

103 000
HEURES



BASE AÉRIENNE 103

16 mai 1987



Editorial
du Commandant d'Escadre

Chers camarades,

Je tiens tout d'abord à vous souhaiter la bienvenue au sein de "Votre Escadre". Depuis 1968, date de mon entrée dans l'Armée de l'Air, j'ai toujours entendu parler de la "12", comme d'une Escadre pas comme les autres, pour ne pas dire exceptionnelle ! Croyez-bien que nous sommes tous conscients que c'est à vous que nous devons cette réputation !

Aujourd'hui, si l'esprit de la 12 est, je l'espère, resté le même, d'importants changements, dus à l'évolution des techniques, ont modifié nos "habitudes" :

- le Mirage F1, son système d'armes et nos moyens de restitution de missions ;*
- la Défense aérienne à basse altitude sous contrôle d'un AWACS ;*
- le travail en ambiance chimique ;*

...ce sont ces changements que nous voudrions vous faire découvrir.

Je vous remercie d'être venus à CAMBRAI pour fêter avec nous les 103.000 heures de vol de la 12 sur Mirage F1. Je suis sûr que cette journée verra se resserrer les liens qui nous unissent,

et à la chasse, B... !

Lieutenant-Colonel,
de NOMAZY.

Crédits Photo : Service Information et Relations Publiques de l'Armée de l'Air
Service Historique de l'Armée de l'Air. Base aérienne 103.

G. ROLLE - J.-P. SEBIROT

Silhouettes Avions : J.-J. PETIT - H. D'HERBIGNY

Graphisme Couverture : J.-Max FONTAINE

REMERCIEMENTS : LA 12^e ESCADRE DE CHASSE EXPRIME SA GRATITUDE AUX ANNONCEURS AINSI QU'À
TOUTES LES PERSONNES AYANT CONTRIBUÉ À LA RÉALISATION DE CETTE PLAQUETTE.



La 1000^e victoire de la base de BIGGIN HILL



Visite des Généraux DE-GAULLE et VALIN

LE COMMANDANT RENE MOUCHOTTE.

Mais qui était le Commandant MOUCHOTTE ?

Né le 21 août 1914 à SAINT-MANDE près de Paris. "Grand, mince, brun, un regard perçant, une voix sèche, qui n'admet pas la réplique, puis un sourire amical qui réchauffe" : ainsi le décrit Pierre CLOSTERMAN qui servit sous ses ordres.



MOUCHOTTE et son fidèle compagnon

Breveté pilote militaire le 10 février 1937, son service militaire terminé, il est renvoyé dans ses foyers le 15 octobre 1937 avec le grade de sergent pilote de réserve.

Le 28 août 1939, il est mobilisé, affecté au Centre d'Instruction de Chasse (C.I.C.) de CHARTRES, puis à l'Ecole supérieure des moniteurs à AVORD où l'Armistice le surprend le 17 juin 1940 sans avoir combattu.

Affecté au Centre d'Instruction de Chasse à ORAN-LA-SENIA, il ne peut admettre que la FRANCE soit vaincue, il se révolte en disant "Mon pays m'a rejeté comme combattant, je combattrai pour lui, sans lui, je veux partir pour l'Angleterre". Il s'empare d'un bimoteur "Goéland" CC 445, le 28 juin 1940 sur le terrain d'ORAN, décolle avec son ami GUE-RIN comme co-pilote et quatre passagers et rejoint GIBRALTAR.

Le 2 juillet 1940, il appareille pour l'Angleterre ; le 3 juillet, il débarque à LIVERPOOL et s'engage aussitôt dans les Forces Aériennes Françaises Libres. Il est alors affecté dans la Royal Air Force. Son désir est de combattre le plus tôt possible pour concourir à la libération de son pays. Pendant de longs mois, il suit les cours de pilotage sur les appareils anglais et assimile la technique anglaise de la chasse ; ses résultats seront si brillants, que nous le retrouvons à partir du 10 octobre 1940 affecté au fameux Squadron 615 "Squadron CHURCHILL", fleuron de la RAF.

Promu au grade de lieutenant le 26 août 1941, il obtient sa première victoire aérienne en abattant un JU 88.

le 7 novembre 1941, il est muté au Squadron 340, la première escadrille française libre (Groupe "ILE DE FRANCE"). Le 15 mars 1942, il est désigné commandant du Flight A et le 19 mars 1942, il est nommé capitaine.

Pilote exceptionnel, chef incontesté, René MOUCHOTTE a en plus le don de concevoir les vastes mouvements de masse qui caractérisent la nouvelle tactique de l'aviation de chasse. Les Britanniques l'ont bien compris : le 31 août 1942, ils lui confient le commandement d'un de leurs escadrons de chasse, le Squadron 65 ; exemple probablement unique d'un étranger commandant d'unité dans la Royal Air Force ; le 21 septembre 1942, il reçoit la Distinguished Flying Cross. Le 15 janvier 1943, il prend le commandement d'un nouveau groupe de chasse français : le Squadron 341, créé à THURNHOUSE.

Le Commandant MOUCHOTTE ne s'arrête pas là. Le 15 mai 1943 en abattant un FW 190, près du HAVRE, il inscrit la millième victoire au palmarès de l'escadre de BIGGIN HILL. Le 17 mai, il remporte une nouvelle victoire aérienne, il est cité à l'ordre de l'armée.

"Je repars" sont les derniers mots tracés par René MOUCHOTTE sur son carnet de vol.

Le plus ancien chasseur des Forces Aériennes Françaises Libres (F.A.F.L.), commandant du groupe "ALSACE", disparaît dans un ultime combat au-dessus de la Manche le 27 août 1943. Pour cette "mission sans retour", le Commandant MOUCHOTTE avait revêtu son uniforme bleu de notre Armée de l'Air (habituellement les aviateurs français volaient en uniforme anglais avec des noms d'emprunt, pour ne pas être fusillés, en cas de descente en FRANCE, et éviter les représailles pour les familles).



TESTAMENT DU COMMANDANT RENE MOUCHOTTE 1943

"Si le destin ne m'accorde qu'une courte carrière de combattant je remercierai le ciel d'avoir pu donner ma vie à la libération de la FRANCE.

Qu'on dise à ma mère que j'ai toujours été très heureux et reconnaissant que l'occasion m'ait été donnée de servir DIEU, mon pays et ceux que J'AIME et que quoiqu'il arrive je serai toujours près d'elle".

L'As aux 332 missions, aux 1.743 heures de vol de guerre, aux 7 victoires dont 4 officielles, repose aujourd'hui aux Invalides.

HISTORIQUE DE LA BASE AERIENNE 103 "RENE MOUCHOTTE" DE CAMBRAI-EPINOY.



Insigne du groupe de chasse 3/2

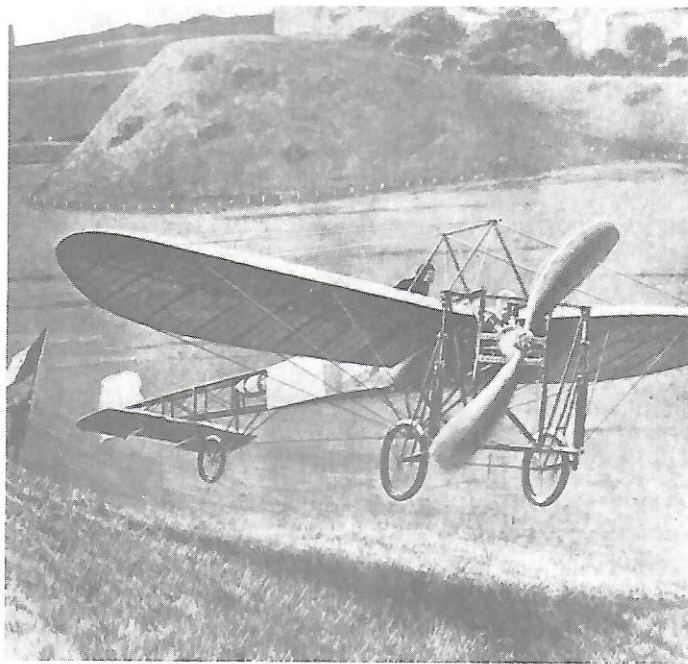


Le Commandant GEILLE



MORANE 406

La ville de CAMBRAI a été très tôt associée à l'histoire de l'Aviation : Louis BLERIOT (nom de la promotion d'officiers de l'Ecole de l'Air de 1958) y est né le 1^{er} juillet 1872, et dès 1912 y eut lieu une fête aérienne. Mais l'idée lancée à l'époque de créer sur le terrain de manœuvre et de tir de la Base, une "halte d'atterrissage pour avions", est abandonnée et les premiers terrains d'aviation ne sont installés dans le Cambrésis que pendant la première guerre mondiale, par les Allemands. Le plus important est celui de BEVILLERS où est stationnée l'escadrille de Manfred VON RICHTHOFEN, le fameux "BARON ROUGE" ; un autre terrain, situé à CANTIN, à 18 km au Nord-Est de CAMBRAI, en bordure de la route de DOUAI, est occupé le 2 juillet 1917 par la JAGD-TAFFEL 12, tandis qu'une compagnie d'aérostats avec deux dirigeables s'installe tout près, à HAYNECOURT. En 1919, les deux terrains sont abandonnés et les terres remises en culture.



Arrivée de BLERIOT à DOUVRES.

En 1935 est créé un aérodrome à NIERGNIES, à 4 km au sud de CAMBRAI, et les "SIMOUN" du réseau postal "Air Bleu" y font escale. Ce terrain sera utilisé pendant pratiquement toute la "drôle de guerre" par le Groupe de chasse, 3/2 équipé de Morane 406. Placé sous les ordres du Commandant GEILLE, le célèbre créateur des troupes aéroportées, assisté du Capitaine ROUGEVIN-BAVILLE, le 3/2 comprend deux escadrilles : la SPA 83 (La Chimère, Lieutenant KERANGUEVEN) et la SPA 100 (L'Hirondelle, Lieutenant DUBREUIL). Lorsqu'il quitte PERPIGNAN pour ORAN, le 17 juin, le Groupe a à son actif 46 victoires dont 35 homologuées.

Du 22 mai 1940 au 29 août 1944, les deux terrains, EPINOY et NIERGNIES, sont occupés par la LUFTWAFFE : d'abord par la KG2 (Kampfgeschwader 2, 2° Escadre de bombardement) équipée de DORNIER 17, qui participe à la Bataille de FRANCE et à la Bataille d'ANGLETERRE, puis par les FOCKE-WULF 190 du Jagdeschwader 11/26. Dès septembre 1941, plus de mille ouvriers travaillent au profit de l'organisation TODT sur le seul terrain d'EPINOY ; sur plus de 850 hectares, sont construits 3 pistes bétonnées, des alvéoles dispersés dans les villages, des hangars, de nombreux abris et souterrains, des casernements à l'aspect de fermes avec hôpital, cinéma...

En 1944, EPINOY est utilisé par le 138° Wing de la RAF, qui comprend les 613° et 107° Squadrons ainsi que le 305° Squadron polonais, équipés de chasseurs-bombardiers MOSQUITO FB MK VI, tandis que NIERGNIES reçoit deux groupes de l'USAF : le 48° Fighter Squadron sur P 47 THUNDERBOLT et le 394° Bomber Group sur B 26 MARAUDER. En 1946, le Groupe 1/20 "LORRAINE" équipé de MOSQUITO stationne quelques mois à EPINOY avant de partir pour l'Indochine, puis le terrain est de nouveau remis en culture, tandis que l'aéroclub de NIERGNIES reprend ses activités.

En 1951, dans le cadre du programme O.T.A.N., le site d'EPINOY est retenu comme terrain principal mis à la disposition de l'Armée de l'Air.

Situé sur les communes d'EPINOY, HAYNECOURT et SAUCHY-LESTREE, à cheval sur les départements du NORD et du PAS-DE-CALAIS, le terrain couvre une superficie de 350 hectares.

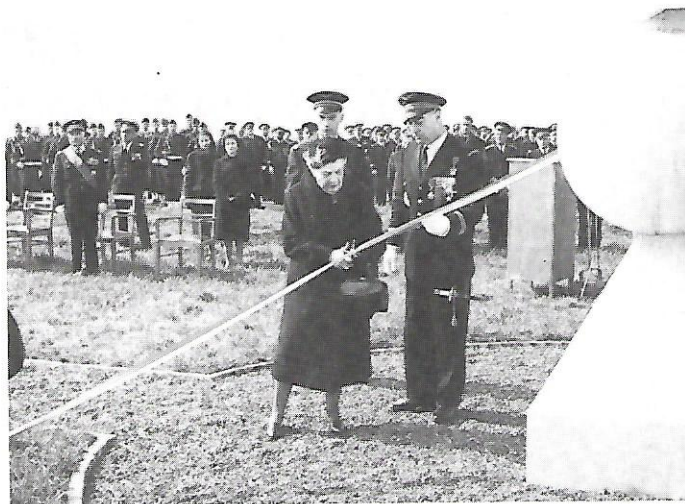
Les travaux débutent en 1952 selon les normes O.T.A.N. qui donnent à la base son cachet particulier : constructions basses, sobres de lignes et de volumes, disposées avec harmonie au milieu de pelouses couvertes de nombreux arbres et bosquets aux essences variées. Le 15 mars 1953, le premier commandant de base, le Colonel PELLERAY prend ses fonctions sur une base en plein chantier et où fin mai se déroule, non sans mal, la manœuvre OTAN "HORACE" à laquelle participent 16 Ouragan de l'EC 1/12 venus de MONT-DE-MARSAN et 12 Vampire de l'EC 1/5 d'ORANGE. Le 1^{er} juillet 1953, le 1/12 s'installe définitivement à CAMBRAI.

Début 1954, sont créés sur la base le 2/12 et le commandement de la 12° Escadre sous les ordres du Lieutenant-Colonel ANDRIEUX ; en août 1955, le 3/12 arrive de MONT-DE-MARSAN.

Dès 1956, la 12° Escadre de chasse participe, en parrainage, aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie.

Le 21 mars 1959, la Base Aérienne 103 prend officiellement le nom de "RENE MOUCHOTTE" à l'occasion d'une prise d'armes importante, en présence des Généraux VALIN, CHALLE, TANGUY, HUGO, PELLERAY et du Colonel J. ANDRIEUX, commandant de base et compagnon de René MOUCHOTTE.

Fin 1965, les Mirage IV A de l'escadron de bombardement 3/93 font leur apparition à EPINOY. Ils y restent jusqu'au 1^{er} juillet 1976, date à partir de laquelle ils ne viendront plus qu'épisodiquement, le Dépôt atelier munitions spéciales étant toutefois maintenu sur la base au profit des escadrons de bombardement qui y prennent leur posture nucléaire.



Inauguration du Monument par la mère de René MOUCHOTTE

De 1980 à 1984, d'importants travaux de protection sont effectués, avec notamment la construction de nombreuses hangarottes pour avions, d'abris PC et abris pour le personnel et enfin un dépôt de munitions classiques. Parallèlement, le camouflage des installations et les plantations d'arbres se poursuivent.

En 1980, est créée la Section de défense sol-air dotée de canos bitubes de 20 m/m ; la Section de missiles sol-air armée de CROTALE est créée en 1983, reçoit son fanion et son nom de baptême "SOMME" le 13 septembre 1985.

Le 1^{er} janvier 1987 est décidée la création de l'Escadron de défense sol-air qui regroupe ces deux unités.

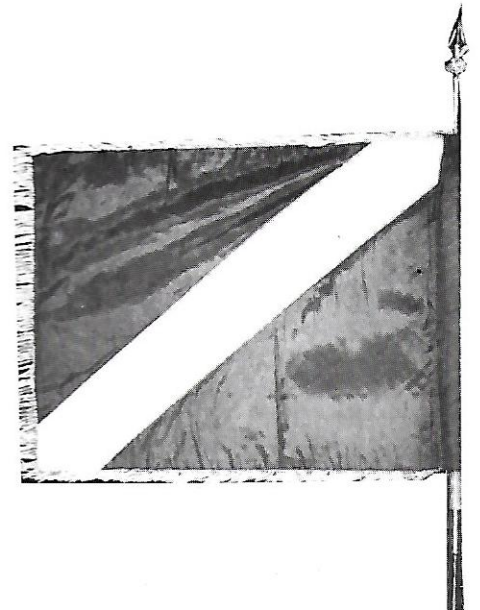
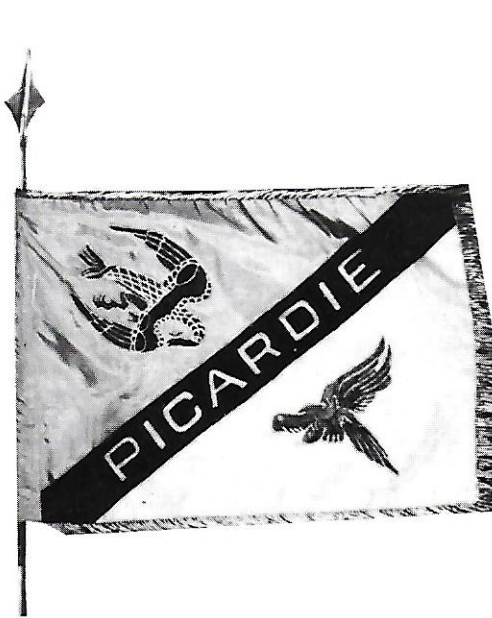
Aujourd'hui, la Base Aérienne 103 est parfaitement équipée pour assurer non seulement le support des unités stationnées ou déployées : 12° Escadre de chasse, Escadron de défense sol-air 13-950, mais également de ses éléments rattachés : Dépôt régional de munitions de CREPY-EN-LAONNOIS, terrain de complément de NIERGNIES, participation Air au Centre de sélection n° 2 de CAMBRAI, Bureau Air information de LILLE, station hertzienne de LIERAMONT, le dépôt de matériels de CANTIN.

Enfin, depuis le 1^{er} août 1985, date de la dissolution de la Base Aérienne 110 de CREIL, la Base Aérienne 103 assure le gardiennage et le maintien en état opérationnel du terrain de CREIL, ainsi que sa réouverture, à la demande, au profit d'un escadron de combat.

Depuis leur création, "CAMBRAI" et la "12", ont la réputation d'avoir une ambiance exceptionnelle et croyez-le bien, cette réputation n'est pas surfaite. La majorité des personnels sont des gens du Nord, des "Ch'tis" : solides, fidèles, aimant leur patrie et leur armée, ils sont également accueillants et chaleureux ; ils ont "le soleil dans le cœur". La ville de CAMBRAI aime profondément "sa" base et les relations, tant avec les populations locales qu'avec les autorités, sont remarquables de simplicité et de facilité.



12^e E.C.
"LES FANIONS D'ESCADRONS"



HISTORIQUE

DE LA 12^e ESCADRE DE CHASSE.

LES ANNEES 1950.

En mai 1952, la 12^e Escadre de chasse est en cours de constitution avec l'arrivée des premiers pilotes et mécaniciens à MONT-DE-MARSAN pour y être transformés sur les 2 prototypes d'Ouragan alors existants.

On y trouve le Commandant TREMOLET, commandant l'escadre et le capitaine BIHET, commandant ce qui va devenir l'escadron 1/12, encore organisé en groupe de chasse avec 4 pilotes :

- le lieutenant PREVOST,
- le lieutenant VAZIAGA,
- l'adjudant JUILLOT,
- l'adjudant MAGNAN.

La première sortie officielle aura lieu au meeting de LYON, le 7 juillet 1952. Le lendemain 8 juillet, les pilotes se rendront à BORDEAUX pour en revenir avec 12 Ouragan de série qui effectueront un défilé impeccable au-dessus de PARIS le 14 juillet.



La P.A.F. sur Ouragan

Peu après, le 22 septembre, arrivent les nouveaux pilotes dont certains déjà expérimentés tel le lieutenant TOURNIAIRE sortant de l'Ecole Militaire de l'Air (E.M.A.).

C'est en mai 1953 que l'escadre, encore constituée du seul escadron 1/12, quitta MONT-DE-MARSAN pour camper sur la Base Aérienne de CAMBRAI en pleins travaux et participer à l'exercice O.T.A.N. : HORACE. C'est pendant ce détachement que l'escadre perdra son premier pilote, le sergent GERVAISE, dont l'appareil percutera le sol au sud d'ARRAS.

Le retour à MONT-DE-MARSAN sera de courte durée car le 29 juin et le 1^{er} juillet, la 12^e escadre s'installe à CAMBRAI avec 12 avions. L'escadron 1/12 prend alors l'appellation de "CAMBRESIS". La 1^{re} escadrille reprend les traditions de la SPA 162 "TIGRES" formée en janvier 1918 et équipée de NIEUPORT. La 2^e escadrille reprend les traditions de la SPA 89 "GUEPES" formée en mars 1917 également sur NIEUPORT.



Ouragan sur la piste

Du 1^{er} octobre s'établit le bilan d'une année de vol : 2 307 h 15 sur Ouragan. A cette date, l'escadron 1/12 compte 20 pilotes commandés par le capitaine BIHET qui sera remplacé le 3 octobre par le capitaine VAZIAGA. L'hiver 1953 est aussi la découverte des caractéristiques de la météorologie cambrésienne qui entreront dans la légende de l'armée de l'air française.

27 avril 1953 : Création du 2/12 dont les pilotes sont issus ou formés par le 1/12. A leur tête, la capitaine Du BOULLAY, secondé par le lieutenant MONTRELAY. L'escadron "PICARDIE" reprend les traditions de la SPA 172 "OISEAU BLEU" et de la SPA 173 "LE PERROQUET ROUGE".

1^{er} décembre 1954 : Création de l'escadron de chasse 3/12 "CORNOUAILLE" commandé par le capitaine BARREAU, secondé par le lieutenant ARCHAMBEAUD. Les fonds baptismaux sont à nouveaux installés à MONT-DE-MARSAN car comme son aîné, cet escadron va avoir le dur privilège d'être la 1^{re} unité opérationnelle à utiliser le dernier né de la famille Marcel DASSAUT : le Mystère IV, premier avion supersonique français. Ce n'est pas la vie sous la tente qui serait capable d'altérer la bonne humeur des pilotes et mécaniciens, mais bien l'attente du matériel aérien. Le premier appareil sera livré le 18 mars 1955 et l'escadron ralliera CAMBRAI le 25 mai avec 11 avions, 25 pilotes et 132 mécaniciens. Ses escadrilles ont choisi les emblèmes du scorpion et du dogue.

La 12^e escadre compte alors 101 pilotes particulièrement soudés car si le 1/12 a servi de nourrice pour la plupart des pilotes des deux autres escadrons, c'est le 3/12 qui va assurer la transformation du personnel de l'escadre sur le nouvel avion dont s'équipe l'escadre. A partir de juillet 1955, l'escadron 3/12 est chargé de mener à bien l'opération "COR.MY." (vieillessement intensif du mystère IV). La tâche va être répartie sur l'ensemble de l'escadre, le 2/12 prêtant une escadrille et une partie de ses mécaniciens au 3/12 et confiant l'autre moitié au 1/12 chargé, lui, d'assurer les vols de 46 Ouragan et de les convoyer peu à peu à CHATEAUDUN.

La Patrouille de France (P.A.F) dotée d'Ouragan de la 12^e escadre de chasse fera sa première sortie le 8 mai à MONTPELLIER sous les ordres du lieutenant TOURNIAIRE.



Pilotes de la P.A.F. sur Ouragan

Après avoir transmis l'appellation prestigieuse de la PAF à la 4^e escadre à partir de 1956, la 12^e escadre de chasse continuera cependant à honorer les ailes françaises en présentant une patrouille acrobatique de Mystère IV lors des meetings internationaux.

En octobre, tous les pilotes de l'escadre sont lâchés sur Mystère IV et en novembre prend fin l'opération COR.MY. avec 2 502 heures réalisées dans les conditions MTO défavorables. C'est aussi en 1955 que l'escadre se voit confier l'honneur d'illustrer la présence aérienne française dans les meetings nationaux et internationaux.



Patrouille de Mystère IV

Au 1^{er} janvier 1956, chaque escadron retrouve son autonomie et est doté d'un nombre égal de Mystère IV A.

En juin 1956, la 12^e escadre de chasse est chargée de constituer et de parrainer une escadrille dans le cadre d'un maintien de l'ordre en Algérie. L'escadrille 5/72 est mise en route sur MARRAKECH pour la transformation sur T6 puis se rend à LA REGAHIA pour la préparation opérationnelle. Le déplacement de LA REGAHIA vers COLOMB BECHAR se fit sur des camions dans des conditions pénibles de chaleur et d'insécurité. Le lieutenant-colonel LACOLLE et le commandant BRET iront se rendre compte sur place, en Mystère IV, des difficultés rencontrées par le personnel de l'escadrille.

Fin 1956, l'escadre a réalisé le total d'heures de vol annuelles le plus important depuis sa création : 13 017 heures.



Patrouille de Mystère IV A

Le parrainage des escadrilles d'aviation légère d'appui (E.A.L.A) d'Algérie conditionnera la vie de l'escadre au cours des années suivantes par les remaniements incessants des personnels.



Patrouille de T6

En novembre 1957, la dissolution de l'escadron 2/12 est décidée et ses effectifs répartis entre les autres escadrons ainsi que dans les escadrilles 5/72 et 15/72.

L'escadre transforme également des pilotes de la 5^e E.C., de la 10^e E.C. et aussi 10 pilotes israéliens qui se font remarquer par leurs qualités de combattants et de tireurs.

L'année 1958 est une période difficile sur le plan du personnel ; la moitié, et parfois davantage, des 70 pilotes de l'escadre séjournent en Algérie. Sur le plan technique, les problèmes sont également nombreux et des sièges éjectables disponibles naviguent d'un appareil à l'autre. Les 6 823 heures de vol effectuées par l'escadre cette année-là illustrant bien les difficultés rencontrées.



L'ERE DU S.M.B2.

L'événement le plus important de 1959 sera sans doute l'arrivée à CAMBRAI le 20 avril des 3 premiers SMB 2 aux mains du commandant BRET, du capitaine CASTILLON et du Lieutenant BETEILLE. Ce nouvel appareil entamait là une longue carrière de 17 ans durant laquelle quelques deux cents pilotes de la 12^e escadre allaient imposer dans les cieux français, belges et autres les qualités de combattant, de pugnacité qui allaient asseoir la réputation de l'escadre Nord.



Présentation du S.M.B2 avec son armement.

L'escadron 1/12 est transformé sur son nouvel avion d'armes dès le mois de mai, tandis que l'escadron "CORNOUAILLE" devient le 2/12.

En 1961, prend fin le parrainage de l'E.A.L.A. 3/12 qui est dissoute et 9 de ses pilotes rejoignent les brumes du Nord. L'escadre voit alors ses effectifs devenir plus "normaux" avec 58 pilotes affectés. C'est au cours de cette année que va être instituée la tradition du "TIGER MEET", suite à l'initiative d'un escadron américain basé à WOODBRIDGE, et CAMBRAI accueillera les escadrons des Tigres O.T.A.N. à plusieurs reprises : en 1964, 1972 et 1979. Chaque manifestation sera une réussite et une occasion d'échanges fructueux tant en vol qu'au sol.



Le S.M.B2 Tigre

D'avril 1959 à novembre 1977, l'escadre va totaliser plus de 150 000 heures de vol sur S.M.B2. Cette activité sera liée à la réalisation de la mission confiée à l'escadre : "La défense aérienne du territoire". Elle comprendra 2 volets principaux : d'une part, l'entraînement des pilotes, la formation des jeunes,

l'instruction au tir canons air-air et air-sol, l'instruction au tir missile et d'autre part la participation aux exercices et manœuvres au sein de l'O.T.A.N. jusqu'en 1962 puis de leurs équivalents nationaux.

Une grande manifestation couronnera les 100 000 heures de vol effectuées par l'escadre en 1964, alors que la base aérienne "RENE MOUCHOTTE" est placée sous le commandement du colonel BRET, ancien commandant de la 12^e escadre.

C'est également à l'occasion du 25^e anniversaire de la création de l'escadre 1/12 que le S.M.B2 "FUHYP" décollera pour la dernière fois le 12 novembre 1977, piloté par le commandant COCAULT. Il passera une dernière fois au-dessus des bâtiments de l'escadre escorté de 4 Mirage F1 qui lui succéderont pour assurer la continuité de la mission de défense aérienne.



Dernier survol des S.M.B2

Le S.M.B2 aura rendu de grands services, assuré le renom et la solidité de la défense aérienne française durant de longues années.

Parmi les 33 pertes d'avions de l'escadre durant cette période, s'il faut en retenir une, ce sera peut-être celle qui illustre les rapports privilégiés qui ont toujours prévalu entre les pilotes belges et ceux de la 12^e escadre de chasse. Le 15 avril 1960, un Hunter belge et un S.M.B2 de CAMBRAI décollaient ensemble pour une mission d'entraînement au cours de laquelle les 2 appareils entraient en collision. Les 2 éjections étaient réussies, le pilote belge atterrissait en Belgique et le pilote du CORNOUAILLE choisissait la France.



LE PASSAGE AU F1.

Une nouvelle page de l'histoire de la 12^e escadre de chasse est donc tournée lorsqu'au début de l'année 1976 commence à REIMS la transformation sur Mirage F1 des pilotes et des mécaniciens de l'escadron 2/12 "CORNOUAILLE".

C'est le 1^{er} octobre que les huit premiers F1 de l'escadre regagnent CAMBRAI. Désirant montrer ainsi combien la 12^e reste chère aux cœurs de ceux qui y sont passés, le premier des huit F1 à se poser était piloté par le général BRET, alors commandant des Forces de Défense Aérienne (C.A.F.D.A.)



Pose du 1^{er} Mirage F1 par le Général BRET

Dès le 1^{er} janvier 1977, le 2/12 assure l'alerte et démontre ainsi la capacité opérationnelle sur Mirage F1.

A partir de mai 1977 et au sein du CORNOUAILLE, commence la transformation des pilotes et des mécaniciens du C.A.F.D.A. Celui-ci deviendra opérationnel le 1^{er} janvier 1978.

La première campagne de tir canons air-air a lieu cette même année, dans le courant de l'été, à SOLENZARA. Suivront la première campagne de combat "MAGIC" du C.A.F.D.A. (septembre 1978) et la première campagne de tir M 530 et M 550 de la 12^e E.C. (octobre 1978). Sous l'impul-



Mirage F1 avec armement

sion du lieutenant-colonel PAGES, son commandant, la 12^e E.C. devient en 1978 et 1979 championne de France du pentathlon aéronautique militaire.

Le COURNOUAILLE fête son 25^e anniversaire et reprend sa numérotation 3/12 lors du 19^e TIGER MEET organisé par le C.A.M.B.R.E.S.I.S le 25 juin 1979.

LES ANNES 1980.

Le 1^{er} juin 1980, l'escadre retrouve son troisième escadron grâce au retour de l'escadron de chasse 02.012 "PICARDIE" après 23 ans d'absence.

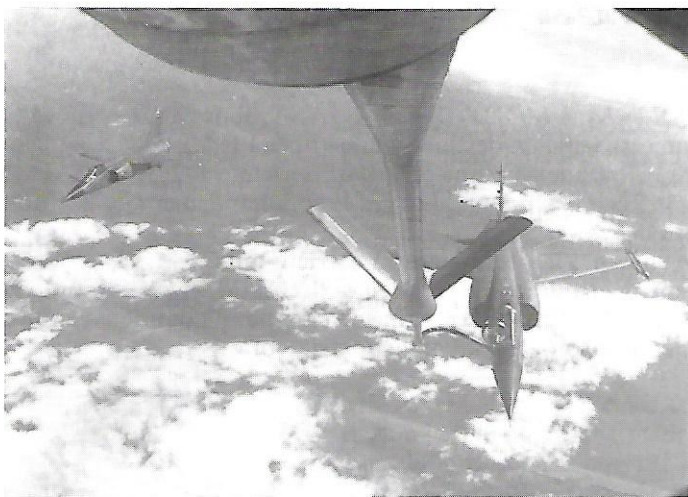
Au cours de l'année 1980, débute un chantier de longue haleine ayant pour but la modernisation du système d'armes et en particulier l'adaptation du missile Super 530 sur le



Montage d'un Super 530

Mirage F1. La rénovation complète du système d'armes est brillamment illustrée par la première campagne de tir S 530 de l'armée de l'air en novembre 1980 suivie d'une deuxième l'année suivante durant laquelle sont atteintes des cibles volant au-dessus de 70 000 pieds et à plus de Mach 2. L'armement du F1 et l'entraînement correspondant des pilotes sont complètes par l'arrivée des armements air-sol (bombes et roquettes) et les premières campagnes de tirs durant l'été 82.

A partir de septembre 1983, dans le cadre d'une éventuelle participation aux missions de la Force d'action rapide (F.A.R.), les pilotes acquièrent l'aptitude au ravitaillement en vol.



Ravitaillement en vol

Au cours de l'année 1984, les 3 escadrons ont participé à l'opération MANTA à N'DJAMENA. En 1986 et 1987 à l'opération EPERVIER.

- E.C. 2/12 - PICARDIE - du 27.12.83 au 17.02.84 - aux ordres du commandant VERON, ce détachement est constitué de 8 pilotes et 35 mécaniciens. Le 25 janvier 1984, participant aux opérations de reconnaissance sur TORO-DOUM, et après avoir été pris à partie par l'A.S.A. adverse, l'E.C. 2/12 devient la première unité du C.A.F.D.A. à avoir ouvert le feu en Afrique au cours de l'opération MANTA.

- E.C. 01.012 - CAMBRESIS - du 04.04 au 17.05.84 - aux ordres du commandant TILLY - le détachement est constitué de 10 pilotes et 41 mécaniciens.

- E.C. 03.012 - COURNOUAILLE - du 26.06 au 21.08.84 - aux ordres du commandant STEINER - le détachement est constitué de 7 pilotes et 39 mécaniciens.

Le Germas 15.012 a participé, fin 1984, à la mise au point d'un dispositif d'autoprotection du Mirage F1.

En 1986, l'Escadron 1/12 accueille sur la base de Cambrai le 25^e Tiger Meet et au cours de cette même année deux



Mirage F1 avec armement

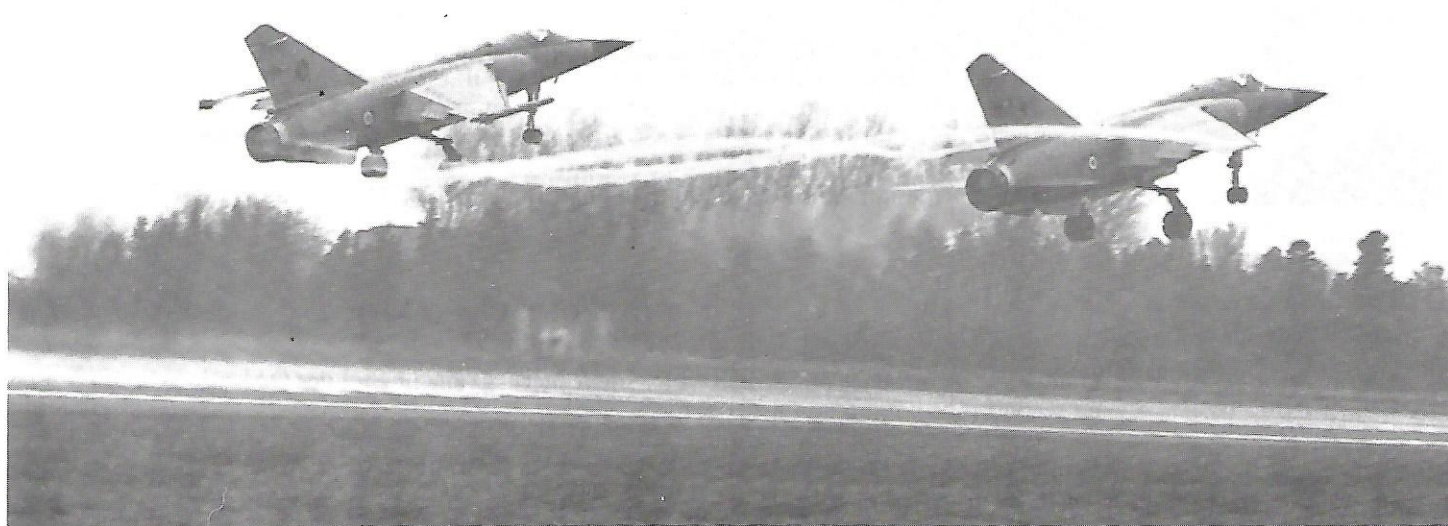
escadrons participent à l'opération Epervier à N'Djamena dans les conditions suivantes :

- E.C. 2/12 Picardie du 05.04.86 au 16.06.86 aux ordres du commandant Pointereau, ce détachement est composé de 12 pilotes et de 40 mécaniciens.

- E.C. 1/12 Cambrésis du 01.10.86 au 06.11.86 aux ordres du commandant Vinchon, ce détachement est composé de 8 pilotes et de 35 mécaniciens.

- L'opération Epervier se poursuit en 1987 et l'Escadron 3/12 y participe du 28.12.86 au 28.02.87 aux ordres du commandant Raymond. Ce détachement est composé de 12 pilotes et de 39 mécaniciens.

Enfin, on ne peut conclure sans rappeler que Cambrai c'est, certes, sa mauvaise visibilité, son vent de travers, son isolement, mais aussi, comme l'a rappelé cet historique, la plus belle illustration de la continuité de l'esprit et de la mission de la 12^e Escadre de Chasse au travers des changements des personnes et des matériels.



Patrouille au décollage

ILS ONT COMMANDE L'ESCADRE



COMMANDANT TREMOLET.

Commandant la Section chasse du C.E.A.M. à MONT-DE-MARSANT, il prend de mai 1952 à mai 1953 le commandement des premiers éléments destinés à constituer l'E.C. 1/12.

En septembre 1958, il commande la 13^e Brigade aérienne et la Base aérienne 132 de COLMAR. Après un séjour à l'Etat-major de la 3^e Région aérienne, il prend le commandement de l'école et de la Base aérienne 721 de ROCHEFORT.

Nommé général de Brigade aérienne en 1965, il y terminera sa carrière militaire.

Commandeur de la Légion d'Honneur, titulaire de plusieurs décorations tant nationales qu'étrangères, de plusieurs citations dont 3 à l'ordre de l'Armée Aérienne, il compte 3 victoires aériennes homologuées, 1 probable, et a, à son actif 4 048 heures de vol.



COMMANDANT ANDRIEUX.

Premier commandant de l'Escadre en CAMBRESIS de 1953 à 1955, il préside aux destinées de la Douzième Brigade. En février 1968, il revient à CAMBRAI en tant que commandant de Base. Colonel le 1^{er} septembre 1960, général de brigade aérienne le 1^{er} avril 1966, il terminera sa carrière en temps qu'expert militaire air auprès de la Commission de défense nationale de l'Assemblée nationale.

Grand officier de la Légion d'Honneur, Grand Croix de l'Ordre National du Mérite, il compte 4 470 heures de vol avec 6 victoires aériennes homologuées.



COMMANDANT LACOLLE.

Officier de marque MYSTERE IV à MONT-DE-MARSAN, il commande l'Escadre du 1^{er} juillet 1955 au 13 octobre 1957. En 1961 il est commandant de la Base aérienne 116 de LUXEUIL.

Général de brigade aérienne le 1^{er} novembre 1969, il est directeur adjoint au Centre d'essai en vol de BRETIGNY en septembre 1970.

Commandeur de la Légion d'Honneur, il compte plus de 4 200 heures de vol.



COMMANDANT BRET.

Chef des opérations, commandant en second puis commandant d'Escadre de 1954 à 1959, il prend le commandement de la Base aérienne 103 le 1^{er} août 1963.

Général de brigade aérienne le 1^{er} septembre 1968, général de corps aérien en juin 1974 il commande la Défense aérienne de juillet 1974 à novembre 1976.

Commandeur de la Légion d'Honneur, il compte plus de 4 800 heures de vol.



COMMANDANT BESSET.

A CAMBRAI d'octobre 1957 à 1959, il est commandant en second puis commandant de l'Escadre.

De juillet 1966 à août 1968, il commande la Base aérienne 133 de NANCY-OCHEY.

Général de brigade aérienne le 1^{er} février 1973, il est la même année commandant du 2^e C.A.T.A.C., il termine sa carrière en tant que commandant du Groupe de Planification Opérationnelle de l'Etat-major de l'armée de l'air. Il est promu général de division aérienne le 1^{er} juin 1977.

Commandeur de la Légion d'Honneur, il compte plus de 4 900 heures de vol.



COMMANDANT ALLARD.

Quatre ans de présence à CAMBRAI le voient successivement chef des Opérations, commandant en second puis commandant d'Escadre.

En 1981, il est appelé à prendre le commandement de la Base aérienne 709 de COGNAC.

Promu général de brigade aérienne le 1^{er} juin 1986, il termine sa carrière en tant que chef d'Etat-major au C.E.A.A.

Officier de la Légion d'Honneur, il compte 3 725 heures de vol.



COMMANDANT DES JOBERT.

De septembre 1962 à octobre 1963, il commande l'Escadre. Nommé colonel en décembre 1968, le commandement de la Base aérienne 132 de COLMAR lui est confié en août 1969.

Général de brigade aérienne le 1^{er} juillet 1975, il termine sa carrière en tant que commandant des Transmissions de l'armée de l'air.

Il est promu général de division aérienne le 1^{er} janvier 1980.

Commandeur de la Légion d'Honneur, il compte 4 191 heures de vol.



COMMANDANT COUTEAUX.

Il est à la tête de la 12^e Escadre de septembre 1963 à octobre 1965 ; juillet 1971 le voit commandant de la Base aérienne 102 de DIJON.

Général de brigade aérienne le 1^{er} novembre 1975, il est successivement adjoint au général commandant la 4^e R.A. puis commandant en second de la Défense aérienne.

Promu général de division aérienne le 1^{er} septembre 1979, il termine sa carrière en tant que président du Conseil permanent de la sécurité aérienne.

Officier de la Légion d'Honneur, commandeur de l'Ordre National du Mérite, il compte 4 852 heures de vol.



COMMANDANT LENAIN.

Commandant en second de septembre 1963 à septembre 1964, il prend le commandement de l'Escadre en septembre 1965 après une année à DOULLENS en tant que commandant du C.D.C.

En 1971 il commande la Base aérienne 124 de STRASBOURG.

Général de brigade aérienne le 1^{er} avril 1979, il prend la même année le commandement des Eléments Air en ALLEMAGNE jusqu'en novembre 1981.

Officier de la Légion d'Honneur, commandeur de l'Ordre National du Mérite, il compte 6 363 heures de vol.



COMMANDANT DESPORTES DE LAFOSSE.

Présent à CAMBRAI de septembre 1964 à septembre 1967, il occupe successivement les postes de chef des Opérations, commandant en second et commandant d'Escadre.

En 1974, il est commandant de la Base aérienne 745 d'AULNAT.

Général de brigade aérienne le 1^{er} décembre 1979, il termine sa carrière en tant qu'adjoint territorial au général commandant la 4^e R.A.

Officier de la Légion d'Honneur, commandeur de l'Ordre National du Mérite, il compte 4 382 heures de vol.



COMMANDANT ROBINEAU.

Commandant en second puis commandant de l'Escadre de septembre 1966 à septembre 1968, il commande en septembre 1976 la Base aérienne 745 d'AULNAT.

De septembre 1980 à avril 1982, il est directeur adjoint à la Direction de la circulation aérienne militaire.

Il est promu général de brigade aérienne le 1^{er} avril 1982.

Commandeur de la Légion d'Honneur, il compte 3 997 heures de vol.

Actuellement il est directeur du Service historique de l'armée de l'air.



COMMANDANT TRONCHET.

Chef des opérations de l'Escadre, chef des Moyens opérationnels, et commandant d'Escadre, il séjourne à CAMBRAI de septembre 1967 à octobre 1969. Il commande la Base aérienne 133 de NANCY-OCHEY de septembre 1976 à septembre 1978.

Général de brigade aérienne le 1^{er} juillet 1983, il termine sa carrière militaire au Centre des Hautes Etudes Militaires.

Officier de la Légion d'Honneur, Commandeur de l'Ordre National du Mérite, il compte 5 252 heures de vol.



COMMANDANT LAGRAULA.

- Commandant d'Escadre du 14 septembre 1970 au 14 septembre 1971.
- Du 30 août 1974 au 2 septembre 1975, il est Commandant en second de la base aérienne 705 de TOURS.
- Colonel le 1^{er} janvier 1977, il commande par la suite la Base aérienne 901 de DRACHENBRON.
- Officier de la Légion d'Honneur, il compte 3700 heures de vol.



COMMANDANT BLANLUET.

- Commandant de l'Escadre du 14 septembre 1971 au 6 septembre 1973.
- De septembre 1975 à septembre 1978, il est Attaché militaire près l'Ambassade de France à PRETORIA (Afrique du Sud).
- Après une année passée à l'Etat-major de l'Armée de l'air 3^e bureau, il est du 25 septembre 1979 au 7 août 1981 Chef de la Mission Air à KINSHASA (Zaïre).
- Officier de la Légion d'Honneur, il compte 4806 heures de vol.



COMMANDANT GANEAU.

- Commandant d'Escadre de septembre 1973 à septembre 1974, il est du 15 mai 1976 au 31 août 1978 chef de la Division effectif au 1^{er} Bureau de l'Etat-major de l'armée de l'air. Il terminera sa carrière au Centre d'enseignement supérieur aérien. Officier de la Légion d'Honneur, il totalise 3 666 heures de vol.



COMMANDANT CAZAMEA.

- Chef des opérations en 1972 puis commandant en second en 1973, il prend le commandement de l'Escadre en septembre 1974. En mars 1981, il est à la Base aérienne 709 de COGNAC en tant que commandant de base. Général de brigade aérienne le 1^{er} juin 1986, il termine sa carrière comme chef d'Etat-major au commandement des écoles de l'armée de l'air. Officier de la Légion d'Honneur, il compte 3 725 heures de vol.



COMMANDANT SOLANET.

- Commandant de l'Escadre du 3 septembre 1975 au 9 septembre 1977, il est chef de Cabinet du C.E.M.A. en août 1980 ; du 23 août 1982 au 3 septembre 1984, il est commandant de la Base aérienne 124 de STRASBOURG. Actuellement il est chef du 3^e Bureau de l'Etat-major de l'armée de l'air.



LIEUTENANT-COLONEL PAGES.

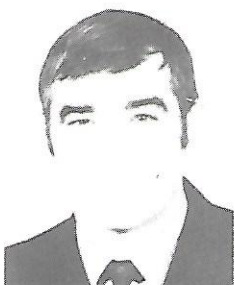
- Commandant de l'Escadre du 9 septembre 1977 au 7 septembre 1979. Le 17 juin 1983, il prend le commandement de la Base aérienne 116 de LUXEUIL. Actuellement, il est chef d'Etat-major de la 2^e Région aérienne à VILLACOUBLAY.



LIEUTENANT-COLONEL DETRIE.

Commandant d'Escadre du 7 septembre 1979 au 5 septembre 1980, il est de septembre 1983 à septembre 1986 commandant en second puis commandant du Groupe des moyens d'expérimentation à MONT-DE-MARSAN.

Actuellement, il est officier Participation air au groupe plans étude expérimentation.



LIEUTENANT-COLONEL SAUVEBOIS.

Commandant d'Escadre du 5 septembre 1980 au 2 septembre 1982.

Il est chef de division au 3^e Bureau de l'Etat-major de l'armée de l'air.



LIEUTENANT-COLONEL LE BRETTON.

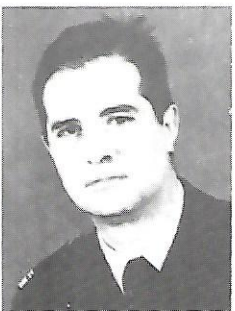
- Commandant d'Escadre du 3 septembre 1982 au 2 septembre 1983.

- Il est actuellement Commandant du groupe des moyens d'expérimentation à MONT-DE-MARSAN.



LIEUTENANT-COLONEL PIROU.

Commandant d'Escadre du 2 septembre 1983 au 3 septembre 1984, il est depuis le 30 janvier 1986 officier adjoint au chef de cabinet près du C.E.M.A.



LIEUTENANT-COLONEL RAYNAL.

Commandant d'Escadre de septembre 1984 à août 1985, il est commandant des Promotions à SALON-DE-PROVENCE.



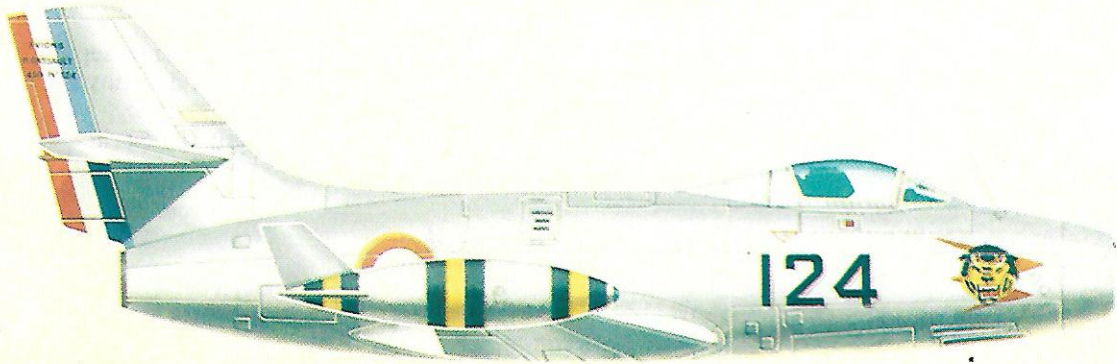
LIEUTENANT-COLONEL CHARDON.

Commandant d'Escadre du 13 septembre 1985 au 15 novembre 1986, il est actuellement à l'Etat-major du C.A.F.D.A. en tant que chef de Division exercice manœuvre.

LES AVIONS D'ARMES DE LA 12^e ESCADRE DE CHASSE

ESCADRON DE CHASSE 112 'CAMBRESIS'

MD 450 OURAGAN 1953-1956



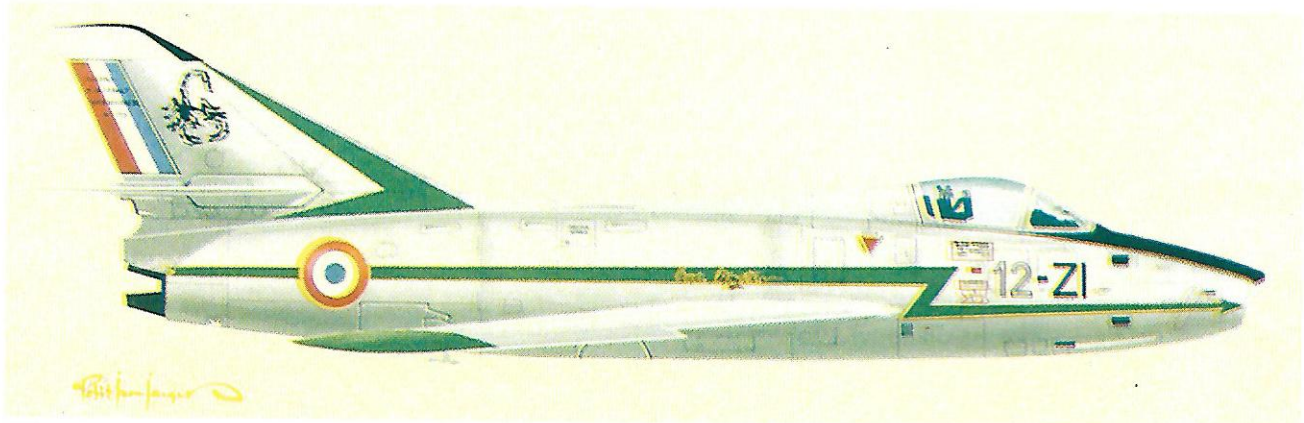
Petit Jean-Jacques

MD 450 OURAGAN EC 1/12 CAMBRESIS SPA 162.

ESCADRON DE CHASSE
PICARDIE
MYSTERE IVA - JUIN 1954



MYSTERE IV A EC 2/12 PICARDIE SPA 172.



SUPER MYSTERE B2 EC 3/12 CORNOUAILLE

Dessins PETIT Jean-Jacques



MIRAGE F1 C EC 2/12 PICARDIE SPA 173

Dessin D'HERBIGNY Henry

INSIGNES DES UNITES DE LA 12^e ESCADRE DE CHASSE



Escadron de Chasse
1/12 "CAMBRESIS"



Commandement de la 12^e
Escadre de Chasse



Escadrille SPA 162
"LES TIGRES".



Escadrille SPA 89
"LES GUEPES"



Escadron de Chasse
2/12 "PICARDIE".



Escadrille SPA 173
"L'OISEAU BLEU".



Escadrille SPA 172
"LE PERROQUET ROUGE".



Groupe d'Entretien
et Réparation
des Matériels Spécialisés.



Escadron de Chasse
3/12 "CORNOUAILLE".



Escadrille
"LES SCORPIONS".



Escadrille
"LES DOGUES".



E.A.L.A. 5/72
"LES DAUBES".

Escadrilles d'Aviation Légère
d'Appui (Afrique du Nord).



E.A.L.A. 17/72
"LES BALBULZARDS"

LA 12^e ESCADRE DE CHASSE AUJOURD'HUI...

La 12^e Escadre de chasse a pour mission la couverture aérienne générale du territoire national. Equipée de Mirage F1 C depuis 1976 elle a développé au cours de ces dernières années ses capacités d'intervention à très longue distance grâce au ravitaillement en vol, son aptitude au travail en ambiance "Nucléaire Biologique Chimique", et a largement participé à l'effort entrepris par la Défense aérienne à très basse altitude.

Elle est constituée de :

• Trois escadrons de combat :

- 1/12 "CAMBRESIS"
- 2/12 "PICARDIE"
- 3/12 "CORNOUAILLE"

Ces trois unités constituées de 20 pilotes et d'une centaine de mécaniciens effectuent la même mission de défense aérienne et mettent en œuvre un système d'armes rénové en 1980 dont le fer de lance est le missile Super 530 qui confère au Mirage F1 d'excellentes capacités d'interception.



Remise en œuvre Mirage F1



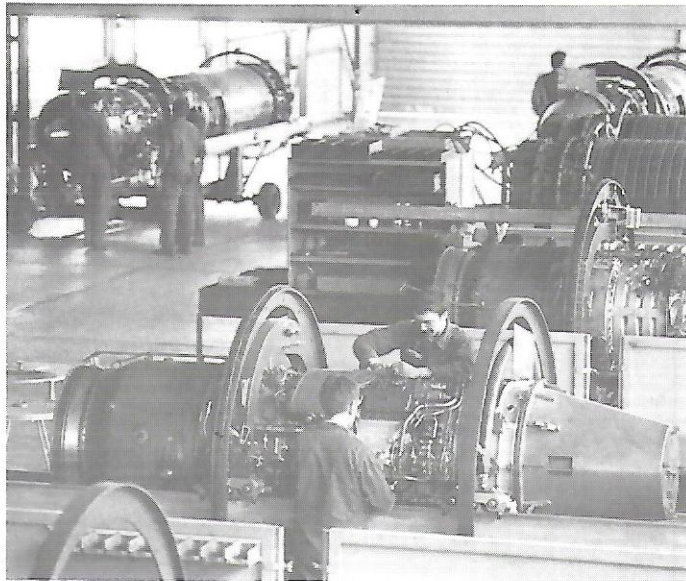
Atelier Cellule

• Le Groupe d'Entretien et de Réparation du Matériel Spécialisé (G.E.R.Ma.S.).

la disponibilité des avions est garantie par un entretien périodique dont sont responsables les mécaniciens de cette unité.

La complexité, le prix des matériels modernes nécessitent des spécialistes de haut niveau, dont la compétence, la disponibilité conditionnent la sécurité des vols et le bon accomplissement des missions aériennes.

Le G.E.R.Ma.S., commandé par un officier supérieur, dispose de plusieurs ateliers : cellule hydraulique, réacteur, radio, équipement, armement, électricité, siège éjectable... dont le nombre reflète la variété des spécialités techniques de l'Armée de l'Air.



Atelier réacteurs

• L'Escadrille d'Entraînement et de Vol sans visibilité (E.E.V.S.V.).

Equipée de deux types d'avions légers, le CM 170 FOUGA MAGISTER (bi-place) et le MH1521 BROUSSARD (6 places), cette escadrille permet aux pilotes de s'entraîner au vol sans visibilité et d'assurer les liaisons nécessaires à l'exercice du commandement.

Sous les ordres d'un officier subalterne du grade de capitaine, l'E.E.V.S.V. est également chargée de l'accueil et de la remise en œuvre des avions de passage ; français et étrangers.





Ravitaillement en vol.



Pilote en tenue chimique.



F1 au décollage.



“Mission Crépusculaire - Ravitaillement en vol”

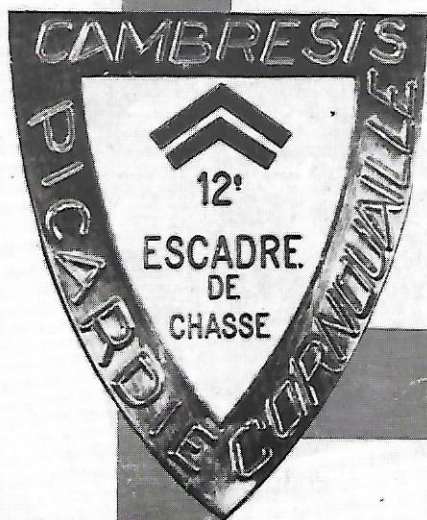
FLASH 103



GAZETTE DE LA BASE AERIEENNE RENE MOUCHOTTE
JANVIER 1965

EDITION SPECIALE

100.000
HEURES





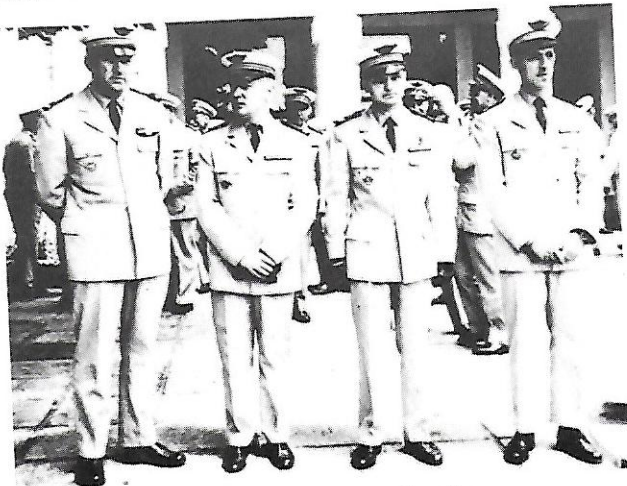
1955-1959 - Slt COUPEAU - Cne LERCHE.



Avril 1960 - La 12 à WATTISHAM.



Nov. 1963 - Sgc LAREIDA - Sgc GLAUME.



Juin 63 - Equipe victorieuse de la coupe Comète.



Saint Eloi 63
Cne FORGET 3/12
Cdt COUTEAUX 12^e EC



Janvier 65 - 100 000 h de vol sur avions d'Armes.



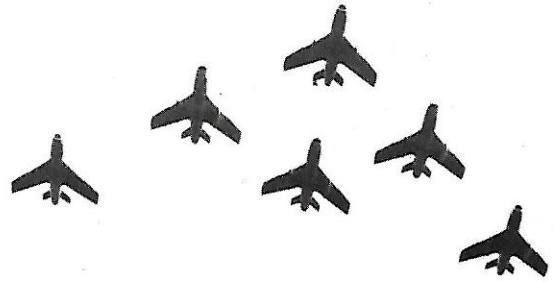
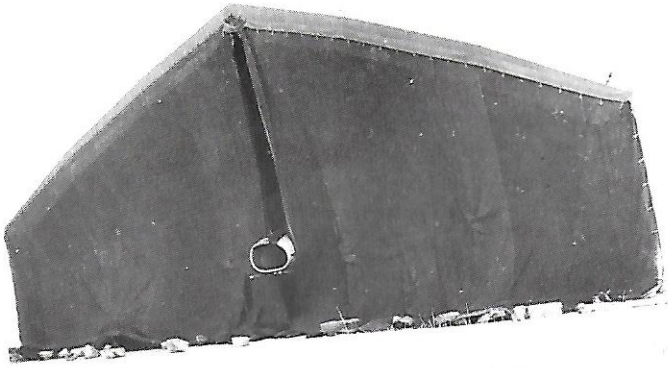
1967 - Pilotes du 2/12.



1966 - Sgc DEMONCHY Cne AUBRY
1/12.



1967 - Pilotes du 2/12 CORNOUAILLE.



100 000 h. sur SMB2 - 13/11/1970.



100 000 h vol SMB2.



Octobre 1971 - La liaison.



Arrivée pilotes au 2/12/1972.



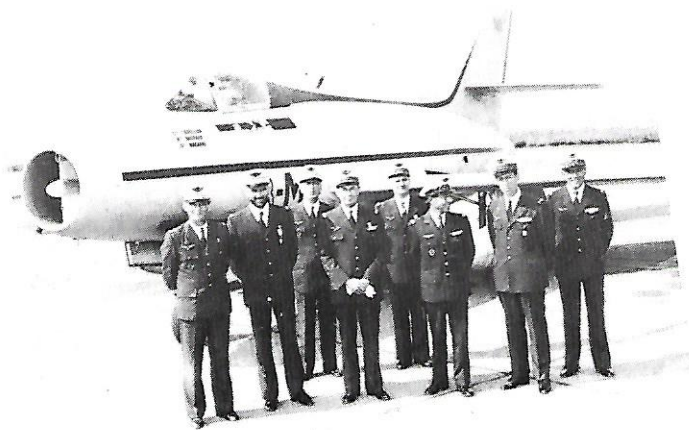
1972 - PN et Mécanos du 1/12.



Octobre 76 - Arrivée des Mirages F1 à l'EC. 2/12.



28/3/78 - TIGER MEET.



3 septembre 82 - TRENTENAIRE 12^e EC.



Septembre 81
- Dernier vol du Général TOURNIAIRE.

LA PATROUILLE ACROBATIQUE DE FRANCE



C'est non sans fierté que la 12^e Escadre de chasse se voit confier le soin de former la première patrouille acrobatique sur avion français.

Les Ouragans prennent ainsi le relais des Thunder-Jets de REIMS, mais un relais qu'avaient déjà préparé quelques sorties acrobatiques à l'occasion de meetings aériens. En juin 1953, par exemple, une patrouille acrobatique avait fait une magnifique démonstration, prouvant la virtuosité de nos pilotes à ENTZHEIN.

Le terrain, donc, était préparé à l'Escadre, et l'on trouvait facilement quelques mordus capables de faire vivre cette P.A.F. : le Lt TOURNAIRE, surnommé TOUTOU, moustachu passionné, deux équipiers solides, le Lt REBUFFET et le S/Lt BETEILLE, et deux "charognards" goulus, les Sgts CHEFSON et GATTEGNO (dit Speedy). Le Lt LAURENT vint renforcer l'équipe par la suite.

La première grande sortie eut lieu le vendredi 8 mai 1955, à MONTPELLIER. Le lendemain dans la presse méridionale, on pouvait lire à la une un article ainsi libellé :

"Après la brillante démonstration de la patrouille américaine, des dizaines de milliers d'yeux suivaient anxieusement les quatre Ouragans roulant sur la piste avant le décollage. Sous les ordres du Lt TOURNAIRE, ils allaient rivaliser heureusement avec les grands as américains. Chez eux, point de ces fantaisies chères aux yankees, mais dans la gamme des figures classiques, une perfection atteignant vraiment au grandiose".

Pour un essai, c'était un coup de maître, d'autant plus étonnant que trois des participants n'avaient qu'une quinzaine d'heures de vol sur Ouragan. Auréolés de gloire, ils nous revinrent tous les quatre fatigués (par les banquets) mais non diminués. Le pli était pris, l'honneur sauf, la foule conquise.

Les jours qui suivirent, en songeant aux présentations futures, et dans un souci fort louable d'esthétique, on lâcha sur les avions GATTEGNO et CHEFSON, pinceaux et pots de peinture en main, avec mission de les embellir. Ces grands maîtres du pinceau débutèrent par peindre amoureusement leurs appareils. Hélas, toute sagesse disparut quand, emportés par leur ardeur, ils troquèrent leurs brosses contre le pistolet à peinture.

La P.A.F. fit une tournée à travers la France : le 5 juin AMIENS, le 12 REIMS, le 18 LE BOURGET, puis LE MANS, AUXERRE, METZ, NICE, TOURS, DUSSELDORF, DORTMUND, et EVREUX. Il ne faut pas oublier le meeting du 24 septembre à GENEVE, et la fameuse histoire du jet d'eau. Notre P.A.F. assistait, bien sûr, au briefing de la veille, destiné à coordonner les présentations d'avions. Tout le monde sait qu'à GENEVE il existe un jet d'eau aussi impressionnant que décoratif, et qui monte à 130 mètres.

- "Qu'est-ce que ça ferait, si on passait dedans ?" Telle fut la première idée de nos pilotes, idée qui, une fois exprimée, sema la panique et l'affolement dans les rangs des

notables de GENEVE qui assistaient au briefing... C'est pourquoi le lendemain, après le décollage des Ouragans, les Genevois virent leur jet d'eau diminuer, diminuer... jusqu'à ressembler à celui qui fait la gloire du Maneken Piss de BRUXELLES.

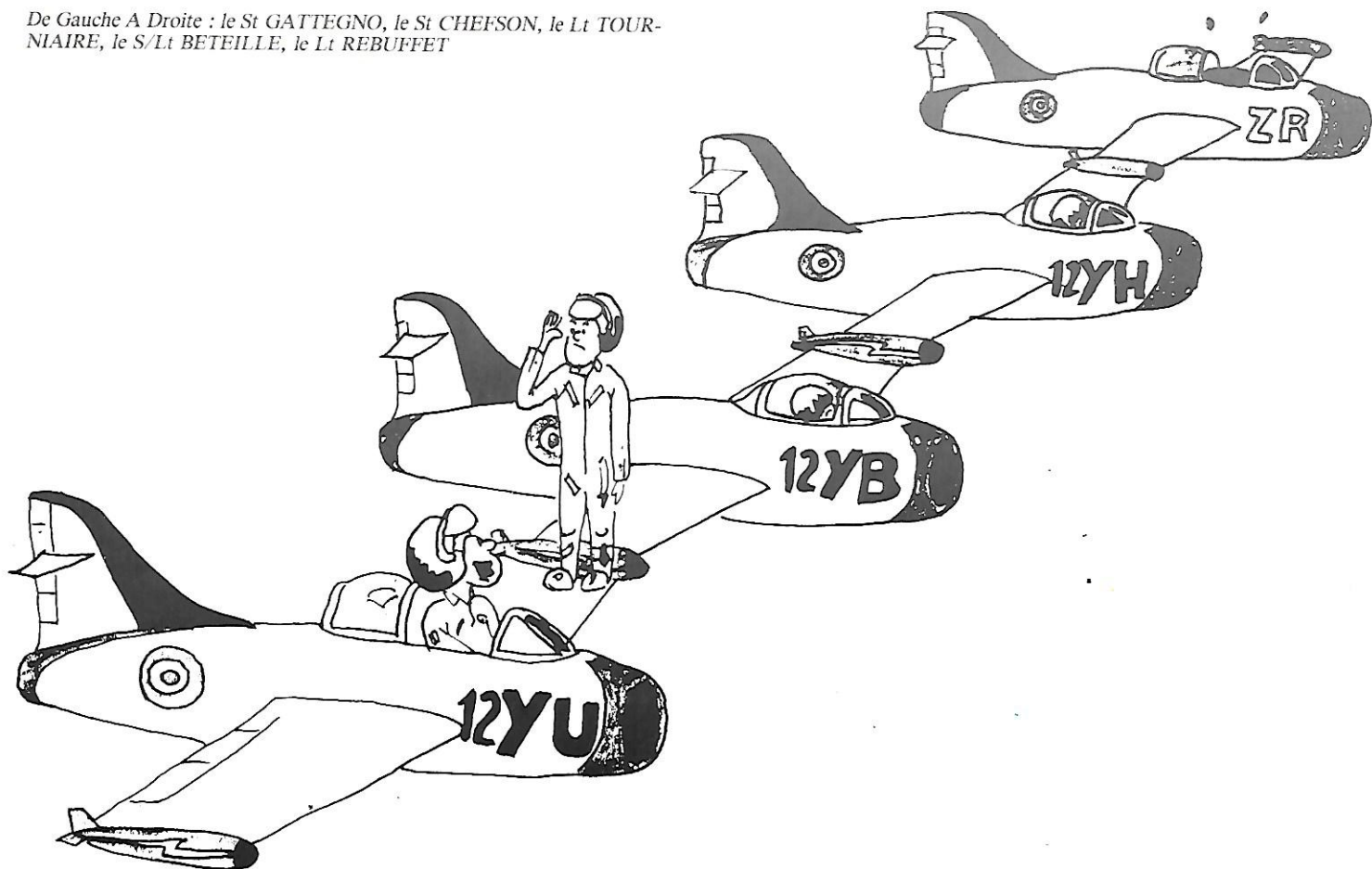


De Gauche A Droite : le St GATTEGNO, le St CHEFSON, le Lt TOURNAIRE, le S/Lt BETEILLE, le Lt REBUFFET

En 1956 la patrouille fut dissoute et la 4^e Escadre sur Ouragan chargée de la former à son tour toujours sur Ouragan. Mais au printemps 1956 le Commandant de la 12^e Escadre fut chargé de constituer une patrouille acrobatique sur Mystère IV A, et de la présenter trois semaines après au meeting du BOURGET ; carte blanche lui fut laissée pour arriver à ce résultat.

BETEILLE et CHEFSON furent rappelés par avion de leurs Escadres d'origine, BETEILLE était même perdu en Afrique du Nord et on eu le plus grand mal à lui mettre la main dessus. En 15 jours, nos quatre pilotes se transformaient sur Mystère IV et retrouvaient sur ce nouvel appareil leur cohésion de l'année précédente.

A partir de ce moment-là, la patrouille se produisit dans tous les meetings internationaux : BERNE, ZURICH, COLOGNE, ROME, COVENTRY, au grand dam de l'officielle patrouille de France de la 4^e à qui on laissa le soin d'éblouir la province.



- FINI DE DISCUTER LES ORDRES ---ALLEZ!...RCMPEZ...

LES ESCADRILLES

A sa naissance, la 12^e escadre ne comprenait qu'un escadron le 1/12 "CAMBRESIS". C'est en décembre 1954 que fut créé le 2/12 "PICARDIE", bientôt suivi par le 3/12 "CORNOUAILLE". La 12^e escadre de chasse compta 3 escadrons jusqu'en novembre 1957, date à laquelle le 2/12 fut dissout.

L'escadron 1/12 "CAMBRESIS", qui vit le jour à MONT-de-MARSAN en mai 1952, est constitué de deux escadrilles qui ont repris les traditions de la S.P.A. 162 (dont l'emblème est la Guêpe) et la S.P.A. 89 (dont l'emblème est le Tigre), ces traditions remontent à la première guerre mondiale.



La S.P.A. 89 a été formée à Lyon et à Villacoublay au cours de la seconde quinzaine de mars 1917. Le 30 avril, elle se rendait à Toul et elle était affectée à la 8^e Armée comme escadrille de chasse. A l'armistice, la S.P.A. 89 comptait 11 avions abattus dont 8 homologués. Cette escadrille fut dissoute le 9 juillet 1919. A sa création, la S.P.A. 89 fut dotée d'appareils Nieuport 23 et 23 bis. Puis, pendant les hostilités, successivement les appareils suivants l'équipèrent :

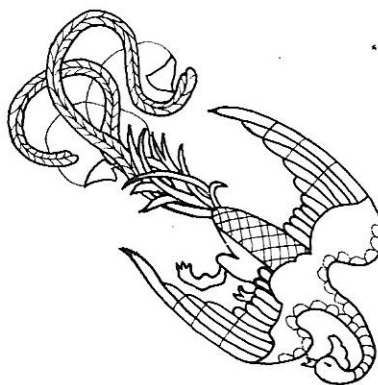
- en juin 1917, les Nieuport 23 et 23 bis, 24 et 24 B
- en août 1917, le Spad 7, et les Nieuport 24 et 24 B
- en février 1918, les Spad 7 et 13.

De sa création à la fin des hostilités, la S.P.A. 89 perdit 14 pilotes, morts ou disparus, dont deux tués en combat aérien.

La S.P.A. 162, a été formée le 28 janvier 1918, sur le terrain de Corcieux jusqu'au 7 mars 1918, date à laquelle elle se rendit à Manaucourt.

Au cours des opérations, les équipages de l'escadrille abattirent 5 Drachens ennemis, et perdirent 7 de leurs membres. A sa création, l'escadrille fut dotée de Nieuport monoplaces, puis de Spad 7 et 13 en mai 1918. Au cours de l'année 1919, la S.P.A. 162 fut envoyée en Pologne. Puis, le 1^{er} janvier 1920, dans le cadre de la réorganisation de l'aéronautique, elle devient la 108^e escadrille du 3^e régiment de l'aviation de chasse en garnison à Chateauroux.

L'escadron 2/12 avait été créé à Cambrai, en juin 1954 et avait pris comme nom "PICARDIE". Il fut équipé, comme le 1/12, d'Ouragans. Formé de deux escadrilles : la S.P.A. 173 "OISEAU BLEU", et la S.P.A. 172 "PERROQUET". Il reprit donc les traditions de ces escadrilles, formées au cours de la guerre 14-18. Depuis sa dissolution, la 12^e escadre ne possède malheureusement plus les cahiers de marche de cet escadron et par-là ne peut retracer les principales étapes de la vie de la S.P.A. 172 et de la S.P.A. 173, depuis leur création.



L'autre escadron de la 12^e escadre, le 3/12 fut organisé le 1^{er} décembre 1954 à Mont-de-Marsan. Il sera doté du premier avion supersonique français : le "Mystère IVA. Il prit le nom de "CORNOUAILLE". Le 25 mai 1955, cet escadron vient se mettre en place sur le terrain de Cambrai. Les deux escadrilles qui le composent ont été créées en même temps que l'escadron, sans reprendre les traditions d'escadrilles plus anciennes. Elles prirent le nom de "SCORPION" et de "DOGUE".



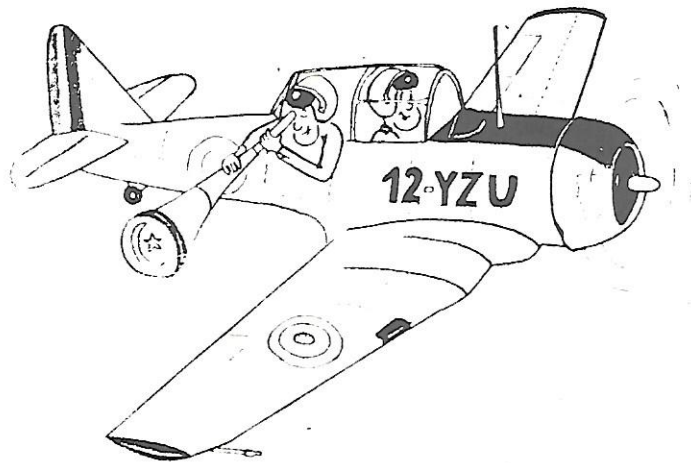
LA 12^e OPERATIONNELLE

NASSER, NOUS VOILA !

En 1956, lors du différend entre la Grande-Bretagne la France et l'Egypte, suite à la nationalisation du canal de Suez, le Colonel Nasser avait menacé de bombarder le sud-est de la France. Bien qu'il fut certain que ses bombardiers connaîtraient quelques difficultés à faire le déplacement en raison de leur autonomie, le gouvernement français jugea bon de prévoir une protection des côtes de la Méditerranée. C'est ainsi que ce rôle incombait à la 12^e escadre de chasse qui se mit en place à Istres.

Evidemment, les ardeurs guerrières de nos vaillants pilotes furent grandement déçues. Ils ne leur restaient, qu'à envier nos troupes parachutées, "les petits soldats parfumés" comme les appelait le Colonel Nasser, et contre qui, les Egyptiens avaient promis d'envoyer leurs troupes féminines. On peut, ainsi, aisément préjuger le nombre de coups au but que nos "Chevaliers du Ciel" eussent aimer voir figurer à leur palmarès, dans de telles conditions.

A toute grande cause, il y a des rôles ingrats et ceux qui les accomplissent, n'en sont pas moins méritants.

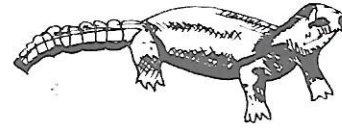


ALGERIE

En plus de son activité aérienne ininterrompue en métropole, la 12^e escadre de chasse a parrainé de 1956 à 1959 l'EALA 5/72, en maintien de l'ordre en Algérie. Puis jusqu'en 1961, l'escadron 3/12 créé à Blida, par la réunion de l'EALA 5/72 et de l'EALA 15/72. Au 1^{er} juillet 1961, cet escadron fut dissout et les pilotes de la 12^e escadre furent répartis entre l'escadron 3/5 à Mecharia dans le sud oranais, et l'escadron 3/10 à Batha dans le sud constantinois.

La 12^e escadre ayant reçu l'ordre de parrainer une escadrille, c'est-à-dire de former le 5/72 pour l'AFN avec des pilotes de la 12^e, le 8 juin 1956, deux Dakotas emportant le bébé 5/72 décollent de Cambrai pour Marakech. Après un stage à La Regahia, le 1^{er} juillet 1956 à Colomb-Béchar l'escadrille est sacrée opérationnelle avec sa tête le Lieutenant MONTAGNAN et pour insigne, le "Daube" (le lézard des sables). Les Daubes avaient pour avion d'arme le "T6", dont les pilotes disaient :

- "Le taxi est, ma foi assez sympa, ça tourne sur place, ça décroche, ça vrille à volonté..."



C'est à Colomb-Béchar que le 5/72 connut ses heures joyeuses (...innombrables...) ses heures de gloire (TIMER-NES...) ; ses deuils et la fièvre des détachements : Mecharia, Tabelballa, Timimoun, Tindouf, El Abiod...

Pendant ces trois ans d'opérations, le personnel se modifia, car la durée du séjour était d'un an. Les pilotes faisaient un mois de stage (Blida, Clermont...) pour 10 mois au sein du 5/72. Au Lt MONTAGNAN succédèrent le Lt MAERTEN et le Lt DELFINE.

Le 6 décembre 1958, le 5/72 quitte Colomb-Béchar pour Mecharia non sans avoir érigé en une nuit un mémorial en son propre honneur...



En décembre 1959, le 15/72, qui avait pour insigne le "Balbuzard", vint se joindre au 5/72 pour former le 3/12, sous le commandement du Cpt DECHELETTE. Le 3/12, reprend alors les traditions du 2/12 dissout à Cambrai. Les rotations se poursuivent : le Cpt VIDAL puis le Cpt PONCET prennent successivement le commandement.

Les pilotes de la 12^e ont pu faire plusieurs séjours en Algérie. Ils ont aussi eu l'occasion d'en survoler toute l'étendue, car les hostilités nécessitaient une implantation de moyens en de très nombreux endroits qui furent autant de détachements ou de lieux d'affectations : "Auschwitz" ou Paul Cazelles, "Le Paradis" de Blida Tiaret... Bisra, Négrine.

Les missions principales qui étaient dévolues à ces escadrilles étaient de trois genres : les missions d'appui-feu au contact direct des rebelles ; les missions de reconnaissances à vue, ou RAV, le long des frontières et sur tout le territoire ; les missions de protection de convois.

Beaucoup de pilotes ayant effectué toutes ces missions sont revenus en France avec les honneurs dus aux guerriers. Malheureusement, certains y ont perdu la vie, ce qui ajoute beaucoup à la contribution apportée par la 12^e escadre de chasse aux missions de maintien de l'ordre en Algérie.

PREMIER VOYAGE AUX INDES

C'est en 1958, que la 12^e Escadre participe à un certain nombre de convoys de Mystères IVA aux Indes. Les Indoux convoient les premiers, mais jugeant l'opération plutôt délicate ils préférèrent par la suite laisser ce soin aux pilotes français.

Le premier convoi en juin 1958, comporte 24 appareils. Douze pilotes de CAMBRAI arrivent donc à DIJON pour se joindre aux douze pilotes de la 2^e escadre. Le convoi s'annonce pénible : chaleur et mousson sont du voyage.

A BRINDISI, premier incident, les Italiens sans doute fatigués par la chaleur ont laissé les barrières d'arrêt levées aux deux extrémités de piste. Le sergent NOIREAUX joue à saute mouton avec celle de l'entrée de piste, se pose sur la tuyère et termine là son voyage...

La mécanique qui a bien suivi est là, elle s'affaire autour des 23 Mystères qui le lendemain rejoignent AKROTIRI, escale planté sur l'île de Chypre, où il faut abandonner le Capitaine CHEVALIER, victime d'une panne de génératrice.

En survolant la Syrie, nous apprenons que les Mig 15 ont décollé, mais nos 0,92 de mach constituaient pour l'époque une sauvegarde suffisante. Après notre atterrissage à BAGDAD nous trouvons un taxi piloté par un gars de la 2^e Escadre, enlisé jusqu'aux moyeux pendant que son pilote se désaltère dans un bar (à air conditionné). Il nous faut creuser une tranchée dans le tarmac du parking, le capitaine PENEAU monte alors dans l'avion et les 3.500 kg de poussée du Verdon appuyée par celle de quelques pilotes de la 12^e Escadre sortent l'avion de sa fâcheuse position.

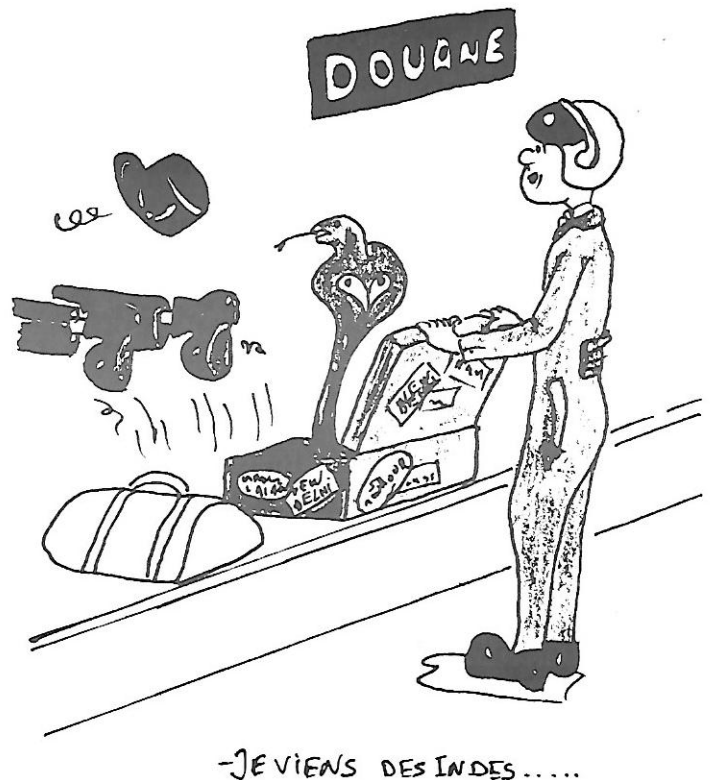
Jusqu'à BAHREIN, rien à signaler, la chaleur est toujours du voyage, on achète le sunbeam de rigueur puis nous nous baignons dans le Golfe Persique : stupeur, nous flotons comme des bouchons...

Cap Pakistan : Bahrein-Karachi - la plus grande étape 1.000 milles nautiques. Juste la distance franchissable théorique du 4 A. Peu fiers au départ nous sommes pourtant plus heureux que le Commandant BESSET qui, au cours d'un autre convoi, se pose à Giwani avec son fidèle équipier, le Lt WOITELLIER, en panne de "transfert pétrole". Nous nous posons à Karachi sans encombre. L'équipe BESSET-WOITELLIER eut doublement de la chance, d'abord de trouver Giwani et qu'ensuite une caravane de chameaux ait renouvelé, quinze jours auparavant le stock de kérosène ; ce qui n'était pas arrivé depuis six ans ...

Enfin l'INDE ! nous survolons le désert de Thar, le pire du monde. A JODHPOUR, premiers démêlés avec la douane. Un brave douanier demande la contenance de liquide hydraulique du Mystère 4 A ; stupeur il reçoit 21 réponses différentes... La nuit dans le château du Maharajah, nous avons l'impression de cuire dans un gigantesque four à pains (degrés roses...).

Au convoi suivant, le Commandant GRENET, veut voir de plus près les sommets de l'Himalaya histoire de faire du rase mote à 25.000 pieds et de ramener de merveilleuses photos en couleur. Il oublie alors que 2.200 mètres ne sont pas suffisants pour décoller plein complet. Heureusement, il n'y a pas une grande différence entre la piste et ses alentours. Il parvient à arracher son avion sans dommage après quelques mètres de roulage "tout terrain", non prévus.

Arrivés sans histoires à NEWDELHI, nous souffrons de la chaleur et les nombreux bains dans la piscine d'un hôtel sympathique nous aident à peine à la supporter. Nous vivons dans notre chambre grâce à l'air conditionné, car après sept heures du matin il est impossible de circuler en ville.



Enfin, CAWPOUR, le miracle !... les 21 taxis survivants se posent tous, à deux heures d'intervalle, comme si ce convoi avait été une partie de plaisir sans difficulté. Pourtant tout le monde a perdu quelques kilos surtout parmi les mécaniciens.

Retour, via NEW-DELHI par Air Indian, Dieu !, que les voyages sans imprévus sont monotones...

LES AVIONS D'ARMES DE LA 12^e ESCADRE DE CHASSE

Lorsque, en mai 1954 à mon retour d'INDOCHINE, je me présentais à PARIS au Colonel DELFINO alors Inspecteur de la Chasse, il me tint à peu près ce langage : "Je sais que vous avez fait toute votre carrière de chasseur en Afrique du Nord et en Extrême-Orient, je sais que vous aimez le soleil, mais pour des raisons de service, j'ai besoin de vous affecter à CAMBRAI. Cependant je vous promets que cette affectation ne dépassera pas six mois".

En fait, comme je me méfiais un peu (j'en suis à ma 7^e année ici) je demandais et j'obtins que certains pilotes de mon groupe d'Indochine m'accompagnent dans les brumes du Nord.

C'est ainsi qu'à l'équipe initiale du 1/12 CAMBRESIS venant de MONT-de-MARSAN : Capitaines BIHET, VAZIAGA, Lieutenants du BOULLAY, PREVOST, Sous-Lieutenants TOURNIAIRE, MONTAGNAN, CHEVALIER, Adjudants MAGNAN, CARRERE, Sergent MON-

NEREAU, etc., vint s'amalgamer l'équipe du 2/9 Auvergne, retour d'INDOCHINE : Capitaines GRENET, FONCELLE, Lieutenants PENEAU, SAULNIER, CASTELLANO, Sergent MESSAIN, qui tous, pour des motifs divers étaient destinés à avoir une influence profonde et durable sur les 3 Escadrons de cette jeune escadre.

Quant à savoir si l'ESPRIT actuel de la 12 tire plutôt son origine de MONT-de-MARSAN que de l'INDOCHINE ou inversement, je pense que la question est sans objet car c'est CAMBRAI, sa mauvaise visibilité, son vent de travers et son isolement qui auront certainement été le facteur déterminant du caractère particulier de cette Escadre.

Comme le disait un jour un abonné :
"AILLEURS ON FAIT DES HEURES DE VOL, A CAMBRAI ON LES GAGNE".

C'est là toute la différence.



"Mission crépusculaire - Ravitaillement en vol".



22 JANVIER 1965

COMMEMORATION

100.000 HEURES SUR AVIONS D'ARMES

Les 100.000 heures sur avions d'arme de la 12^e escadre ont été fêtées à Cambrai le 22 janvier.

En fin de matinée, malgré la neige tombée en abondance la nuit précédente se posaient un Mystère IV de l'Ecole de Chasse de Tours piloté par le Lieutenant Liedet, bientôt suivi par un Ouragan de Chateaudun piloté par le Capitaine Juillot lui aussi ancien de la 12 ; ainsi furent réunis sur la Base les 3 types d'appareils sur lesquels les 100.000 heures avaient été effectuées et pour faire bonne mesure la 12^e Escadre de Dijon nous prêta un Mirage pour que, à ces avions symbolisant le passé et le présent soit adjoint celui qui, pour nous, symbolise l'avenir.

A midi trente, le Général Ezanno, commandant la Défense Aérienne arrivait sur la base, se faisait présenter les anciens Commandants de Base et d'Escadre qui avaient tenu à être des nôtres ce jour-là ainsi que la cinquantaine d'anciens pilotes, qui en dépit des intempéries avaient tenu à se rassembler à Cambrai au sein de leur vieille escadre.

Autour de nos hôtes un repas de corps réunissait au mess sous-officiers la totalité des officiers et une grande partie des sous-officiers de la base. C'était d'ailleurs la première fois qu'était utilisée la nouvelle salle de réception créée par la réunion des trois salles de l'aile Nord. Pour la réaliser l'équipe INFRA de la base avait remplacé 2 murs maîtres par 2 voûtes elliptiques en béton dues au calcul d'un éminent mathématicien et ce fût une satisfaction générale de constater que ses calculs étaient justes et que le toit ne tombait pas sur la tête des participants.

Après que l'historique de la base, et de l'escadre, eurent été rappelés, le Général Ezanno tint à associer le souvenir du Commandant Mouchotte à cette commémoration, nous assurant que nous étions bien dans la ligne et dans l'esprit de notre patron.

L'après-midi eut lieu la présentation aérienne au cours de laquelle le Capitaine Beaumont se paya le luxe de faire un passage en B2 sur le taxiway à une altitude égale ou même plus basse que celle qu'il aurait eu s'il avait été au sol train sorti et c'est bien parce que cette journée n'était pas comme les autres qu'il n'alla pas directement au trou en descendant d'avion. On attendait beaucoup de l'Ouragan dans les mains expertes de Juillot, il fut plus qu'honorable puisqu'il se paya un passage à 0,82 de mach en survitesse, les ailes enveloppées dans des vapeurs de condensation, le manche "dans le béton" comme c'est l'habitude quand cette machine vole à sa vitesse maximum. Après cela, les anciens prirent le chemin des escadrons et burent moult pots en racontant aux jeunes de vieux souvenirs qui ne figurent pas tous dans les journaux de marche.

Le soir, après d'autres pots bus en ville chez les uns et chez les autres, nos hôtes se retrouvèrent au mess officiers autour des Généraux Ezanno et Bouvarre au bal le plus fastueux et le mieux réussi qu'on ait connu à Cambrai depuis la création de la Base.

Une extraordinaire décoration à base de lumières noires et de peintures fluorescentes avait été montée par le Sous-Lieutenant Bonnie et une équipe groupant pilotes et mécaniciens, service INFRA, S.I.B. œuvrant en commun pendant plusieurs semaines. Outre la soucoupe volante, la fontaine lumineuse, le diplodocus, des bougeoirs en métal travaillé que n'aurait pas désavoué une galerie d'avant-garde parisienne obtinrent un succès mérité et c'est très tard dans la nuit, ou si l'on préfère pas tellement tôt le matin que s'acheva cette journée qui marquera dans l'histoire de la base.

Maintenant que les lampions sont éteints, que cette manifestation appartient au passé, que reste-t-il de cette célébration des 100.000 heures ? Et bien elle aura été pour nous la preuve éclatante de l'attachement des anciens à leur escadre d'origine. Des pilotes et des mécaniciens qui avaient quitté Cambrai depuis plusieurs années, certains même depuis près de 10 ans ont entrepris un long et pénible voyage que les conditions météorologiques du mois de janvier dans le Nord avaient rendu difficile et plein de danger. Certains même sont venus de Colomb-Béchar, d'autres de Bordeaux avec leur voiture personnelle dans la neige et le verglas, faisant 800 kilomètres en un jour et autant le lendemain pour passer une journée avec nous. Et finalement, c'est bien là qu'a résidé le plus grand des nombreux succès de cette journée, dans cette venue massive des anciens qui a constitué la plus belle concrétisation de l'esprit de corps qui nous unit.



Les anciens Commandants de la B.A. 103 et de la 12^e Escadre entourant le Général Ezanno commandant la Défense Aérienne.

RENAISSANCE DU 2/12 PICARDIE

C'est en juin 1980, que le Cdt BARTHOLOMY reçut le commandement de l'EC 2/12 Picardie, composé de :

- 7 pilotes issus du 3/12,
- 1 pilote du 1/12,
- une trentaine de mécanos,
- quelques avions,
- un shelter chauffé !

une naissance difficile, mais de grands espoirs.

En octobre 1980, au retour d'une campagne de combat magic à Marsan, le 2/12 est enfin autonome avec 17 pilotes, une mécanique retaillée, quelques avions aux dérives "emplumées".

Mais faute de locaux, il est exilé en bout de piste 28, dans les caves humides et sombres de la ferme Allemande. Enfance très difficile, mais les espoirs prennent corps.

Enfin, le 15 mai 1981, il y eut le somptueux baptême du grand 2/12 Picardie, dans ses locaux neufs, et avec tous ses avions.

Lors d'une cérémonie militaire, le Général CAPILLON remit au Cdt BARTHOLOMY le fanion du 2/12 Picardie.

(Créé officiellement le 27 avril 1954, l'EC 2/12 Picardie fut dissout le 1^{er} novembre 1957, pour permettre aux EALA de fournir un effort plus constant dans leur mission en Algérie).

A cette occasion, il a été remarqué, à la tête de chaque escadrille, les fanions de la SPA 173 et de la SPA 172, l'oiseau bleu et le perroquet. L'une commandée par le CNE MONNET, l'autre, par le CNE GAVOTY.

A l'issue de la cérémonie, les troupes du 2/12 défilèrent, escortées par le Mirage F1 de l'escadre.



Remise du Fanion.

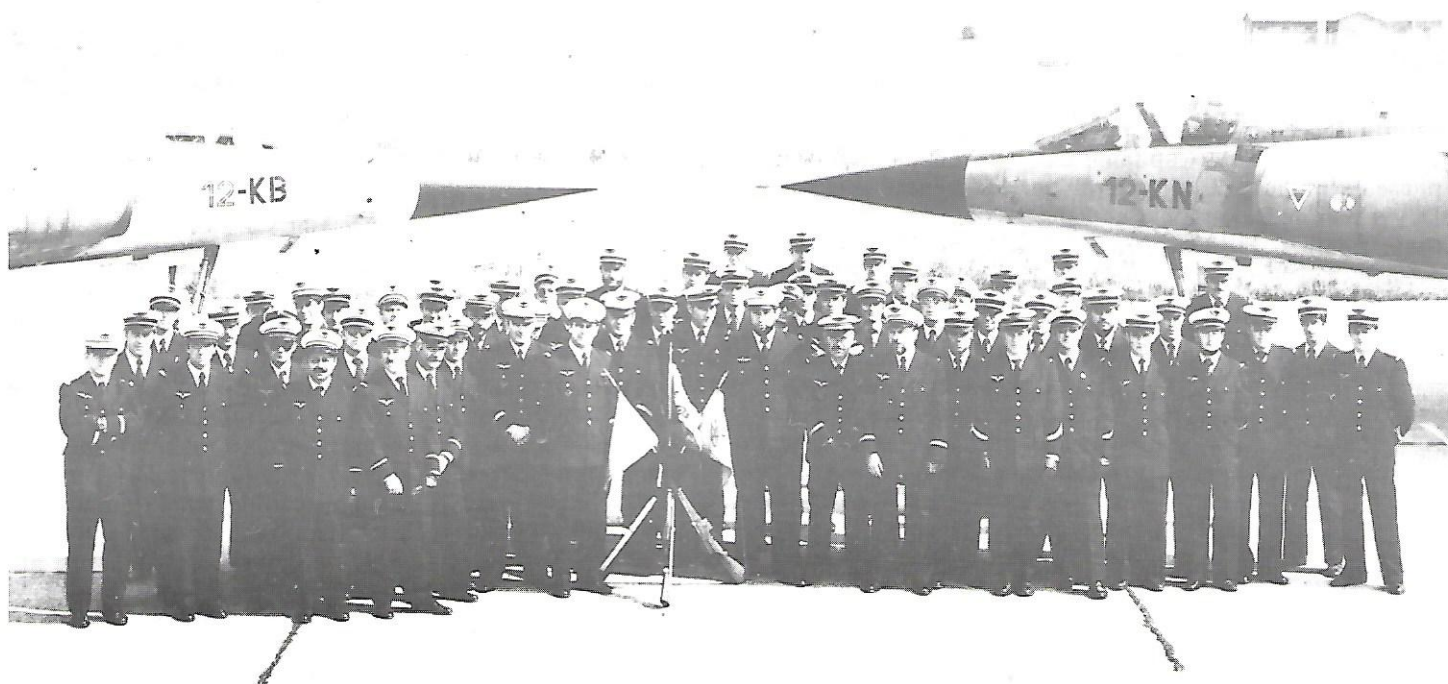
Après avoir coupé le "ruban", une coupe de champagne à la main, le Général CAPILLON souhaita bon vent au 2/12. Le pot réunit les anciens du 2/12 (de 1954) et les jeunes baptisés.

Ce qui permit aux uns de raconter "leurs guerres", aux autres de rêver, de les égaler, et même de les surpasser.

Le soir, un somptueux dîner suivi d'une grande soirée furent donnés dans nos locaux, merveilleusement transformés par toute notre mécanique.

Notre plus grand espoir est que notre escadron ne suive pas ses ancêtres sur un seul point : la longévité... !

LTT Alexandre KOPLEWSKY
P.I.M. au grand 2/12 Picardie.



Le 2/12 PICARDIE.

EPERVIER 86



N'DJAMENA : capitale du Tchad située à 4.200 km de Cambrai.

Le Tchad, c'est l'Afrique profonde ; le premier port se trouve à 1.200 km de là. Les pays voisins sont :

- la Lybie au nord,
- le Soudan à l'est,
- la République Centre Africaine au sud.

A l'ouest, l'Etat tchadien est bordé par le Niger, le Nigéria et le Cameroun.

Grand comme deux fois et demie la France, le Tchad est nettement divisé en trois régions climatiques : au Nord le désert, au Centre le Sahel et au Sud la savane soudanaise caractérisée par un climat tropical semi-humide. Peu de relief dans ce pays : un seul massif montagneux au nord, le Tibesti culminant à 3.415 m.



L'heure africaine fut donc celle de la 12^e Escadre et plus particulièrement celle de l'E.C. 2/12 "PICARDIE" pendant les mois d'avril, mai et juin. Sous les ordres du Commandant POINTEREAU, 12 pilotes et 40 mécaniciens eurent ainsi la chance de participer à l'opération "Epervier". Le détachement comptait sept pilotes de l'Escadron 2/12 "PICARDIE", trois du 3/12 "CORNOUAILLES", deux du 1/12 "CAMBRESIS" de trente-trois mécaniciens du 2/12 aidés par sept spécialistes du GERMaS 15/12.

5 AVRIL 1986 : premiers contacts avec "Epervier".

Les convoyeurs quittent Cambrai. Il s'agit du Commandant POINTEREAU, du Capitaine LEFORT, du Capitaine CHAMAGNE et du Capitaine BONNEFON. Un trajet de plusieurs milliers de kilomètres qui les mènera d'Istres à Dakar puis de Dakar à N'Djamena derrière leur "nounou" (nom familier de l'avion ravitailleur C 135 F). Il y avait aussi 7 mécaniciens.

11 avril 1986 : 4 heures.

Une semaine après les convoyeurs c'est, très tard dans la nuit pour certains, très tôt le matin pour les autres, que le reste du détachement s'ébranle vers Roissy. Histoire de nous préparer aux grandes chaleurs, notre bon vieux Nord nous gâte ce matin là : rafales de vent, flocons de neige et température sibérienne ; dur, dur pour ceux qui avaient revêtu les chemisettes. Petit-Déjeuner et c'est l'embarquement. Huit heures : nous ne sommes plus qu'un petit point dans le ciel de France. Le trajet le plus court entre deux points du globe, c'est la ligne courbe ! Fort de ce savoir, notre bel oiseau traverse donc l'Espagne pour suivre la corne africaine jusqu'à Dakar. Escale technique et décol-

lage vers N'Djamena où nous arrivons à 23 heures. Ouf ! Nous quittons l'avion. Tiens, l'équipage aurait-il oublié de couper les réacteurs ? Non, c'est l'Afrique : 32°, point de rosée - 10° !

Nos camarades nous accueillent : "Gala" (bière locale) pour tout le monde.

Le temps de dire bonjour aux gens de la 5^e Escadre et les voilà déjà partis (tout souriants, on se demande vraiment pourquoi ???).

Le 11 au soir, nous voilà donc dans le bain (c'est peu dire, en fait nous ruisselons !). Nos convoyeurs y sont déjà depuis une semaine : "Epervier" n'a plus de secret pour eux. D'ailleurs, ils se chargent très rapidement de nous transmettre leur savoir et le travail commence fébrilement.

Notre mission principale (défense aérienne oblige) fut l'alerte au sol, un régime lourd puisque tenu 24 heures sur 24.

Le rythme de travail élevé mais bien supporté nous ménageait des périodes de repos régulières. Quatre pilotes d'alerte le matin, quatre l'après-midi, deux la nuit : cela laissait deux pilotes en repos complet pour 24 heures. Cette organisation donnait donc un jour de congé tous les six jours.

Les "scrambles" (décollages réels sur alerte) furent nombreux mais irréguliers en fréquence et en importance. Parmi les plus sérieux, nous pouvons citer l'arrondissement à N'Djamena d'un biracteur d'affaire et l'interception, tout près du 16^e parallèle, d'un Illyouchine 62. Parmi ces décollages sur alerte, tous dûment relatés sur le cahier de marche, certains amuseront des générations de pilotes.

A noter une facétie du désert qui faillit bien faire tourner nos deux pilotes en bourrique, terme approprié puisque l'objectif présumé n'était autre qu'un troupeau de zébus (certainement équipés de réflecteurs radars) !.

A ces alertes, viennent s'ajouter différentes missions qui, par leur caractère inhabituel, nous apportèrent un grand nombre d'enseignements tant sur les matériels employés que les manières de travailler des autres unités (Terre, Air, Mer confondues).



La protection en vol des Boeing ravitailleurs ou des Atlantic de la Marine Nationale fut notre mission secondaire nous donnant l'occasion d'effectuer des vols de longue durée avec plusieurs ravitaillements.

Une autre mission franchement inhabituelle fut celle que nous fîmes pour protéger EN VOL un avion AU SOL. Il s'agissait, en l'occurrence, d'un Transall utilisé par un haut responsable pour ses déplacements officiels.

Qu'avons-nous encore fait ? Accompagner des Jaguar ou des F1 CR sur la ligne rouge pour des reconnaissances à vue (R.A.V.). La cohabitation DAF/FATAC fut donc entière et parfaite. Mais il est bien connu que les gens de la DA sont plutôt indépendants. Ainsi pour ne pas être en reste face à ses messieurs des F1 CR et face aux "Jag", nous effectuâmes en solo toutes les missions de reconnaissance à vue.



A proximité de HADJER EL HÂMIS.

Durant ce séjour, le tir air-sol ne fut pas oublié et c'est au nord de Moussoro que nous allions achever d'anciennes carcasses déjà mal en point. S'il y avait eu une compétition, le F1 CR eut écrasé tout le monde. Chapeau Messieurs de la reco et bravo la technique !

A N'Djamena, la cohabitation des trois armes est excellente tant au plan professionnel que pour les rapports humains. Tout le monde poursuit un seul but : la perfection dans le travail. Cela donne une coopération parfaite et c'est un plaisir d'oublier pour quelques semaines les tracasseries administratives. Une ombre à ce tableau : les 43 bis et les 9 CAHA sont de rigueur depuis peu...

Quelles furent nos conditions de vie à N'Djamena ?

C'est l'Afrique ; il fait chaud, très chaud. Au mois de mai, nous avions en moyenne 43°, sous abri bien sûr. Dehors, difficile de savoir puisque nos thermomètres ne montaient pas au-dessus de 50°. Toutefois, une sonde placée à 10 heures du matin dans un avion verrière entrebâillée, indiqua 76° ! C'est mieux que le club Méditerranée.

A part quelques maux de tête, l'acclimatation se fit en dix jours environ pour la plupart des gens sans problème majeur. Pendant tout le séjour, la chaleur fut bien supportée malgré les nombreuses pannes d'électricité qui nous privaient de climatisation. Pendant des moments-là, le nec plus ultra était d'être d'alerte en 5' (vêtu de la combinaison de vol et de la ceinture anti-G).

Question logements, pour les pilotes, rien à dire. Ce fut tout à fait correct du début à la fin. Par contre, la mécanique commença par faire du camping dans des pièces sans

portes, sans fenêtres voire sans plafonds ! Tout s'arrangea progressivement et à la fin, tout le monde vivait dans des locaux confortables (pour l'Afrique, bien sûr).

Au mess, nous avons, par la force des choses, pu goûter quelques produits locaux : mention bien pour le steak (zébu) et pour les mangues.

Durant ce séjour, les distractions furent peu nombreuses. D'une part, parce que N'Djamena est loin de ressembler à un parc de loisirs et, d'autre part, parce que les sorties nous étaient interdites. Les deux seuls endroits autorisés étaient la piscine et un pub très à la mode "La rose des vents". Chaque endroit avait ses assidus !.

Que pouvions-nous faire d'autre pour tuer la monotonie qui, parfois, se glissait en nous ? Quelques ballades en ville, de jour évidemment, quelques siestes (certains ont pris beaucoup d'avance sur d'éventuels retards de sommeil !), quelques tournois de sports interunités (foot, ping-pong, pétanque, tennis).

Quelle que fut l'occupation des différentes journées, elles se terminèrent toutes de la même façon : par la tombée de la nuit... oui, bien sûr, mais encore par : LA GALA !



Véritable institution de 18 heures locales qui voyait l'Escadron se réunir dans son ensemble. Deux fois par semaine, ces instants se trouvaient bouleversés par un personnage religieusement attendu : le courrier, lien magique avec la France et la famille.

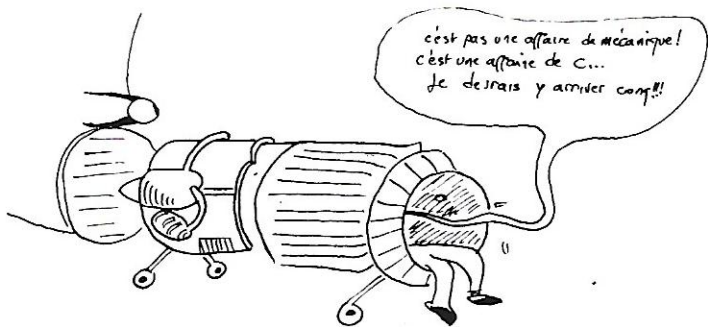
A part les faits professionnels, quelques dates sont à retenir dans ce Détam : 12 avril : visite du Général Bret, 21 avril : arrivée du LCL Chardon qui passa quelques jours en notre compagnie. Notre commandant d'escadre en profita même pour parfaire ses connaissances du réacteur, n'hésitant pas à mettre la main à la pâte ; 31 mai : visite du Général Forget.

Le mois de mai vit également arriver le Père Crop.

Fin mai, une discussion sur deux tourne autour des dates de retour. Quand partira le convoi ? Quand partira le reste de la troupe ? Le 2 juin, le 4 ou le 8 juin ? Polémique et suppositions inutiles. Le convoi est annulé et le retour reporté au 16 juin. Dur, dur pour tout le monde, double déception pour beaucoup : le "Tiger meet" et la J.P.O. sont d'un coup relégués au rang des souvenirs.



Salle de repos PN.



Il en aurait fallu plus pour démoraliser le 2/12 et notre toubib préféré ne nous compta pas pour cela parmi ses clients. Le Capitaine Chauvet pour qui les maladies tropicales n'ont plus de secret fit également partie de ce Détam tout comme l'Adjudant Desmonteix, gérant du mess officiers, qui plus humblement s'occupa de satisfaire nos appétits.

Le travail reprit donc ses droits jusqu'au 15 juin, jour béni où nous vîmes arriver nos remplaçants (avec le sourire, on sait pourquoi maintenant). Le lendemain, 7 heures d'avion et nous voilà de nouveau Chtimis. Retrouvailles des familles, soirée brochettes à l'escadron et c'est un Détam de deux mois qui s'achève. L'Afrique est derrière nous mais, que de souvenirs et un désir unanime : Y RETOURNER !



Lieutenant PHILIPPE.

MAI 1987



12^e

ESCADRE

DE

CHASSE

