 <sup>er</sup> juillet 1947
GT I/61 "Touraine"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 à octobre 1953
ET 1/61 "Touraine"	depuis octobre 1953

#### ET 2/61 "Franche-Comté"

ET 4/61 "Franche-Comté"	du 1 <sup>er</sup> novembre 1955 au 1 <sup>er</sup> décembre 1956
ET 2/61 "Franche-Comté"	depuis le 1 <sup>er</sup> décembre 1956

#### ET 3/61 "Poitou"

GT IV/15 "Poitou"	du 1 <sup>er</sup> avril 1946 au 1 <sup>er</sup> juillet 1947
GT III/61 "Poitou"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 à octobre 1953
ET 3/61 "Poitou"	depuis octobre 1953

### GROUPES AYANT APPARTENU À LA 61<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT

GT III/15 "Maine"	du 1 <sup>er</sup> avril 1946 au 1 <sup>er</sup> juillet 1947
GT II/61 "Maine"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 au 1 <sup>er</sup> décembre 1956
GMT 59 "Orléans"	du 20 mars 1969 à juillet 1970

Nota : Le GT III/61 "Poitou", en octobre 1947, forme avec la plupart de son personnel le groupe de marche III/64 "Tonkin" en Indochine, ce qui réduit ses effectifs en métropole à la plus simple expression : un équipage jusqu'en juillet 1948.





# C 160 TRANSALL NG

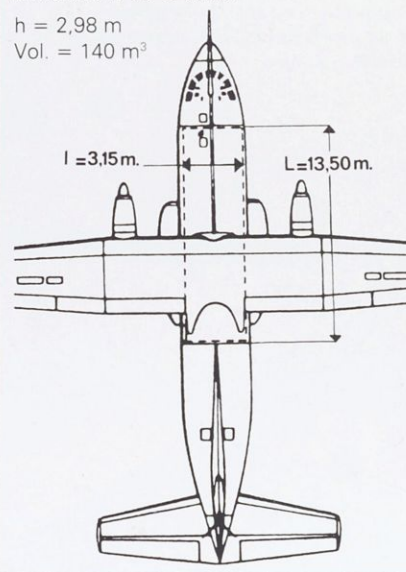


## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	C 160 Transall NG (Nouvelle Génération)
Missions .....	Transport logistique et tactique Ravitaillement
Date de premier vol .....	8 avril 1981
Date de mise en service AA .....	1 <sup>er</sup> avril 1982
Envergure .....	40 m
Longueur .....	33,60 m
Hauteur .....	11,65 m
Poids à vide équipé .....	29 t
Poids maximal au décollage .....	51 t
Emport carburant	
Interne .....	19 500 l
Secteur central .....	9 000 l
Capacité de ravitaillement en vol .....	Oui
Type de propulseur .....	Turbopropulseur Rolls-Royce Tyne 22
Puissance .....	5 665 ch (unitaire) sur hélice
Plafond opérationnel .....	8 000 m
Vitesse maximale .....	515 km/h (à 4 875 m)
Distance de roulement	
Au décollage .....	990 m
A l'atterrissage .....	870 m
Équipement radionavigation .....	Système Nav Crouzet NADIR OMEGA ORB 37 Radar Doppler RDN 72
Équipage .....	2 pilotes, 1 navigateur, 1 mécanicien de conduite, 1 chef de soute
Nombre de passagers transportés .....	91
Poids maximal de fret .....	14 t
Caractéristiques particulières .....	10 des 25 appareils disposent du système de ravitaillement "Horse and Drum"
Constructeur .....	Aérospatiale / MBB

dimensions de la soute

h = 2,98 m  
Vol. = 140 m<sup>3</sup>



## MISSIONS DE LA 64<sup>E</sup> ESCADRE

- Préparation du temps de guerre
- Soutien logistique aux armées
- Missions d'intérêt général
- Missions humanitaires
- Ravitaillement d'avions d'armes

## UNITÉS UTILISANT LE C 160 Transall NG

- ET 1/64 "Béarn"
- ET 2/64 "Anjou"

## Béarn Anjou



*Profil de licorne au soleil couchant sur la base aérienne d'Al Ahsa en Arabie Séoudite. L'importance du soutien logistique sur un théâtre d'opérations extérieures est déterminante.*

La 64<sup>e</sup> escadre de transport est créée le 1<sup>er</sup> décembre 1956 au Bourget. Elle rejoindra la base aérienne d'Evreux le 1<sup>er</sup> novembre 1967. A l'origine, elle est constituée de l'escadron de transport ET 1/64 "Béarn" équipé de C47 Dakota et de l'ET 2/64 "Maine".

Le "Béarn" reçoit ses premiers Nord 2501 en 1960. L'ET 2/64 "Maine" affirme sa vocation d'escadron de transport lourd avec les Breguet deux ponts 761 et 765, puis avec des Douglas DC 6 B à partir de 1962. D'abord au Bourget, le "Maine" s'installe à Evreux le 15 mai 1968.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1972, l'ET 2/63 "Bigorre" quitte Pau et rejoint Evreux. Doté de Nord 2501, il devient le 3/64 "Bigorre". Le 1<sup>er</sup> juillet 1977, l'ET 2/64 "Maine" est dissous, il sera remplacé un an plus tard par l'ET 2/64 "Anjou", ancien ET 2/62 à Reims, cet esca-

dron reprenant ainsi son appellation II/64 sous laquelle il s'était brillamment illustré en Indochine.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1981, neuf ans jour pour jour après son arrivée à Evreux, l'ET 3/64 "Bigorre" est dissous. Le 1<sup>er</sup> avril 1982, l'escadre reçoit ses premiers Transall C 160 Nouvelle Génération et le dernier vol sur Nord 2501 s'effectue le 1<sup>er</sup> juillet 1984. Ainsi, la 64<sup>e</sup> escadre est maintenant constituée de L'ET 1/64 "Béarn" et de l'ET 2/64 "Anjou", et c'est la seule escadre à mettre en œuvre le C 160 Transall Nouvelle Génération.

## ET 1/64 "BÉARN"



L'ET 1/64 a hérité des traditions des escadrilles SAL 14 et SAL 18. Ces escadrilles, créées en 1913, équipées successivement de Voisin, de Farman, de Salmson, ont participé à toutes les batailles de la Première Guerre mondiale : Flandres, Picardie, Champagne pour la 14<sup>e</sup>, la Marne, le Lys et l'Escaut pour la 18<sup>e</sup>.

Après l'armistice, la SAL 14 et la SAL 18 deviennent respectivement les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> escadrilles du 4<sup>e</sup> régiment d'aviation au 1<sup>er</sup> janvier 1920, les 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> escadrilles du 34<sup>e</sup> régiment d'aviation d'observation (34<sup>e</sup> RAO) en 1924, avant de constituer, en 1933, le 1<sup>er</sup> groupe de la 34<sup>e</sup> escadre de bombardement au Bourget.

Dès le début de la guerre de 1939, les Amiot 143 du GB 1/34 stationnés à Montdidier effectuent de nombreuses missions de reconnaissance et de bombardement sous le feu de la DCA ennemie. Le 17 mai, le groupe se signale particulièrement en accomplissant



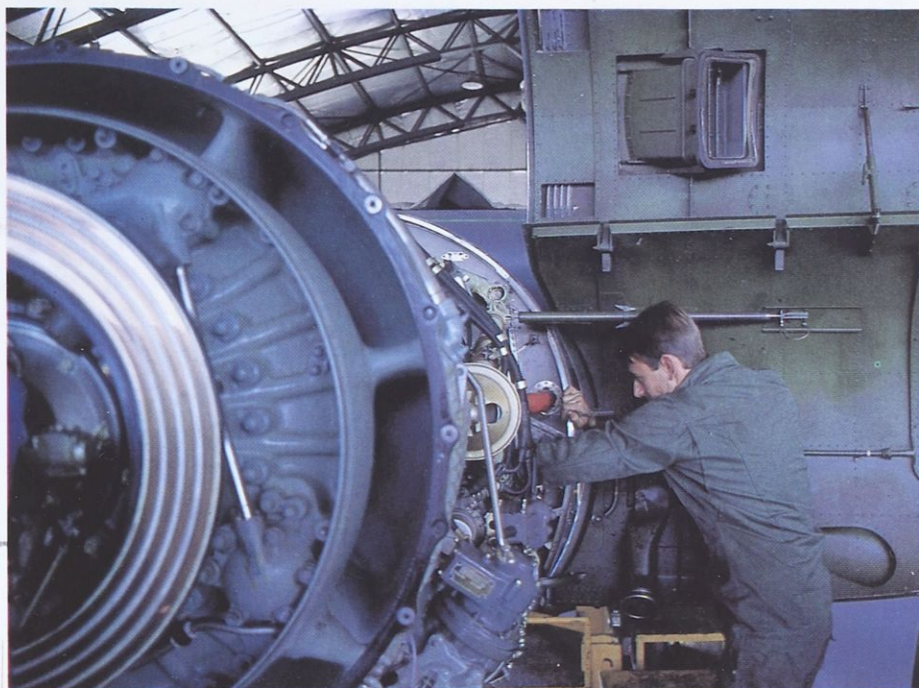
*Durant le conflit du Golfe, le transport aérien militaire a effectué en tout 11000 heures de vol en 1340 missions. Sur le théâtre d'opérations, le C 160 "Transall" a confirmé sa polyvalence logistique et tactique.*

une mission de sacrifice sur les ponts de Sedan en plein jour et à basse altitude. Plus de la moitié de ses Amiot sont abattus. La campagne se poursuit et, après de nombreux mouvements, le groupe se trouve en AFN puis à Istres où, le 1<sup>er</sup> septembre 1940, il est dissous. Dès juillet 1944, le groupement de bombardement "Patrie" est créé à Nouzaia-Ville. Il est aussitôt engagé en missions de ravitaillement des postes FFI et de harcèlement des colonnes allemandes en retraite. En octobre, l'un de ses groupes adopte le nom de groupe de bombardement "Béarn" et reprend les traditions du GB 1/34.

Le "Béarn", devenu GT II/64, est affecté au sous-groupement des moyens militaires de transport militaire (SGMMTA) en Extrême-Orient. Les opérations, exécutées d'abord sur JU 52 puis sur C 47, se feront au prix de



*Avion de transport tactique par excellence, le C 160 "Transall" est parfaitement approprié au théâtre d'opérations africain.*



*Le C 160 est équipé de deux turbopropulseurs Rolls-Royce Tyne 22 de 5 665 ch.*

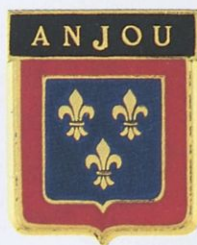
Page de droite :

*A la mesure des prouesses réalisées quotidiennement par le TAM pour le succès de nos forces ou pour le bien de l'humanité, le professionnalisme et la disponibilité des "transporteurs" méritent une mention particulière.*

lourdes pertes, à Kao Bang, Backan, Hao-Bin et enfin Diên Biên Phû où, en un mois et demi, cinq avions sont perdus. En juillet 1956, le "Béarn" est dissous à Saigon. De 1945 à 1956, il aura totalisé plus de 30000 missions de guerre en Extrême-Orient, en 53 600 heures de vol.

Recréé, le 1<sup>er</sup> décembre 1956, sous le nom d'escadron de transport 1/64 "Béarn", il stationne au Bourget où il constitue avec le "Maine" la 64<sup>e</sup> escadre. Equipé de C47 puis de Nord 2501, il quitte le Bourget pour s'installer à Evreux le 1<sup>er</sup> novembre 1967. Le "Béarn" met en œuvre les premiers C160 Transall Nouvelle Génération, le 1<sup>er</sup> avril 1982.

## ET 2/64 "ANJOU"



L'ET 2/64 perpétue les traditions des escadrilles BR 131 du capitaine Mézergue et BR 132 du capitaine Jeannekeyn, qui appartenaient au groupe de bombardement n°4 de l'escadre 13 durant la Grande Guerre. Tour à tour 205<sup>e</sup> et 206<sup>e</sup> escadrilles

du 3<sup>e</sup> régiment de bombardement le 1<sup>er</sup> janvier 1920, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> escadrilles du 12<sup>e</sup> RAB le 1<sup>er</sup> août 1920, elles constituent, en juillet 1936, le 3<sup>e</sup> groupe de la 15<sup>e</sup> escadre à Avord. L'"Anjou" est la première unité à vocation transport de l'Armée de l'air. En effet, dès 1940 est créé à Alger-Maison-Blanche, à partir du GB II/15, le groupement de transport II/15, qui prendra la dénomination "Anjou" deux ans plus tard à Blida. Après l'armistice, équipé des premiers C47 "Dakota", l'"Anjou" fait mouvement sur Lyon puis Chartres, avant de rejoindre l'Extrême-Orient en juillet 1946.

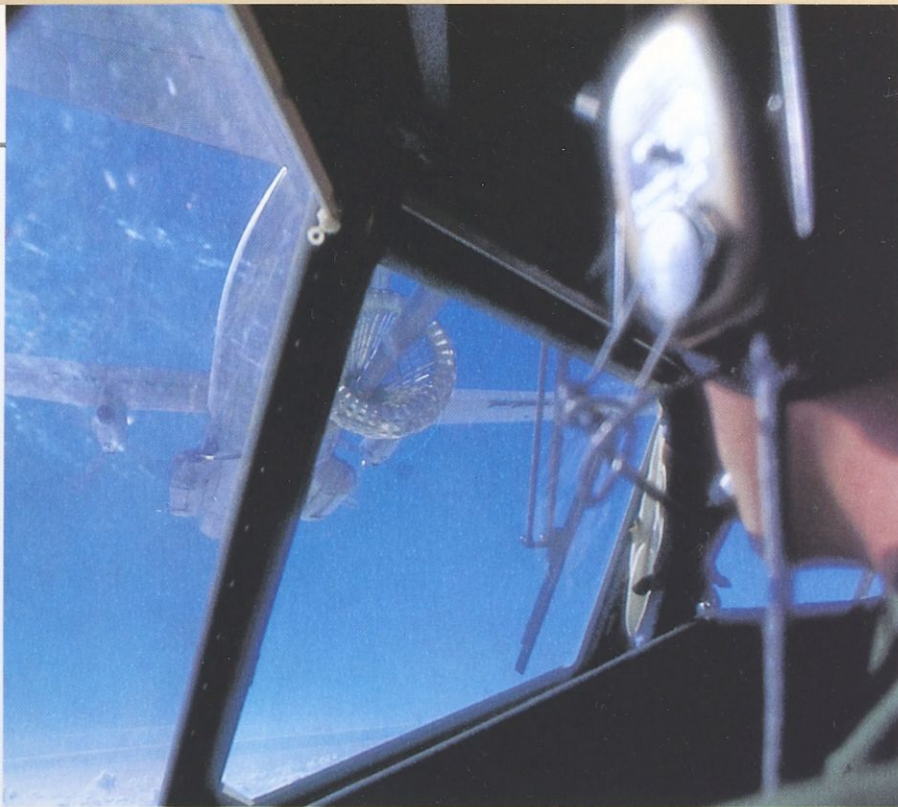
De 1946 à 1955, sous l'appellation de GT II/64 "Anjou", le groupe participera aux opérations d'Indochine, où il s'illustrera plus particulièrement à la bataille de Diên Biên Phû en effectuant jusqu'à la fin des ravitaillements par parachutages. Sur cinquante et un avions touchés par la DCA, trois seront abattus.

En 1955, l'"Anjou", revenu à Blida, participe jusqu'en 1961 aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie. Il perdra durant cette période quatre nouveaux appareils...

En 1963, il est intégré à la 62<sup>e</sup> escadre, stationnée à Reims. Il y restera jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1978, date à laquelle, devenu ET 2/64, il rejoindra la 64<sup>e</sup> escadre de transport à Evreux. Equipé de Nord 2501 depuis mai 1954, l'"Anjou" perçoit en juillet 1983 ses premiers C 160 Transall NG.

*La capacité de ravitaillement en vol des avions d'armes (et celle de pouvoir le faire entre eux-mêmes) des C 160 NG a ouvert de nouvelles perspectives dans la gamme, pourtant très étendue, des missions du Transport aérien militaire français. De plus, le lien qui associe les équipages de toutes les Forces s'est trouvé renforcé, que ce soit en métropole ou sur les théâtres d'opérations extérieures.*





**CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ  
IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 64<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT**

Le Bourget	du 1 <sup>er</sup> décembre 1956 (création) au 1 <sup>er</sup> novembre 1967
Evreux	depuis le 1 <sup>er</sup> novembre 1967

**APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 64<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT**

C 47 Dakota	du 1 <sup>er</sup> décembre 1956 à 1960
Breguet 761	de novembre 1955 à 1963
Breguet 765	de janvier 1959 à fin 1969
DC 6 B	de 1962 au 1 <sup>er</sup> juillet 1977 (dissolution du 2/64 "Maine")
Nord 2501	de 1960 au 1 <sup>er</sup> juillet 1984
C 160 Transall NG	depuis le 1 <sup>er</sup> avril 1982 (Béarn)

**APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 64<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT**

ET 1/64 "Béarn"	<b>ET 1/64 "Béarn"</b> depuis le 1 <sup>er</sup> décembre 1956 (création)
-----------------	--

GT II/64 "Anjou"	<b>ET 2/64 "Anjou"</b> du 1 <sup>er</sup> décembre 1956 au 1 <sup>er</sup> octobre 1963
ET 2/62 "Anjou"	du 1 <sup>er</sup> octobre 1963 au 1 <sup>er</sup> juillet 1978
ET 2/64 "Anjou"	depuis le 1 <sup>er</sup> juillet 1978

**ESCADRONS AYANT APPARTENU À LA 64<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT**

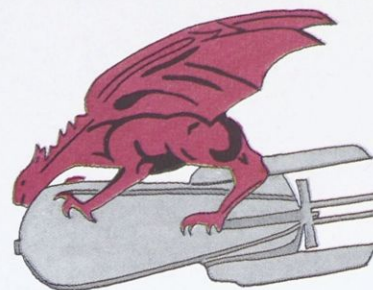
ET 2/64 "Maine"	du 1 <sup>er</sup> décembre 1956 au 1 <sup>er</sup> juillet 1977
ET 2/64 "Bigorre"	du 1 <sup>er</sup> juillet 1972 au 1 <sup>er</sup> juillet 1981



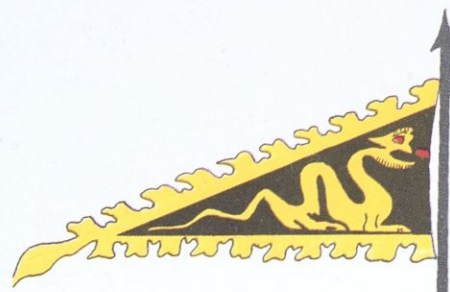
SAL 14



SAL 18



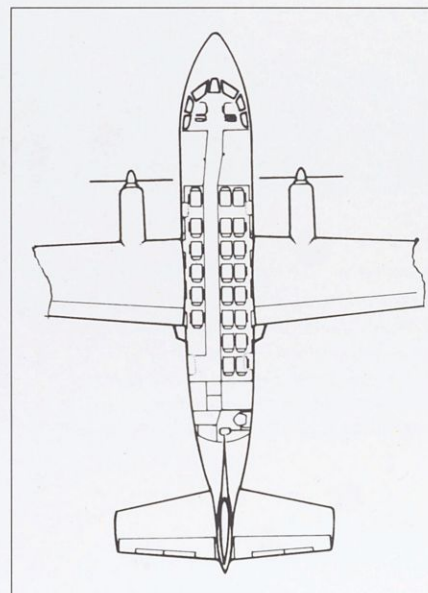
BR 131



BR 132



# NORD 262 "FRÉGATE"



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	Nord 262
Missions .....	Transport logistique - EVASAN
Date de premier vol .....	1961
Date de mise en service AA .....	1968
Envergure .....	22,60 m
Longueur .....	19,284 m
Hauteur .....	6,270 m
Poids à vide équipé .....	7,5 t
Poids maximal au décollage .....	10,8 t
Emport carburant maximal .....	2 t
Type de propulseur .....	2 turbopropulseurs Turboméca BASTAN VII
Puissance .....	1 060 ch sur hélice
Plafond opérationnel .....	8 200 m
Vitesse maximale .....	238 kt (440 km/h)
Distance de roulement	
Au décollage .....	780 m
A l'atterrissage .....	710 m
Équipement radionavigation .....	classique + radar MTO AVQ 47
Équipage .....	2 pilotes, 1 mécanicien de conduite, 1 chef de sécurité cabine
Nombre de passagers transportés .....	24
Constructeur .....	Nord Aviation

## MISSIONS DE LA 65<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT

- Liaisons au profit de l'administration centrale
- Transport de personnalités militaires et civiles
- Evacuations sanitaires
- Missions d'instruction et d'entretien
- Parachutage (Twin Otter)

## UNITÉS UTILISANT LE NORD 262

- ET 1/65 "Vendôme" - Villacoublay
- ETE 41 "Verdun" - Metz
- ETE 43 "Médoc" - Mérignac
- ETE 44 "Mistral" - Aix-les-Milles
- GE 316 (Nord 262 AEN) - Toulouse-Francalzal



*En service dans le COTAM depuis 1971 pour le transport des VIP (GLAM, GAEL) et pour la calibration des moyens radioélectriques de navigation (EC 57 "Commercy"), les Mystère XX, biréacteurs élégants et performants, sont maintenant regroupés à l'ETEC 2/65 "Rambouillet".*



**Vendôme  
Rambouillet**

Les origines du groupe aérien de liaison et d'entraînement (GAEL) remontent à la création d'un service d'entraînement aérien (SEA) rattaché au 34<sup>e</sup> régiment d'observation en juillet 1920, qui devient vite la division d'entraînement aérien (DEA) de Villacoublay en 1921. En août 1924, la division est transférée à Orly, mais elle se ramifie en diverses sections implantées autour de Paris. Que ce soit au départ d'Orly, d'Etampes, du Bourget ou de Villacoublay, la période 1925-1930 symbolise la grande époque des raids.

En décembre 1936, ces unités sont regroupées au sein de l'escadron aérien de Villacoublay. Celui-ci est équipé de Simoun, de Morane 230 et de Goéland et s'articule en quatre sections. Au cours de l'année 1937, les deux premières sections font sécession en raison de leur mission et l'escadron aérien ne conserve que les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> qui se spécialisent en service de liaison aérienne (SLA). A la déclaration de la guerre, le SLA est dissous et ses équipages vont combattre dans les autres unités.

Dès la libération de Paris, le 26 août 1944, une section ministérielle de transport et de liaison (SMTL) est reformée au Bourget. Le 27 septembre 1944 se crée la section d'entraînement aérien et de liaison (SEAL) qui s'établit à Issy-les-Moulineaux, puis au Bourget. Cette section met en œuvre des Morane 500, des Nord 1000, des Pingouin, des Caudron 445, des Cessna 78, des JU 52, des Siebel, des P 47 et des FW 190. La SEAL est dissoute le 30 juin 1945 pour renaître le 1<sup>er</sup> juillet sous l'appellation groupe aérien d'entraînement et de liaison (GAEL 87). De façon tout à fait analogue, la section ministérielle de transport et de liaison se métamorphose en groupe de liaisons aériennes ministérielles (GLAM 86).

Au printemps 1946, ces deux unités, le GLAM 86 et le GAEL 87, se regroupent en 60<sup>e</sup> escadre de liaisons aériennes, qui sera créée organiquement le 9 octobre. Le GAEL s'intitule alors GLA 2/60, mais conserve son ancien sigle. Sa flotte de Morane 500, de Goéland et de Nord 1000 s'installe à Villacoublay.



## 65<sup>E</sup> ESCADRE DE TRANSPORT "GAEL" DE VILLACOUBLAY

Entre le 1<sup>er</sup> mars 1947 et le 15 mai 1948, la 60<sup>e</sup> escadre devient 40<sup>e</sup> escadre. Le GLA 2/60 prend en conséquence le numéro 2/40. Au cours de l'été, le groupe reçoit des Yak du glorieux "Normandie-Niemen", quelques P 47, des Siebel et des NC 701 Martinet.

Le 15 mai 1948, le GAEL prend l'appellation de groupe de transport de liaison aérienne GTLA 2/60 et intègre avec la nouvelle escadre le groupement des moyens militaires de transport aérien (GMMTA). Cette même année, le groupe reçoit son premier Le O 451.

En 1952, les Goéland sont remplacés par les MD 312 Flamant et, en 1954, les LeO 45 disparaissent. Le 1<sup>er</sup> juillet 1959, le GAEL reçoit ses premiers avions à réaction, des MS 760 Paris.

En 1960, le groupe se rééquipe en Beechcraft et perçoit des Broussard ainsi que des C 47 Dakota pour les missions de transport. Les premiers N 262 apparaissent en 1968, et il faut attendre 1971 pour assister à l'arrivée des deux premiers Mystère XX.

Le 6 juillet 1972, le GTLA 2/60 cesse d'exister au profit de la 65<sup>e</sup> escadre de transport, et c'est le 1<sup>er</sup> janvier 1974 que cette jeune unité baptise ses deux escadrons, l'ET 1/65 "Vendôme" et l'ETE 2/65 "Rambouillet". En 1984, l'escadron de calibration EC 57 "Commercy" vient renforcer les effectifs de l'escadre. Il prend l'appellation EC 3/65.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1986, le DHC 6 Twin Otter s'inscrit dans la dotation de la flotte de la 65<sup>e</sup> escadre. Le 1<sup>er</sup> juillet 1987, l'EC 3/65 "Commercy" étend son domaine de missions, devient escadron de transport et de calibration (ECT) et réunit dès lors tous les Mystère XX de l'escadre sous sa bannière. Le MH 1521 Broussard termine sa carrière le 1<sup>er</sup> décembre 1987 au "Rambouillet". Le Nord 262 symbolise ainsi l'identité du "Vendôme", et le MS 760 Paris, celle du "Rambouillet".

Le 1<sup>er</sup> mai 1991, associant son potentiel avec celui du 2/65, l'ECT 3/65 "Commercy" est dissous pour donner naissance à l'escadron de transport, d'entraînement et de calibration ETEC 2/65 "Rambouillet". Le 27 mai

1992, enfin, les deux premiers TBM 700 arrivent dans cet escadron pour remplacer les Paris qui sont rayés de la flotte le 1<sup>er</sup> juillet 1992.

A ce jour, la 65<sup>e</sup> escadre de transport conserve l'appellation de "GAEL". Ce sigle est devenu en quelque sorte son nom de tradition. Pour preuve, il figure sur son insigne et sur celui de ses deux escadrons.

### ET 1/65 "VENDÔME"



L'escadron de transport 1/65 "Vendôme" est issu de la 1<sup>er</sup> escadrille puis du 1<sup>er</sup> escadron du GTLA 2/60, appellation antérieure du GAEL. L'existence de l'ET 1/65 sous cette dénomination prend effet à la création de la 65<sup>e</sup> escadre, le 6 juillet 1972. Alors équipé de six Nord 262 Frégate et de deux Mystère XX, le 22 novembre 1973, il a l'honneur de

*Ambiance en cabine de pilotage d'un Nord 262 "au niveau 160". Aux commandes en place gauche, le pilote est féminin, et le fait est de plus en plus habituel, surtout sur ce type d'appareil.*



passer le cap des 400 000 heures de vol de l'escadre effectuées depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il est baptisé "Vendôme" le 31 janvier 1974. La ville du même nom est associée à cet événement. En janvier 1984, les Mystère XX sont affectés au deuxième escadron "Rambouillet" en échange de MH 1521 Broussard. Puis, le 1<sup>er</sup> octobre 1986, le DHC6 Twin Otter vient compléter la flotte du "Vendôme". Avec ce nouvel avion, l'escadron découvre de nouveaux horizons, en assurant, par exemple, le détachement au sein de la MFO au Sinaï. Après quelques décennies de bons et loyaux services, le Broussard termine sa carrière le 1<sup>er</sup> décembre 1987. Tout naturellement, il est remplacé dans sa mission à Berlin par le



*Image insolite d'un Nord 262 du GAEL au cœur du dispositif français en Arabie Séoudite durant le conflit du Golfe. Il fut utilisé, entre autres, pour les déplacements des journalistes. Un officier américain non averti lui inventa un plaisant sobriquet, "la Chose".*

DHC 6, et un nouveau détachement est créé, assuré par le personnel de l'escadron. En juillet 1988, le 1/65 "Vendôme" ne conserve que les Nord 262 et voit partir avec regret les Twin Otter au 2/65 "Rambouillet". Il perd simultanément le détachement à Berlin avec la création sur place d'une quatrième unité, appelée détachement permanent de transport 4/65. Ce détachement est aujourd'hui dissous. Les Twin Otter reviennent néanmoins au sein de l'unité à partir du 1<sup>er</sup> mai 1991 (date de la création de l'ETEC 2/65), ce qui confirme en quelque sorte la vocation "hélice" marquée de l'ET 1/65 "Vendôme".

## ETEC 2/65 "RAMBOUILLET"



L'escadron de transport, d'entraînement et de calibration 2/65 "Rambouillet" est issu de la 2<sup>e</sup> escadrille, puis du 2<sup>e</sup> escadron du GTLA 2/60 "GAEL". Son appellation 2/65 est acquise le 6 juillet 1972 à la création de la 65<sup>e</sup> escadre de transport. Il est équipé à l'origine de vingt et un MS 760 Paris et de dix MH 1521 Broussard.

Le 1<sup>er</sup> août 1973, il adopte son nom de tradition "Rambouillet". La devise "Toujours debout" fait allusion à une grosse tour du XIV<sup>e</sup> siècle en ces lieux, où mourut, dit-on, François I<sup>er</sup>. Le 31 janvier 1974, le 2/65 "Rambouillet" reçoit son fanion et ses insignes en présence de nombreux représentants de la ville concernée.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1984, l'escadron perd les Broussard pour s'équiper de Mystère XX, qu'il conservera jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1987. A ce moment-là, il ne lui restera plus que les infatigables MS 760 Paris.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1988, l'ETE 2/65 reçoit les DHC 6 Twin Otter, qu'il conserve jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1991. A cette date, regroupant le personnel et le parc aérien de l'ECT 3/65 "Commercy", il prend son appellation actuelle d'ETEC 2/65 "Rambouillet".

Depuis le 27 mai 1992, avec la réception des deux premiers appareils, l'escadron s'équipe de TBM 700 en remplacement des MS 760 Paris. Ces derniers quittent définitivement la flotte de la 65<sup>e</sup> ET, le 1<sup>er</sup> juillet, pour être répartis dans différentes escadres de combat. Escadron jeune et dynamique, l'ETEC 2/65 se veut, comme le "Vendôme", l'héritier direct et fidèle des traditions du GAEL tout en faisant sienne la devise de Rambouillet, "Toujours debout".

## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DU GAEL

Le Bourget	du 1 <sup>er</sup> juillet 1945 à début 1946
Villacoublay	depuis début 1946

*Nota : la section d'entraînement aérien et de liaison (SEAL), dont le GAEL est l'héritier, était implantée à Issy-les-Moulineaux de la libération de Paris au 30 juin 1945.*

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS AU GAEL

Morane 500	du 1 <sup>er</sup> juillet 1945 à 1949
Goéland	du 1 <sup>er</sup> juillet 1945 à 1952
Nord 1000 Pingouin	du 1 <sup>er</sup> juillet 1945 à 1955
P 47 Thunderbolt	de juillet 1947 à mars 1960
Siebel	de juillet 1947 à 1949
NC 701 Martinet	de juillet 1947 à 1956
Yak 11	de 1948 à février 1949
LeO 45	de 1948 à 1954
N 1100 Ramier	de 1949 à 1964
MD 312 Flamant	de 1952 à 1960
MS 760 Paris	du 1 <sup>er</sup> juillet 1959 au 1 <sup>er</sup> juillet 1992
Beechcraft D18 E	de 1960 à 1968
MH 1521 Broussard	de 1964 au 1 <sup>er</sup> décembre 1987
CM 70 Fouga Magister	de 1967 à 1969
N 262 Frégate	depuis 1968
Mystère XX	depuis 1971
DHC 6 Twin Otter	depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1986
TBM 700	depuis le 27 mai 1992

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DU GAEL ET DE SES ESCADRONS 65<sup>E</sup> ET "GAEL"

GAEL 87	du 1 <sup>er</sup> juillet 1945 au début 1946
GLA 2/60 "GAEL"	de début 1946 au 1 <sup>er</sup> mars 1947
GLA 2/40 "GAEL"	du 1 <sup>er</sup> mars 1947 au 15 mai 1948
GLA 2/60 "GAEL"	du 15 mai 1948 au 6 juillet 1972
65 <sup>E</sup> ET "GAEL"	depuis le 6 juillet 1972

#### ET 1/65 "Vendôme"

ET 1/65	du 6 juillet 1972 au 31 janvier 1974
ET 1/65 "Vendôme"	depuis le 31 janvier 1974

#### ETEC 2/65 "Rambouillet"

ETE 2/65	du 6 juillet 1972 au 31 janvier 1974
ETE 2/65 "Rambouillet"	du 31 janvier 1974 au 1 <sup>er</sup> mai 1991
EETC 2/65 "Rambouillet"	depuis le 1 <sup>er</sup> mai 1991

### ESCADRON AYANT APPARTENU AU GAEL

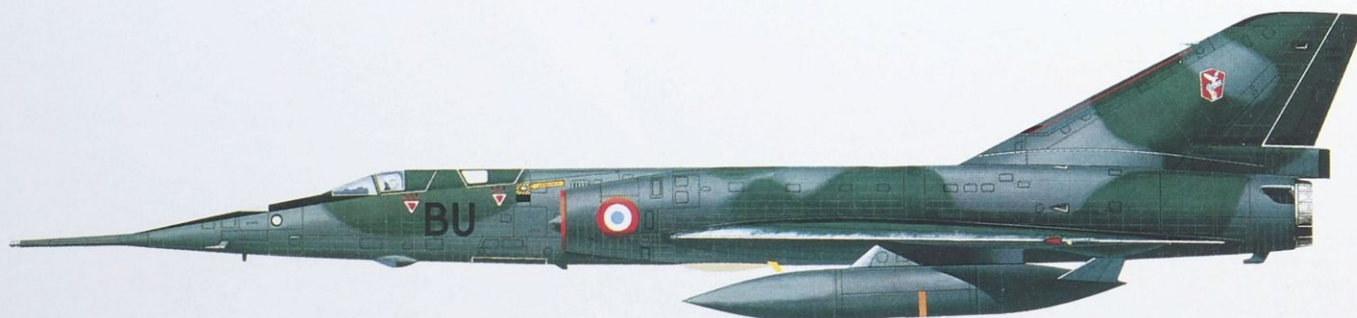
EC 3/65 "Commercy"	de 1984 à juillet 1987
ETC 3/65 "Commercy"	de juillet 1987 au 1 <sup>er</sup> mai 1991



*Le 27 mai 1992, c'est l'arrivée officielle du premier TBM 700 à l'EETC 2/65 "Rambouillet". Le MS 760 "passe au break" pour une retraite bien méritée. Néanmoins, en attendant celle-ci, il servira d'avion d'appui logistique dans les escadres de chasse.*

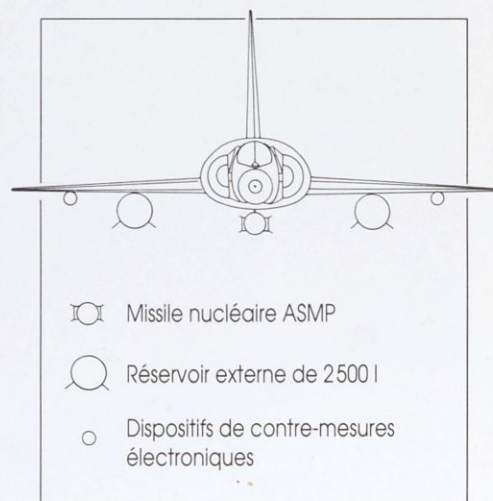


# Mirage IV P



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil.....	Mirage IV P
Mission.....	Bombardement stratégique
Date de premier vol.....	17 juin 1959 (Mirage IV A)
Date de mise en service AA.....	17 février 1964 (Mirage IV A)
Envergure.....	11,84 m
Longueur.....	23,32 m
Hauteur.....	5,42 m
Poids à vide équipé.....	15 t
Poids maximal au décollage.....	33 t
Vitesse maximale.....	Mach 2,2 (le 19 septembre 1960, le Mirage IV A 001 a battu le record du monde de vitesse sur 1 000 km, en circuit fermé à la vitesse moyenne de 1 821 km/h)
Capacité de ravitaillement en vol.....	Oui
Rayon d'action.....	Supérieur à 4000 km
Type de propulseur.....	2 SNECMA ATAR 9 K 14
Poussée à sec.....	2 x 4,7 t
Poussée avec postcombustion.....	2 x 6,7 t
Plafond opérationnel.....	55 000 pieds
Système de navigation et de bombardement.....	SNB très élaboré, comportant des centrales à inertie
Armement.....	1 missile ASMP (Aérospatiale)
Contre-mesures électroniques.....	Oui
Equipage.....	1 pilote + 1 navigateur
Constructeur.....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation



### MISSION DE LA 91<sup>E</sup> ESCADRE DE BOMBARDEMENT

- Alerte opérationnelle stratégique

### UNITÉS UTILISANT LE MIRAGE IV P

- EC 1/91 "Gascogne" - Mont-de-Marsan
- EC 2/91 "Bretagne" - Cazaux



**Gascogne  
Bretagne**

Créée en 1964 à Mont-de-Marsan, la 91<sup>e</sup> escadre de bombardement perpétue les traditions de la 19<sup>e</sup> escadre créée en 1937 à Bordeaux et dissoute le 15 avril 1940, suite à l'autonomie rendue aux groupes de bombardement au début de la Seconde Guerre mondiale. Le drapeau de cette escadre a été confié par la suite au I/19, et ce sont les faits d'armes de ce dernier qui constituent le patrimoine de cette escadre. Premier maillon de la triade atomique française, la 91<sup>e</sup> escadre se compose en 1965 de quatre escadrons : trois escadrons de bombardement, équipés de Mirage IV A, et un escadron de ravitaillement, doté de C 135 F (l'EB 1/91 "Gascogne" à Mont-de-Marsan,

l'EB 2/91 "Bretagne" à Cazaux, l'EB 3/91 "Beauvaisis" à Creil, l'ERV 4/91 "Landes" à Mont-de-Marsan).

Le 1<sup>er</sup> juillet 1976, les FAS subissent leur première restructuration. Les escadrons de ravitaillement en vol sont regroupés au sein de la 93<sup>e</sup> escadre de ravitaillement. La 91<sup>e</sup> escadre perd alors le 4/91 "Landes", qui rejoint la 93<sup>e</sup>, et prend sous sa coupe le 2/93 "Cévennes" d'Orange, qui s'appelle dès lors 3/91, en remplacement du "Beauvaisis" dissous. Le 1<sup>er</sup> octobre 1983, le "Cévennes" disparaît à son tour. En 1986, le système d'armes Mirage IV P - ASMP entre en service dans les deux escadrons de la 91<sup>e</sup> escadre de bombardement.

## EB 1/91 "Gascogne"



En janvier 1915, l'escadrille 28 est officiellement créée sur Henri Farman. Rapidement transformée sur Caudron, la C 28 se jette dans la bataille. En 1917, l'escadrille perçoit des Sopwith biplaces, avant d'opérer début 1918 sur Salmson. Escadrille d'observation du 2<sup>e</sup> corps d'armée, elle remporte 10 victoires aériennes. L'escadrille 79, quant à elle, est formée en novembre 1916 sur "Bébé" Nieuport. En janvier 1918, percevant des SPAD VII et XIII, la SPA 79 escorte les sorties massives du bombardement français. A l'armistice, elle est créditée de 7 victoires.

En 1919, lors de la réorganisation de l'aéronautique militaire, les deux escadrilles sont dissoutes. En juillet 1933, après la création effective de l'Armée de l'air, la SAL 28 et la SPA 79, équipées de Potez 25, reprennent respectivement les traditions de la 1<sup>re</sup> et de la 2<sup>e</sup> escadrille du groupe autonome de Cazaux. En janvier 1935, la 2<sup>e</sup> escadrille perçoit des Mureaux 113 R2 avant de se transformer, avec la SAL 28, en fin d'année sur Potez 540. En 1937, après avoir abandonné la reconnaissance pour le bombardement, le groupe rejoint Bordeaux, où il s'intègre à la 19<sup>e</sup> escadre de bombardement sur Bloch 210, avec la numérotation II/19.

En mai 1939, il stationne à Kalaa-Djerba en Tunisie. Après une transformation rapide à Médiouna sur Douglas DB 7, le II/19 rejoint Cazaux et se lance dans la fournaise, le 20 mai 1940. Ayant subi de nombreuses pertes, il se replie sur Agen le 15 juin, puis en AFN, où l'armistice le surprend.

Début 1944, le II/19 est réarmé sur Marauder. Rebaptisé groupe de bombardement moyen I/19, il prend, le 21 février, le nom de "Gascogne". Intégré à la 31<sup>e</sup> escadre de

bombardement, il participe à la campagne d'Italie, effectuant 1 600 heures de vol en quelque 350 sorties. Le 30 septembre, les B 26 se posent en métropole. Du 17 novembre 1944 au 25 avril 1945, le "Gascogne" prend part à la campagne d'Alsace, d'Allemagne et à la réduction de la poche de Royan. La guerre terminée, il participe au rapatriement des prisonniers avant d'être dissous le 7 avril 1946.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1951, le I/19 "Gascogne" renaît en Indochine sur B 26 Invader. Un mois plus tard, opérationnel, il opère au Tonkin et dans la région de Haiphong. Il termine la campagne d'Indochine à Diên Biên Phû en 1954. Après avoir effectué 21 000 heures de vol, perdu neuf équipages, le groupe est de nouveau dissous en novembre 1955.

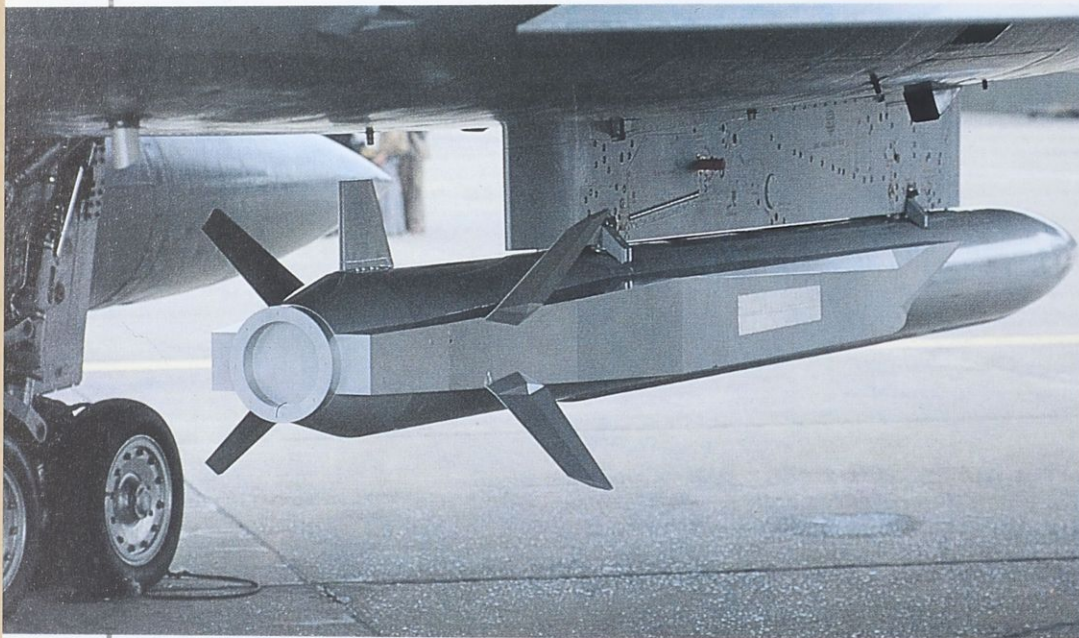
Le 1<sup>er</sup> septembre 1956, le "Gascogne" est recréé en Algérie sur B 26. Une fois de plus, il s'illustre au cours de missions périlleuses et effectue quelque 44 000 heures de vol. Rapatrié sur Bordeaux après le cessez-le-

*Majestueux, imposant (33 tonnes), racé (supersonique de classe Mach 2,2), le biracteur Mirage IV A constitue à partir de 1964 la première composante pilotée des Forces aériennes stratégiques. Avec un SNB rénové, le Mirage IV P lui succède en 1986 et reste l'un des fleurons de l'aéronautique française.*



feu, il est dissous en septembre 1962.

Le 1/91, le "Gascogne", renaît le 1<sup>er</sup> juin 1964 à Mont-de-Marsan. Il est le premier escadron à capacité nucléaire stratégique. Le 9 juillet 1966, il effectue, sur l'atoll de Mururoa, le premier tir en condition opérationnelle d'une arme nucléaire à partir d'un Mirage IV A. Depuis 1964, l'escadron se consacre à la préparation au bombardement stratégique et se tient prêt à son exécution si l'ordre en était donné.



*D'une longueur de 5,30 m, le missile nucléaire ASMP (air-sol moyenne portée) est propulsé à Mach 2 par un statoréacteur. Tiré à plus d'une centaine de kilomètres de l'objectif par un Mirage IV P ou un Mirage 2000 N, son système de navigation autonome le dirige inexorablement au but.*

### EB 2/91 "Bretagne"



Le groupe FAFL "Bretagne" est officiellement créé à Fort-Lamy (Tchad) le 1<sup>er</sup> janvier 1942. Mais le DPFAT (détachement permanent des forces aériennes du Tchad), dont il est issu, assure déjà depuis plus d'un an l'appui aérien de la colonne du colonel Leclerc. Lors de la prise de Koufra, en Libye, (janvier-mars 1941), le groupe est cité à l'ordre de l'Afrique française libre. En juillet

1941, le groupe, équipé de Glenn Martin, Lysander, Potez 29, Potez 540 et d'un Bloch 210, regagne Fort-Lamy et s'entraîne à la guerre du désert.

Début 1942, alors que les Britanniques battent en retraite devant Rommel, le groupe "Bretagne", avec ses deux escadrilles "Nantes" et "Rennes", éclaire la route du général Leclerc dans les campagnes du Fezzan et acquiert une réputation d'audace. Le 25 janvier 1943, la colonne Leclerc effectue la jonction avec les Britanniques à Tripoli. En août 1943, le groupe rejoint Rayack, au Liban. En novembre, il revient en AFN et se transforme sur B 26 Marauder. Réorganisé, il devient groupe de bombardement moyen II/20 "Bretagne". En avril 1944, le GBM II/20, qui appartient alors à la 31<sup>e</sup> escadre, est rattaché au 42<sup>e</sup> Wing américain, avec lequel il s'embarque pour la Sardaigne. De mai à octobre, le groupe prend part à la campagne d'Italie, effectuant près de 600 sorties sur le nord de ce pays et sur Rome. En octobre, mouvement sur Istres avant de rejoindre Bron, d'où il participe à la libération de l'Alsace et à la rupture de la ligne "Siegfried". Installé à Saint-Dizier, le "Bretagne" appuie l'offensive américaine sur la Sarre en mars 1945 et opère sur la poche de Royan en avril. S'étant déjà battu sous tous les climats et sur tous les théâtres d'opérations, le "Bretagne" poursuit sa mission jusqu'à la victoire finale.

Après un bref séjour en Allemagne, le groupe rejoint Thiès au Sénégal en août 1947. D'abord équipé de Ju 52 puis de Nord 2501 en 1955, le groupe de transport I/63 "Bretagne" sillonne l'Afrique noire avant d'être dissous le 31 janvier 1965.

A cette date, à Cazaux, l'escadron de bombardement 2/91, créé auparavant le 1<sup>er</sup> décembre 1964, reprend les traditions du "Bretagne". Le 1<sup>er</sup> avril 1965, le premier Mirage IV A arrive à l'escadron. Après un largage sur le champ de tir de Colomb-Béchar, l'escadron est opérationnel en juillet. Depuis sa création au sein des forces aériennes stratégiques, l'EB 2/91 "Bretagne" s'intègre dans le plan d'ensemble de la force de dissuasion.





### CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

#### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 91<sup>E</sup> ESCADRE DE BOMBARDEMENT

Mont-de-Marsan (EB 2/91 "Bretagne" à Cazaux) depuis 1964

#### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 91<sup>E</sup> ESCADRE DE BOMBARDEMENT

Mirage IV A	de 1964 à juillet 1986
C 135 F	de 1964 au 1 <sup>er</sup> juillet 1976
Mirage IV P	depuis le 1 <sup>er</sup> mai 1986

#### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 91<sup>E</sup> ESCADRE DE BOMBARDEMENT

EB 1/91 "Gascogne"	depuis 1964
EB 2/91 "Bretagne"	depuis 1964

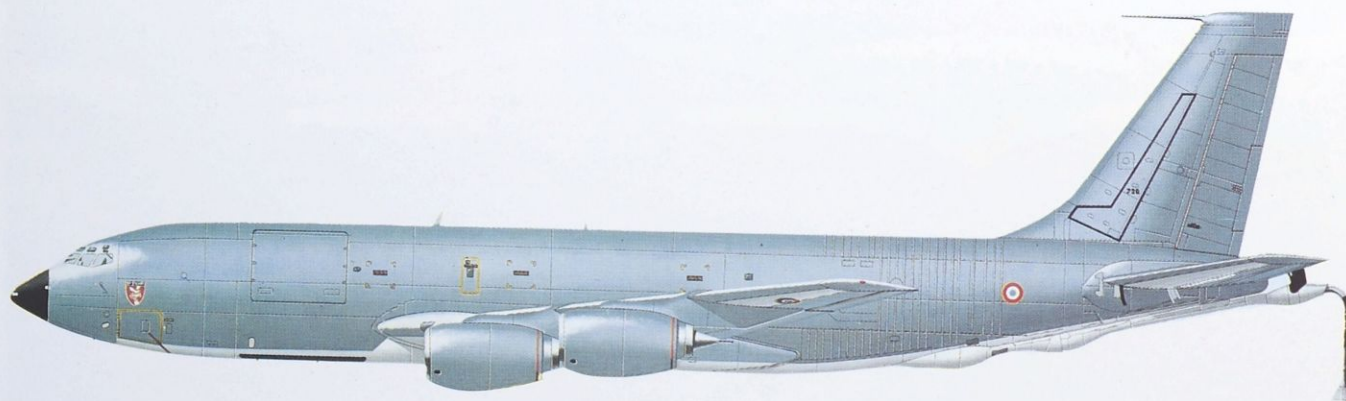
#### ESCADRONS AYANT APPARTENU À LA 91<sup>E</sup> ESCADRE DE BOMBARDEMENT

EB 3/91 "Beauvaisis" (Creil)	de 1964 au 1 <sup>er</sup> juillet 1976
EB 3/91 "Cévennes" (Orange)	du 1 <sup>er</sup> juillet 1976 au 1 <sup>er</sup> octobre 1983
ERV 4/91 "Landes" (Mont-de-Marsan)	de 1964 au 1 <sup>er</sup> juillet 1976

*L'équipage du Mirage IV P se compose d'un pilote qui assure la conduite de l'avion et d'un navigateur qui gère la mission (navigation, armement, dispositifs de contre-mesure électronique).*



# C 135 FR



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	C 135 FR (Boeing)
Mission .....	Ravitaillement en vol
Envergure .....	40 m
Longueur .....	41,5 m
Hauteur .....	12,8 m
Poids à vide équipé .....	123 000 lbs (56 t)
Poids maximal au décollage	
Tanker .....	322 500 lbs (146 t)
Cargo .....	275 500 lbs (125 t)
Type de propulseur .....	CFM 56 - 2 - B1
Poussée .....	4 x 22 000 lbs (4 x 10 t)
Plafond opérationnel .....	50 000 pieds
Vitesse maximale .....	Mach 0,9
Équipement radionavigation .....	2 centrales à inertie SAGEM, 1 radar Doppler, 2 VOR/ILS, 2 UHF, 2 VHF, 2 HF, 2 ADF, 1 radar (MTO et navigation), 1 Tacan (+ Tacan AIR - AIR)
Configurations	
Tanker .....	182 000 lbs de carburant (83 t) sans upper deck tank, 197 000 lbs de carburant (89 t) avec upper deck tank
Passagers .....	102
Transport de fret	
Palettes .....	25 t
Vrac .....	32 t
Version sanitaire .....	40 brancards et 33 sièges
Équipage .....	2 pilotes, 1 navigateur, 1 opérateur ravitailleur en vol
Constructeur .....	Boeing

## MISSIONS DE LA 93<sup>E</sup> ESCADRE DE RAVITAILLEMENT EN VOL

- Ravitaillement des Mirage IV P dans le cadre de la dissuasion nucléaire
- Entraînement au ravitaillement des avions des différents grands commandements : Mirage IV P - Mirage 2000 B et C - Mirage 2000 N - Mirage F1 C - Mirage F1 CR - Jaguar
- Participation aux actions extérieures
- Convoyages particuliers (Red Flag - salons aéronautiques)
- Missions longues distances (transport logistique - entraînement des équipages - évacuations sanitaires)

## UNITÉS UTILISANT LE C 135 FR

- ERV 1/93 "Aunis"
- ERV 2/93 "Sologne"
- EIRV 3/93 "Landes"



*Pendant l'opération "Daguet" menée au Moyen-Orient, les C 135 FR (jusqu'à cinq) opéraient depuis l'aéroport international de Riyad pour ravitailler les avions de combat de la base d'Al Ahsa.*



**Aunis  
Sologne  
Landes**

Le 1<sup>er</sup> août 1963 est créée à Istres la 90<sup>e</sup> escadre de ravitaillement en vol. Elle reçoit son premier avion le 3 février 1964. Son existence est courte puisqu'elle est dissoute le 30 mai 1965. Elle est alors remplacée par trois escadrons intégrés aux escadrons de bombardement équipées de Mirage IV A.

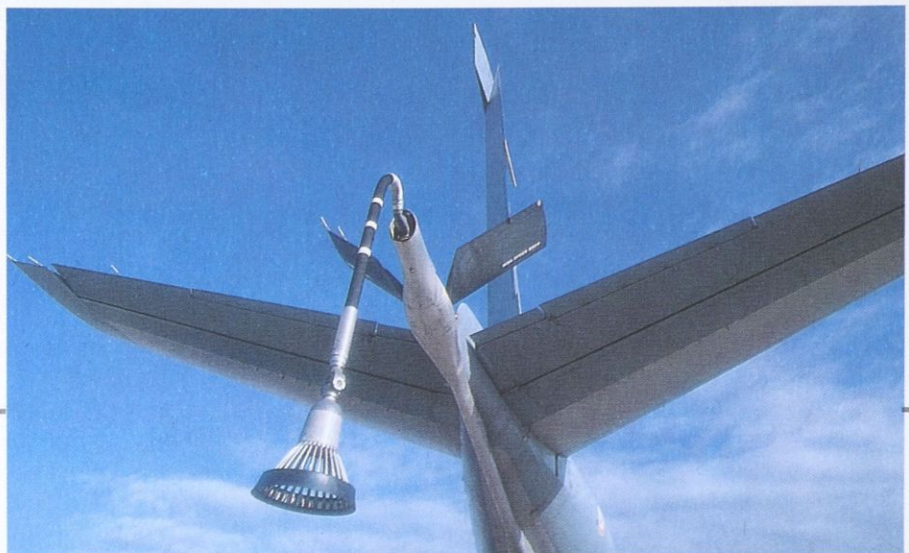
L'escadron de ravitaillement en vol 4/91 "Landes", stationné à Mont-de-Marsan, est créé le 1<sup>er</sup> janvier 1964. Il hérite des traditions du GB II/38 et adopte l'insigne de la deuxième escadrille de ce groupe. Il prend sa première alerte opérationnelle le 22 octobre 1964.

L'escadron de ravitaillement en vol 4/93 "Aunis", stationné à Istres, est créé le 13 juillet 1965. Il hérite des traditions du GB

I/31 ainsi que de son insigne. Il prend sa première alerte opérationnelle le 1<sup>er</sup> juin 1965. Il remplace et succède à la 90<sup>e</sup> escadre de ravitaillement en vol.

L'escadron de ravitaillement en vol 4/94 "Sologne", stationné à Avord, est créé le 15 avril 1966. Il hérite des traditions du GB II/11. Son insigne est une composition de celles de ses deux escadrilles, BR 44 et BR 465. Il prend sa première alerte opérationnelle le 1<sup>er</sup> septembre 1966.

Lors de la dissolution de la 90<sup>e</sup> ERV, le groupe d'entretien et de réparation des matériels spécialisés (GERMaS) reste une unité indépendante et conserve l'appellation de GERMaS 15/90. Le 30 juin 1972, le C 135 F numéro 473 de l'ERV 4/93 "Aunis" s'écrase



peu après son décollage de Hao, les quatre membres d'équipage et leurs passagers périssent dans l'accident.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1976, les forces aériennes stratégiques (FAS) sont restructurées et la 93<sup>e</sup> escadre de ravitaillement en vol est créée. Elle stationne à Istres et reprend les traditions et le drapeau de la 31<sup>e</sup> escadre de bombardement. Elle regroupe quatre unités : l'ERV 1/93 "Aunis" à Istres, l'ERV 2/93 "Sologne" à Avord, l'ERV 3/93 "Landes" à Mont-de-Marsan et le GERMaS 15/93 à Istres.

Le "Landes" rejoint lui-même Istres, le 5 septembre 1991.

des SAL 10 et 277. Cette unité se distingue sur Junker 88 jusqu'au 8 juillet 1945, date de sa dissolution.

L'escadron de ravitaillement en vol 4/93 "Aunis", stationné à Istres, est créé le 13 juillet 1965. Il reprend les traditions du GB I/31 ainsi que son insigne. Il remplace et succède à la 90<sup>e</sup> escadre de ravitaillement en vol créée le 1<sup>er</sup> août 1960 et dissoute le 30 mai 1965. Le 1<sup>er</sup> juillet 1976, à la restructuration des FAS, l'ERV 4/93 adopte son appellation actuelle : ERV 1/93 "Aunis".

## ERV 1/93 "AUNIS"



L'ERV 1/93 "Aunis" perpétue les traditions du GB I/31 et donc celles des escadrilles SAL 10 et SAL 277 (Salmson) de la Grande Guerre. La première de ces escadrilles est créée BL 10 (Blériot) en 1913 à Belfort. Elle se dénomme C 10 (Caudron) en avril 1915 avant de devenir SAL 10, le 11 mars 1918. La deuxième est créée SOP 277 (Sopwith) en février 1918 et s'appelle SAL 277 le 14 mai 1918.

Ces deux escadrilles appartiennent, le 1<sup>er</sup> janvier 1920, au 1<sup>er</sup> régiment d'aviation à Tours, qui devient 31<sup>e</sup> RAO dès le 1<sup>er</sup> août de la même année. En 1932, avec la création de la 31<sup>e</sup> escadre, les SAL 277 et SAL 10 constituent le premier groupe d'observation de cette unité. Groupe de bombardement en 1937, le GB I/31 est engagé dans la bataille de France à partir du 13 mai 1940 sur LeO 451. Reconstitué le 19 mai 1944, jour de la libération de Toulouse, le groupe "Dor" (du nom de son premier commandant) devient GB I/31 "Aunis" et reprend les traditions



## ERV 2/93 "SOLOGNE"



L'ERV 2/93 perpétue les traditions du GB II/11 et donc celles des escadrilles BR 44 et BR 465 (Breguet) de la Grande Guerre. La première, créée MF 44 (Maurice Farman) en avril 1915, devient AR 44 (Avions Dorand à

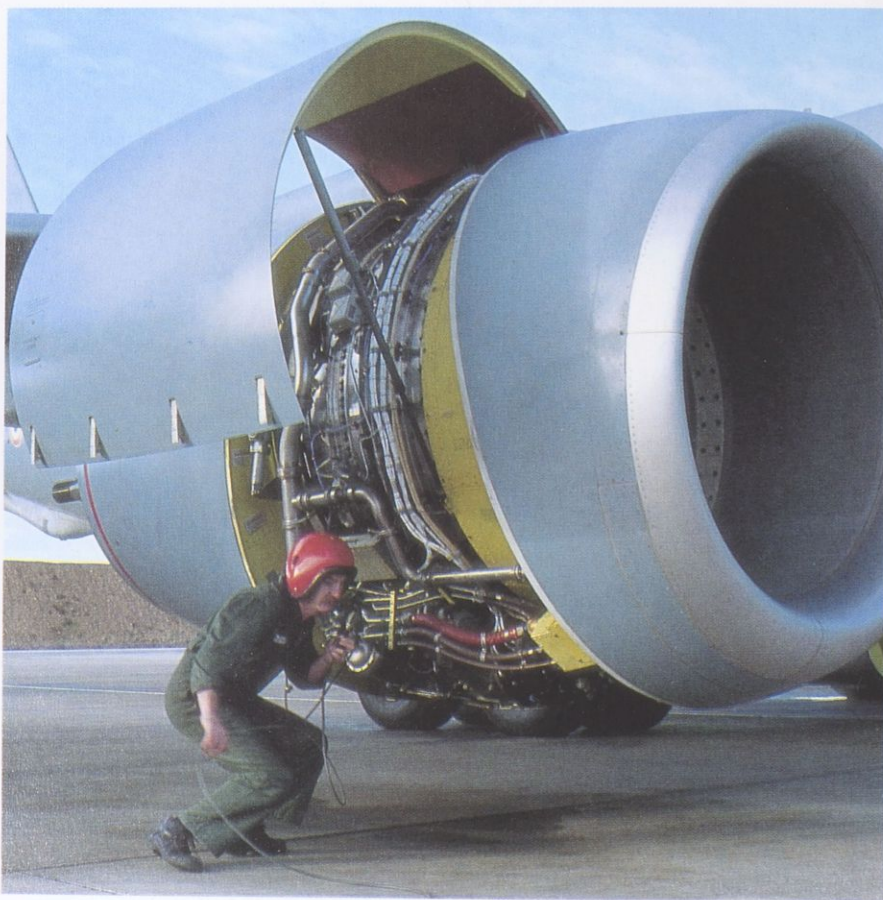
*"Deux mètres, un mètre, entrée du panier, contact..."*, l'opérateur de ravitaillement en vol (ORV), à son poste, assure le bon déroulement et la sécurité de l'opération. Il est appelé familièrement le "boomer" (perchiste en anglais).

*Page de gauche :  
Le dispositif de ravitaillement du C 135 FR trouve son originalité en alliant le système "flying boom" avec une perche rigide de 14 mètres et le système "probe and drogue" grâce à un tuyau souple de 2,40 m prolongé par un panier.*

moteur Renault) en juin 1917, BR 44 le 13 avril 1918. Elle est dissoute le 14 août 1919. Réactivée à partir de 1920, elle s'intègre à Metz au 11<sup>e</sup> RAB, future 11<sup>e</sup> escadre. La seconde, créée F 353 (Farman) le 1<sup>er</sup> avril 1917, devient F 465 en juillet 1917. Elle est dissoute le 10 novembre 1918. La F 465 renaît, à partir de 1920, au 12<sup>e</sup> RAB à Neutstadt puis, le 1<sup>er</sup> octobre 1932, tout comme la BR 44, elle est affectée au 1<sup>er</sup> groupe de la 11<sup>e</sup> escadre de Metz nouvellement créée. Le

alors à plusieurs missions de bombardement (Turin, Palerme) avant de faire mouvement sur Blida, le 18 juin 1940. Le 3 juillet, c'est Mers el-Kébir et, le 15 août 1940, le GB II/11 est dissous à Marrakech.

L'escadron de ravitaillement en vol 4/94 "Sologne", stationné à Avord, est créé le 15 avril 1966. Il reprend les traditions du GB II/11. Le 1<sup>er</sup> juillet 1976, à la restructuration des FAS, l'ERV 4/94 adopte son appellation actuelle : ERV 2/93 "Sologne".



*Poussée : quatre fois 22 000 lbs, soit quatre fois 10 tonnes. Depuis le 15 avril 1988, toute la flotte est remotorisée avec les réacteurs SNECMA CFM 56.*

1<sup>er</sup> mars 1938 est créé, à Toulouse, le GB II/11 qui reprend les traditions et les insignes des BR 44 et BR 465.

Au début des hostilités de la Seconde Guerre mondiale, le II/11 voit ses équipages les plus expérimentés affectés au I/11 pour participer aux combats sur LeO 451. Ainsi, le groupe II/11 se comporte en véritable groupe d'instruction jusqu'au 11 juin 1940, date d'entrée en guerre de l'Italie; il participe

L'ERV 3/93 perpétue les traditions du GB II/38 et donc celles des escadrilles SPA BI 54 (SPAD biplace) et SAL 22 (Salmson). La SAL 22 se constitue DO 22 (Dorand) à Chalais-Meudon, le 14 août 1914, et devient MF 22 (Maurice Farman), le 1<sup>er</sup> novembre 1914, AR 22 (avions Dorand à moteur Renault) en juillet 1917, SAL 22 (Salmson) enfin à partir du 18 mai 1918. De décembre 1916 à mars 1919, elle stationne en Italie du Nord. C'est pour cette raison que figurent sur son insigne la louve romaine, Romulus et Remus. Elle est dissoute le 4 avril 1919. La SPA BI 54, créée MF 54 en mai 1915, évolue sur SPAD biplace du 3 janvier 1918 au 17 mars 1919, date de sa dissolution. La SPA BI 54 et la SAL 22 renaissent au sein du 38<sup>e</sup> RAM de Thionville en juin 1924, qui devient 38<sup>e</sup> escadre mixte.

Equipé d'Amiot 143, le GB II/38 se spécialise très vite dans les missions de nuit à grande distance. Engagé immédiatement dans la bataille de France, le 10 mai 1940, le GB II/38 effectue durant cette période 124 bombardements de nuit et 6 de jour depuis les terrains de Chaumont et de Troyes.

### EIRV 3/93 "LANDES"



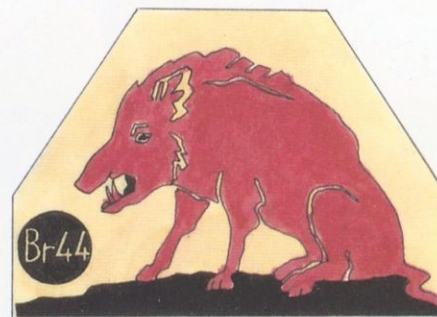
L'escadron de ravitaillement en vol 4/91 "Landes" est créé le 1<sup>er</sup> janvier 1964. Stationnant à Mont-de-Marsan, Il reprend les traditions du GB II/38 et l'insigne de sa deuxième escadrille, la SAL 22. Le 1<sup>er</sup> juillet 1976, à la restructuration des FAS, l'ERV 4/91 adopte l'appellation ERV 3/93 "Landes". Il est transféré géographiquement sur Istres le 5 septembre 1991 et devient l'escadron d'instruction et de ravitaillement en vol EIRV 3/93 "Landes".



SAL 277



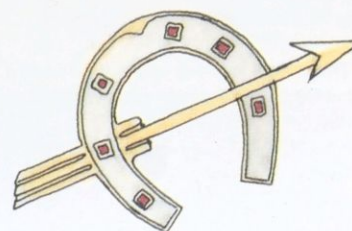
SAL 10



BR 44



BR 465



SPA BI 54



SAL 22

## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 93<sup>E</sup> ESCADRE DE RAVITAILLEMENT EN VOL (FAS)

#### Istres

90<sup>e</sup> ERV du 1<sup>er</sup> août 1963 au 30 mai 1965  
 ERV 1/93 "Aunis" depuis le 13 juillet 1965  
 93<sup>e</sup> ERV depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1976  
 EIRV 3/93 "Landes" depuis le 5 septembre 1991

#### Avord

ERV 2/93 "Sologne" depuis le 15 avril 1966

#### Mont-de-Marsan

ERV 3/93 "Landes" du 1<sup>er</sup> janvier 1964 au 4 septembre 1991

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À LA 93<sup>E</sup> ESCADRE DE RAVITAILLEMENT EN VOL

C135F du 3 février 1964 à 1988  
 C135FR depuis 1988 (le dernier C 135 F remotorisé a été livré le 15 avril 1988 à l'Armée de l'air)

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 93<sup>E</sup> ESCADRE DE RAVITAILLEMENT EN VOL

#### ERV 1/93 "Aunis"

ERV 4/93 "Aunis" du 13 juillet 1965 au 30 juin 1976  
 ERV 1/93 "Aunis" depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1976

#### ERV 2/93 "Sologne"

ERV 4/94 "Sologne" du 15 avril 1966 au 30 juin 1976  
 ERV 2/93 "Sologne" depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1976

#### EIRV 3/93 "Landes"

ERV 4/91 "Landes" du 1<sup>er</sup> janvier 1964 au 30 juin 1976  
 ERV 3/93 "Landes" du 1<sup>er</sup> juillet 1976 au 4 septembre 1991  
 EIRV 3/93 "Landes" depuis le 5 septembre 1991

## Guadeloupe



*Ambiance attentive dans la soute du Puma lors d'une mission de recherche en mer d'un voilier en détresse en mer des Caraïbes.*

*L'ETOM 58 est souvent appelé sur zone à accomplir de nombreuses missions à caractère humanitaire ou de service public. Puma SA 330 Ba précédé par un Fennec AS 555 N le long du littoral.*



Prenant la suite officielle du détachement de l'Armée de l'air aux Antilles-Guyane stationné à Fort-de-France et à Pointe-à-Pitre depuis 1961, l'escadrille de transport aérien militaire (ETAM) est créée le 12 mai 1966. Elle se voit confier les missions de soutien logistique des forces armées des Antilles et de la Guyane et celles de service public : évacuations sanitaires, recherches en mer, participation aux plans ORSEC.

Les moyens aériens mis en œuvre, à l'époque, se composent de quatre C 47 Dakota. L'un d'eux stationne à Fort-de-France. En 1969, ce parc aérien se renforce. Pointe-à-Pitre aligne un DC 4, deux C 47, un Piper Aztec, Fort-de-France un C 47 et une

Alouette III. Les Dakota sont remplacés en 1970 par quatre Nord 2501.

En 1974, un détachement hélicoptère est créé à Cayenne avec une première mise en place d'une Alouette III. Cette même année, le nom de tradition "Guadeloupe" est attribué à l'escadrille qui prend en 1976 le nom d'escadron de transport outre-mer 58 avec le remplacement de ses avions par deux C 160 Transall et l'arrivée en 1979 de trois hélicoptères Puma SA 330 dont deux détachés en Guyane. En 1981, un deuxième Puma est affecté à Pointe-à-Pitre.

Avec le développement des missions liées au centre spatial guyanais, le détachement de Cayenne voit son parc aérien augmenter sensiblement en 1987 avec l'arrivée d'une

### CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

#### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE L'ETOM 58

Fort-de-France, Pointe-à-Pitre	depuis le 12 mai 1966
Cayenne	de 1974 à 1990

#### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À L'ETOM 58

C 47 Dakota	du 12 mai 1966 à 1970
DC 4 Piper Aztec	de 1969 à 1975
SA 319 B Alouette II	de 1969 à novembre 1991
Nord 2501	de 1970 à 1976
C160 Transall	depuis 1976
SA 330 Puma	depuis 1979
AS 355 F1 Ecureuil	de 1987 à 1990
AS 555 N Fennec	depuis novembre 1991

#### APPELLATIONS SUCCESSIVES DE L'ETOM 58

ETAM	du 12 mai 1966 à 1974
ETAM "Guadeloupe"	de 1974 à 1976
ETOM 58 "Guadeloupe"	depuis 1976

Alouette III, remplacée peu après par deux puis un troisième Ecureuil armés. Devenu de fait un élément important, ce détachement de Cayenne prend son autonomie en 1990 et le titre d'escadron d'hélicoptères outre-mer 68. Réduit désormais à ses deux implantations en Guadeloupe et en Martinique, l'ETOM possède, depuis novembre 1991, un Fennec en remplacement de son Alouette III, présente sur le site depuis quelques années.



# PUMA SA 330 Ba



## MISSIONS DE L'ESCADRON DE TRANSPORT OUTRE-MER 58

- Support aérien logistique (transports, hélicoptage) au profit du commandement des forces armées aux Antilles-Guyane
- Missions d'intérêt général
- Missions humanitaires

## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	Puma SA 330 Ba
Missions .....	Transports divers et sauvetage
Date de premier vol .....	15 avril 1965
Date de mise en service AA .....	2 mai 1974
Envergure .....	15,15 m
Longueur .....	18,20 m
Hauteur .....	5,15 m
Poids maximal au décollage .....	7 t
Emport carburant .....	1 550 l plus réservoirs supplémentaires de 450 l (au maximum quatre)
Type de propulseur .....	2 turbomoteurs à turbine libre Turbo 3 C IV
Puissance .....	1 400 ch (unitaire)
Consommation .....	10 l/mn
Plafond opérationnel .....	16 400 pieds
Vitesse maximale .....	275 km/h
Equipage .....	2 pilotes, 1 mécanicien d'équipage plus 1 mécanicien de soute ou 1 treuilliste selon la mission, 1 sauveteur plongeur éventuellement
Nombre de passagers transportés .....	18 au maximum, 15 pour une mission standard, 6 blessés couchés en mission d'évacuation sanitaires.
Charge maximal au treuil .....	275 kg
Caractéristique particulière .....	peut être équipé d'un canon 20 mm en sabord porte droite
Constructeur .....	Aérospatiale

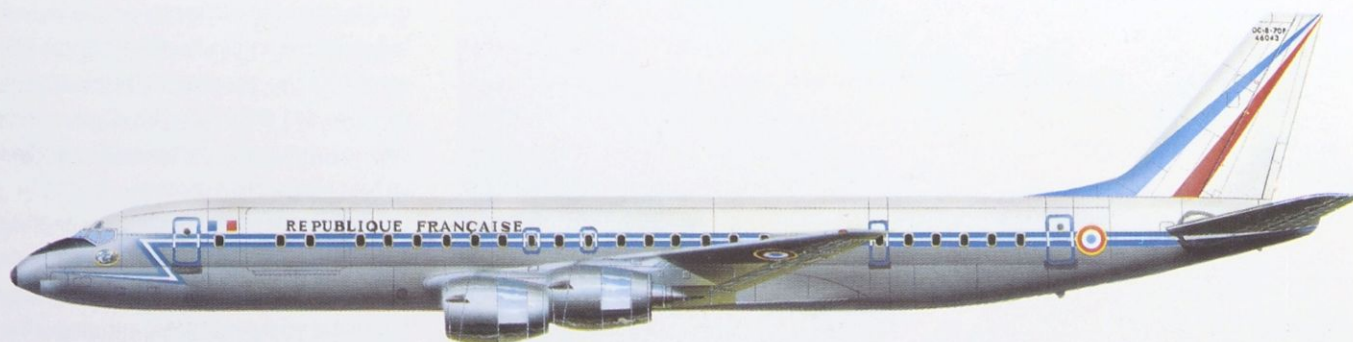
## UNITÉS UTILISANT LE PUMA SA 330 Ba

- EH 1/67 - Cazaux
- EH 4/67 - Apt
- EH 5/67 - Aix-les-Milles
- EH 6/67 - Solenzara
- CIEH 341 - Toulouse
- ETOM 52 - Nouméa
- ETOM 58 - Pointe-à-Pitre
- EHOM 68 - Cayenne





# DC 8 72 CF



Le personnel navigant de conduite du DC 8 se compose de deux pilotes, d'un radionavigateur (ici à son poste) et d'un mécanicien.

## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	DC 8 72 CF
Mission .....	Transport de charges significatives à longues distances
Date de mise en service AA .....	21 octobre 1982
Envergure .....	45,22 m
Longueur .....	47,96 m
Hauteur .....	13,23 m
Poids à vide équipé .....	73 t
Poids maximal au décollage .....	152 t
Type de propulseur .....	CFM 56 à double flux
Poussée .....	4 x 10 680 daN
Emport carburant maximal .....	91 800 l
Rayon d'action maximal .....	750 km
Plafond opérationnel .....	42 000 pieds
Distance de roulement	
Au décollage .....	1 500 à 2 500 m
A l'atterrissage .....	1 100 à 1 800 m
Équipement radionavigation .....	3 centrales à inertie, 2 VOR, 2 radiocompas, 2 VHF, 2 HF, 1 UHF
Equipage .....	2 pilotes, 1 mécanicien de conduite, 1 navigateur
Personnel navigant de cabine .....	1 chef de cabine, 1 sous-chef de cabine, 3 aides spécialistes cabine
Nombre de passagers transportés .....	178
Poids maximal de fret .....	47 t
Constructeur .....	Mac Donnell Douglas



## MISSIONS DE L'ESCADRON DE TRANSPORT 3/60 "ESTEREL"

### Missions de transports

- stratégiques
- au profit des armées
- au profit des hautes autorités gouvernementales

### Missions d'instruction des équipages

## Esterel



*Au maximum de sa capacité, le DC 8 peut transporter 178 passagers. Il leur procure un confort adapté à la longueur des étapes effectuées.*



Avec l'ouverture en 1964 du centre d'essai du Pacifique (CEP), l'Armée de l'air se trouve confrontée aux difficultés liées au soutien logistique de bases très éloignées de la métropole. Elle décide d'élargir son parc de DC 6 B et opte pour l'acquisition d'un quadriréacteur "long-courrier", le Douglas DC 8, particulièrement bien adapté aux impératifs du transport sur longues distances. Destiné au groupe de liaisons aériennes ministérielles (GLAM), le premier appareil est acheté à la compagnie UTA. Ce DC 8 55 F, immatriculé FRAFA, est pris en compte par l'Armée de l'air le 30 janvier 1966.

Cette même année, le FRAFA effectue sa première liaison vers le Pacifique ainsi que son premier voyage officiel, un tour du monde au profit du président de la République, le général de Gaulle. En deux ans, cet avion totalisera 7000 heures de vol. La réorganisation du GLAM entraîne, le 1<sup>er</sup> mai 1968, la création de l'ET 3/60 à Villacoublay. L'avion, quant à lui, stationne sur la plate-forme du Bourget, auprès des services techniques de la compagnie UTA qui assurent sa maintenance.

Dès sa création, quatre types de missions sont dévolus à l'"Esterel". Tout d'abord, la principale reste la mission France-Polynésie pour le compte de la direction du centre d'essais nucléaires (Dircen). Viennent en

suite les missions au profit des armées, coordonnées par le bureau des transports maritimes, aériens et de surface (BTMAS) : transports de fret ou de personnel vers les différentes régions du monde où la France est présente. Les voyages officiels, réalisés dans le cadre des transports du président de la République et des hautes autorités gouvernementales, constituent la troisième des missions de l'unité. Les vols d'instruction, enfin, permettent au personnel de maintenir un haut niveau professionnel.

L'apparition de nombreux besoins en transport à destination des départements et des territoires d'outre-mer ainsi que la multiplication des voyages officiels entraînent l'acquisition d'un second DC 8, le FRAFB, pris en compte par l'ET 3/60 "Esterel" le 31 juillet 1969. Cet appareil est aussitôt affecté aux liaisons longues distances vers les pays francophones d'Afrique, la Guyane, les Antilles, Djibouti et la Réunion. Ces deux DC 8 permettent ainsi à l'Armée de l'air de procurer à ses passagers un confort adapté à la longueur de ces nouvelles lignes.

Les campagnes d'essais nucléaires dans le Pacifique nécessitent également des rotations de plus en plus fréquentes pour acheminer un important matériel sur nos bases avancées de Polynésie. L'utilisation des quadriréacteurs s'intensifie, au point qu'un troisième appareil de type DC 8, le FRAFC, est affecté le 30 juin 1972 à l'ET 3/60 "Esterel" pour être principalement utilisé au profit des armées. En 1974, lors de l'ouverture de l'aéroport Charles-de-Gaulle, l'UTA déplace toute son activité commerciale et une partie de ses services techniques vers Roissy. A partir du 18 mars 1974, les avions de l'ET 3/60 font également mouvement vers ce nouveau terrain.

Les besoins de la Dircen ne cessant de croître, les trois DC 8 affectés aux vols longs courriers ne suffisent plus, l'Armée de l'air, une nouvelle fois, se tourne vers l'UTA, en vue d'acquérir un super DC 8 62 CF. L'avion FRAFD est réceptionné le 26 janvier 1976. La flotte des DC 8 du COTAM se compose donc de quatre appareils, trois DC 8 55 F et un DC 8 62 CF.

Au début de l'année 1979, le durcissement des normes de bruit admissible sur les aéroports et le succès du programme franco-américain CFM 56 incitent de nombreuses compagnies aériennes à tenter la remotorisation de leurs DC 8. Dès l'automne 1980, l'Armée de l'air décide de remotoriser le DC 8 62 CF FRAFD. De plus, UTA est chargé par l'Armée de l'air de négocier l'achat de deux nouveaux DC 8 62 CF. Le premier, le FRAFF, est affecté à l'ET 3/60 le 26 mai 1981, et, le 27 novembre de la même année, le FRAFG est livré au Bourget. Le FRAFG sera le premier DC 8 remotorisé qui portera, dès lors, l'appellation de DC 8 72 CF. C'est sur Paris-Djibouti, les 21 et 22 octobre 1982, qu'est exécutée la première liaison sur ce nouveau type d'appareil. En début d'année 1983, la vente d'un DC 8 55 F est décidée et, le 15 janvier, le FRAFB est rayé des registres de l'Armée de l'air, avec à son actif 34 000 heures de vol pour le compte de l'"Esterel". Durant cette même période, le DC 8 62 CF FRAFD entre en chantier de remotorisation. Grâce aux performances de ces appareils, les vols France-Polynésie ne comportent plus qu'une seule escale, Los Angeles, alors qu'auparavant l'escale technique de Montréal était indispensable. Quelques mois après la mise en service du FRAFD, le dernier DC 8 62 CF est confié à l'UTA pour sa remotorisation. Il entre en chantier en octobre 1983, avant d'être remis à la disposition du transport aérien militaire le 4 avril 1984.



Le 1<sup>er</sup> janvier 1988, la Caravelle SE 210 10 R FRAFH est transférée du GLAM 1/60 vers l'"Esterel". L'escadron se trouve ainsi doté d'un avion court et moyen courrier lui permettant de répondre à toutes les missions à la demande formulées par le BTMAS. Cette Caravelle sera retirée du service le 30 juin 1992.

*12 000 kilomètres sans escale, seuls les DC 8 de l'ET 3/60 peuvent rendre un tel service au sein de l'Armée de l'air. Voyages officiels, missions au profit des armées, actions humanitaires, ces appareils ont une réelle vocation planétaire.*

## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE L'ET 3/60 "ESTEREL"

Villacoublay	depuis le 1 <sup>er</sup> mai 1968
Avions basés au Bourget	du 30 janvier 1966 au 18 mars 1974
Avions basés à Roissy	depuis le 18 mars 1974

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À L'ET 3/60 "ESTEREL"

DC 8 55 F	depuis le 30 janvier 1966
DC 8 62 CF	du 26 janvier 1976 à octobre 1983
DC 8 72 CF	depuis le 21 octobre 1982
Caravelle SE 210 10 R	du 1 <sup>er</sup> janvier 1988 au 30 juin 1992



Deux AS 355 F1 Ecureuil de l'EH 3/67 "Parisis" au-dessus de La Défense.



## Parisis

La SPA 99 naît, le 6 novembre 1917, du dédoublement de l'escadrille 87. Avec comme insigne "Pégase", elle est tout d'abord intégrée au sein de la VIII<sup>e</sup> armée puis à l'escadre n° 2 de la division aérienne où elle appartient au GC n° 20. Cette unité est dotée de Nieuport puis de SPAD avant sa dissolution le 14 mai 1919.

L'insigne du "Pégase" disparaît en même temps que la SPA 99. Il faut attendre la Seconde Guerre mondiale pour le voir réapparaître, le 17 février 1939, avec la création du groupe de chasse I/10. En fait, ce groupe ne verra pratiquement jamais le jour puisqu'en même temps est créé le GC III/I qui ponctionne l'ensemble du personnel navigant et la moitié du personnel spécialiste du I/10. Le 1<sup>er</sup> novembre 1939, le I/10 est rattaché à la 9<sup>e</sup> escadre, puis au groupement provisoire d'instruction de la chasse d'Oran, le 16 février 1940. Il est dissous le 25 août 1940.

Après la guerre, la SPA 99 renaît le 1<sup>er</sup> juillet 1954 avec la réorganisation de la 10<sup>e</sup> escadre de chasse pour former le 1/10 et le 2/10. L'EC 1/10 s'installe à Creil. Il est alors doté de Vampire puis de Mystère II C avant l'arrivée du Mystère IV A en 1957. Cet escadron

est baptisé "Parisis" le 22 février 1955; il a pour insigne un "Pégase" noir, tandis que la 2/10 en a un blanc. L'insigne de l'escadre regroupe les deux "Pégase". L'EC 1/10 "Parisis" est dissous en février 1958, du fait de la création des escadrilles 3 et 6/72 en Algérie.

A partir de là intervient l'hélicoptère avec les 22<sup>e</sup> et 23<sup>e</sup> escadres rapatriées d'Algérie en France, le 29 juillet 1962; la 23<sup>e</sup> escadre s'implante à Saint-Dizier, tandis qu'une partie de ses moyens, sous forme de détachements permanents (DPH), s'installe à Lahr, en RFA et à Villacoublay. Le 31 août 1964, ces formations passent de la tutelle de la FATac à celle du COTAM. Les 22<sup>e</sup> et 23<sup>e</sup> escadres sont dissoutes et laissent place à cinq escadrons : le 1/68 à Pau, le 2/68 à Chambéry, le 1/67 à Bremgarten (RFA), le 2/67 à Saint-Dizier, puis à Metz à partir de 1972, et enfin le 3/67 à Villacoublay.

En 1975, les unités d'hélicoptères subissent un nouveau remaniement : le 2/68 est dissous, tandis que l'on procède à la mise en place du CIEH de Chambéry. Le 1/68 se déplace à Cazaux et prend le numérotage 1/67, libre depuis la dissolution de l'escadron de Bremgarten. La répartition est la suivante : le 1/67 "Pyrénées" à Cazaux, le 2/67 "Valmy" à Metz, le 3/67 "Parisis" à Villacoublay, le 4/67 "Durance" à Apt et le 5/67 "Alpilles" à Istres, puis à Aix-en-Provence après 1982. Le 1<sup>er</sup> novembre 1988, succédant à l'escadron de transport et de sauvetage ETS 1/44, l'EH 6/67 "Solenzara" est créé en Corse.

Le DPH de la 23<sup>e</sup> escadre, installé à Villacoublay, le 29 juillet 1962, avec quatre Sikorsky H 34 et quatre Alouette II, est donc devenu, le 1<sup>er</sup> octobre 1964, l'EH 3/67. Cet escadron a repris le nom "Parisis" de l'EC 1/10 et l'insigne "Pégase" de la SPA 99. L'EH 3/67 reçoit sa première Alouette III en novembre 1973, alors qu'il s'est séparé, en 1970, de son dernier H 34. Le 15 avril 1985, il réceptionne ses premiers Ecureuil biturbines AS 355 F1, tandis que l'on assiste au retrait progressif des Alouette II. Le 10 juillet 1990 arrivent enfin au "Parisis" les AS 555 N Fennec.

### CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

#### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE L'EH 3/67 "PARISIS"

Algérie 23 <sup>e</sup> escadre : origine du 3/67	de 1956 à 1962
Villacoublay DPH, puis 3/67	à partir du 29 juillet 1962

#### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À L'EH 3/67 "PARISIS"

(par la 23<sup>e</sup> escadre, le DPH et l'EH 3/67)

Bell 47	de 1956 à 1960 en Algérie
Sikorsky H-34	de 1956 en Algérie à 1970
Alouette II	de 1962 au 7 juin 1991
Alouette III	depuis novembre 1973
AS 355 F1 Ecureuil	depuis le 15 avril 1985
AS 555 N Fennec	depuis le 10 juillet 1990

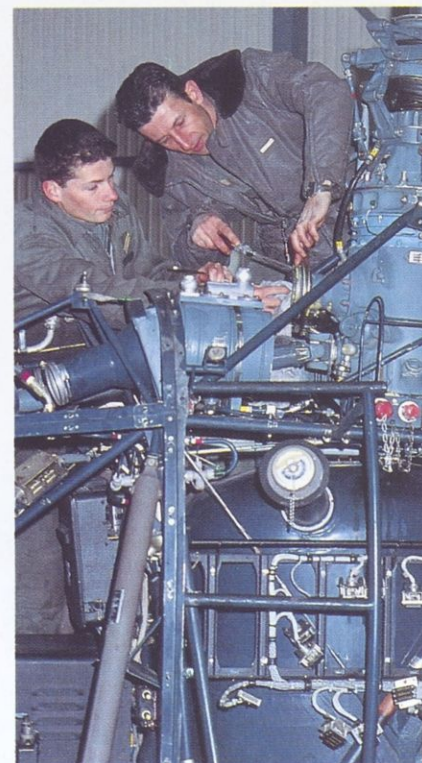
#### APPELLATIONS SUCCESSIVES DE L'EH 3/67 "PARISIS"

DPH	du 29 juillet 1962 au 30 septembre 1956
EH 3/67 "Parisis"	depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1964

# AS 355 F1 "ÉCUREUIL"



*Visite périodique VP 2<sup>e</sup> échelon sur une Alouette III. La formation professionnelle des mécaniciens nécessite le "parrainage" des plus jeunes.*



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil.....	AS 355 F1 "Ecoreuil"
Missions.....	Liaison Entraînement Hélitreuilage (course 40 m, charge 136 kg) Transport charge extérieure (1,1 t)
Date de mise en service AA .....	1985
Diamètre rotor .....	10,69 m
Longueur .....	12,94 m
Hauteur .....	3,14 m
Poids à vide équipé .....	500 kg
Poids maximal au décollage .....	2 500 kg
Emport carburant	
Interne.....	730 l
Type de propulseur.....	2 turbomoteurs Allison 250 C 20 F
Puissance au décollage .....	420 ch par moteur
Puissance maximale continue .....	375 ch par moteur
Plafond opérationnel.....	16 000 pieds
Vitesse.....	150 kt
Équipement radionavigation.....	Pilote automatique, radiosonde 2 centrales de cap, UHF - VHF
Caractéristique particulière .....	Certifié IFR
Constructeur.....	Aérospatiale

### MISSIONS DE L'EH 3/67 "PARISIS"

- Transports, héliportages, soutien logistique des états-majors de la région parisienne

### UNITÉS UTILISANT L'AS 355 F1 "ÉCUREUIL"

- EH 3/67 "Parisis" - Villacoublay
- EHOM 68 - Cayenne

**L'EFIPN 307  
d'Avord**



**Gévaudan**



**E**n 1952, le centre de rassemblement du personnel navigant est créé sur la base aérienne d'Aulnat. Comme son nom l'indique, il regroupe les élèves du PN avant leur départ vers les différentes écoles de spécialisation.

Ce centre subsistera jusqu'à la dissolution de la base en 1958. Il est alors créé à Nîmes-Courbessac, la division préparatoire du personnel navigant. Cette DPPN aura pour rôle essentiel de fournir aux jeunes engagés une formation militaire et technique.

Après la réouverture de la base d'Aulnat en novembre 1960, la vocation école de cette nouvelle unité se perpétue, mais il faut

attendre 1967 pour voir revenir en cet endroit le centre d'instruction des jeunes engagés du personnel navigant, qui prend alors le nom d'escadron de formation initiale du personnel navigant (EFIPN). L'enseignement militaire et technique dispensé à l'EFIPN à cette époque s'étale sur une période de six mois, aucun vol n'est prévu durant cette phase.

Au cours de l'année 1968, un projet mûrit en état-major : créer à l'EFIPN une escadrille de présélection sur avion léger. Celui-ci se concrétise, et une escadrille de CAP 10 est mise sur pied au mois de juillet 1970. Fort de cette escadrille, l'escadron de formation du personnel navigant devient école de formation du personnel navigant. Elle conserve le même sigle EFIPN, mais avec la numérotation 307. Le 2 août 1971, le premier élève effectue la première mission de sélection. Le 20 septembre 1973 naît l'escadron d'instruction en vol "Gévaudan". En 1977, l'EFIPN enregistre deux évolutions notoires. L'Armée de l'air recrute à présent des EPVO (élèves pilotes à vocation d'officier). D'autre part, avec la constitution du groupement d'instruction GI 313, l'unité prend une nouvelle numérotation 2/313. Elle est ainsi rattachée à l'école de formation des moniteurs EFM 1/313.

Avec la troisième et dernière dissolution de la base aérienne 745, l'EFIPN (de nouveau 307) s'installe à Avord, regroupé avec le centre de langues CL 1/307 en provenance de la base de Chambéry.

**CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ**

**IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE L'EFIPN**

Aulnat	de 1966 à juillet 1985
Avord	depuis juillet 1985

**APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS PAR L'EFIPN**

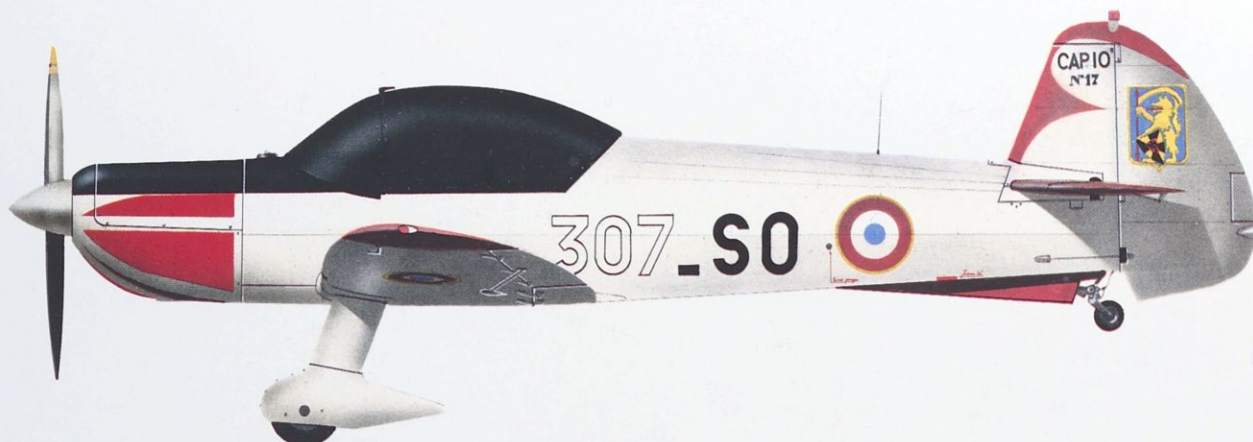
CAP 10	depuis juillet 1970
CM 170 Fouga Magister	depuis juillet 1985

**APPELLATIONS SUCCESSIVES DE L'EFIPN**

EFIPN (escadron de formation initiale du personnel navigant)	de 1966 à 1970
EFIPN 307 (école de formation initiale du personnel navigant)	de 1970 à 1977
EFIPN 2/313 EFIPN 307	de 1977 à juin 1985 depuis juillet 1985



## CAP 10



### CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil.....	CAP 10
Missions.....	Perfectionnement et voltige aérienne Sélection en vol
Date de mise en service AA.....	1970
Envergure.....	8,06 m
Longueur.....	7 m
Hauteur.....	2,30 m
Poids à vide équipé.....	540 kg
Poids maximal au décollage.....	830 kg
Type de propulseur.....	Lycoming A10 360 B2F (alimenté en carburant pour le vol inversé)
Puissance.....	180 ch
Vitesse maximale.....	340 km/h
Facteur de charge maximale.....	-3 g à + 6 g
Equipage.....	2 pilotes
Constructeur.....	AC Mudry

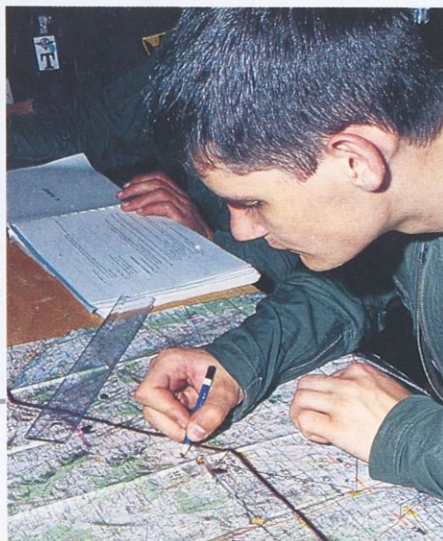
### MISSIONS DE L'EFIPN

- Sélection en vol des élèves officiers du personnel navigant
- Formation initiale et technique des élèves officiers du personnel navigant
- Enseignement de la langue anglaise

### UNITÉS UTILISANT L'APPAREIL

- Escadron de sélection en vol "Gévaudan" - Avord
- Division des vols 05/312 : 5<sup>e</sup> escadron d'initiation aérienne - Salon-de-Provence

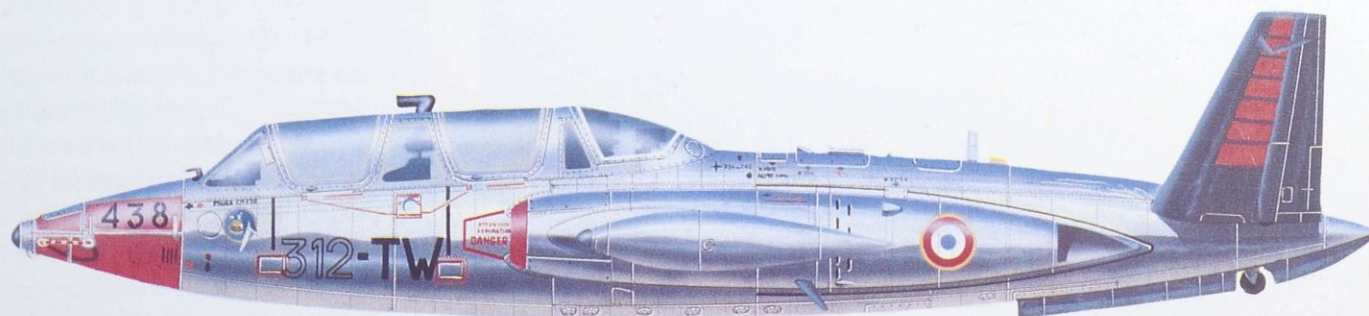
*Après l'instruction au sol, le premier contact de l'élève officier du personnel navigant (EOPN) avec l'avion s'effectue sur CAP 10. Biplace en côte à côte, cet appareil de voltige permet d'aborder, pour la sélection, les principales disciplines de base.*





INDIAN AIR FORCE  
MUMBAI

# CM 170 Fouga Magister



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	CM 170 Fouga Magister
Missions .....	Ecole de pilotage de base Entraînement
Date de mise en service AA .....	29 février 1956
Envergure avec réservoirs d'ailes ...	12,15 m
Longueur .....	10,06 m
Hauteur .....	2,8 m
Poids à vide équipé .....	Avec réservoirs d'ailes 3,09 t Avec réservoirs d'ailes grande capacité 3,25 t
Poids maximal au décollage .....	3,44 t
Emport carburant .....	Réservoirs centraux 730 l Maxi avec réservoirs d'ailes de 125 l : 980 l Maxi avec réservoirs d'ailes de 230 l : 1 190 l
Type de propulseur .....	Turboréacteur Turboméca type Marboré VI à partir du n° 436
Poussée .....	480 kg
Vitesse maximale .....	Mach 0,85
Facteur de charge maximale .....	Avec réservoirs d'ailes 125 l : - 3,5 g + 5,5 g Avec réservoirs d'ailes 230 l : - 1,4 g + 3 g
Armement .....	Deux mitrailleuses AA 52 dans la pointe avant (non montées actuellement)
Emport sous voilure .....	2 lance-roquettes Matra type 20 2 lance-roquettes Matra type 122 2 lance-bombes Alkom type 52
Constructeur .....	Potez



## UNITÉS UTILISANT LE FOUGA MAGISTER

- DV 5/312 - Salon-de-Provence
- EFMS (escadron de formation des moniteurs et de standardisation) - Cognac (le Fouga Magister est également en dotation en petit nombre dans de nombreuses unités, en particulier dans les escadres de chasse)



*En service depuis 1956, le CM 170 Fouga Magister conserve sa finesse, son élégance, et sa maniabilité a conquis de nombreuses générations de pilotes. A raison de 145 heures de vol par élève, les promotions de l'Ecole de l'air effectuent encore leur progression de pilotage de base sur cet appareil qui devrait être remplacé en 1994.*



**Défens  
Montmirail  
Côte bleue  
Verdon**

**E**n 1910, le lieutenant Camerman est le premier officier à recevoir un brevet de pilote civil à titre militaire; l'année suivante, le lieutenant Tricornot de Rose reçoit le brevet de pilote militaire n° 1. En 1912, une loi crée et organise l'aéronautique militaire, et les premiers pilotes sont formés au camp d'Avord. Dès sa création, l'Armée de l'air se préoccupe de former elle-même l'ensemble de ses officiers, qu'ils soient issus du recrutement direct ou indirect.

L'Ecole de l'air naît, quant à elle, un peu plus tard, en 1935, et s'installe à Versailles dans les locaux de l'Ecole militaire d'application de l'aéronautique qui assure l'instruction générale, militaire et technique des jeunes officiers, sans doute dans le droit-fil des compagnies de sapeurs aérostiers rattachés au 1<sup>er</sup> régiment du génie stationné à Versailles.

Parallèlement, la formation aéronautique de base est assurée sur Potez 25 à partir des aérodromes voisins de Saint-Cyr et Villacoublay. Au bout de six mois, la promotion part au camp d'Avord pour se préparer au brevet de pilote sur Morane 315 et 230.

C'est en 1937 que Salon-de-Provence accueille la troisième promotion de l'Ecole de l'air dans des installations encore provisoires et inachevées. En août 1939, la guerre fait émigrer l'école vers Bordeaux-Mérignac. Novembre 1942, l'ennemi occupe la zone

de France restée libre et investit l'école, qui est à nouveau dispersée.

Elle renaît officiellement au Maroc, et les élèves pilotes rassemblés à Marrakech effectuent une initiation d'environ trente heures de vol sur Morane 230 et 315, puis sur Sipa, avant de rejoindre les Etats-Unis pour parfaire leur entraînement aérien. En octobre 1946, l'Ecole de l'air retrouve les bâtiments éventrés de Salon et, à partir de 1954, l'instruction en vol est totalement assurée par l'Armée de l'air. Une piste en "dur" a été construite pour recevoir les Sipa d'instruction de base, au sein du groupement d'instruction en vol commandé par le commandant Toulouse.

Les premiers Fouga Magister (Castel Mauboussin CM 170) arrivent à l'école en 1956, et une partie de la promotion 1954 "Commandant Héliot" débute l'instruction en vol sur ce nouvel avion le 8 octobre 1956. A la tête du groupement d'instruction en vol, est nommé alors le commandant Izaac; le capitaine Villien commande la première escadrille sur Fouga; le sous-lieutenant Paillard, premier élève pilote lâché sur ce type d'avion le 15 octobre 1956, est aussi victime du premier incident: l'atterrissage se termine dans un fossé en bout de piste 16, suite à une panne de freins.

De 1960 à 1965, la plate-forme de Salon met en œuvre divers avions d'armes au profit des cadres de l'école: Ouragan, Mystère IV A, super Mystère B2. Le 1<sup>er</sup> juin 1968, l'unité prend officiellement l'appellation actuelle de division des vols 5/312.

Elle a la responsabilité de la formation aéronautique de base, tant en vol qu'au sol, du corps des officiers pilotes de carrière dans l'Armée de l'air, des officiers élèves du cours spécial de l'Ecole de l'air, des enseignes de vaisseau de l'Aéronavale et des ingénieurs de la Délégation générale pour l'armement.

L'activité aérienne est importante et, au début de l'année 1979, l'unité passe le cap de la 500 000<sup>e</sup> heure de vol sur Fouga Magister (Marboré VI). Aujourd'hui, la division des vols de l'Ecole de l'air forme environ 115

pilotes par an et effectue près de 22000 heures de vol annuelles.

Elle compte en son sein trois escadrons d'instruction en vol et un escadron de contrôle et standardisation évoluant sur CM 170, une section d'entraînement au sol (simulateur), une section d'instruction théorique et un GERMaS chargé de la maintenance de quelque cinquante-cinq Fouga Magister. Le 1<sup>er</sup> novembre 1990, l'escadron d'initiation aérienne, ancienne SIVEA (section d'initiation en vol et d'entraînement aérien), équipé de CAP 10, constitue le 5<sup>e</sup> EIA de la division des vols.

Depuis le 25 novembre 1986, la division des vols est dotée d'un insigne officiellement homologué. "Rondache d'azur à la filière d'or chargé à dextre d'une aigle contournée au vol abaissé, d'azur foncé et d'émail blanc, becquée et membrée de sable, empiétant une étoile brochant sur un demi-sol." La posture altière et décidée de l'aigle symbolise l'esprit combatif des futurs pilotes de chasse que l'unité a vocation de former et d'éduquer.

Les trois EIV et le 4<sup>e</sup> ECS reprennent, quant à eux, depuis le 14 décembre 1990, les insignes et traditions de leurs glorieux aînés dans la mission d'instruction.

### 1<sup>ER</sup> EIV "DÉFENS"



Cet insigne, symbolisant le combattant futur, est directement inspiré de celui de la division d'entraînement stationnée à Dugny, unité au sein de laquelle volèrent en 1936 des élèves de l'École de l'air alors basée aux petites écuries à Versailles. Il conserve de plus le chat et les couleurs (noir et or) de l'insigne en tissu porté traditionnellement au 1<sup>er</sup> EIV depuis de nombreuses années.

Le Défens est une petite montagne située au nord de la piste de Salon-de-Provence, lieu d'apprentissage des élèves pilotes de l'École de l'air.

### 2<sup>E</sup> EIV "MONTMIRAIL"



L'agilité légendaire du "guêpier", au vol élégant et acrobatique, symbolise les qualités indispensables pour un futur chasseur.

Les ailes déployées sur fond argent préfigurent le macaron que tout élève pilote espère obtenir.

Les Dentelles de Montmirail sont des collines boisées de pins et de chênes qui constituent le dernier contrefort du mont Ventoux vers le Rhône. Elles doivent leur nom au découpage très particulier de leurs crêtes en arêtes très minces et en aiguilles.

### 3<sup>E</sup> EIV "CÔTE BLEUE"



Le 3<sup>e</sup> EIV reprend les traditions de l'escadrille d'entraînement et de calibration 1/17. L'EEC 1/17 succède en mai 1952 au centre d'entraînement opérationnel à Oran-La-Sénia. A ce moment, elle compte moins d'une dizaine de navigants et se trouve sous les ordres du capitaine Carrère-Clemenceau, petit-neveu de Georges Clemenceau.

L'insigne de l'escadrille, dessiné par son chef en mémoire de son grand-oncle (surnommé, comme nul ne l'ignore, le Tigre), représente

un tigre tenant entre ses griffes un scope radar, sur un polygone mauve (couleur du carême, qui est à l'époque nom de code radio du 1/17).

Le 1<sup>er</sup> janvier 1954, l'escadrille 1/17 est transformée en escadron d'entraînement opérationnel et de calibration EEOC 1/17. Cet escadron formera en bonne part la 20<sup>e</sup> escadre du 1<sup>er</sup> avril 1956 jusqu'au 31 décembre 1962. Hors Oran-La-Sénia, cette unité stationnera à Boufarik du 16 décembre 1959 au 17 septembre 1962.

La Côte bleue est la côte méditerranéenne escarpée située au sud de Salon, et formée par la chaîne de l'Estaque.

### 4<sup>E</sup> ECS "VERDON"



Le 4<sup>e</sup> escadron a pour vocation de contrôler en vol les élèves et les moniteurs. Ses pilotes sont sous-chefs de patrouille ou chefs moniteurs.

L'aigle symbolise donc la qualification élevée du personnel. L'insigne choisi par le 4<sup>e</sup> ECS est celui de l'ELA 55. Stationné à Lahr, cette escadrille a été dissoute en février 1965 pour former, avec l'ELA 41 de Dijon, l'EL 41 à Metz, actuellement ETE 41 "Verdun".

### 5<sup>E</sup> EIA



L'escadron d'initiation aérienne a repris les traditions et l'insigne du GE 313 d'Aulnat.

## ÉCOLE DE CHASSE "CHRISTIAN MARTELL"



*Après environ 90 heures de vol effectuées sur Alphajet en stage de "spécialisation réacteur" au GE 314 de Tours, les élèves sont solennellement brevetés pilotes de chasse.*



C'est en avril 1943 qu'est créée la "section chasse" à Marrakech. Rassemblant quelques Curtiss H 75 A, cette unité va dès lors prendre de l'importance en se dotant de Dewoitine 520 et de A 24 Dauntless. Désignée ensuite "division chasse", elle fait mouvement le 10 janvier 1944 sur Meknès et devient le "centre d'instruction chasse" (CIC).

En janvier 1947, le CIC, en fusionnant avec le centre de perfection chasse (CPC), prend l'appellation d'"école de chasse" et reçoit comme nom de baptême "Christian Martell". Commandée par le lieutenant-colonel Ezanno, elle est équipée de P 47 D Thunderbolt, de Spitfire Mark V et IX, de Hurricane Mark II S, de P 39 Airacobra, de P 40 Kittyhawk, de A 24 Dauntless et de Vultee BT 13.

Il faut attendre 1951 pour voir arriver les premiers réacteurs, les TF 80 C Shooting Star, à l'école de chasse. Leurs dérivés, les T33 (T Bird) joueront un rôle prépondérant au sein de cette unité. En juillet 1953, le DH 100 Vampire vient contribuer à son tour à la formation des pilotes de chasse, et le millième brevet est célébré le 31 octobre 1953. A la fin de cette même année, les cinq escadrons de l'école sont respectivement baptisés "Jean Maridor" (1<sup>er</sup>), "Henri Jeandet" (2<sup>e</sup>), "Henri Arnaud" (3<sup>e</sup>), "Marin la Meslée" (4<sup>e</sup>) et "Marcel Lefèvre" (5<sup>e</sup>). Les MD 450 Ouragan s'intègrent à la flotte en début 1957.

Le 31 mai 1961, l'école de chasse quitte Meknès et vient s'implanter à Tours sur la base aérienne 109 avec ses T 33 et ses Ouragan. En août 1961, les Mystère IV A

nouvellement affectés font de la "60 C" la première promotion "Mach 1".

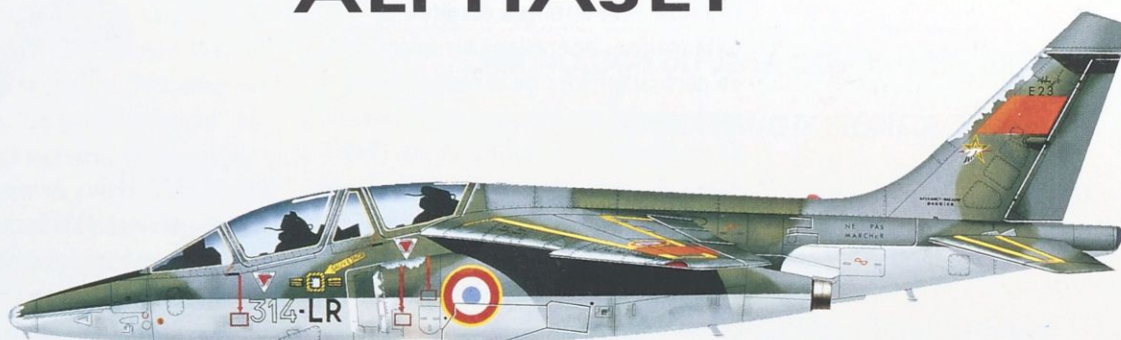
Le 15 février 1962, le 1<sup>er</sup> escadron, pour nouer des traditions avec l'Aéronavale et avec la "57 S" en particulier, abandonne son nom de baptême "Jean Maridor", le lègue au 6<sup>e</sup> qui vient d'être créé et le remplace par celui de Jean Lenglet. Ainsi, les quatre premiers escadrons assurent la progression sur T33; le 5<sup>e</sup> complète l'instruction sur Mystère IV A. Quant à l'activité du 6<sup>e</sup>, elle est partagée entre les tests élèves, la standardisation des moniteurs et les vols des abonnés.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1965, les avions arborent un "314" sur leurs flancs, car la dénomination "groupement école" vient d'être décrétée, et la base de Tours adopte simultanément le numéro 705. Le 15 septembre 1973, le 5<sup>e</sup> escadron "Marcel Lefèvre" est dissous avec la disparition des Mystère IV A du ciel de Touraine. Le 4 mai 1979, les premiers Alphajet arrivent.

Le 12 novembre 1981, après trente ans de service, le T 33 standard fait ses adieux à l'École de chasse et à l'Armée de l'air. Son palmarès est éloquent : 3 327 élèves formés en 478 118 heures.

En février 1986, les premiers pilotes de chasse formés "Epsilon + Alphajet" rejoignent les unités de combat. L'école de chasse "Christian Martell" compte maintenant plus de trente ans de présence en terroir tourangeau. Avec une rénovation complète de son infrastructure achevée en janvier 1991, cette pépinière de pilotes de combat totalise à présent plus de 240 000 heures sur Alphajet et affiche beaucoup de vitalité et une confiance sereine en l'avenir.

# ALPHAJET



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	Alphajet
Mission .....	Ecole
Date de premier vol .....	26 octobre 1973
Date de mise en service AA .....	30 janvier 1979
Envergure .....	9,16 m
Longueur .....	11,85 m
Hauteur .....	4,19 m
Poids à vide équipé .....	3,8 t
Poids maximal au décollage .....	7,25 t
Emport carburant	
Interne .....	1960 l
Maximal .....	2580 l
Capacité de ravitaillement en vol ....	Non
Rayon d'action maximal .....	420 Nm
Type de propulseur .....	2 Larzac 04 à double flux
Poussée .....	2 x 1320 daN
Plafond opérationnel .....	45 000 pieds
Vitesse maximale .....	Mach 0,85 à 11 000 m
Distance de roulement	
Au décollage .....	490 m
A l'atterrissage .....	610 m
Équipement radionavigation .....	Tacan, VOR, ILS
Équipage .....	2 pilotes
Constructeur .....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation (F) Dornier (RFA)



## MISSIONS DE L'ÉCOLE DE CHASSE

- Stage de spécialisation réacteur en vue de l'obtention du brevet de pilote de chasse pour les élèves pilotes de l'Armée de l'air (Ecole de l'air, EOPN), de l'Aéronautique navale (élèves officiers brevetés d'aéronautique EOBA, officiers mariniers et pour quelques stagiaires étrangers.
- Formation au vol sans visibilité de tous les moniteurs des escadrons opérationnels

## UNITÉS UTILISANT L'ALPHAJET

- GE 314 - Tours
- 8<sup>e</sup> EC - Cazaux
- GE 316 - Toulouse
- EC 5/330 "Côte d'argent" - Mont-de-Marsan
- Patrouille de France - Salon-de-Provence

### 3<sup>e</sup> EIV "Henry Arnaud"



Né en 1907, Henry Arnaud s'engage dans l'Armée de l'air en 1930 pour y être breveté le 23 septembre de la même année. Officier issu de l'école des officiers d'active, il appartient tout d'abord à la patrouille acrobatique d'Etampes. A la tête de l'école des moniteurs de Salon en 1939-1940, il part ensuite en AFN où il commande les écoles de pilotage de Kasba Tadla, puis l'escadron d'entraînement de Blida et, en novembre 1942, l'ensemble des écoles.

Après le débarquement allié en AFN, il est nommé successivement commandant d'escadrille au GC I/4 "Navarre" puis commandant du GC II/5 "La Fayette" sur P 40 et enfin commandant de la 4<sup>e</sup> EC. Son unité, alors stationnée en Corse, prend une part active au débarquement de Provence. Le 12 septembre 1944, lors de l'attaque d'un convoi près de Donnemarie, touché par la Flak, le commandant Henry Arnaud s'écrase à bord de son P47 D Thunderbolt.

### 4<sup>e</sup> EIV "Marin la Meslée"



Né en 1912, Edmond Marin la Meslée est breveté pilote à titre civil en 1931 et s'engage aussitôt. Admis à l'École militaire de l'air en 1936, il est affecté par la suite à la 5<sup>e</sup> escadre aérienne. Lieutenant le 1<sup>er</sup> octobre

A l'issue d'un stage rapide sur P 39, il est affecté le 15 juin 1944 à la flottille "1 D" qui œuvre au sein du GC III/6 "Roussillon", groupe de chasse du "Coastal Command". Opérant à partir de Salon sur l'Italie, puis de Luxeuil sur le front allemand, il obtient trois citations. Il se distingue ensuite à la "1 F" dans maintes opérations jusqu'en 1945, en particulier lors de la réduction de la poche de Royan. Lieutenant de vaisseau, il commande la "1 F" à partir de mai 1949. Nommé chef de pont d'envol de l'Arromanches, en 1951, il part pour l'Indochine. Promu capitaine de corvette le 6 novembre 1951, il disparaît le 7 lors de l'attaque d'un pont près de Song Caux (Annam).

### 2<sup>e</sup> EIV "Henri Jeandet"



Henri Jeandet, de la promotion 37 de l'École de l'air, est breveté pilote le 24 mai 1939. En mars 1940, il est affecté au GC II/7 où il servira pendant neuf ans. Il obtient sa première victoire le 2 mai 1940 et ressort grièvement blessé d'un combat aérien le 10. A l'issue de deux mois de convalescence, il rejoint son groupe en Afrique du Nord et participe aux campagnes de Tunisie, de Corse et d'Italie. Après le débarquement en Provence, le capitaine Jeandet prend le commandement d'une escadrille du GC II/7 et combat l'ennemi jusqu'à la victoire finale. Le 25 octobre 1945, il commande le GC II/7 et part en Indochine en 1946. Commandant, il quitte le II/7 pour prendre le commandement en second de la 1<sup>re</sup> escadre. Ayant passé ensuite deux ans en état-major à l'inspection de l'aviation de chasse, il est nommé commandant en second de la base-école de Meknès. Il trouve la mort en service aérien commandé le 23 octobre 1950.

### 1<sup>er</sup> EIV "Jean Lenglet"



Jean-Michel Lenglet, promo 38 de l'École navale, obtient son brevet de pilote de chasse le 1<sup>er</sup> août 1942. Après plusieurs tentatives, il rejoint Gibraltar le 19 octobre 1943.



1939, en 106 missions de chasse au GC I/5 durant la campagne de France, il abat 20 avions ennemis, 15 au-dessus du territoire français et 5 au-dessus de l'Allemagne.

Après l'armistice de juin 1940, son unité se replie en AFN. Il prend la tête du groupe quelques semaines plus tard. Capitaine à titre exceptionnel le 15 décembre 1941, il reprend la lutte en novembre 1942, effectue 105 missions de "Coastal Command" et remporte 4 autres victoires aériennes sur les côtes africaines.

Il est commandant en 1944. Son unité, alors basé dans l'est de la France, appuie la 1<sup>re</sup> armée française. Le 4 février 1945, Marin la Meslée est abattu par un obus, aux commandes de son P 47 Thunderbolt à Rustenhardt, en Alsace, alors qu'il doublait une attaque sur la défense ennemie.

### 6<sup>e</sup> ECS "Jean Maridor"



Jean Maridor, né en 1920, s'engage comme élève pilote en août 1939. Le 27 juin 1940, il rejoint les Forces aériennes françaises libres et suit son entraînement de pilote de chasse dans la RAF. Affecté au "Fighter Squadron" 615, il participe ardemment au combat.

En 1942, après avoir coulé un bateau DCA, il parvient à ramener son appareil endommagé au-dessus des côtes anglaises avant de sauter en parachute. Entre 1942 et 1943, il abat deux FW 190 et en endommage un troisième. Il est nommé capitaine le 15 juin 1943, à moins de vingt-trois ans.

En juin 1944, il participe à de nombreuses missions liées au débarquement de Normandie. Il déploie à la même époque toute sa bravoure dans l'interception des bombes volantes V 1 lancées sur l'Angleterre. Il parvient ainsi à en détruire dix. Le 3 août 1944,

il atteint la onzième sans la neutraliser. Cette dernière piquant droit sur un grand hôpital londonien, Maridor se jette littéralement sur l'engin, le foudroie à bout portant et disparaît dans l'explosion.

## CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE L'ÉCOLE DE CHASSE

Marrakech	d'avril 1943 au 10 janvier 1944
Meknès	du 10 janvier 1944 au 31 mai 1961
Tours	depuis le 31 mai 1961

### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS À L'ÉCOLE DE CHASSE

Curtiss H 75 A	d'avril 1943 à juin 1946
Dewoitine 520	de l'été 1943 à janvier 1946
A 24 Dauntless	de novembre 1943 à 1952
Hurricane Mark II S	de mai 1944 à août 1948
P 40 Kittyhawk	de mai 1944 à fin 1948
P 39 Airacobra	de juin 1944 à janvier 1951
P 47 D Thunderbolt	de juin 1944 à novembre 1949
Spitfire Mark V	de juin 1944 à 1949
Vultee BT 13	de mars 1945 à 1951
Spitfire Mark IX	de 1947 à 1952
Tiger Moth	courant 1947
MS 472 Vanneau	début 1949 puis d'octobre 1950 à 1954
T 6 D / T 6 G	de fin 1950 à juillet 1954
MS 475 Vanneau 5	d'août 1951 à juillet 1954
T 33 A "T Bird" (à l'origine TF 80 C Shooting Star)	du 4 octobre 1951 au 12 novembre 1981
DH 100 Vampire	de juillet 1953 à 1959
MD 450 Ouragan	de mars 1957 à février 1958 puis de mars 1959 à 1962
CM 170 Fouga Magister	de février 1957 à 1961
MD 454 Mystère IV A	d'août 1961 au 5 septembre 1973
Alphajet	depuis le 4 mai 1979

### APPELLATIONS SUCCESSIVES DE L'ÉCOLE DE CHASSE

"Section chasse"	d'avril 1943 à juillet 1943
"Division chasse"	de juillet 1943 au 10 janvier 1944
"Centre d'instruction chasse"	du 10 janvier 1944 à janvier 1947
Ecole de chasse "Christian Martell"	à partir de janvier 1947

Nota : dénomination GE 314 à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1965.

### Le GE 315 de Cognac



*Remplaçant le CM 170 Fouga Magister en 1984, le TB 30 Epsilon est devenu l'appareil de pilotage de base pour les élèves pilotes du personnel navigant (EOPN) du GE 315 de Cognac.*



Le GE 315 est l'héritier de l'"école d'aviation d'Istres", créée en 1917 et qui œuvrera sous différentes appellations jusqu'en juin 1940, date de son repli en Algérie et de sa dissolution.

Au lendemain de la Libération, l'Armée de l'air décide de créer de toutes pièces une chaîne de centres d'entraînement, qui lui permettra de se passer à l'avenir des aides anglaise et américaine. Il n'existe pour l'instant qu'une seule école de pilotage au Maroc, à Kasba-Tadla.

Cette chaîne comprend une école de début à La Rochelle, une école de transformation à Cognac, dénommée base école 705, et deux écoles de spécialisation : Meknès pour la chasse, Avord pour le bombardement. Les élèves sortant de l'école de début doivent venir à Cognac pour s'initier au pilotage des avions modernes et passer leur brevet après une centaine d'heures de vol sur ce type d'appareil.

L'école de début de La Rochelle peut immédiatement fonctionner grâce à l'appui de la RAF qui lui fournit ses De Havilland Tiger Moth. Celle de Cognac, en revanche, doit se contenter, en l'absence d'un avion-école type, de Stampe, Fieseler et Nord 1000. Toutefois, l'école de transformation est ouverte dès le début d'août 1945. Les premiers vols ont lieu le 13 septembre 1945 avec la

promotion "Commandant Tulasne", qui comprend dix élèves.

Le choix d'un avion de transition s'impose. Le commandement se décide finalement pour une solution d'économie en récupérant en Allemagne les Arado 96 qui servent à l'entraînement de la Luftwaffe. Ces avions, au nombre de cinquante-six, sont convoyés de Leck à Cognac entre février et avril 1946. Ils rendent d'inappréciables services pendant deux ans. Cependant, ils sont remplacés peu à peu par les Sipa 10 et 11, de construction française, à partir de la fin de 1946 et durant l'année 1947.

En mai 1946, l'école de début de La Rochelle vient s'installer sur le terrain de Cognac avec son personnel et son matériel, des Tiger Moth fournis par la RAF. L'été de la même année, l'école de Kasba-Tadla est dissoute, et ses avions américains BT 9 sont amenés en renfort. En août 1947, la division des moniteurs et "réentraînés", jusque-là installée à Tours, fait aussi mouvement sur Cognac, avec une partie de son matériel (Morane 230, Stampe, Nord 1000). Ainsi, au milieu de l'année 1947, l'école de Cognac est à son apogée.

Mais, quelques années plus tard, des considérations stratégiques vont amener l'état-major à envisager la dissolution de l'école de Cognac et la création de l'école de Marrakech. Le transfert ne peut se faire que par étapes et commence par le déplacement des escadrilles de navigation et de tir vers d'autres écoles. Puis vient le tour du groupe début qui part à Marrakech. Enfin, en septembre 1949, la fermeture de l'école est effective. Le groupe transition s'en va à Marrakech, la division des moniteurs et "réentraînés" à Cazaux.

La formation des pilotes se poursuit donc au Maroc sur Stampe, Morane, BT 9, ces derniers étant remplacés par des North American T6 à partir de 1951.

Au cours de l'année 1961, la base-école 707 de Marrakech est repliée à Cognac et reçoit la dénomination de BE 709. Celle-ci est désormais chargée de former, outre les sous-officiers de l'Armée de l'air, les officiers ma-

## TB 30 EPSILON



riniers pilotes de l'Aéronavale, ceci du fait de l'abandon par la Marine de la base aéronavale de Kourigba au Maroc.

En 1965, le biréacteur Potez CM 170 Fouga Magister, mieux adapté à la formation initiale des pilotes d'avions modernes, remplace le T6 G. Cette même année, la division d'instruction se réorganise en un groupement école, le GE 315 comprenant quatre escadrons d'instruction en vol (EIV) et un escadron d'instruction au sol (EIS).

De février 1980 à octobre 1984, des avions légers à hélice CAP 10 sont affectés à un 5<sup>e</sup> EIV. A partir du 7 juin 1984, les Epsilon s'installent et remplacent progressivement les Fouga Magister dans le ciel cognaçais. Le 5<sup>e</sup> escadron est alors dissous. Le 1<sup>er</sup> mai 1985, l'escadron de formation des moniteurs (EFM) d'Aulnat est transféré à Cognac par suite de la fermeture de la BA 745. Il prend l'appellation d'"escadron de formation des moniteurs et de standardisation" (EFMS). Les quatre EIV instruisent les élèves pilotes sur Epsilon, et l'EFMS forme les moniteurs de début sur Fouga Magister et sur Epsilon. Le GE 315, après avoir fêté ses 100 000 heures de vol sur TB 30 Epsilon en 1989 et sa trentième année de présence à Cognac en juin 1991, vient de franchir, en mars 1992, le cap des 200 000 heures sur son avion principal. Ces chiffres, à eux seuls, démontrent la vitalité et le dynamisme de cette unité.



### MISSIONS DU GROUPEMENT ÉCOLE 315 DE COGNAC

- Formation au pilotage de base des EOPN de l'Armée de l'air et des élèves pilotes de l'Aéronautique navale
- Formation des moniteurs de pilotage de base

### UNITÉ UTILISANT L'EPSILON

- I • GE 315 - Cognac (uniquement)

### CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	TB 30 Epsilon
Mission .....	Entraînement (pilotage de base)
Date de mise en service AA .....	7 juin 1984
Envergure .....	7,92 m
Longueur .....	7,59 m
Hauteur .....	2,63 m
Poids à vide équipé.....	932 kg
Poids maximal au décollage .....	1,25 t
Emport carburant	
Interne - maximal .....	1 50 kg
Type de propulseur .....	1 moteur à piston AVCO Lycoming à injection
Puissance au décollage .....	300 ch
Plafond opérationnel .....	23 000 pieds
Vitesse maximale .....	281 kt
Distance de roulement	
Au décollage.....	360 m
A l'atterrissage .....	330 m
Équipement radionavigation .....	VOR, Tacan, ILS
Équipage .....	2 pilotes
Constructeur .....	Aérospatiale SOCATA



2 juin 1989, livraison de jour de fête pour cet Epsilon. Le GE 315 célèbre la 100 000<sup>e</sup> heure de vol sur ce type d'appareil.

### 1<sup>er</sup> EIV "Aspirant Casaneuve Jacques"



Jacques Casaneuve, né le 11 mars 1918 à Fontainebleau, remporte 2 victoires durant la bataille de France en abattant deux Me 109 avant d'être blessé en combat aérien le 5 juin 1940. Participant d'abord à la campagne de Tunisie, il rejoint le front russe en août 1944. Après une troisième victoire obtenue sur un FW 190, il disparaît en combat aérien, le 13 octobre 1944, au cours d'une mission de protection d'un avion de reconnaissance P2, dans la région de Minsk, à 20 kilomètres d'Insterbourg, en Prusse orientale.

### 2<sup>e</sup> EIV "Capitaine Littolff Albert"



Né le 23 octobre 1911 à Cornimont dans les Vosges, breveté pilote le 3 juillet 1931, Albert Littolff rejoint la 7<sup>e</sup> escadre à Dijon et

fait très vite partie de sa patrouille acrobatique. Il totalise 6 victoires aériennes durant la campagne de France et, refusant la défaite, rejoint aussitôt les Forces françaises libres en Angleterre à bord d'un Dewoitine 520. Il obtient 4 autres victoires au Proche-Orient avec le groupe "Alsace" avant de rejoindre le "Normandie" pour la campagne de Russie. Le capitaine Albert Littolff est porté disparu le 16 juillet 1943, au cours de l'offensive d'Orel, en obtenant sa quatorzième victoire.

### 3<sup>e</sup> EIV "Christian Montet dit Martell"



Né le 14 mars 1914 à Saint-Etienne, breveté pilote en 1937, Christian Martell est affecté à la 1<sup>re</sup> EC d'Etampes puis comme moniteur de voltige à Romilly. Démobilisé en 1940 à Casablanca, il tente de rejoindre l'Angleterre. Arrêté, emprisonné, mis en liberté provisoire en 1941, il entre dans la Résistance. Ne renonçant pas à se battre au grand jour, il rallie l'Angleterre et les FAFL en janvier 1942. Affecté au Free French Flight, groupe de chasse n°1, futur "Alsace", Christian Martell reprend néanmoins des activités clandestines en France de fin 1942 à juillet 1943. De retour au groupe, il commande le "A Flight" puis, le 1<sup>er</sup> avril 1944, le Squadron 341 "Alsace". Entre-temps, son palmarès s'établit à 6 victoires homologuées, 6 probables et 3 avions endommagés. Son groupe est le premier à atterrir sur le sol de la France libérée le 13 juin 1944. A la tête de l'OTU 80 en 1945, victime d'une panne moteur, le commandant Christian Martell trouve la mort en service aérien commandé, aux commandes d'un Spitfire, le 31 août 1945, à Ouston.

4<sup>e</sup> EIV "Frantz Joseph"



Né le 7 août 1890 à Beaujeu (Rhône), Joseph Frantz obtient, le 1<sup>er</sup> février 1911, le brevet civil n° 363 et le brevet militaire n° 170. En 1911, il établit le record de durée avec deux passagers en tenant l'air 4 h 27 mn, le 26 mars 1921, celui de hauteur avec 2 120 mètres et, en avril 1921, celui de parcours à quatre personnes. Joseph Frantz inscrit surtout à la postérité, le 5 octobre 1914, la première victoire mondiale, obtenue en combat aérien, avec le mécanicien Louis Quenault sur Voisin. Il en remportera une seconde le 20 mai 1915. Il décède le 12 septembre 1979 à Paris.

Escadron de formation des moniteurs et de standardisation



L'école des moniteurs de pilotage (EMP) a été créée le 1<sup>er</sup> juin 1945, à Tours, sur la base-école 704. A compter du 31 août 1947, suite à la dissolution de la BA 704, l'école des moniteurs de pilotage est répartie sur quatre bases : Cognac, Meknès, Marrakech et Avord. Du 15 novembre 1942 au 31 mars 1952, la division d'instruction des moniteurs de pilotage (DIMP) est intégrée à l'école II à Cazaux. En avril 1952, la division des moniteurs de pilotage (DMP) stationne à Marrakech jusqu'en début 1961 puis s'installe sur la base aérienne 745 de Clermont-Ferrand. Elle regroupe deux escadrons. A

partir de décembre 1964, le 2<sup>e</sup> escadron forme des élèves pilotes, le 1<sup>er</sup> escadron assure seul la formation des moniteurs.

Le CM 170 Fouga Magister remplace partiellement le T6 à partir de janvier 1962. Le 1<sup>er</sup> avril 1966, les T6 ont disparu, la DMP devient le GE 313 et l'escadron n° 1 reçoit sa dénomination officielle : "escadron de formation de moniteurs" (EFM).

Le 1<sup>er</sup> mai 1985, l'EFM d'Aulnat est transféré à Cognac. Il prend alors l'appellation d'"escadron de formation des moniteurs et de standardisation" (EFMS).

CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DU GE 315

Istres	du début 1917 à juin 1940
Cognac	du 1 <sup>er</sup> août 1945 au 17 novembre 1949
Marrakech	de novembre 1949 à 1961
Cognac	depuis 1961

APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS AU GE 315

Stampe	de septembre 1945 à 1951
Fieseler - Nord 1100	de septembre 1945 à 1949
Arado 96	de février 1946 à 1948
Sipa 10 et 11	de fin 1946 à 1949
Tiger Moth	de mai 1946 à 1949
BT 9	de juillet 1946 à 1951
Morane 230	d'août 1947 à 1948
Nord 1000	d'août 1947 à 1948
Avro Anson	de 1947 à 1948
Miles Master	de 1947 à 1948
North American T6	de 1951 à 1965
CM 170 Fouga Magister	depuis 1965
CAP 10	de février 1980 à octobre 1984
TB 30 Epsilon	depuis le 7 juin 1984

APPELLATIONS SUCCESSIVES DU GE 315

Ecole de transformation (base-école 705 )	de septembre 1945 à août 1947
Division d'instruction (BE 707 à Marrakech)	d'août 1947 à février 1961
Ecole de pilotage élémentaire	de février 1961 au 1 <sup>er</sup> octobre 1965
GE 315	depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1965

## GROUPEMENT ÉCOLE 316 DE TOULOUSE-FRANCAZAL



*Configuration d'atterrissage pour ce Nord 262 AEN, en courte finale à Toulouse-Francazal.*

*La soute du Nord 262 AEN a été tout spécialement aménagée pour l'instruction en vol des élèves navigateurs.*

### Le GE 316 de Toulouse- Francazal



En 1965, la division d'instruction des radionavigateurs quitte la base aérienne d'Avord pour s'installer à Toulouse-Francazal et prendre le nom de groupement école 316 "école de navigation". Sa mission consiste à former des navigateurs au profit de l'Armée de l'air française et des armées de certains pays francophones. Le GE dispose à son début de MD 311, rapidement complétés par des Dakota. Un Nord 2501 s'intègre dans sa flotte en 1969. Ce Nord, spécialement équipé d'un radar et d'un sextant périscopique, remplace le Dakota. Il permet à la fois la formation des navigateurs de transport et celle des navigateurs de Mirage IV A. La sélection intervient à l'issue du stage.

Vers 1975, le nombre de navigateurs formés tombe à trois, en raison principalement d'un manque de besoin dans la force. Les élèves

sont alors recrutés à partir d'élèves pilotes réorientés après la sélection de début. En 1982, le GE 316 délivre vingt-deux brevets pour assurer la relève sur Mirage IV, C 135 et C 160 et préparer l'arrivée du Mirage 2000 N dans les forces. En 1984, le MD 311 vieillissant est remplacé par un avion de début léger, le D 140 Mousquetaire.

A partir de 1985, pour faire face à une demande accrue des forces en navigateurs, la progression est réorganisée : après un tronc commun, les élèves sont orientés en navigateurs de combat et navigateurs de transport-ravitaillement. En 1986, le Nord 262 AEN remplace la vénérable "Grise". La 8<sup>e</sup> EC de Cazaux détache des Alphajet à Toulouse pour assurer la partie combat de la formation des élèves. Le besoin de l'Armée de l'air en navigateurs s'accroît jusqu'en 1989 pour atteindre le nombre de quarante-cinq brevets délivrés cette année-là. Le rythme de la formation s'est maintenu en 1990 avec quarante-quatre brevets et a connu ensuite un léger infléchissement à partir de 1991, avec trente-deux brevets pour cette année-là.

#### CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ IMPLANTATION DU GE 316

Toulouse-Francazal	depuis 1965
--------------------	-------------

#### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS AU GE 316

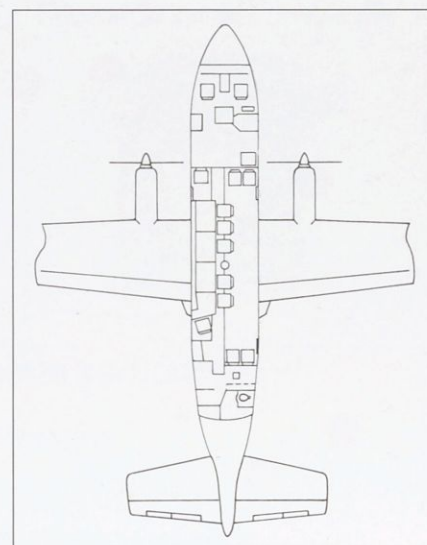
MD 311 Flamant	de 1965 à 1984
C47 Dakota	de 1965 à 1969
Nord 2501 Noratlas	de 1969 à 1986
D 140 Mousquetaire	depuis 1984
Nord 262 AEN	depuis 1986
Alphajet (8 <sup>e</sup> EC)	depuis 1986

#### APPELLATION DU GE 316

GE 316	depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1965
--------	--



## NORD 262 "AEN"



### CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil.....	Nord 262 AEN
Mission.....	Entraînement à la navigation
Date de mise en service AA.....	1986
Envergure.....	22,60 m
Longueur.....	19,28 m
Hauteur.....	6,27 m
Poids à vide équipé.....	8,3 t
Poids maximal au décollage.....	10,8 t
Emport carburant maximal.....	2 t
Type de propulseur.....	2 turbopropulseurs Turboméca Bastan VII
Puissance.....	1060 ch sur hélice
Plafond opérationnel.....	8200 m
Vitesse maximale.....	238 kt (440 km/h)
Distance de roulement	
Au décollage.....	780 m
A l'atterrissage.....	710 m
Équipement radionavigation.....	Classique + radar MTO - 3 VOR et NAV ORB 32
Équipage.....	2 pilotes, 1 mécanicien de conduite, 6 navigateurs
Nombre de passagers transportés.....	10
Constructeur.....	Nord Aviation

### MISSION DU GROUPEMENT ÉCOLE 316

- Formation des navigateurs de combat et des navigateurs de transport ou de ravitaillement de l'Armée de l'air

### UNITÉS UTILISANT LE NORD 262 AEN

- ET 1/65 "Vendôme" - Villacoublay
- ETE 41 "Verdun" - Metz
- ETE 43 "Médoc" - Mérignac
- ETE 44 "Mistral" - Aix-les-Milles
- GE 316 (Nord 262 AEN) - Toulouse-Francazal

**Le GE 319  
d'Avord**



**Fourchambault**



Certainement l'une des premières, l'école militaire d'aviation d'Avord est née officiellement le 23 juillet 1912, très peu de temps après la création de l'aviation militaire puisque l'apparition du premier avion à cocarde tricolore date de la fin 1909. Dès octobre 1912, l'école fonctionne avec 29 cadres, 10 élèves et 6 avions. Dotée en 1913 de Blériot XI et de biplaces Savary, elle voit son développement s'accroître avec l'entrée en guerre de la France : sa flotte aérienne passe à 255 avions en 1915 ; en 1918, l'école compte 1 300 avions pour 170 instructeurs, 2 944 mécaniciens et 1 000 élèves. La plupart des pilotes rendus célèbres pendant et après la Grande Guerre (Guynemer, Fonck, Sadi-Lecointe, Didier Daurat, etc.) sont passés par Avord. En 1919, l'école de pilotage est dissoute puis reconstituée en 1923 sous le nom d'école pratique d'aviation, avec des Caudron 59, des Nieuport 29, des Breguet XIV, 16 et des Farman 50.

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, en 1939, l'école d'observation se replie sur Châteauroux. Par la suite, le groupement des écoles de chasse est évacué vers La

Rochelle. La Luftwaffe utilise alors la base d'Avord pour assurer aussi une mission école. Elle est détruite à 90 %, au printemps 1940, par les bombardements alliés et par le sabotage des Allemands à l'heure de la défaite.

L'école se reconstitue dès novembre 1945, à partir du centre d'entraînement bimoteur (CEB) qui existait à Toulouse-Franczal. Ce CEB, doté de faibles moyens, devient l'école de transformation et de perfectionnement bimoteur (ETPMB), avec l'affectation de bimoteurs légers NC 701 et Cessna UC 78. Sa mission consiste, d'une part, à entraîner les personnels dont l'instruction fut incomplète ou interrompue du fait de la guerre, d'autre part, à décerner le brevet de pilote militaire aux élèves sortant des écoles de début.

Devenue école de spécialisation et de perfectionnement au "vol sans visibilité", l'école d'Avord débute dans sa mission actuelle : former des pilotes destinés au transport militaire, réentraîner des pilotes déjà formés (entre autres de 1948 à 1953, tous les pilotes de chasse destinés aux avions de combat à réaction). A partir de 1951, les Cessna et NC 701 sont remplacés progressivement par le Marcel Dassault MD 312 Flamant. En 1954, l'école de pilotage, devenue division d'instruction des pilotes (DIP), est associée à une division d'instruction des navigateurs (DIN) et à une division d'instruction des radionavigants (DIR) pour former un groupement d'instruction.

L'école fonctionne sous cette forme jusqu'en 1965, année où DIR et DIN fusionnent pour former un groupement école qui se déplace vers Toulouse-Franczal. La DIP, restée seule à Avord, se transforme le 1<sup>er</sup> juin 1965 en groupement école 319, forme sous laquelle il existe actuellement.

En remplacement du MD 312 Flamant, l'arrivée du Xingu intervient le 22 avril 1983. Le 29 avril 1992 enfin, prenant pour nom celui de la ville de Fourchambault, l'escadron d'instruction en vol du GE 319 perpétue désormais les traditions de l'ancienne école de pilotage de Châteauroux.

**CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ**

**IMPLANTATION DU GE 319**

Avord depuis 1945

**APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS AU GE 319**

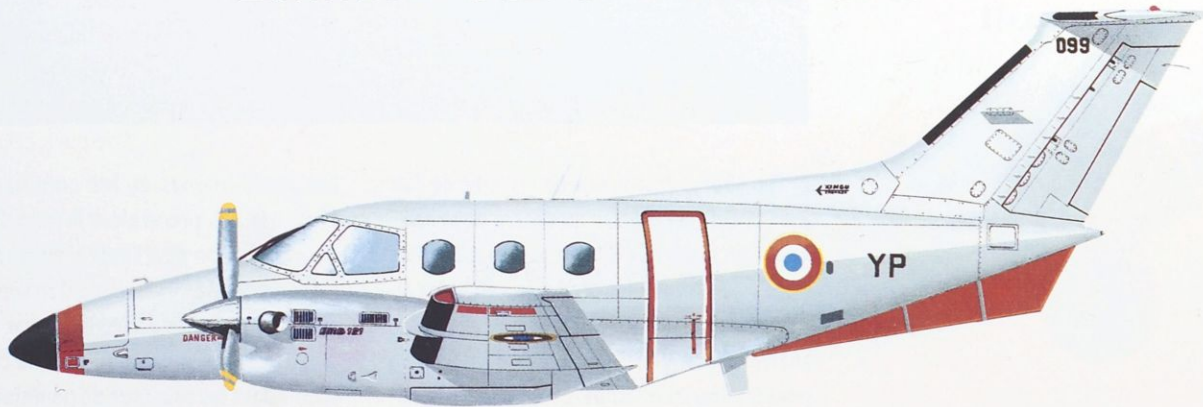
CESSNA UC 78 et NC 701 (Siebel-Martinet)	de novembre 1945 à 1951
Dassault MD 312 et 311	de 1952 à 1983
C 47 Dakota	de 1957 à 1965
Embraer 121 Xingu	depuis le 22 avril 1983

**APPELLATIONS SUCCESSIVES DU GE 319**

Ecole de transformation de pilotage sur bimoteurs (ETPMB)	de 1945 à 1947
Base école de transformation de pilotage bimoteur 702	de 1947 à 1954
Division d'instruction	de 1954 à 1959
Groupement d'instruction 7/702	de 1959 à 1965
Groupement école 319	depuis le 1 <sup>er</sup> juin 1965



# EMB 121 XINGU



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	EMB 121 Xingu (du nom d'un affluent de l'Amazone)
Missions .....	Liaison et entraînement
Date de premier vol .....	1977
Date de mise en service AA .....	25 mai 1982
Envergure .....	14,05 m
Longueur .....	12,25 m
Hauteur .....	4,74 m
Poids à vide équipé .....	3,476 t
Poids maximal au décollage .....	5,67 t
Charge marchande maximale .....	1,477 t
Type de propulseur .....	Turbo propulseur PT 6 Pratt et Whitney
Puissance .....	2 x 680 ch (hélices tripales)
Plafond opérationnel .....	7900 m
Vitesse de croisière .....	450 km/h
Vitesse ascensionnelle .....	711 m/s
Distance de roulement	
Au décollage .....	865 m
A l'atterrissage .....	850 m
Distance maximale franchissable .....	2350 km
Equipements radionavigation .....	récepteurs VOR-ILS, Tacan, transpondeur, radiocompas, radioaltimètre
Equipage .....	2
Nombre de passagers transportés .....	7
Caractéristiques particulières .....	Équipement partiellement français : aide au pilotage et à la navigation, radar météorologique, etc.
Constructeur .....	Embraer (Brésil)



## MISSIONS DU GROUPEMENT ÉCOLE 319

- Spécialisation transport des pilotes militaires
- Formation sur EMB 121 de l'ensemble des pilotes de l'Armée de l'air

## UNITÉS UTILISANT L'EMB 121 XINGU

- GE 319 - Avord
- Escadron de transport et d'entraînement (ETE) 44 - Aix-les-Milles
- Escadron d'expérimentation de transport (EET) "Albret" - Mont-de-Marsan

## CITac 339 de Luxeuil



Formation exceptionnelle de trois Mystère XX SNA et des avions de combat au bénéfice desquels ils forment les équipages (Mirage 2000 N, Mirage F1 CR, Mirage III E et Jaguar A).



En 1966, l'état-major de l'Armée de l'air décide la création du centre de prédiction radar (CPR) destiné à élaborer les prédictions radar des itinéraires en basse altitude utilisés par les Mirage III E de la Force aérienne tactique chargés des missions de pénétration tout temps. Le CPR est officiellement mis en place sur la BA 116 de Luxeuil le 1<sup>er</sup> juillet 1967. Il dispose alors pour tout moyen d'un banc de prédiction radar. Dépendant opérationnellement de l'état-major de la FATac/1<sup>re</sup> RA, le CPR est directement subordonné au commandant de la BA 116.

Le 1<sup>er</sup> mars 1969, le CPR perçoit son premier aéronef, un Mystère XX dont le poste de pilotage de droite a été modifié pour recevoir

les équipements et les commandes du Mirage III E. Il prend alors le nom de centre de prédiction et d'instruction radar. Le CPR compte alors une mission supplémentaire qui va devenir essentielle par la suite : l'instruction en vol des pilotes de chasse affectés dans les escadres de pénétration tout temps. Un deuxième Mystère XX identique rejoint le premier en novembre 1971, puis un troisième, en mai 1985, équipé du système de navigation et du poste de pilotage du Mirage F1 CR en place droite. En août 1987, arrive un quatrième appareil équipé en place pilote droite du poste de pilotage du Mirage 2000 N et à l'arrière du poste navigateur de ce même chasseur.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1988, le CPR étend considérablement son domaine d'action lorsque l'Armée de l'air décide de compléter sa flotte aérienne par quatre Jaguar E destinés à la formation des jeunes navigateurs affectés sur Mirage 2000 N. A cette occasion, l'unité change à nouveau de nom pour prendre son appellation actuelle : centre d'instruction tactique 339. Le CITac reçoit, en octobre 1988, le simulateur de mission du Mirage 2000 N et, en avril 1989, son cinquième Mystère XX SNA, identique au quatrième. Le dispositif d'élaboration des films ICARE (DEFI) destiné à réaliser les films cartographiques utilisés par le système de navigation du Mirage 2000 N est opérationnel en mai 1990. La recette du système de duplication de ces films intervient en décembre 1991. Le CITac perçoit ses cinquième et sixième Jaguar en juin 1992. Intégrée au sein des FAS le 1<sup>er</sup> juillet, l'unité assure dès lors l'entretien du Mystère XX SNA IV P n° 482.

### CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

#### IMPLANTATION DU CITac 339

Luxeuil depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1967

#### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS AU CITac 339

1 <sup>er</sup> Mystère XX SNA III E (Boule de cristal)	depuis le 1 <sup>er</sup> mars 1969
2 <sup>e</sup> Mystère XX SNA III E (Lampe d'Aladin)	depuis le 1 <sup>er</sup> novembre 1971
3 <sup>e</sup> Mystère XX SNA F1 CR (Fil d'Ariane)	depuis le 1 <sup>er</sup> mai 1985
4 <sup>e</sup> Mystère XX SNR 2000 N (Etoile du berger)	du 1 <sup>er</sup> août 1987 au 2 décembre 1991 (détruit suite à un accident aérien)
Jaguar E	depuis le 1 <sup>er</sup> juillet 1988
Simulateur 2000 N	depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1988
5 <sup>e</sup> Mystère XX SNA 2000 N (Œil des Grées)	depuis le 1 <sup>er</sup> avril 1989

#### APPELLATIONS SUCCESSIVES DU CITac 339

CPR	du 1 <sup>er</sup> juillet 1967 au 1 <sup>er</sup> mars 1969
CPIR	du 1 <sup>er</sup> mars 1969 au 1 <sup>er</sup> mai 1985
CITac 339	depuis le 1 <sup>er</sup> mai 1985

# MYSTÈRE XX SNA



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	Mystère XX SNA
Mission .....	Avion d'entraînement à la pénétration basse altitude
Date de premier vol.....	4 mai 1963
Date de mise en service FATac.....	1 <sup>er</sup> mars 1969
Envergure .....	16,30 m
Longueur .....	17,15 m
Hauteur.....	5,32 m
Poids à vide équipé.....	9,5 t
Poids maximal au décollage .....	14,4 t
Emport carburant .....	4,2 t
Type de propulseur .....	2 réacteurs General Electric CF 700 2D2
Poussée .....	4500 lbs
Plafond opérationnel.....	12500 m
Vitesse maximale .....	300kt en basse altitude M 0,88 maxi à 11 000 m
Distance de roulement au décollage .....	1000 m
Distance maximale franchissable	
En haute altitude.....	1600 Nm
En basse altitude .....	750 Nm
Equipage.....	1 pilote commandant de bord, 1 pilote ou navigateur stagiaire, 1 pilote ou navigateur instructeur
Constructeur .....	Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation



Chaque Mystère XX SNA possède en place droite de son poste de pilotage la reconstitution fidèle du tableau de bord d'un avion de combat.

## MISSIONS DU CITac 339

- Transformation et contrôle de la mission de pénétration basse altitude tout temps des équipages de Mirage III E, Jaguar A, Mirage F1 CR, Mirage 2000 N



## Le CIET 340 de Toulouse- Francazal



**E**n 1945, le groupement des moyens militaires de transport aérien (GMMTA) dispose, au sein du GT I/15 stationné à Valence, d'une section d'instruction au vol sans visibilité. Cette cellule s'installe en mars 1946 à Toulouse-Francazal et prend le nom de centre d'instruction des équipages de transport (CIET).

Doté de seize UC 45 Beechcraft, de huit JU 52 Junker et de deux NC 701 Martinet, le CIET voit rapidement sa mission principale évoluer dès 1949. Chargée de la formation des équipages susceptibles d'être engagés dans des missions opérationnelles en

Extrême-Orient, cette unité crée des stages spécifiques afin d'assurer la transformation rapide sur bimoteur des jeunes pilotes de chasse, puis retrouve sa mission originelle, dès la fin des opérations en Indochine. En 1955, le N 2501 Noratlas remplace les JU 52, NC 701 et 702. Le CIET, cette année-là, entreprend la formation des mécaniciens d'équipage et des radionavigateurs. La patrouille "Guillaume", sur Noratlas, entame sa brillante carrière en 1960.

Avec l'arrivée à Francazal du GE 316 en 1965, le CIET devient alors une unité distincte de la base 101. En 1969, il se dote de C 160 Transall et, dès 1976, transforme le personnel navigant, pilotes, et mécaniciens d'équipage, sur N 262 D.

Suite à la dissolution, en 1978, de la 62<sup>e</sup> ET, stationnée sur la base de Reims, la 63<sup>e</sup> ET est constituée à Toulouse-Francazal avec l'arrivée du "Vercors". Cette nouvelle escadre est donc composée de l'escadron d'instruction EI 1/63, conservant les traditions du CIET 340, et de l'escadron de transport ET 2/63 "Vercors", conservant celles de l'ET 2/62. Elle regroupe quatre types d'aéronefs principaux : C 160 Transall, N 2501 Noratlas, N 262 D, DHC 6 Twin Otter ainsi que le Broussard MH 1521 de la base.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1986, avec la disparition du N 2501 cargo de l'Armée de l'air et la dissolution de l'escadron 2/63 "Vercors", le CIET va retrouver l'organisation qu'il avait connue avant 1978 avec deux types d'aéronefs : C 160 et N 262.

L'arrivée du C 130 Hercules au sein du TAM entraîne, à partir de septembre 1989, la création d'une annexe CIET sur la base aérienne d'Orléans-Bricy.

### CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

#### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DU CIET

Toulouse-Francazal	depuis mars 1946
--------------------	------------------

#### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS AU CIET

UC 45 Beechcraft	de 1946 à 1949
Junker 52	de 1946 à 1955
NC 701 (ou 702) Martinet	de 1946 à 1955
C 47 Dakota	de 1949 à 1955
Dassault 315	de 1949 à 1955
SE 161 Languedoc	de 1949 à 1955
N 2501 Noratlas	de 1955 au 1 <sup>er</sup> octobre 1986
C 160 Transall	depuis 1969
Nord 262 Frégate	depuis 1976
DHC 6 Twin Otter	de 1978 au 1 <sup>er</sup> octobre 1986
C 130 H Hercules (annexe CIET à Orléans)	depuis octobre 1989

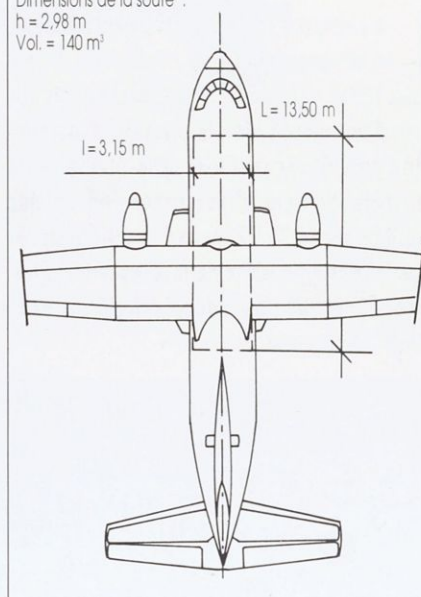
#### APPELLATIONS SUCCESSIVES DU CIET

CIET	de mars 1946 au 1 <sup>er</sup> octobre 1965
CIET 340	du 1 <sup>er</sup> octobre 1965 au 1 <sup>er</sup> juillet 1978
EI 1/63	du 1 <sup>er</sup> juillet 1978 au 1 <sup>er</sup> octobre 1986
CIET 340	depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 1986

# C 160 TRANSALL



Dimensions de la soute :  
h = 2,98 m  
Vol. = 140 m<sup>3</sup>



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil.....	C 160 Transall
Missions.....	Transport logistique et tactique
Date de premier vol.....	25 février 1963
Date de mise en service AA.....	2 septembre 1967
Envergure.....	40 m
Longueur.....	32,10 m
Hauteur.....	11,78 m
Poids à vide équipé.....	29 t
Poids maximal au décollage.....	51 t
Emport carburant	
Interne.....	19 500 l
Capacité de ravitaillement en vol.....	Oui
Type de propulseur.....	Turbopropulseur Rolls-Royce Tyne 22
Puissance.....	5 665 ch (unitaire) sur hélice
Plafond opérationnel.....	8 500 m
Vitesse maximale.....	515 km/h (à 4 875 m)
Distance de roulement	
Au décollage.....	990 m
A l'atterrissage.....	870 m
Équipement radionavigation.....	Omega ORB 37, radar Doppler RDN 72
Équipage.....	2 pilotes, 1 navigateur, 1 mécanicien de conduite, 1 chef de soute
Nombre de passagers transportés.....	91
Poids maximal de fret.....	16 t à 2 000 km (5,5 à 5 500)
Constructeur.....	Aérospatiale/MBB

## MISSIONS DU CIET 340

- Instruction et qualification des équipages de transport
- Standardisation des méthodes et du travail aérien au sein du TAM
- Participation aux alertes et au plan de charge du TAM

## UNITÉS UTILISANT LE C 160 TRANSALL

- ET 1/61 et 3/61 (Orléans)
  - CIET 340 (Toulouse)
  - GAM 56 (Evreux)
- ainsi que la plupart des escadrons de transport d'outre-mer



## Maurienne



Le centre d'instruction des équipages d'hélicoptères CIEH 341, créé le 1<sup>er</sup> mai 1975, est issu de trois formations aujourd'hui disparues : la division d'instruction hélicoptères (DIH), elle-même issue du détachement d'instruction en vol sur hélicoptères, la 22<sup>e</sup> escadre d'hélicoptères, elle-même issue de la 2<sup>e</sup> escadre d'hélicoptères, et l'escadron d'hélicoptères 2/68 "Maurienne".

Succédant au détachement d'instruction en vol sur hélicoptères, implanté de juin 1954 à décembre 1955 sur la base-école 721 à Rochefort, la division d'instruction hélicoptères (DIH) est créée sur la base-école 725, à Chambéry, en janvier 1956. Auparavant, les cent cinquante pilotes d'hélicoptères de l'Armée de l'air recensés au 31 janvier 1956 avaient été formés par treize organismes différents, allant des sociétés d'outre-Atlantique à une école de l'Armée de terre, en passant par la formation "sur le tas" en Indochine et en Algérie. Il en résultait un manque d'homogénéité dans les conditions d'utilisation des hélicoptères, et l'instruction technique n'était pas accompagnée d'une instruction tactique. Il était donc nécessaire de disposer, au sein de l'Armée de l'air, d'une école hélicoptères ayant pour

mission la formation complète des pilotes ainsi que celle des moniteurs et des leaders, car les seuls cadres expérimentés étaient tous engagés dans les opérations de maintien de l'ordre en Algérie.

Comme pour toute école de pilotage, il fallait trouver un site offrant de bonnes conditions météorologiques, hors des grandes voies de circulation aérienne et de l'activité normale des avions. Pour les hélicoptères, il était indispensable de disposer d'une région montagneuse, d'un plan d'eau et d'installations propres à assurer leur fonctionnement. La base de Chambéry réunissait à elle seule toutes ces conditions.

La DIH sera dissoute le 30 septembre 1964 après avoir formé ou transformé sur hélicoptères plus de mille cinq cents pilotes. La 2<sup>e</sup> escadre d'hélicoptères, créée le 1<sup>er</sup> novembre 1956, devient, en juillet 1961, la 22<sup>e</sup> escadre d'hélicoptères, en conservant son drapeau ainsi que les fanions des escadrons qui lui sont associés. Ayant quitté l'Algérie en novembre 1962 pour s'implanter sur la base aérienne 725 de Chambéry, la 22<sup>e</sup> EH est dissoute le 30 septembre 1964.

Simultanément, l'escadron d'hélicoptères 2/68 est créé le 1<sup>er</sup> octobre 1964. Rattaché au Commandement du transport aérien militaire (COTAM), il assure désormais les missions opérationnelles de la 22<sup>e</sup> EH et celles d'instruction de la DIH. L'EH 2/68 reprend l'insigne et les traditions de la 22<sup>e</sup> EH et adopte le nom de tradition "Maurienne". Par instruction en date du 14 avril 1975, l'EH 2/68 "Maurienne" devient, à compter du 1<sup>er</sup> mai 1975, le centre d'instruction des équipages d'hélicoptères 341. Ce dernier est implanté sur la base aérienne 725 de Chambéry jusqu'à la dissolution de cette base, le 1<sup>er</sup> juillet 1985. Depuis lors, le CIEH est basé à Toulouse-Francazal.

### CHRONOLOGIE DEPUIS LA CRÉATION DE L'UNITÉ

#### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DU CIEH 341

Rochefort (DIH)	de juin 1954 à décembre 1955
Algérie (2 <sup>e</sup> EH puis 22 <sup>e</sup> EH)	de novembre 1956 à septembre 1964
Chambéry (DIH, EH 2/68 puis CIEH)	de janvier 1956 au 1 <sup>er</sup> juillet 1985
Toulouse-Francazal	départ le 1 <sup>er</sup> juillet 1985

#### APPAREILS SUCCESSIVEMENT UTILISÉS AU CIEH 341

Hiller	de 1954 à mars 1957
Bell 47	de 1956 à juin 1964
Sikorsky H 19 et H 34	de 1956 à août 1962
Alouette II	à partir de 1958
Alouette III	à partir de 1972
SA 330 Puma	à partir de 1974
AS 355 F1 Ecureuil	de décembre 1984 à janvier 1990
AS 555 AN Fennec	à partir de janvier 1990

#### APPELLATIONS SUCCESSIVES DU CIEH 341

DIH	de juin 1954 à septembre 1964
EH 2/68 "Maurienne"	d'octobre 1964 à mai 1975
CIEH 341	depuis mai 1975

## AS 555 AN FENNEC



### CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	AS 555 AN Fenec
Missions .....	Sauvetage à terre ou en mer, évacuation sanitaire, protection et défense des bases, entraînement au vol VFR et IFR de jour et de nuit
Date de mise en service AA.....	1990
Envergure.....	12,94 m
Longueur.....	10,69 m
Hauteur .....	3,34 m
Poids à vide équipé .....	1,68 t
Poids maximal au décollage.....	2,54 t (2,6 t avec charge largable)
Type de propulseur .....	2 turbomoteurs Turboméca TM 319
Puissance unitaire .....	485 ch
Plafond opérationnel .....	16000 pieds
Vitesse de croisière rapide à 4000 pieds....	133 kt (250 km/h)
Distance franchissable maximale.....	655 km avec 1 pilote et 3 passagers
Equipements.....	Planche de bord IFR bipilotes, armement air-sol (canon de 20 mm et viseur T100), treuil électrique, bac Samar, élingue "Cargo Swing", écran VSV
Constructeur .....	Aérospatiale

### MISSIONS DU CIEH 341 "MAURIENNE"

- Formation de base des pilotes d'hélicoptères de l'Armée de l'air
- Perfectionnement et entraînement des pilotes d'hélicoptères

### UNITÉS UTILISANT L'AS 555 AN FENNEC

- CIEH 341 "Maurienne" - Toulouse-Francazal
- EH 1/67 "Pyrénées" - Cazaux
- EH 2/67 "Valmy" - Metz
- EH 3/67 "Parisii" - Villacoublay
- EH 4/67 "Durance" - Apt
- EH 5/67 "Alpilles" - Aix-les-Milles
- EH 6/67 "Solenzara" - Solenzara-Vintiseri
- EHOM 68 - Cayenne
- EET 6/330 (escadron d'expérimentation et de transport) "Côte d'Albret" - Mont-de-Marsan
- ETOM 50 - La Réunion
- ETOM 58 - Pointe-à-Pitre - Fort-de-France
- ETOM 88 - Djibouti

# UNITÉS NAVIGANTES

## EC 4/11 "Jura"



L'escadron de chasse 4/11 "Jura", implanté à Bordeaux-Mérignac, a été officiellement dissous le 3 juillet 1992. Cet escadron perpétuait les traditions des escadrilles N 158 "Serpentaire" et SPA 169 "Sphinx" de la Grande Guerre.

La N 158 est formée le 1<sup>er</sup> janvier 1918 sur le terrain de Bonneuil (Oise). MS 158 le 4 mars 1918 et SPA 158 le 19 mai 1918, cette escadrille est dissoute le 19 mars 1919. La N 161 est elle aussi créée en janvier 1918 sur le terrain de Lhéry (Marne). MS 161 à partir du 21 février, elle deviendra SPA 161 le 19 mai 1918, pour être dissoute en 1919.

Mis sur pied le 1<sup>er</sup> juin 1953, l'escadron de chasse 3/11 "Jura", équipé de F 84 G Thunderjet puis de F 84 F Thunderstreak, reprend les traditions des SPA 158 "Serpentaire" et 161 "Sphinx" jusqu'à sa dissolution le 12 novembre 1957.

Le "Jura" renaît ensuite avec l'EC 4/11, en décembre 1972, constitué seulement d'une seule escadrille, la SPA 158 "Serpentaire". Placé pour emploi sous commandement opérationnel du Comfor pour le territoire des Afars et des Issas, l'escadron stationne à Djibouti et met en œuvre huit avions F 100 Super Sabre et huit pilotes. En avril 1974, le nombre de ses avions est porté à douze par

prélèvement sur les existants de la 11<sup>e</sup> escadre de chasse. Au mois de juillet 1975, le cap des 5 000 heures de vol est franchi. Suite à l'accroissement des effectifs, la SPA 161 "Sphinx" est officiellement recrée le 1<sup>er</sup> novembre 1975, et le "Jura" retrouve ainsi ses deux escadrilles de tradition.

Reprenant l'idée du commandant Salmon, le lieutenant Croci dessine une gueule de requin sur un F 100 (n° 156 YC) pour marquer l'événement des 10 000 heures de vol : c'est l'apparition des "Requins de la mer Rouge". Suite à l'indépendance du territoire, le 31 décembre 1978, l'escadron de chasse 4/11 "Jura" quitte définitivement la République de Djibouti pour s'installer le lendemain sur la BA 106 de Bordeaux-Mérignac. Dès lors, seul escadron de chasse stationné dans le sud-ouest de la France, il participe, sur Jaguar A, à toutes les activités de la FATac et se voit confier un nombre impressionnant de missions sur le territoire national et à l'étranger.

Force d'action extérieure, le 4/11 "Jura" effectue, en effet, de nombreuses missions en Afrique. C'est au cours de l'une de celles-ci, au Tchad (opération Manta), que l'escadron perdra l'un de ses meilleurs pilotes, le capitaine Croci, "Chef Ops" du 4/11, abattu par un tir d'armes lourdes le 25 janvier 1984.

Sa vocation extérieure, le 4/11 "Jura" l'assume une dernière fois durant la guerre du Golfe, dans le cadre de l'opération Daguet. Stationnés sur la piste d'Al Ahsa, au cœur de l'Arabie Séoudite, ses Jaguar effectuent avec brio de nombreux raids offensifs sur le Koweït et l'Irak, et ses pilotes parachèvent ainsi l'histoire glorieuse de leur escadron.

## CIFAS 328 "Aquitaine"



Le 1<sup>er</sup> janvier 1957, est créé à Cognac le centre d'instruction du bombardement (CIB 328), dont la vocation est la sélection et l'instruction des équipages sur B 26 et sur Vautour.

À la fin de 1958, le CIB se rattache à la 92<sup>e</sup> brigade de bombardement qui rassemble les escadrons de Vautour II B. La 92<sup>e</sup> brigade et le CIB quittent la base de Cognac en mars 1961 et s'installent à Bordeaux-Mérignac. L'arrêt des stages de transformation des pilotes sur B 26 précède la création d'une escadrille "Radar", destinée à la formation des futurs navigateurs de Mirage IV A.

En 1964 sont créées les Forces aériennes stratégiques. La 92<sup>e</sup> brigade devient la 92<sup>e</sup> EB, et le CIB, devenu centre d'instruction des Forces aériennes stratégiques (CIFAS 328), abandonne la formation des équipages de Vautour pour se consacrer uniquement à celle des personnels des escadrons de Mirage IV (équipages et mécaniciens). Le parc aérien du CIFAS est transformé, le premier escadron conserve ses B 26 (dont six ont été équipés du radar APQ 13), le second est doté de Mirage IV A et de Nord 2501 SNB.



# DISSOUTES EN 1992

Les B 26 quittent le CIFAS et l'Armée de l'air en avril 1967. L'accoutumance au vol basse altitude, pour laquelle ces avions étaient utilisés, se fera désormais sur T 33 jusqu'en 1969. Dès lors, la mission de base du CIFAS va constamment évoluer avec en particulier l'expérimentation et la mise en œuvre de la version reconnaissance du Mirage IV A en 1971 et des équipements de contre-mesures électroniques en 1972. A partir de 1974, l'instruction et l'entraînement des pilotes de Mirage IV s'effectuent sur Mirage III B à double commande. En octobre 1976, le CIFAS est renforcé en vue de prendre la suite du COTAM, pour assurer le support logistique des unités de Mirage IV et de Boeing C 135 F. Pour cela, il reçoit un lot de Nord 2501 "Cargo" et un complément d'équipages.

Réorganisé le 15 juillet 1978, le CIFAS 328, qui inclut l'ensemble technique d'instruction spécialisée (ETIS), se compose de l'escadron de reconnaissance et d'instruction ERI 1/328 sur Mirage IV, de l'Escadron d'entraînement EE 2/328 sur Mirage III B, et de l'escadron de transport et d'instruction ETI 3/328 sur Nord 2501 "Cargo", Nord 2501 SNB et T 33.

Après la dissolution de la 92<sup>e</sup> EB, en septembre 1978, le CIFAS 328 reçoit la garde du drapeau de la 25<sup>e</sup> escadre de bombardement, prend l'appellation "Aquitaine" et perpétue les traditions du GB I/25.

En juillet 1982, les T 33 sont remplacés par des CM 170 Fouga Magister. Le 1<sup>er</sup> juin 1983, deux Alphajet sont affectés à l'EE 2/328. Ils sont destinés à apporter un complément d'instruction aux navigateurs *ab initio* issus

de Toulouse. Le 1<sup>er</sup> octobre 1983 a lieu la deuxième restructuration des Forces aériennes stratégiques. Les activités de la division instruction de l'ETI 3/328 prennent fin le 30 juin 1985, et les Nord 2501 SNB sont retirés du service.

Le Mirage IV P arrive au CIFAS le 5 mai 1986, le Mystère XX P le 20 juin, ce dernier étant équipé du système de navigation et de bombardement du IV P pour l'entraînement des équipages. L'ETI 3/328 est dissous en juillet 1986, et les Nord 2501 "Cargo" sont retirés du service, les CM 170 sont alors rattachés à l'EE 2/328.

En décembre 1986, l'EB 2/94 "Marne", doté de six Mirage IV A, passe sous la coupe du CIFAS 328. Le 1<sup>er</sup> juillet 1988, l'EB 2/94 "Marne" est dissous, consacrant la fin de la vie opérationnelle du Mirage IV A. Seuls deux d'entre eux sont maintenus à l'ERI 1/328. Enfin, le 1<sup>er</sup> janvier 1990, les deux CM 170 affectés à l'EE 2/328 sont reversés à Châteaudun.

Le 6 septembre 1991, le CIFAS 328 ferme ses portes, le 11, le Mirage IV A effectue son dernier vol dans l'Armée de l'air. Dès lors, l'ERI 1/328 et l'EE 2/328 fusionnent pour former un escadron renforcé ERI 1/328 rattaché à la 91<sup>e</sup> EB, qui est dissous à Bordeaux le 30 juin 1992.

Le CIFAS 328 était l'héritier des traditions du GB I/25 "Tunisie". La 25<sup>e</sup> escadre de bombardement, créée le 1<sup>er</sup> janvier 1936, se compose de deux groupes : le GB I/25 et le GB II/25, soit quatre escadrilles dont trois perpétuent les traditions, insignes et appellations de flottilles de la Marine. La deuxième escadrille du GB I/25, créée en même

temps que l'escadre, n'hérite d'aucune tradition. Equipé de Farman 168 Goliath puis de Bloch 200 et de LeO 257, le GB I/25 est dissous le 31 août 1940, puis reconstitué le 1<sup>er</sup> septembre pour participer en particulier à la campagne de Syrie.

Après le débarquement allié en AFN, le GB I/25 ne reprend du service qu'à partir du 17 janvier 1943, en assurant du transport de munitions sous commandement américain. Tunis libéré, le GB I/25 part pour l'Angleterre. Il sera désormais connu sous l'anonymat britannique de Squadron 347 et sous le rappel évocateur du Groupe "Tunisie". Le 7 octobre 1943, le groupe débarque à Liverpool. A l'issue de sa formation, il rejoint sa base d'opérations à Elvington, dans la banlieue de York. Il est équipé d'Halifax, et sa première mission est déclenchée le 27 juin 1944. Au prix d'immenses sacrifices, durant neuf mois, le Squadron 347 participe aux bombardements incessants sur l'Allemagne. Le GB I/25 est définitivement dissous le 1<sup>er</sup> août 1955, après sa participation à la campagne d'Indochine.



Insigne du GB I/25 "Tunisie".  
Le CIFAS 328 était l'héritier des traditions de ce groupe de bombardement.



## LES TRADITIONS

## Traditions de la Grande Guerre

SAL 1	L'Escargot ailé	EERE 11/54	non traité				
SPA 3	La Cigogne de Guynemer	EC 1/2 Cigognes	p. 21				
SAL 6	La Mouette du Rhin	ER 2/33 Savoie	p. 94				
SAL 10	Le Porc-épic	ERV 1/93 Aunis	p. 131				
BR 11	La Cocotte	ER 3/33 Moselle	p. 96				
SAL 14	Griffon ailé	ET 1/64 Béarn	p. 113				
SPA 15	Casque de Bayard	EC 1/7 Provence	p. 51				
SAL 17	Le Lynx	EH 1/67 Pyrénées	non traité				
SAL 18	Le Personnage dans le vent des hélices	ET 1/64 Béarn	p. 113				
SAL 19	Le Bougnat	ET 2/61 Franche-Comté	p. 106				
SPA Bi 20	Le Lion des Flandres	EE 1/54 Dunkerque	non traité				
SAL 22	La Louve romaine	EIRV 3/93 Landes	p. 131				
SPA 26	Cigogne dite St-Galmier	EC 1/5 Vendée	p. 43				
SAL 28	L'Éléphant	EB 1/91 Gascogne	p. 123				
SPA 31	Archer romain	EC 2/7 Argonne	p. 51				
SAL 33	La Hache	ER 1/33 Belfort	p. 94				
SAL 37	Le Charognard	EC 1/4 Dauphiné	p. 36				
SAL 38	Le Chardon de Lorraine	EC 3/7 Languedoc	p. 51				
BR 43	Vautour noir	EDA 1/36 Berry	p. 100				
BR 44	Sanglier assis	ERV 2/93 Sologne	p. 131				
SPA 48	Tête de coq	EC 2/7 Argonne	p. 51				
SPA Bi 54	Fer à cheval	ERV 3/93 Landes	p. 131				
SPA 57	La Mouette	EC 2/2 Côte d'or	p. 21				
SAL 58	Le Coq sur une patte	EDA 1/36 Berry	p. 100				
SPA 62	Coq de combat	EC 3/30 Lorraine	p. 87				
SPA 65	Chimère d'argent	EC 2/2 Côte d'or	p. 21				
SPA 67	Cigogne sur fanion	EC 2/3 Champagne	p. 29				
SPA 69	Tête de chat	EC 3/11 Corse	p. 65				
SPA 73	Cigogne japonaise	EC 2/8 Nice	p. 57				
SPA 75	Charognard sable et or	EC 2/3 Champagne	p. 29				
SPA 77	Croix de Jérusalem	EC 1/7 Provence	p. 51				
SPA 78	La Panthère noire	EC 2/8 Nice	p. 57				
SPA 79	Tête de loup de profil	EB 1/91 Gascogne	p. 123				
SPA 81	Le Lévrier	EC 1/4 Dauphiné	p. 36				
SPA 83	Chimère	EC 1/13 Artois	p. 81				
SPA 84	Tête de loup	EC 1/30 Valois	p. 89				
SPA 85	La Folie	EC 3/13 Auvergne	p. 81				
SPA 88	Le Serpent ou Bisse	EC 3/11 Corse	p. 65				
SPA 89	La Guêpe	EC 1/12 Cambrésis	p. 73				
SPA 91	Aigle portant une tête de mort	EC 2/11 Vosges	p. 65				
SPA 92	Le Lion de Belfort	EC 1/4 Dauphiné	p. 36				
SPA 93	Canard colvert	EC 1/30 Valois	p. 89				
SPA 94	La Mort qui fauche	EC 2/2 Côte d'or	p. 21				
SPA 95	Hirondelle sur oriflamme	EC 1/3 Navarre	p. 29				
SPA 96	Le Gaulois	EC 3/4 Limousin	p. 37				
SPA 97	Hermes noires sur fanion	EC 2/11 Vosges	p. 65				
SPA 99	Pégase	EH 3/67 Paris	p. 138				
SPA 100	Hirondelle	EC 1/13 Artois	p. 81				
V 101	Tête de hibou	EC 1/61 Touraine	p. 105				
SPA 102	Soleil de Rhodes	EC 2/3 Champagne	p. 29				
SPA 103	Cigogne d'argent de Fonck	EC 1/2 Cigognes	p. 21				
BR 104	Les Turcos	ET 2/61 Franche-Comté	p. 106				
BR 113	Chauve-souris	ET 1/61 Touraine	p. 105				
N 124	Tête de Sioux	EC 2/4 La Fayette	p. 37				
SPA 124	La Jeanne	EC 1/5 Vendée	p. 43				
BR 131	Chimère ailée chevauchant une bombe	ET 2/64 Anjou	p. 113				
BR 132	Dragon annamite	ET 2/64 Anjou	p. 113				
SPA 153	Gypaète	EC 1/3 Artois	p. 81				
SPA 155	Petit Poucet	EC 2/13 Alpes	p. 81				
SPA 160	Diable rouge	EC 2/4 La Fayette	p. 37				
SPA 162	Le Tigre	EC 1/12 Cambrésis	p. 73				
SPA 167	Cigogne	EC 2/4 La Fayette	p. 37				
SPA 171	Dragon de profil	EC 3/5 Comtat Venaissin	p. 43				
SPA 172	Le Perroquet	EC 2/12 Picardie	p. 73				
SPA 173	L'Oiseau de paradis	EC 2/12 Picardie	p. 73				
BR 216	Coq chantant	ETOM 82 Maine	non traité				
BR 228	Le Coq	EE 11/54	non traité				
BR 237	Porc-épic de profil	ETOM 82 Maine	non traité				
SAL 253	Tête de bouledogue	EDA 2/36 Nivernais	p. 101				
BR 257	Masse d'armes	EDA 2/36 Nivernais	p. 101				
SAL 259	La Guêpe	EE 21/54	non traité				
SAL 277	Aigle dans un fer à cheval	ERV 1/93 Aunis	p. 131				
F 465	Vampire en vol	ERV 2/93 Sologne	p. 131				

## Traditions postérieures à la Grande Guerre

I/9 (1)	Aigle déployé	EC 3/4 Limousin	p. 37
I/9 (2)	Tête de fennec	EC 3/4 Limousin	p. 37
II/9 (4)	La Morietur	EC 3/13 Auvergne	p. 81
GARC II/561 (1)	Mousquetaire	EC 4/30 Vexin	p. 89
GARC II/561 (2)	Mousquetaire	EC 4/30 Vexin	p. 89
ERC 571	Tête de mort sur fanion noir	EC 3/5 Comtat Venaissin	p. 43

( ) : numéro d'escadrille

## Traditions des flottilles de l'Aéronavale

3C1	Le Requin	EC 3/7 Languedoc	p. 51
3C2	Le Trident ailé	EC 1/8 Saintonge	p. 57
4C1	Lion bondissant	EC 1/8 Saintonge	p. 57

## Traditions des escadrilles FAFL

Strasbourg, Mulhouse	EC 3/2 Alsace	p. 20
Paris, Versailles	EC 2/5 Ile-de-France	p. 42
Rouen, Le Havre, Cherbourg, Caen	EC 2/30 Normandie-N.	p. 85
Metz, Nancy	EC 3/30 Lorraine	p. 87
Rennes, Nantes	EB 2/91 Bretagne	p. 124

## LES APPAREILS

Alphajet	pp. 53 et 147	Jaguar E	p. 45
AS 355 F1 Ecureuil	p. 139	Mirage III E	p. 23
AS 555 AN Fennec	p. 163	Mirage IV P	p. 121
C 130 H (H 30) Hercules	p. 103	Mirage VF	p. 75
C 135 FR	p. 127	Mirage F 1 B	p. 83
C 160 Transall	p. 161	Mirage F 1 C	p. 67
C 160 Transall NG	p. 109	Mirage F 1 CR	p. 91
CAP 10	p. 141	Mirage 2000 B	p. 15
CM 170 Fouga Magister	p. 143	Mirage 2000 N	p. 31
DC 8 72 CF	p. 135	Mirage 2000 C RDI	p. 39
E 3 F - SDA	p. 99	Mystère XX SNA	p. 159
EMB 121 Xingu	p. 157	Nord 262 AEN	p. 155
TB 30 Epsilon	p. 151	Nord 262 Frégate	p. 115
Jaguar A	p. 59	Puma SA 330 Ba	p. 133

## LES BASES

Avord	pp. 98 à 101, 140 et 141, 156 et 157	Orléans	p. 102 à 107
Cambrai	p. 66 à 73	Pointe-à-Pitre	pp. 132 et 133
Cazaux	p. 52 à 57	Reims	p. 82 à 89
Cognac	p. 150 à 153	Saint-Dizier	p. 44 à 51
Colmar	p. 74 à 81	Salon-de-Provence	p. 142 à 145
Dijon	p. 14 à 21	Strasbourg	p. 90 à 97
Evreux	p. 108 à 113	Toul	p. 58 à 65
Istres	p. 126 à 131	Toulouse	pp. 154 et 155, 160 et 161
Luxeuil	pp. 30 à 37, 158 et 159		162 et 163
Mont-de-Marsan	p. 120 à 125	Tours	p. 146 à 149
Nancy	p. 22 à 29	Villacoublay	pp. 114 à 119, 134 à 137
Orange	p. 38 à 43		138 et 139

### TABLEAU DE CONVERSIONS DES UNITÉS UTILISÉES POUR LES CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES AVIONS

<b>Unités de poids :</b> kilogramme (kg), tonne (t), livre anglaise (lbs) 1 t = 1 000 kg = 2 205 lbs	kilomètre (km), Nautical mile (Nm) 1 Nm = 1,852 km
<b>Unités de poussée (réacteurs) :</b> kg, t, lbs, décanewton (daN) 1 t = 1 000 kg = 981 daN	<b>Unités de longueur (hauteur) :</b> mètres, pied 1 m = 3,28 pieds
<b>Unité de puissance :</b> cheval vapeur (ch) ou Horse Power	<b>Unités de vitesse :</b> kilomètre par heure (km/h), mètre par seconde (m/s), nœud (kt) 1 kt = 1,852 km/h = 0,514 m/s
<b>Unités de longueur (distance) :</b> mètre (m),	Mach 1, peu différent de 1 200 km/h, est proportionnel à la température.

### GLOSSAIRE DES ABRÉVIATIONS

<b>SPA :</b> escadrilles de la Grande Guerre équipées en dernier ressort d'avions SPAD
<b>SPA Bi :</b> escadrilles de la Grande Guerre équipées en dernier ressort d'avions SPAD biplace
<b>SAL :</b> escadrilles de la Grande Guerre équipées en dernier ressort d'avions Salmson
<b>BR :</b> escadrilles de la Grande Guerre équipées en dernier ressort d'avions Breguet 14
<b>V :</b> escadrilles de la Grande Guerre équipées en dernier ressort d'avions Voisin
<b>N :</b> escadrilles de la Grande Guerre équipées en dernier ressort d'avions Nieuport
<b>F :</b> escadrilles de la Grande Guerre équipées en dernier ressort d'avions Farman

## LES ESCADRONS

Alpes	EC 2/13	p. 78
Alsace	EC 3/2	p. 20
Anjou	ET 2/64	p. 112
Ardennes	EC 3/3	p. 28
Argonne	EC 2/7	p. 48
Artois	EC 1/13	p. 77
Aunis	ERV 1/93	p. 129
Auvergne	EC 3/13	p. 80
Béarn	ET 1/64	p. 110
Belfort	ER 1/33	p. 94
Berry	EDA 1/36	p. 100
Bretagne	EB 2/91	p. 124
Cambésis	EC 1/12	p. 70
Champagne	EC 2/3	p. 27
Cigognes	EC 1/2	p. 18
Comtat Venaissin	EC 3/5	p. 42
Cornouaille	EC 3/12	p. 72
Corse	EC 3/11	p. 64
Côte d'or	EC 2/2	p. 19
Dauphiné	EC 1/4	p. 34
Esterel	ET 3/60	p. 136
Franche-Comté	ET 2/61	p. 106
Gascogne	EB 1/91	p. 123
Guadeloupe	ETOM 58	p. 132
Ile-de-France	EC 2/5	p. 42
La Fayette	EC 2/4	p. 35
Landes	EIRV 3/93	p. 130
Languedoc	EC 3/7	p. 49
Limousin	EC 3/4	p. 36
Lorraine	EC 3/30	p. 87
Moselle	ER 3/33	p. 96
Navarre	EC 1/3	p. 26
Nice	EC 2/8	p. 55
Nivernais	EDA 2/36	p. 101
Normandie-Nièmen	EC 2/30	p. 85
Paris	EH 3/67	p. 138
Picardie	EC 2/12	p. 71
Poitou	ET 3/61	p. 107
Provence	EC 1/7	p. 47
Rambouillet	ETEC 2/65	p. 118
Roussillon	EC 1/11	p. 63
Saintonge	EC 1/8	p. 54
Savoie	ER 2/33	p. 94
Sologne	ERV 2/93	p. 129
Touraine	ET 1/61	p. 105
Valois	EC 1/30	p. 85
Vendée	EC 1/5	p. 41
Vendôme	ET 1/65	p. 117
Vexin	EC 4/30	p. 88
Vosges	EC 2/11	p. 63

Nota : les EIV ne sont pas répertoriés dans cet index

## Crédits photographiques

### SIRPA AIR :

Adjudant-chef Jean-Pierre Gauthier, sergent-chef Gilles Rolle, sergent-chef Xavier Pellizzari  
à l'exception de :

Eric Moreau p. 26 milieu, Alexandre Paringaux pp. 48 et 49, Jean-Loup Rambeau pp. 142 et 144

Tous les profils d'appareils sont dus à Jean-Jacques Petit

Remerciements au sergent Eric Martin, au caporal-chef Laurent Piot, à l'aviateur Christophe Poujeol  
pour leur aide à la réalisation de l'ouvrage

### AUX ÉDITIONS ADDIM :

*Charles de Gaulle Officier*, par Jean Descrienne, 144 pages, 24,5 x 24,5 cm : 190 F

*Croquis de la guerre du Golfe*, par le peintre officiel de la Marine Serge Markó, 39 croquis, 25 x 34 cm : 148 F

### COLLECTION LES ARMES ET LES HOMMES :

*Guerre éclair dans le Golfe*, ouvrage collectif, 216 pages, 23 x 28,5 cm : 230 F

*Marine et guerre du Golfe*, ouvrage collectif, 144 pages, 23 x 28,5 cm : 230 F

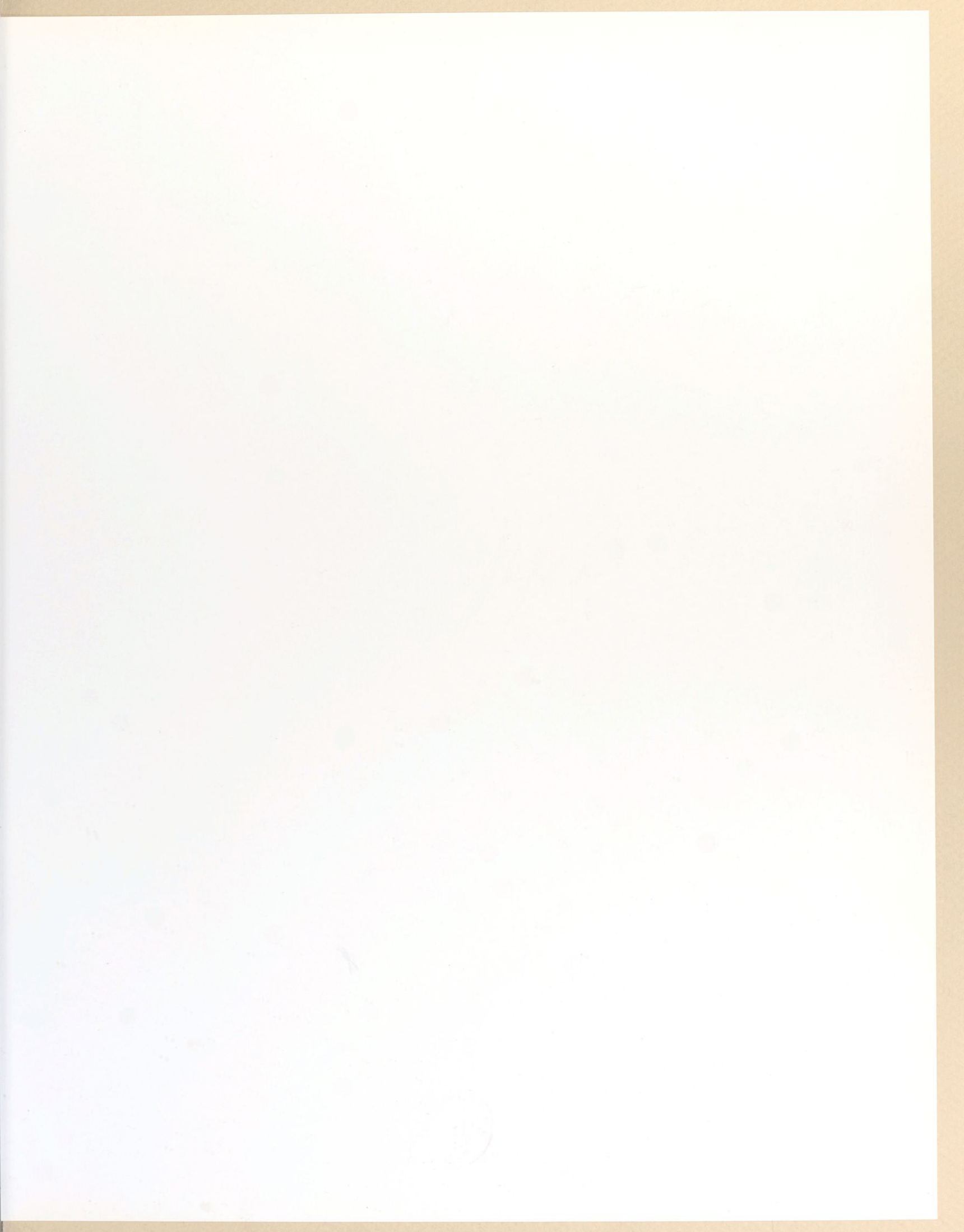
*L'Armée de l'air, des avions et des hommes*, par le lieutenant-colonel Henri Guyot, 168 pages, 23 x 28,5 cm : 240 F

Conçu et réalisé pour l'Addim par Copyright  
Maquette : Nicole Leymarie  
Montage : Catherine Bataille

© Addim  
Dépôt légal : novembre 1992  
ISSN N° 1159-652 X  
ISBN N° 2-907341-06-5  
Imprimé en Espagne



R  
g



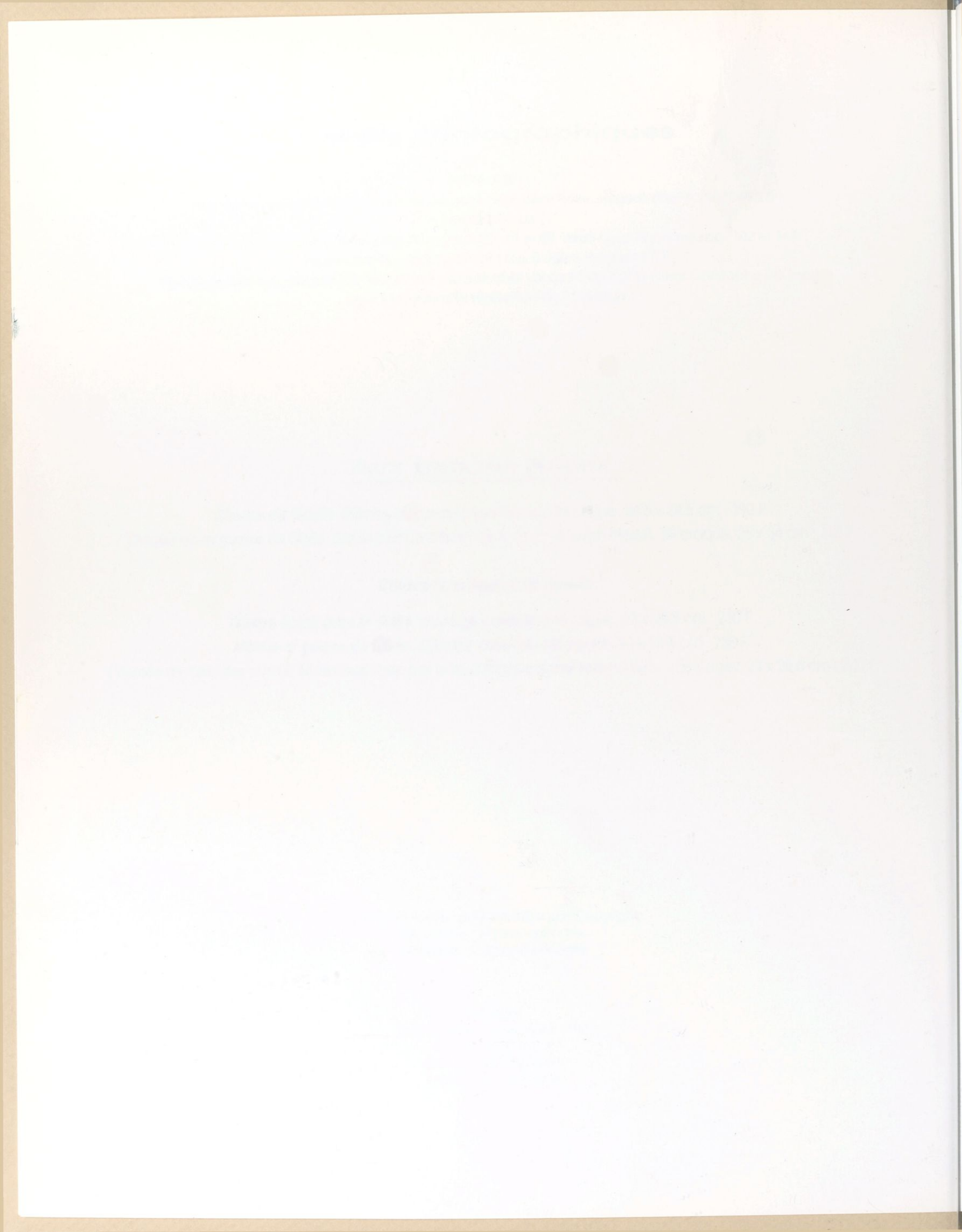


Photo de la couverture :  
Sergent-chef  
Xavier PELLIZZARI (SIRPA AIR)

Photo de la 4<sup>e</sup> de couverture :  
Sergent-chef  
Gilles ROLLE (SIRPA AIR)



Rapidité d'action, capacité de projection à grande distance, souplesse d'emploi, polyvalence, puissance de feu et précision de tir, tels sont les atouts offerts par l'arme aérienne. L'Armée de l'air met en œuvre cet outil incomparable. Servie par un personnel hautement qualifié, elle est devenue le maillon essentiel de notre défense nationale et incarne de ce fait une armée jeune, moderne, technique, fière de son palmarès et de ses traditions.

Riches des enseignements tirés de la guerre du Golfe, en pleine restructuration depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1991, avec le plan "Armées 2000", pour une meilleure efficacité, les forces aériennes françaises s'adaptent au nouveau contexte géostratégique international engendré par l'éclatement du bloc de l'Est.

Du Mirage III E au 2000 D, du Mirage V F au F1 CT, du Jaguar au Rafale, l'avenir réserve beaucoup d'évolutions et annonce un renouveau technologique prometteur. Regroupant les éléments de sa rubrique "Un avion, une unité" et une part de l'illustration de son magazine, *Air Actualités* saisit cette période charnière pour présenter l'Armée de l'air aujourd'hui. Une façon de mesurer le chemin déjà parcouru et de consolider, par la force des traditions, les liens entre le passé et le futur.

**PRIX : 240,00 FF TTC**

ISBN 2-907341-06-5



9 782907 341066

BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE



3 7511 00179438 0



Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX<sup>e</sup> siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

\*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en vertu d'une licence confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012.

Avec le soutien du

