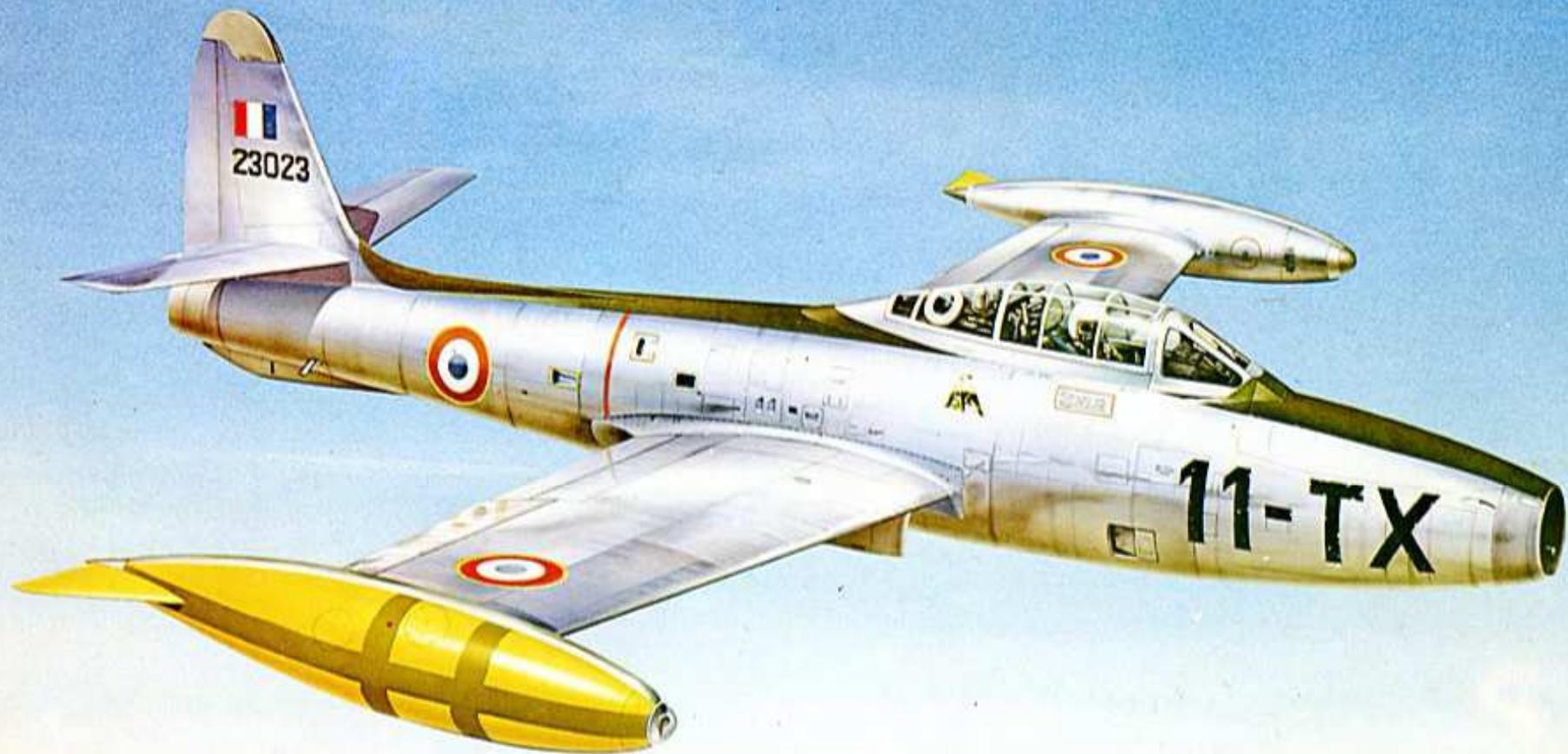


ESCADRON DE CHASSE "JURA"

30 ans déjà...



ELVISSEAU



ESCADRON DE CHASSE « JURA »

1953 - 1983



Historique des Escadrilles SPA 158 « SERPENTAIRES » et 161 « SPHINX »

Historique de l'Escadron de Chasse 3/11 « JURA »

Historique de l'Escadron de Chasse 4/11 « JURA »

Luxemb., juin 1953, la base fermée depuis la fin de la guerre
a fait place pour accueillir le 11^{ème} escadre de Chasse.

Période faste pour nos unités de chasse dont la plupart
viennent de connaître leur transformation par réaction, après avoir effectué,
pour la plupart, un tour d'opérations en Indochine: on ouvre des terrains,
on forme de nouveaux escadrons! Des escadrons de vingt cinq avions!

C'est dans cette ambiance heureuse que naît officiellement
ce 1^{er} juin 1953 l'Escadron de Chasse 3/11 "JURA" -

Jeune capitaine, j'en ai reçu le commandement. J'ai choisi
au service historique de l'Armée de l'Air les insignes des deux escadrons
le sphinx et le serpentaire.

Trente années se sont écoulées, le personnel qui a créé l'escadron
n'est plus en service actif, les matériels ont changé, le "JURA" est
devenu le 4/11 mais la tradition demeure.

Voilà l'histoire qui fait revivre cette plaquette.

Longue vie à l'Escadron de Chasse "JURA".



Général CHARLIAU.

Au début de ce siècle le tonnerre gronde dans le ciel de FRANCE

A la fin de l'année 1917 le front des Armées alliées s'était stabilisé et suivait une ligne passant par YPRES - ARRAS - SAINT QUENTIN - LAFERE - REIMS - VERDUN - SAINT MIHIEL - BELFORT.

L'effondrement du front russe et la déroute des troupes italiennes rendaient disponibles d'importantes forces ennemies. Tout permettait donc de prévoir qu'en 1918 de fortes offensives seraient lancées de part et d'autre.

Les premières années de la guerre avaient démontré l'importance du rôle joué par l'aviation et vu l'expansion prodigieuse des opérations aériennes. L'augmentation du nombre des appareils, passé de quelques 120 en 1914 à 3 000 en 1917, permettait la création continue de nouvelles unités ; les écoles de pilotes, fondées en 1916 par le colonel GIROD, formaient un personnel entraîné.

UNE DÉCISION IMPORTANTE.

En prévision de la campagne 1918 et de la participation active que l'aviation devait y prendre, le grand quartier général ordonna la création de nouvelles unités.

Par décision N° 12 116 du 14 décembre 1917, la création de 5 nouvelles escadrilles était prescrite par dédoublement d'unités déjà existantes :

- à la VIII^e Armée, la N 89 formait la N 100 ;
- à la VIII^e Armée, la N 90 formait la N 159 ;
- à la II^e Armée, la N 95 formait la N 160 ;
- à la V^e Armée, la N 96 formait la N 161 ;
- à la VII^e Armée, la N 152 formait la N 162.



L'HISTOIRE NOUS RACONTE...

L'escadrille N 158 est formée le 1^{er} janvier 1918 sur le terrain de BON-NEUIL, commune de GOLANCOURT (Oise), le commandement en est donné au lieutenant Jacques CHAUDRON venu de la N 153.

Le personnel pilote comprend à la création :

- le lieutenant CHAUDRON, commandant d'escadrille ;
- le sous-lieutenant GAILLARD ;
- les adjudants PASCAUD et GUICHENAT ;
- les caporaux BOUCHERON et GRIMAULT ;
- le brigadier GLOUX ;
- et quatre caporaux américains : Warner HOBBS, Edgar STUART, Théodore de KRUYFT et Rufus Randall RANO.

DES DÉBUTS PROMETTEURS.

L'escadrille ainsi constituée part le 20 janvier pour s'installer sur le terrain de MAISON-NEUVE : elle est au repos, la N 158 est mise provisoirement à la disposition de la VI^e Armée.

Pendant le mois de février l'escadrille se perfectionne dans les missions de combat et de reconnaissance. Le 4, le sous-lieutenant GAILLARD abat un avion, reconnu comme probable seulement, dans la région de VAUCELLES.

Le 16, le sous-lieutenant GAILLARD, à la suite d'un combat aérien, voit tomber son ennemi. Cet avion est compté comme probable.

Le 21, la III^e Armée est ramenée sur le front et se tient prête à intervenir dans la SOMME (zone britannique). L'escadrille N 158 lui est alors définitivement rattachée avec la SPA 79 dans le cadre du G.E.A. (Groupe d'Escadrilles d'Armée) commandé par le capitaine GLAIZE.

CHANGEMENT DE MONTURE.

Cependant les combats montrent la supériorité des appareils ennemis et la transformation de l'escadrille sur Morane-Saulnier PARASOL est alors décidée. Elle part vers l'arrière le 8 mars pour permettre à ses pilotes de s'exercer sur les nouveaux appareils.

Mais le 24 mars, à la suite de l'attaque allemande sur le front britannique, l'escadrille rejoint la III^e Armée, elle stationne alors sur le terrain de SACY LE GRAND (Oise).

La M S 158 exécute de très nombreuses missions de chasse, d'observation et de protection d'avions de reconnaissance. Enfin, lors du repli des troupes entre l'Oise et les routes parallèles NESLE-ROYE d'une part, MONTDIDIER et NOYON de l'autre, l'escadrille mitraille les troupes et les convois ennemis pour retarder leur avance.

Le 20 avril, l'escadrille est envoyée sur le terrain d'AUVILLERS (Oise) jusqu'au 19 mai pour se transformer sur Spad monoplace.

Au cours de cette transformation, le caporal pilote BOUCHERON se tue dans un accident à l'atterrissage, le 15 mai.

RETOUR SUR LE FRONT.

Le 2 juin, la X^e Armée vient renforcer la droite de la III^e Armée ; à partir du 9 juin se livre la bataille du MATZ par suite de l'attaque allemande dans la direction de COMPIÈGNE. Le 11, les troupes françaises contre-attaquent et le 13 le front se stabilise à nouveau.

Au cours de ces combats, l'escadrille perd le brigadier pilote GLOUX, disparu au cours d'une patrouille le 10 juin 1918.

Elle abat son premier avion homologué le 14 juin. En effet, le sergent ROPERT a réussi à détruire un appareil ennemi assez près des lignes pour qu'il puisse être reconnu.

Le 27, le sous-lieutenant GAILLARD est tué au cours d'une mission de chasse.

A partir du 10 août, l'escadrille est engagée dans la 3^e bataille de PICARDIE puis, après le 17 août, dans la 2^e bataille de NOYON.

Le 21 août, la deuxième victoire homologuée est obtenue par le sergent pilote RANO qui abat un avion ennemi dans la région de NOYON avec le concours du maréchal des logis PROAL et du caporal LASSOUDRY.

Le 6 septembre, l'escadrille passe de 15 à 18 avions ; le 14, la III^e Armée est retirée du front. Le G.C. 23 passe alors à la VI^e Armée. L'escadrille se rend donc le 20 septembre au terrain d'ESQUENOY (Oise), le 22, au hameau de GRASSE PAYELLE et le 25 elle cantonne à CAPPELLE (Nord).

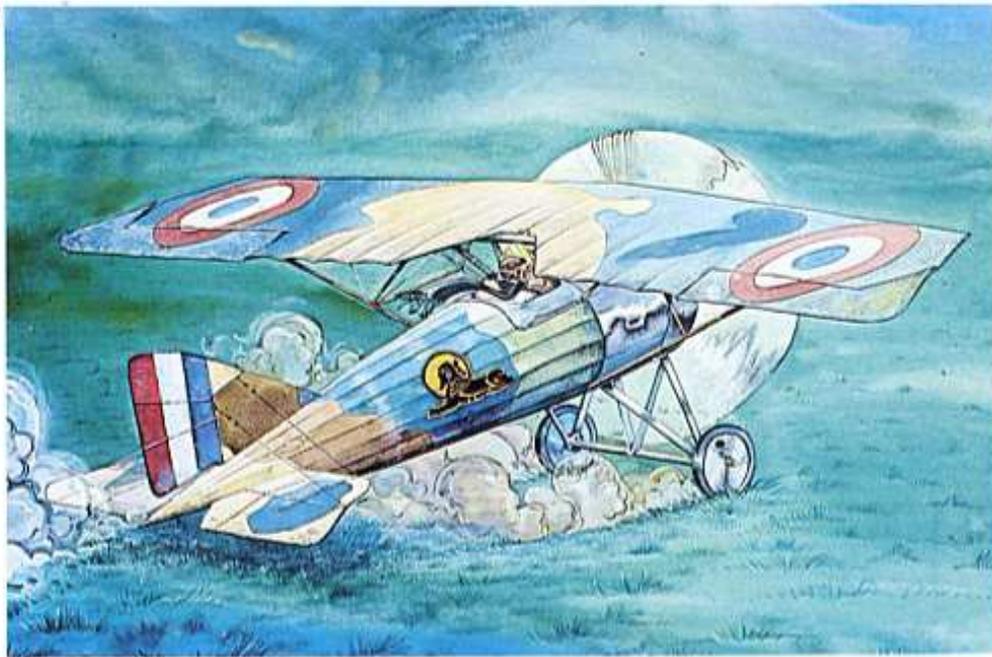
L'escadrille, avec son armée, est engagée dans la bataille de la LYS et de l'ESCAUT, le 27 elle occupe le terrain de RUMBECKE jusqu'à sa dissolution le 20 mars 1919.

(1) Vue d'artiste d'un Morane-Saulnier PARASOL au moment du décollage.

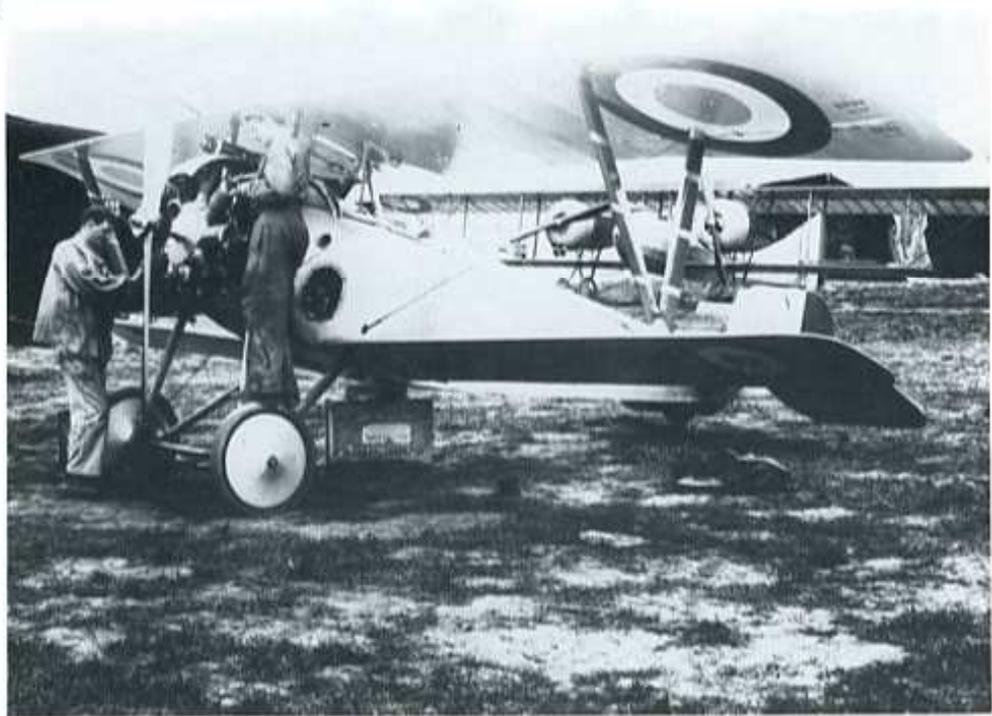
(2) Du même auteur, un SPAD sur le point de traverser une couche de cumulus pour rentrer vers son terrain sous un beau clair de lune (G. GORRIDGE).

(3) Document d'époque : deux mécaniciens réalisant l'entretien d'un moteur de NIEUPORT (S.H.A.A.).

1



3



2



7

Service Aéronautique

N° 31449

L'Aide-Major Général
 Chef du Service Aéronautique

aux Commandants d'Aéronautique des
 1ère, 4ème, 5ème, 6ème, 7ème et 8ème Armée.
 Aux Officiers chargés de l'Aéronautique
 au G.A.N. et au G.A.E.
 au Commandant du G.D.E. Le Plessis-Belleville
 au Commandant de la H.G.A. à DUGNY
 au Commandant de la 2° R.R.A. à Versailles

Au fur et à mesure de la sortie des MORANE PARASOL monoplace Gnome 150 HP,
 les Escadrilles ci-après seront dotées d'avions de ce type, et dans l'ordre
 suivant :

156	4ème Armée
161	5ème "
158	6ème "
99	8ème "
152	7ème "

Les pilotes de ces Escadrilles, accompagnés de leurs premiers mécaniciens,
 seront envoyés successivement et par moitié s'entraîner au G.D.E.

Le mouvement aura lieu sur avis du Commandant du G.D.E. qui s'entendra
 directement avec les Commandants d'Aéronautique d'Armée intéressés.

Le mouvement commencera par l'Escadrille 156 qui enverra la moitié
 de ses pilotes au G.D.E. pour le 1er février.



(1) Reproduction de la lettre du GQG ordonnant la transformation de cinq escadrilles sur PARASOL et en particulier les N 158 et N 161 (S.H.A.A.).

(2) Document d'époque d'un Morane-Saulnier PARASOL (S.H.A.A.).

(3) Document d'époque également, montrant une vue de l'arrière d'un SPAD, dernier avion à avoir équipé les SPA 158 et SPA 161 avant leur dissolution au début de 1919 (S.H.A.A.).



QUELQUES JOURS APRÈS LA N 158.

L'escadrille N 161 est formée le 5 janvier 1918 sur le terrain de LHERY (Marne) où la N 96 était stationnée.

Son personnel pilote comprend :

- le lieutenant PARFAIT, commandant d'escadrille ;
- les lieutenants CHOUILLOU, HENRIOT, GAVOY ;
- les sous-lieutenants FOULON et MATHIEU ;
- l'adjudant HARTIGNY ;
- les sergents VIEIL, de la FOREST-DIVONE, BOURGEOIS et MUGNIER ;
- les caporaux PRUNEVRE, ROLLIN, BERTHO, DEREU et DENIZOT.

Le lieutenant PARFAIT venait de la N 82 où il avait fait l'objet de la citation suivante :

« PARFAIT Marcel, Georges, lieutenant de cavalerie, pilote à l'escadrille N 82 : pilote de chasse remarquable, d'une bravoure et d'un sang-froid à toute épreuve. A soutenu depuis plus de six mois les plus durs combats, notamment le 22 juillet 1917 où, attaqué par huit monoplaces alors qu'il s'obstinait à poursuivre un avion ennemi dans ses lignes, il a réussi, grâce à son énergie et son adresse, à ramener jusqu'au terrain son appareil gravement atteint. Le 31 août 1917, pendant une attaque d'infanterie, a arrêté net le tir d'une batterie allemande en la mitraillant à faible altitude ».

Au total l'escadrille était composée de 6 officiers, 10 sous-officiers, 103 caporaux et soldats. Equipée primitivement de NIEUPOINT, elle allait, au cours du second trimestre 1918, voir remplacer ces appareils par des SPAD aux performances supérieures.

Dès le 23 janvier 1918, l'escadrille faisait mouvement vers le terrain de BOUVANCOURT. Le 29 mars, elle stationnait sur le terrain de DUGNY le BOURGET et cessait en même temps d'être rattachée à la V^e Armée pour passer sous les ordres directs du Général commandant en chef.

PREMIERS COMBATS.

Le 7 mai elle était affectée à la VI^e Armée et gagnait le terrain de MAISON-NEUVE dans l'Aisne, puis celui de TRECON dans la Marne d'où elle participait à la résistance opposée par l'Armée DUCHESNE (VI) à l'offensive allemande montée par LUDENDORF et exécutée par le groupe d'armées du KRONPRINZ impérial sur le chemin des Dames.

C'est au cours de cette opération que le lieutenant PARFAIT et le caporal ROLLIN remportèrent la première victoire de l'escadrille en abattant le 6 juin un appareil ennemi près de VILLE en TARDENOIS.

Le 17 juin la SPA 161 est transférée à CHAMPAUBERT. Elle est alors employée à des missions de reconnaissance destinées à déceler les préparatifs allemands en vue de l'offensive projetée par l'ennemi sur le front de Champagne.

C'est au cours de ces missions que le caporal BERTHO dote l'escadrille d'une nouvelle victoire en abattant le 25 juin un triplan FOKKER.

Depuis le 25 août, l'escadrille forme avec les SPA 82, 158, 160, le groupe de combat 23, constitué comme une unité organique de l'Armée.

LA BATAILLE DES FLANDRES.

En septembre, du terrain de CAPPELLE (Nord), la SPA 161 participe à l'offensive franco-belge des Flandres qui devait, en quelques semaines, libérer la partie occidentale de la Belgique.

Le 10 octobre, le lieutenant HENRIOT, au cours d'un combat aérien, abat un avion ennemi. Malheureusement il est grièvement blessé et décèdera le 23 octobre. Il fait l'objet de la citation suivante :

« HENRIOT Maurice, lieutenant du 1^{er} régiment de chasseur à cheval, détaché à l'escadrille SPA 161, excellent pilote de chasse, faisant toujours preuve de courage et d'entrain, le 10 octobre a abattu un avion ennemi ».

L'armistice trouve la SPA 161 stationnée à RUMBECKE (Belgique). Elle y séjournera jusqu'à sa date de dissolution le 18 mars 1919.

MOT AUX ANCIENS

Le rédacteur s'excuse auprès des anciens pour la qualité moyenne des clichés présentés au début de cet ouvrage. En effet, la rareté des documents photographiques de cette époque n'a pas permis au rédacteur un très grand choix.

- (1) F-84 G du 3/11 « JURA » au parking. C'est le même avion que, grâce au talent de Georges OLIVEREAU, nous pouvons retrouver en vol sur la page de couverture (ECPA via J.J. PETIT).
- (2) Le T.N. « broutant la luzerne ». Noter le marquage avec les croix noires pour l'exercice « CARTE BLANCHE ». L'identité du pilote n'a pas été révélée, dit-il le rédacteur du cahier de marche (Doc. E.C. 4/11).
- (3) Se reconnaîtront-ils ? Une belle brochette des anciens en 1954. Noter l'insigne du serpentaire peint sur le côté droit du fuselage, juste en arrière de la cabine, alors que le sphinx était peint sur le côté gauche. Il semblerait qu'en fait peu d'avions furent peints avec les insignes (Doc. E.C. 4/11).



2



LE 3/11 « JURA » — 1953-1957

La 11^e Escadre de chasse, créée à REIMS le 1^{er} août 1952, se compose de deux escadrons équipés de F-84 G « THUNDERJET ».

Par décision N° 5599/EMGFAA/1 B/ORG/SC du 13 avril 1953, elle se voit renforcée d'un troisième escadron, le 3/11 « JURA ».

Ce nouvel escadron commence sa carrière à partir du 1^{er} juin 1953. Il reprend les traditions des SPA 158 « Serpente » et SPA 161 « Sphinx » et est équipé, lui aussi, de F-84 G.

C'est sur le terrain de LAHR que s'effectuent les premiers vols. Le commandement en est assuré par le capitaine CHANLIAU alors que la 1^{re} Escadrille SPA 158 est commandée par le lieutenant VAUJOUR et la 2^e Escadrille SPA 161 est commandée par le lieutenant DECHELETTE.

MISSIONS.

Les missions dévolues à l'escadron de chasse 3/11 « JURA » sont :

- le combat aérien dans la zone de responsabilité du 1^{er} C.A.Tac. ;
- l'appui au sol des troupes terrestres adaptées au 1^{er} C.A.Tac. (7^e armée U.S. - 1^{re} armée française) ;
- l'escorte des chasseurs porteurs de la bombe nucléaire dans un but de saturation de l'espace aérien.

De plus, l'escadron accueille les jeunes pilotes sortant des écoles américaines et de MEKNÈS pour une période de vieillissement.

DURES RÉALITÉS.

Dès le 11 juin, le 3/11 s'envole pour LUXEUIL, qui sera sa base de stationnement définitive et il entre tout de suite dans sa phase active puisque, dès le 27 juin, c'est le départ pour CAZAUX (personnel et matériel) pour y effectuer une campagne de tir jusqu'au 12 juillet.

Le 16 août, le capitaine PERROTTE, venant du G.C. 3/6 « Roussillon », est affecté au 3/11 « JURA » comme commandant en second.

La fin de ce mois sera caractérisée par une activité aérienne pratiquement nulle, suite au manque de carburant provoqué par les grèves générales qui paralysent la France entière. Ce sera l'occasion pour certains de pratiquer beaucoup de sport et pour d'autres de faire connaissance avec des personnes généreuses dont nous aurons l'occasion de reparler un peu plus tard.

Une partie de l'activité du mois de novembre est consacrée à l'aménagement dans les bâtiments en dur après avoir vécu sous la tente pendant cinq mois.

DANS LE VIF DU SUJET.

L'hiver arrive avec son cortège de mauvaises conditions météo et l'escadron subit dix jours de « QGO » à cause de la neige. Mais le moral tient bon et dès que les conditions s'améliorent, pilotes et mécaniciens mettent les bouchées doubles et le 23 janvier 1954 un record tombe : 62 heures 30 de vol pour cette seule journée (quelle chance).

C'est à cette époque que l'Escadron de chasse 3/11 « JURA » commence à fournir des pilotes pour les opérations en Extrême-Orient.

Le 7 avril 1954 l'escadron perd son premier pilote, le lieutenant JEANDON (SPA 158) qui s'écrase au sol avec son avion près de PLOMBIÈRES.

Le sergent GONTIER, pilote remarquable et remarqué, est détaché à DIJON au sein de la PATROUILLE AÉRONAUTIQUE DE FRANCE sur OURAGAN.

PREMIERS CHANGEMENTS.

Le 3 septembre, le capitaine PERROTTE prend le commandement de l'escadron. Le lieutenant VAUJOUR en est alors le commandant en second et le lieutenant MAFFRE lui succède à la tête de la 1^{re} Escadrille SPA 158.

Le 16 octobre a lieu une prise d'armes un peu particulière. En effet, suite aux grèves du mois d'août 1953, des pilotes de l'escadron avaient apprécié l'hospitalité du Général FAY, alors qu'ils étaient bloqués à PARIS.



A PROPOS D'UN DEFILE



- en veux-tu ?



- en voilà ...

c'est une production



³/₁₁ JURA



Les avions juraïens: Rélicoles " (de l'Escadron 4/11)



(1) Une page du cahier de marche de la SPA 161 en 1954. Admirez ! (Doc. E.C. 4/11).

(2) Remarquable panoplie d'armement pour le F-84 F (S.H.A.A.).

(3) F-84 F prêt à partir. Remarquer la position haute de la verrière avec sa cinématique bien particulière et la position très proche du fuselage des deux réservoirs de pétrole (J.J. PETIT).

Pour honorer leur hôte, Madame la Générale FAY accepte d'être la maraine de l'escadron et, au cours de cette cérémonie un peu particulière, elle remet au lieutenant DECHELETTE le fanion de la SPA 161 qu'elle a confectionné elle-même.

Le lieutenant CHALVET succède au lieutenant DECHELETTE à la tête de la SPA 161 le 1^{er} novembre 1954.

UNE ACTIVITÉ SOUTENUE.

L'année 1955 débute mal puisque le 8 février le sergent GEHIN Jean se tue en service aérien commandé près de REMIREMONT.

L'activité se poursuit à un rythme élevé, le nombre d'heures de vol effectué par mois au sein du 3/11 oscille entre 500 et 595 pour 16 à 19 avions affectés.

Au mois de juin tout l'escadron s'expatrie vers ORAN pour y effectuer une campagne de tir.

Le 1^{er} juillet c'est le lieutenant DUBOURG qui succèdera au lieutenant MAFFRE au commandement de la SPA 158.

Le 20 juillet, le sergent LE DEMEZET, ne pouvant redresser son appareil après une manœuvre de dégagement en piqué, se tue dans la région de LUXEUIL.

En juillet-août se déroule l'exercice « CARTE BLANCHE » auquel participe le 3/11. Pour cette occasion les avions sont marqués de façon spécifique :

- croix noire sur la dérive ;
- croix noire sur l'aile gauche ;
- croix noire sous l'aile droite.

En octobre l'escadron part vers BREMGARTEN pour participer aux manœuvres « CORDON BLEU ». Les pilotes effectuent 33 missions en 117 sorties pour 189 heures 35 de vol.

Le 10 novembre, le sergent Claude FEUX abandonne son avion en vol suite à un incendie. L'avion (F-84 G N° 008) s'écrase près d'ECROMAGNY (Haute-Saône), le pilote est indemne.

La mise en place d'un SRE et d'un SPAR permet de commencer l'année 56 sous de meilleurs auspices, bien qu'une période de « rodage » soit nécessaire.

En mars, la dotation est de 16 avions et l'escadron effectuera 541 h 25 en 773 sorties, ceci englobe une campagne de tir à CAZAUX (12 avions) où se distinguent comme meilleurs tireurs :

- l'adjudant FABRE (46,75 %) en bombardement ;
- le sergent LIGAS (49,20 %) en tir roquettes ;
- le lieutenant ANDLAUER (41,70 %) en armes de bord air-sol.

Le 18 juin le 3/11, au cours d'une fête aérienne sur la base de DIJON, met en vol un dispositif de 12 avions.

Le 23 juillet, suite à des ennuis hydrauliques, le sergent DUCLOS, sur le F-84 G N° 625, se pose avec la roulette de nez non sortie.

UN SUCCESSEUR POUR LE « G ».

Le mois d'août est marqué par une activité fébrile. Les premiers F-84 F arrivent et, après le 1/11 et le 2/11, c'est au tour du 3/11 d'être transformé sur cet avion bien plus performant. Aussi conférences et cours se succèdent à un rythme effréné.

C'est au capitaine PERROTTE que revient l'honneur de poser le premier F-84 F du 3/11 le 8 août 1956.

A la fin de ce mois la dotation de l'escadron est de 16 F-84 G et 13 F-84 F.

Le mois de septembre voit le 3/11 faire le plein de sa dotation en F-84 F ; soit 25 appareils plus un reliquat de 6 F-84 G.

Le 1^{er} octobre, le capitaine RADISSON venant de l'Escadron 1/11 « ROUSSILLON » est nommé commandant de l'Escadron 3/11 « JURA », alors que le capitaine PERROTTE rejoint l'Etat-Major de la ZDA 901.

Le 22 octobre, les 6 derniers F-84 G restant à l'escadron sont convoyés sur TOULOUSE.

LE « JURA » EN A.F.N..

Depuis le mois de mai 1956, la 11^e Escadre de chasse parraine l'E.A.L.A. 3/71. Basée à DJELFA pour les opérations en A.F.N., les vraies missions de maintien de l'ordre débuteront en juillet sur SIPA et T-6. Elle sera dissoute le 30 juin 1957.

Au mois de novembre, par dédoublement de l'E.A.L.A. 3/71 est créée l'E.A.L.A. 16/72, parrainée aussi par la 11^e Escadre de chasse et basée à BISKRA à partir du 22 décembre. Elle sera dissoute le 30 novembre 1961.

Le commandement est assuré par le lieutenant LE BRAS, détaché du 3/11, avec les sergents AUGER, FÉLIX, HAY et LIGAS.

Entre décembre 1956 et fin mai 1957 cette unité effectuera 2 600 heures et 1 800 sorties sur T-6 G.



Un T-6 de l'E.A.L.A. 16/72 photographié au début de l'année 1960 au cours d'une patrouille dans le nord-est de BISKRA et au nord du barrage de FOUM-EL-GHERZA (B. GILOTTE via J.M. GUHL)



E.A.L.A. 3/71 :

Homologué sous le N° A 693 le 6-11-58

« Oiseau de proie contourné de sinople au vol éployé de sable, survolant des djebels alternés d'azur et de pourpre, brochant de l'aile droite sur un croissant tourné d'or et empiétant à senestre un cactus de gueules ».

E.A.L.A. 16/72 :

Homologué sous le N° A 714 le 12-4-57

« Vipère à cornes au naturel lovée autour d'un croissant tourné d'or sur champ de sinople ».

Dessins de Janine OLIVEREAU.



1



2



3



(1) Les remplaçants sont arrivés. Un F-84 G du 3/11 roule vers l'entrée de piste, passant derrière un F-84 F. (E.C.P.A. via J.J. PETIT).

(2) Très belle vue du F-84 F 11-TM à la fin du 3/11 « JURA ». Il vient d'être reversé à la 4^e Escadre et est en attente sur le parking pour recevoir sa nouvelle immatriculation (M. BODIN via J.M. GUHL).

(3) Vol de patrouille quelque part en A.F.N. avec un T-6 G de l'E.A.L.A. 16/72 chargé de bombes en 1956. A cette époque la livrée des T-6 était jaune.

QUELQUES PROBLÈMES.

Le début de l'année 1957 voit un changement dans le type de missions du 3/11 « JURA ». Equipé d'un avion plus performant, il effectue davantage de missions d'interception.

On note également une augmentation des ennuis mécaniques dus à ce nouvel avion. Le circuit hydraulique, certainement plus sophistiqué que sur F-84 G, donne lieu à un certain nombre de pannes, mineures pour la plupart. On dénombre également des situations critiques dues au circuit d'oxygène, certains pilotes se « réveillant » assez bas après avoir eu des problèmes en altitude. Il faut noter aussi quelques incidents à l'atterrissage suite à un freinage mal contrôlé.

Le 17 mai 1957 l'adjudant FABRE, sur le F-84 F N° 528922 est victime d'un éclatement de pneumatique au décollage. Il heurte une balise en sortant de la piste, ce qui déclenche le feu à bord de l'avion. Fort heureusement le pilote peut évacuer l'appareil à temps et en sera quitte pour la peur.

Les dernières manœuvres de ce jeune escadron se dérouleront au mois de septembre. Participant à « COUNTER PUNCH », il sera effectué, en trois jours, 23 décollages sur alerte pour 19 heures 10 de vol.

En complément de ces missions seront effectuées :

- 46 heures 25 le premier jour ;
- 49 heures 30 le deuxième jour ;
- 32 heures 10 le troisième jour.

Le tout en reconnaissance et appui-feu.

C'est le 1^{er} novembre 1957 que le 3/11 « JURA » termine sa carrière. Ses avions seront partagés entre la 4^e brigade aérienne (15 F-84 F) et le 1/11 et le 2/11 qui se partageront les 10 avions restants le 12 novembre.

LES DERNIERS PILOTES DU 3/11 « JURA »

CNE RADISSON

CNE MARCHAND

1^{re} ESCADRILLE

LTT GRAZIANI

LTT BARATCABAL

LTT MOULHADE

LTT LESPINE

SGT BOUVET

SGT SAINT-MARTIN

SGT BRUGUIERES

SGT FLEUR

SGT CHABIRAND

SGT GENIN

SGT KOPPES

2^e ESCADRILLE

LTT LEBRAS

LLT ROGER

LTT FOULON

LTT MARGELIN

LTT DURUPT

ADJ BRIE

SGT AUGER

SGT HAY

SGT HAUTEVILLE

SGT FELIX

SGT GRENIER

SGT SCHÜRCK

SGT ECOFFET

LE « JURA » DANS LA CORNE DE L'AFRIQUE

Aux portes de l'enfer, là, où même le chacal fait son testament avant de s'y aventurer...

Quatrième escadron de la 11^e escadre de chasse commandée par le commandant ROUMILHAC à TOUL, l'escadron « JURA » renaît sur la B.A. 188 de DJIBOUTI. Il est le seul escadron de chasse outre-mer de l'Armée de l'Air.

Créé le 1^{er} janvier 1973, l'Escadron de chasse 4/11 « JURA » succède à l'Escadron d'appui 01/021 « AURES-NEMENTCHA » équipé de six AD 4 SKYRAIDER (décision N° 2831 de l'E.M.A.A. du 20 juin 1972).

Il reprend les insignes et traditions de l'Escadron de chasse 3/11 « JURA ». Le commandement en est assuré par le commandant SOLANET. Son effectif est de 8 pilotes affectés et 2 pilotes détachés de la 11^e escadre et relevés tous les trois mois. Le personnel mécanicien est aussi nombreux que pour un escadron de métropole afin d'assurer la maintenance, dite « renforcée », du fait de l'isolement à plus de 6 000 km de la base mère.

L'escadron met en œuvre 8 chasseurs-bombardiers NORTH-AMERICAN F-100 SUPER-SABRE (sept F-100 D monoplace - un F-100 F biplace).

Du fait de l'effectif réduit, une seule escadrille — la SPA 158 SERPENTAIRES — est recréée (instruction N° 2595/EMAA/1/ORG/DR du 27 novembre 1972). Cet insigne sera porté comme insigne d'escadron.

UNE ACTIVITÉ OPERATIONNELLE.

Les missions dévolues à l'escadron sont : l'assaut classique et l'appui des troupes au sol ainsi que la défense du complexe aéro-portuaire.

Les 16 et 17 janvier 1973, monsieur Georges POMPIDOU, Président de la République française, vient en visite officielle en T.F.A.I. (Territoire Français des Afars et des Issas). C'est l'occasion pour le 4/11 « JURA » d'effectuer son premier défilé aérien.

L'activité du printemps sera perturbée par l'intensité des secousses telluriques qui se succèdent du 28 mars au 7 avril.

Le premier été permet de constater que la réputation climatique de la corne de l'Afrique n'est pas usurpée : températures sous abri de 36 ° la nuit, 42 ° le jour, vent de sable (KHAMSIN), degré hygrométrique élevé (98 % et plus en mai et septembre).

Mais le 4/11 fait face et maintient son activité : les hommes se montrent à la hauteur de leur tâche au prix de nombreux litres de sueur évaporés au-dessus du parking et dans les cockpits.

Les machines, dont la réputation n'est plus à faire, prouvent que leur robustesse n'est pas la moindre de leurs qualités.

C'est le 10 octobre que survient le premier accident. Au cours d'une mission en basse altitude, l'adjudant-chef FORTIN est victime d'une extinction réacteur sur F-100 D YG-162. Après s'être éjecté, il arrive au sol indemne.

Le 11 novembre le 4/11 participe au défilé militaire commémorant l'armistice de la Grande Guerre. Après le défilé aérien la patrouille de quatre F 100 se présente pour effectuer un éclatement. Au cours de la ressource le commandant SOLANET, leader du dispositif, perd un bidon de 275 Gus, lequel termine son « vol » derrière la tribune officielle, dans un endroit, fort heureusement désert.

La mise en place de deux champs de tir air-sol, l'un près de la piste — la Doudah —, l'autre au nord du territoire — le Ras-Bir — permet un entraînement au tir air-sol très poussé dans des conditions très réalistes. Aussi le 27 avril 1974 l'on passe à un entraînement encore plus sophistiqué : l'appui de troupes au sol (13^e D.B.L.E.) avec de l'armement réel.

Les légionnaires sont aux « premières loges » pour assister au feu d'artifice auquel participe également une section d'artillerie.

Ce type d'exercice, en vraie grandeur, est une réussite. Jugé profitable pour toutes les unités engagées, il sera réédité à plusieurs reprises.

L'été 1974 arrive et avec lui la relève. Le commandant de SEZE succède au commandant SOLANET à la tête de l'Escadron de chasse 4/11 « JURA » le 1^{er} août.

1



2



3



- (1) Mise en route terminée, cales enlevées, le 11-MJ s'apprête à rouler. Au début, seul l'insigne du serpentaire était peint sur le côté gauche de la dérive. La ligne très pure du fuselage apparaît très bien sur cette vue. Noter que la nouvelle immatriculation n'a pas encore été faite et qu'il porte toujours son ancien code — 11-MJ - 2/11 « VOSGES » — (A. CROSNIER).
- (2) Phares allumés, le F-100 D 11-YL va toucher des roues sur la piste de Djibouti. On peut voir en station externe gauche un lance-roquettes de 2,75-pouces. (A. CROSNIER).
- (3) Vol de patrouille en bordure du Lac ABBE situé dans l'ouest du TFAI, à la frontière éthiopienne. Les concrétions calcaires, typiques de cette région, sont visibles à l'arrière-plan. (Doc. 16-F via M. CROCI).

1



2

3



(1) *Départ en mission : le mécanicien, après avoir aidé le pilote à se harnacher, redescend pour procéder à la mise en route du réacteur avec le véhicule MA-2 visible à droite. En général le pilote ne mettait son casque qu'après le lancement du moteur, étant donné la température régnant dans cette région. (A. CROSNIER).*

(2) *Depuis le 01-11-1975, la deuxième Escadrille est recréée, et vers le milieu de l'année 1976, le SPHINX est peint sur le côté droit des dérives. On peut remarquer sur cette vue ce qui « reste » de la peinture du camouflage sur la partie arrière du fuselage. L'échauffement des tôles, dû au réacteur, provoquait cette « cuisson », donnant à la peinture cette teinte particulière. (A. CROSNIER).*

(3) *Le 11-YF survolant le nord du territoire dans la région de ANDOLI. En station interne gauche est monté un ancien bidon à kérosène transformé en container photographique. (M. CROCI).*

C'est à la fin de l'année que le plein d'avions est fait. La dotation est de 12 appareils.

Au mois de mai 1975 le commandant EYRAUD, commandant la 11^e Escadre de chasse, vient sur place se rendre compte du travail et des conditions de séjour du personnel. A cette occasion, le 28 mai, le 4/11 au complet est en vol (12 avions) pour effectuer un magnifique défilé et prouver, si besoin en est, qu'hommes et machines sont toujours prêts à remplir la mission qui leur est confiée.

Au mois de juillet 1975 le cap des 5 000 heures est franchi.

Suite à l'accroissement des effectifs — 12 avions et 10 pilotes — la deuxième Escadrille SPA 161 « SPHINX » est officiellement recréée le 1^{er} novembre 1975 par l'instruction N° 10003/EMAA/1/ORG/DR du 1.11.75.

Le « JURA » retrouve donc ses deux escadrilles :

- la SPA 158 « SERPENTAIRE » ;
- la SPA 161 « SPHINX » ;

Le lieutenant-colonel de SEZE est appelé à un poste de l'Etat-Major de la F.A.Tac et le 20 juillet 1976 le commandant SALMON prend le commandement de l'escadron.

Le 23 août a lieu un événement marquant. En effet, le lieutenant HAY, plus connu sous le nom de « LA FOUINE » effectue sa 4 000^e heure de F-100 sur le YG-148 (6 900 heures au total) avant de rejoindre la 8^e à CAZAUX.

Le même jour l'adjudant-Chef MARMIE « n'effectue » que sa 2 100^e heure de F-100 au cours d'une séance de voltige au-dessus de la piste.

L'année 1977 sera marquée par des événements n'ayant pas tous une relation directe avec l'Armée de l'Air mais qui influenceront sur la vie et les missions du 4/11.

Le 16 avril, venant de France via Suez, la force « SAPHIR » se présente dans le golfe de TADJOURA. Cette force, composé entre autre du « CLEMEN-CEAU », ouvre des perspectives de missions mixtes qui sont les bienvenues.



Ci-contre : le 28 mai, les 12 F-100 de l'E.C. 4/11 en vol, à l'occasion de la venue du Commandant EYRAUD, commandant la 11^e Escadre de Chasse. (Doc. E.C. 4/11).

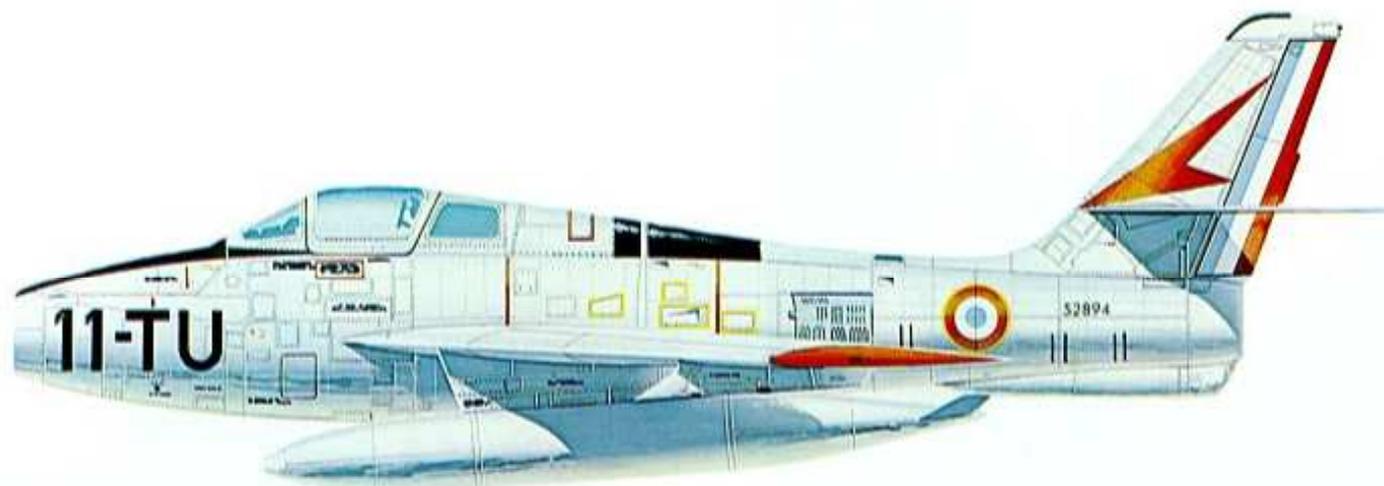
- (1) Accueil du Lieutenant HAY lors de sa 4 000^e heure de F-100 le 23 août 1976 — « 23 ans de chasse et toujours vert » dit la légende. (Doc. E.C. 4/11).
- (2) Survol du territoire dans la région du DAY, à l'ouest de la ville de DJIBOUTI. (Doc. E.C. 4/11).
- (3) Prêt pour une démonstration d'appui feu. L'avion est équipé : en station externe de lance-roquettes LAU-10 A de 5 pouces, en station intermédiaire de bidons de 275 Gallons U.S., et en station interne de bidons spéciaux. (Doc. E.C. 4/11).



E. C. 3/11 « JURA »



F-84 G TN-884
portant les marques de l'exercice « CARTE BLANCHE »



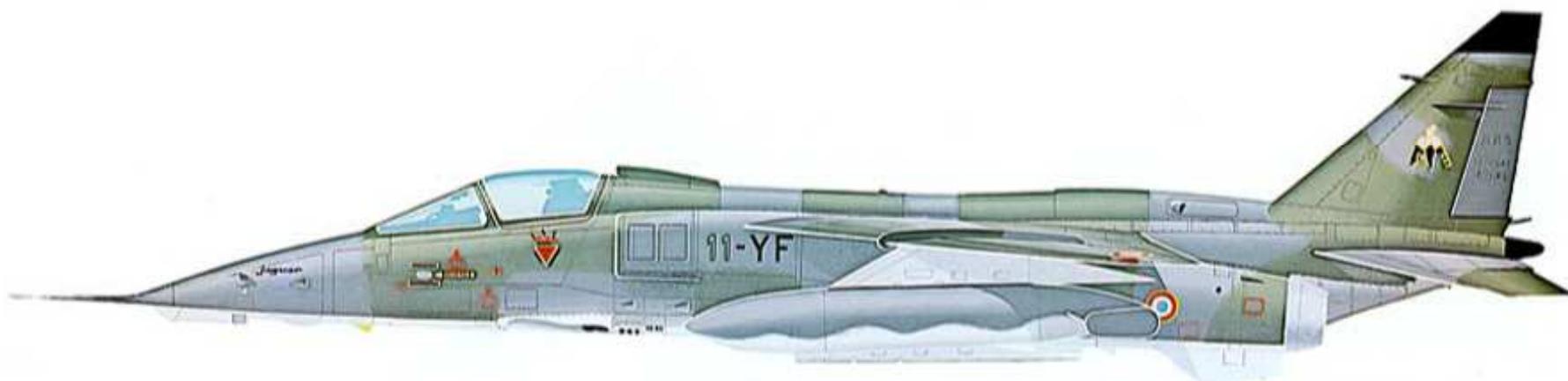
F-84 F TU-894 avec ses réservoirs supplémentaires
Noter la position du « sérial » sur le fuselage

Echelle 1/72^e

E. C. 4/11 « JURA »



F-100 D YF-130 équipé de réservoirs supplémentaires de 275 GUS
et du bidon photo en station interne gauche



JAGUAR A YF-118 équipé de réservoirs supplémentaires
de 1 200 l sous voilure

Dessins : J.-J. PETIT



- (1) Carte du Territoire Français des AFARS et des ISSAS. Une seule voie ferrée de DJIBOUTI vers l'ETHIOPIE en passant par ALI-SABIÉ. Une seule route goudronnée de DJIBOUTI à DIKHIL via ARTA. Grand comme environ quatre départements français, la partie la plus éloignée de la frontière se trouve à environ 20 minutes de vol de DJIBOUTI. (M. CROCI).
- (2) Préparation pour le vol. Un spécialiste effectue le plein d'oxygène (liquide) sur le 11-YM. On peut remarquer au premier plan la finesse de la lèvres de l'entrée d'air. (Doc. E.C. 4/11 - Photo prise par A. CROSNIER).
- (3) Survol du grand BARA, pleine de sable, située dans la sud-ouest de DJIBOUTI. L'avion de gauche est en configuration lisse. (Doc. 16-F via M. CROCI).



(1) Cap à l'ouest, face aux collines bordant le GOUBET. (Doc. 16-F via M. CROCI).

(2) Mai 1978 : la ligne pure du squalo a trouvé sa finalité en recevant ses yeux et ses dents, accentuant encore l'agressivité naturelle des formes du F-100. (M. CROCI).

(3) Aligné sur la piste, le pilote va refermer la verrière avant de mettre les gaz. Le bidon photo, avec sa tête de rapace, laisse voir l'ouverture de la caméra latérale. (M. GEORGES).

L'œil clair et l'allure agressive, le F-100 D 11-YJ est prêt pour effectuer une de ses dernières missions. Pour tous, l'heure de la retraite a sonné. Certains seront rétrocédés aux Etats-Unis (P.A.M.), les autres termineront leur carrière sur le territoire de la toute jeune République de DJIBOUTI après avoir été « ferrailés ». Le « JURA » va disparaître pour la deuxième fois en 21 ans avant de revivre en métropole. (M. CROCI).



Changeant de monture et de base d'stationnement, le 4/11 « JURA » est prêt à prendre la relève dès le début de l'année 1979 dans le sud-ouest de la France. Sur cette vue, un JAGUAR A du 4/11 est équipé d'un bidon de 1 200 litres en station centrale, de bombes de 250 kg freinées en station interne et de pod de contre-mesures électroniques en station externe. A l'avant, sous le nez, se détache le bossage où sont logés le télémètre laser et la caméra panoramique OM 40. (M. CROCI).



NAISSANCE D'UN NOUVEL ETAT.

Le 27 juin, par une large majorité, le T.F.A.I. accède à l'indépendance et s'appellera désormais : République de Djibouti et la B.A. 188 devient le D.A. 188 (Détachement Air).

Au mois de juillet, un avion de la Marine a servi de cible à un MIG 17 somalien. Suite à cet incident, le 4/11 est chargé d'assurer l'escorte du BREGUET ATLANTIC en mission de surveillance au-dessus des eaux internationales.

Le 2 août, l'escadron perd son deuxième avion. Le lieutenant LECOINTRE, sur le F-100 D YH-138, est contraint de s'éjecter, victime d'une extinction réacteur en basse altitude dans la région du lac ASSAL. Si l'éjection se déroule normalement, il n'en est pas de même pour l'atterrissage, le pilote se fracturant un pied en tombant au milieu des cailloux tapissant le sol de cette région.

De ce fait, il ne reste plus que 11 avions, soit 9 F-100 D et 2 F-100 F.

Depuis quelques temps sévit le conflit SOMALO-ETHIOPIEN donnant lieu à quelques infiltrations de troupes sur le territoire de la toute jeune République de Djibouti. Le 4/11 est mis à contribution pour exécuter des missions de reconnaissance en bordure des frontières au profit du gouvernement en place. Il s'acquitte de cette tâche en utilisant sa caméra ventrale P 2. Conçue à l'origine pour restituer le tir des bombes en filmant vers l'arrière, elle rend de très grands services dans le cadre de ces missions. De plus, le F-100 est équipé d'un bidon photo monté en station interne gauche. Ce bidon est un ancien réservoir à kérosène de 200 galons U.S. modifié et équipé d'un appareillage photographique complet.

Aussi le 16 décembre le lieutenant YUNG, spécialiste de la « Reco » s'il en est, décolle sur le F-100 D YF-130 pour aller voir ce qui se passe dans l'ouest de la République de Djibouti. Mission exécutée sans problème, où le pilote n'a rien remarqué d'anormal. Pourtant, au sol, en faisant la vérification prévue après vol, le mécanicien constate un trou dans le volet de bord de fuite droit. Force est de constater que ce trou a été fait par un projectile de calibre 7,5 mm ou 9 mm tiré de bas en haut !

L'APPARITION DES REQUINS DE LA MER ROUGE.

Une idée émise par le commandant d'escadron il y a un an refait surface. En effet le cap des 10 000 heures approche et tout le monde sait maintenant que le 4/11 à DJIBOUTI est proche de la fin. C'est l'occasion tant attendue pour marquer cet événement.

Aussi reprenant l'idée du commandant SALMON, le lieutenant CROCI dessine une gueule de requin sur un F-100 D (156-YC) le sergent-chef MOREL se chargeant de le mettre en peinture. L'essai étant concluant il est décidé de peindre les 11 appareils. Il est également décidé d'affecter un binôme pilote-

mécanicien à chaque avion. Aussi peut-on voir au fond du hangar, des pilotes, papier abrasif en main, gratter comme des forcenés le fuselage de leur avion avant la mise en peinture.

Afin de ne pas être en reste une équipe de mécaniciens se plonge dans la documentation aéronautique et, s'inspirant d'un dessin porté par les B-25 J « MITCHELL » du 498 TH SQUADRON « THE FALCONS » en avril 1945, décore un bidon photo d'une superbe tête de rapace.

C'est le 20 mai que le cap des 10 000 heures est franchi. Le 24 mai, pour commémorer cet événement, les 11 derniers F-100 de l'Armée de l'Air décollent pour une mission d'assaut suivie d'un défilé (leader lieutenant-colonel SALMON) au-dessus du parking de l'Escadron de chasse 4/11 « JURA », voulant honorer par là tout le personnel au sol travaillant avec ardeur, dans des conditions souvent très pénibles, sans qui les « ailes » d'un pilote ne seraient que des moignons.

Le 2 juin le commandant BRIE succède au lieutenant-colonel SALMON appelé à d'autres fonctions sur la base de METZ-FRESCATY.

La mission du nouveau commandant est double : terminer les F-100 au sein du 4/11 « JURA » et préparer l'arrivée des MIRAGE III C du nouvel escadron 3/10 « VEXIN » prévu pour la fin de l'année.

Le 20 novembre, le capitaine CROCI sur le F-100 D YC-156, est victime d'une extinction réacteur au cours d'une passe de tir air-sol sur le champ de tir de la DOUDAH. Il s'éjecte avec succès et en est quitte pour un bain dans la mer rouge.

Le 22 novembre la relève arrive. Ayant procédé par étapes, les 4 premiers MIRAGE III C du 3/10 « VEXIN », en patrouille avec un MYSTERE XX, se posent sur le terrain de DJIBOUTI. Le 5^e (en panne à DJEDDAH) rejoindra le lendemain.

Pour la deuxième fois, le 31 décembre 1978, meurt l'Escadron de chasse 4/11 « JURA ». A l'occasion de cet événement a lieu une prise d'armes au cours de laquelle le commandant VIGIER-LAFOSSE effectue le dernier vol sur F-100 (YG-148) opérationnel dans l'Armée de l'Air.

Pour les spotters voici la liste des binômes Pilote-Mécanicien peints sur le côté gauche du fuselage. Les lettres (blanches) ont 2 cm de hauteur et s'inscrivent dans un cartouche noir de 10 cm x 37 cm.

FUM YC D 156 — LTT A. YUNG
SGT M. KAMALBATCHA

FUM YE D 125 — CNE Y. EMOND
SGT P. LETURGEON

FUM YI D 205 — CNE P. BESOMI
SGC J.-P. BRINGOUT

FUM YF D 130 — CNE CROCI
SGT P. PEREIRA

FUM YK D 154 — CNE ZURLINDEN
SGC P. BATOT

FUM YL D 739 — LCL R. SALMON
SGT J. LETALLEC

FUM YG D 148 — ADJ R. WEBER
SGT A. QUILLEZ

FUM YJ D 295 — LTT D. REVERSEAU
SGC A. HOFF

FUM YD D 235 — SLT C. FAURE
SGT J.-L. LORTHE

FUM YH F 937 — CNE LECOINTRE
ADJ D. DEMANGE

FUM YB F 017 — NON ATTRIBUÉ

BILAN DU 4/11 « JURA » OUTRE-MER

En six ans, 11 172 h 15 de vol ont été effectuées en 11 843 sorties avec une moyenne de 10 pilotes.

Munitions employées (exercices et réelles) et tirées sur les deux champs de tir :

— obus de 20 mm	223 500
— roquettes 2,75 pouces	5 220
— roquettes 5 pouces	440
— bidons spéciaux	382
— bombes (exercices + 125 kg - 500 lbs - 750 lbs - 1 000 lbs) ...	2 802

Trois avions ont été perdus en vol suite à une extinction du réacteur.



1



2



3



4



- (1) Vu côté « SPHINX » - JAGUAR A survolant l'Aquitaine au-dessus des cumulus. (M. CROCI).
- (2) Vu côté « SERPENTAIRES » - JAGUAR A équipé de deux bidons de 1200 litres. (M. CROCI).
- (3) Ravitaillement en vol d'un JAGUAR A vu à partir du C-135 F des F.A.S. (M. CROCI).
- (4) Patrouille en évolutions de combat en moyenne altitude au-dessus d'une couche de strato-cumulus. On peut remarquer la différence de carénage du nez entre l'avion équipé du télémètre laser au premier plan et de l'avion non équipé au second plan. (M. CROCI).

LE 4/11 « JURA » DANS LE SUD-OUEST

TEL LE PHENIX LE 4/11 « JURA » RENAIT DE SES CENDRES.

Dissous sur le D.A. 188 de DJIBOUTI, le jour de la Saint-Sylvestre 1978 et récréée le lendemain sur la B.A. 106 de Bordeaux-Mérignac le 4/11 « JURA » se succède à lui-même.

Dès le 1^{er} août 1978 fut mis en place sur la base de Mérignac le D.A. 51-531, précurseur du 4/11, pour préparer l'arrivée du futur escadron équipé de JAGUAR.

Le 12 décembre 1978 a lieu la cérémonie officielle recréant l'Escadron de chasse 4/11 « JURA » conservant les traditions des SPA 158 et 161. Elle se déroule sur la B.A. 136 de TOUL-ROSIERES et c'est le commandant ARGELIER qui sera donc le premier commandant de l'E.C. 4/11 « JURA » sur JAGUAR.

A l'issue de cette cérémonie les premiers avions font mouvement vers leur base du sud-ouest.

Le 6 février 1979, le général FORGET, commandant la F.A.Tac.-1^{er} R.A. effectue sa 6 000^e heure de vol au sein de l'Escadron de chasse 4/11 « JURA », tenant à honorer le dernier-né de la F.A.Tac.

Le 9 février 1979 sur la B.A. 106 de Bordeaux-Mérignac, le lieutenant-colonel PISSOCHET, commandant la 11^e Escadre de chasse, confie les fanions du Serpentaire et du Sphinx au capitaine CROCI commandant la 1^{re} Escadrille SPA 158 et au capitaine GOUTX commandant la 2^e Escadrille SPA 161, au cours d'une cérémonie présidée par le général de division aérienne ATLAN, commandant la 3^e R.A.

Les missions dévolues à l'escadron sont multiples. Elles comprennent :

- l'appui des troupes au sol et l'assaut classique ;
- la reconnaissance tactique ;
- la défense aérienne à basse et moyenne altitude ;
- la participation à la F.A.E. (Force d'Action Extérieure).

Les différents mécaniciens et spécialistes œuvrent sous les directives du capitaine DUPUIS (officier adjoint technique) pour la maintenance, le dépannage et la préparation pour le vol de la flotte aérienne.



14 décembre 1978 :
le commandant ARGELIER, nouveau commandant de l'E.C. 4/11 « JURA », coupe le ruban avant d'inaugurer les locaux de l'Escadron, accompagné du colonel DUMAS, commandant la Base Aérienne 106. A l'arrière-plan le capitaine GOUTX, commandant la 2^e Escadrille suit attentivement le déroulement des opérations sous une pluie diluvienne. (Doc. E.C. 4/11).



A gauche : le capitaine CROCI reçoit des mains du lieutenant-colonel PISSOCHET le fanion de la première Escadrille SPA 158 « SERPENTAIRES ». (Doc. E.C. 4/11).

A droite : le capitaine GOUTX reçoit le fanion de la deuxième Escadrille SPA 161 « SPHINX » des mains du lieutenant-colonel PISSOCHET, commandant le 11^e Escadre de Chasse. (Doc. E.C. 4/11).



Les manœuvres « SAONE 79 » se déroulent au cours du mois de septembre. Bien entendu l'escadron participe en mettant ses avions en place sur la base de TOUL-ROSIERES. Cet exercice massif, d'ampleur nationale, permet de concrétiser les heures de vol d'entraînement au cours de missions denses dans un cadre opérationnel.

A peine de retour au bercail tout l'escadron effectue un déplacement moins lointain mais tout aussi important au mois d'octobre. En effet, il se met en place sur la B.A. 120 de CAZAUX pour y effectuer sa première campagne de tir Air-Air. Bien que simplifiée dans ce domaine, la conduite de tir du JAGUAR n'en reste pas moins efficace et les résultats obtenus s'avèrent très positifs.

La position privilégiée du terrain de Bordeaux-Mérignac sur la façade atlantique fait que tout naturellement le 4/11 est désigné pour participer, en novembre, à un exercice en coopération avec la Marine.

Décollant de Bordeaux, les raids se succèdent pour attaquer les bâtiments de la « ROYALE » et des alliés évoluant très au large des côtes françaises. Travaillant en liaison avec les ATLANTIC de la PATMAR les pilotes mènent à bien leur mission, le système de navigation du JAGUAR prouvant son haut degré de fiabilité.

La dotation normale de l'escadron en avions : 13 monoplaces JAGUAR A et 2 biplaces JAGUAR E est effective en cette fin d'année.

CHASSE EST PRÊTE.

Dès le mois de juin la plupart des pilotes sont transformés au ravitaillement en vol. Cette opération se déroule à partir du terrain de Bordeaux-Mérignac. Ce même mois, bien que ne comptant que 12 avions sur les 15 prévus, et suite à son évaluation, l'escadron est déclaré opérationnel.

Au mois d'août un détachement de l'escadron s'envole vers l'AFRIQUE pour un séjour de 6 semaines. Stationné à DAKAR, il se retrouve dans l'ambiance tropicale qui a été le lot quotidien de l'ex-4/11. Pour la plupart du personnel c'est le premier contact avec cette terre chaude et accueillante. C'est aussi l'apprentissage de nouvelles méthodes de travail en coopération avec l'ATLANTIC de la Marine et la découverte de nouveaux paysages nécessitant une adaptation des méthodes de navigation.



(1) BREGUET-ATLANTIC de la Marine photographié avec la caméra de bord OM 40 d'un JAGUAR A au-dessus de l'Afrique de l'ouest, lors du retour d'une mission conjointe. (Doc. E.C. 4/11).

(2) Montage de bombes de 250 kg sous un adaptateur par les armuriers, lors d'un exercice de l'escadron. (M. CROCI).

(3) Mission de tir : le pilote termine les vérifications après le décollage aux ordres du mécanicien de piste. En station ventrale est monté un adaptateur ALKAN, plus connu sous le nom de « tortue », avec trois bombes SAMETO d'exercice de 50 kg chacune. (M. CROCI).

UN ESCADRON VOYAGEUR...

Le rythme de croisière est déjà bien établi. Outre l'entraînement et l'instruction des pilotes, l'escadron de chasse 4/11 « JURA » participe à tous les exercices de la F.A.Tac. Seul escadron de chasse stationné dans le sud-ouest il se voit confier des missions particulières. Il est sollicité pour représenter l'Armée de l'Air au cours de démonstrations d'appui au sol ou de tir air-sol devant les représentants des armées étrangères ou les hautes autorités françaises. Il assure désormais la présence de la France en Afrique en détachant périodiquement un contingent de pilotes et de mécaniciens.

Si le sud-ouest reste une région agréable, avec des conditions météorologiques souvent favorables les JAGUAR arborant le Sphinx et le Serpenteaire sillonnent aussi les cieux de la R.F.A., du Bénélux et aussi de... l'Espagne.

Opérant à partir d'ISTRES en janvier 1980, l'escadron assure la transformation au ravitaillement en vol de pilotes de JAGUAR dont plusieurs sont affectés au 4/11.

Au cours de son déplacement dans le nord-est de la France dans le cadre de manœuvres aériennes au mois de mars, le Serpenteaire et le Sphinx, volant de concert, sillonnent une nouvelle fois l'espace aérien du Bénélux et de la R.F.A. Ce détachement durant plusieurs jours, et suite à l'expérience de l'année précédente, la bataille se déchaîne également au sol. Pétards et autres artifices fusent de toutes parts lors des rencontres (inévitables) avec les représentants de l'escadron voisin.

De retour sur la base mère, une équipe formée du commandant ARGELIER (commandant d'escadron) et du capitaine GARIEL commence à s'entraîner en vue de la coupe COMETE, compétition à laquelle participent tous les escadrons de chasse.

Le jour « J » notre équipe est fin prête. Elle se comporte remarquablement et si la malchance veut qu'elle ne termine pas à la première place elle se distingue en tir Air-Air en réalisant le meilleur score.

Représentant la F.A.Tac dans tout le sud de la France l'Escadron de chasse 4/11 « JURA » se trouve aux premières loges pour effectuer une démonstration d'appui-feu sur le terrain de PAU, en direct sur les écrans de TF 1 le 20 juin au cours d'une émission réalisée par Yves MOUROUSI. Le travail demandé par le réalisateur doit se faire à la seconde près, les avions étant alignés au cordeau.

A l'heure dite et à l'endroit prévu les huit avions (leader commandant ARGELIER) de l'escadron se présentaient dans la formation prescrite pour la plus grande joie des téléspectateurs, œuvrant ainsi pour une meilleure information du contribuable.

Le 1^{er} septembre 1980, le commandant GUEVEL, jusqu'alors commandant en second, succède au commandant ARGELIER à la tête de l'Escadron 4/11

« JURA » alors que le commandant TESTAUD nouvellement affecté, prend la place de second.

Ce même mois, avec huit avions, le 4/11 participe à une démonstration de tir air-sol sur la base aérienne de CAZAUX devant de hautes autorités militaires.

Le mois d'octobre retrouve tout l'escadron sur cette même base pour y effectuer une nouvelle campagne de tir air-air. Les cibles abattues ne se comptent plus, certains pilotes se révélant de terribles « SHARP-SHOOTER ».

... OU UN ESCADRON MIGRATEUR.

Vendredi 23 novembre : branle-bas de combat. Dans le cadre des accords de coopération avec certains pays africains le 4/11 met en œuvre une patrouille de quatre JAGUAR. Aux ordres du commandant GUEVEL, le détachement se met en place au GABON, les avions étant ravitaillés par un C-135 F faisant la preuve, une fois de plus, que rapidité et efficacité ne sont pas de vains mots pour l'Armée de l'Air.

Un autre détachement de l'escadron se trouve également en AFRIQUE à la même époque. Il fait mouvement vers la COTE D'IVOIRE et participe, sous les ordres du lieutenant-colonel MENNESSIER, commandant en second la 11^e Escadre de chasse, au XX^e anniversaire de l'indépendance en effectuant un défilé aérien le 3 décembre sur la ville d'ABIDJAN.

Maintenant un détachement au centre de l'Afrique, l'escadron participe à l'opération « BARACUDA ». Le 11 février 1981 un drame est évité de justesse. En effet, au cours d'une mission en basse altitude le lieutenant LAURENCEAU, trompé par une visibilité réduite due à la brume et gêné par un problème de climatisation dans la cabine, heurte avec le bidon ventral un plan d'eau. Il en est quitte pour la peur, le bidon étant complètement détruit par l'impact qui a eu lieu, fort heureusement, sous un faible taux de descente.

Le reste de l'année 1981 se déroulera d'une façon tout à fait normale et pourtant quelle activité.

Les périodes d'entraînement succèdent aux manœuvres et exercices divers. Le 4/11 porte les cocardes françaises vers l'est (R.F.A. - BENELUX), vers le nord (GRANDE-BRETAGNE), vers le sud (ESPAGNE - AFRIQUE) et aussi vers... l'ouest (U.S.A.) en participant avec les autres escadrons de la 11^e Escadre de chasse à la première traversée de l'Atlantique nord par des avions de la F.A.Tac 1^{er} R.A., la mission s'effectuant avec un ravitailleur C-135 F des Forces Aériennes Stratégiques.

A noter que le capitaine RAMBEAU est nommé commandant de la deuxième Escadrille SPA 161 SPHINX au mois de juillet, succédant au capitaine GOUTX qui rejoint la 33^e Escadre de reconnaissance.



(1) Vu de l'arrière, le bidon en piteux état de l'avion du lieutenant LAURANCEAU, après avoir touché l'eau au cours d'un vol d'entraînement. (Doc. E.C. 4/11).

(2) Décembre : comme tous les ans, la Mécanique fête la Saint-ELOI. Les mécaniciens relancent la « machine » sur la Base de MÉRIGNAC, entraînant derrière eux les autres unités qui avaient laissé perdre cet aspect des traditions. Sur la photo, un des chars du 4/11 quittant l'escadron pour former le défilé si cher aux anciens. (Doc. E.C. 4/11).

(3) Tradition oblige, même commandant on doit retrouver son insigne d'Escadrille au fond du bac. (Doc. E.C. 4/11).

(4) Lâché sur JAGUAR au sein de l'escadron. Accueilli à sa descente de l'avion, le nouveau venu est réceptionné dans un bac et « recouvert » en général de farine. (Doc. E.C. 4/11).

UN EMPLOI DU TEMPS BIEN REMPLI.

L'année 1982 commence par la campagne de tir air-air à partir de la base de CAZAUX. Les gâchettes sont affûtées et c'est la 1^{re} Escadrille qui remporte la coupe mise en jeu au sein de l'escadron.

Le 10 février l'escadron perd un avion, le YB 114, détruit dans un accident. Accident d'autant plus cruel que le pilote n'a pas pu faire fonctionner son siège éjectable.

C'est au cours de ce mois de février 1982 que les pilotes de l'escadron se transforment au ravitaillement en vol de nuit. Cette transformation abordée avec prudence se déroule de façon très satisfaisante ajoutant ainsi un atout supplémentaire à la panoplie déjà bien garnie des pilotes qui constituent cet escadron.

Arrive le printemps avec son cortège de manœuvres et exercices. L'escadron reprend ses déplacements en unité constituée ou par petits groupes, volant le plus souvent en basse altitude dans le cadre des missions qui lui sont assignées.

Au mois de mai, le commandant TESTAUD, représentant l'Armée de l'air avec un pilote de l'E.C. 3/11 « CORSE », participe au « Tactical Leadership Program », opérant à partir d'une base de la R.F.A. pendant deux semaines.

La participation à l'exercice inter-alliés, au mois de juin, amène un détachement du « JURA » à opérer à partir des bases de la Marine en Bretagne. La coopération avec les ATLANTIC de la Marine permet d'aller taquiner la flotte croisant au large des côtes et de se mesurer aussi avec les forces aériennes étrangères engagées dans l'exercice.

Le commandant TESTAUD prend le commandement de l'escadron le 3 septembre 1982, succédant au commandant GUEVEL appelé à l'Etat-Major de la F.A.Tac 1^{re} R.A. La place de commandant en second est occupée par le commandant MARTY à compter de la même date.

Le commandement de la première Escadrille SPA 158 « SERPENTAIRE » est assuré par le capitaine GARIEL, le capitaine CROCI inaugurant la place de chef des opérations de l'escadron à compter du mois de septembre.

Le vendredi 24 septembre le commandant TESTAUD, le capitaine CROCI et le lieutenant GUERIN effectuent une mission de confiance. La phase principale en est la démonstration du ravitaillement en vol de nuit au profit de monsieur MAUROY, Premier ministre, et monsieur HERNU, ministre de la Défense nationale, se trouvant à bord d'un C-135 F des F.A.S. Mission accomplie avec succès.



(1) Formation de JAGUAR A des quatre escadrons de la 11^e Escadre de Chasse avec un C-135 F. (Doc. E.C. 4/11).

(2) Le CM-170 « FOUGA-MAGISTER » de l'escadron, le 11-00 servant aux missions d'entraînement et de liaison. (Doc. E.C. 4/11).

Sans attendre, l'escadron se prépare pour les manœuvres nationales « SULLY » se déroulant dans la région d'ORLEANS. Les missions d'appui succèdent aux missions de reconnaissance, le 4/11 donnant le meilleur de lui-même.

Le vendredi 10 octobre 8 avions du 4/11 aux ordres du commandant TESAUD, effectuent la démonstration de la protection d'une O.A.P. en présence des hautes autorités militaires et gouvernementales.

L'année se termine après avoir transformé un nouveau contingent de pilotes au ravitaillement en vol de jour, participé à quelques déplacements en France et poursuivi l'instruction et l'entraînement de son personnel.

Au début de l'année 1983 un détachement de l'Escadron 2/13 « ALPES », équipé de MIRAGE V, vient travailler avec nous à partir du terrain de Bordeaux-Mérignac. Le but en est l'entraînement au combat aérien JAGUAR/MIRAGE. Pendant cette période, trop courte hélas, le 4/11 est une vraie ruche. Les vols, brefs mais intenses, sont suivis de débriefing non moins prenants avant de se préparer pour le vol suivant qui demandera lui aussi, la concentration et l'élan nécessaire pour évoluer au plus près des limites de manœuvres de l'avion... et du pilote.

Dès les premiers jours du printemps les « oiseaux migrateurs » reprennent leur voyage. L'escadron au complet se déplace dans l'est de la France pour participer aux manœuvres nationales. A peine de retour dans le sud-ouest un détachement prend le départ pour l'Afrique pour un séjour de quelques semaines.

Le 28 mars, le commandant Patrick BAUDRY, spationaute français et ancien pilote de la 11^e Escadre de chasse, rend visite à l'escadron. C'est l'occasion pour lui de renouer avec son ancienne activité en effectuant un vol d'entraînement, expérience qu'il espère renouveler le plus souvent possible sous les couleurs du 4/11.

Trente ans ont passé depuis la création du « JURA ». Pendant ce laps de temps, l'escadron n'a été en activité que quatorze ans, mais quatorze années bien remplies. Le cap des 15 000 heures sur JAGUAR sera bientôt franchi et pour terminer ce court survol de la vie d'un escadron il est nécessaire de parler d'un groupe de personnes qui sont le plus souvent à la tâche qu'à l'honneur, tout au moins en apparence.

En effet, l'histoire d'un escadron n'est vécue qu'à travers les résultats obtenus. C'est-à-dire par la participation des équipages et des avions à différents exercices ou manœuvres, par l'exécution sans faille des missions et également par la personnalité de son chef.

Mais pour en arriver à cette partie visible de l'iceberg, un travail soutenu, toujours de premier ordre, parfois pénible et demandant très souvent de l'abnégation est fourni par tous les techniciens spécialistes qui contribuent à la mise en œuvre et à la meilleure disponibilité possible du parc aérien et de son environnement. Qu'ils en soient ici remerciés pour le travail fait et à venir.



1



2

(1) Départ pour une démonstration de tir à partir du terrain de CAZAUX. Le 11-YM, à gauche, est équipé de 9 bombes de 250 kg freinées. Le 11-YL, à l'arrière-plan, est équipé de 9 bombes de 125 kg lisse à fragmentation. (M. CROCI).

(2) Configuration de combat avec, en station externe, des missiles Air-Air MAGIC-550. (M. CROCI).



SPA 158 SERPENTAIRE :
« Serpenteaire au naturel, ailes abaissées ».
 Homologué le 24-07-53 sous le N° A 551.



SPA 161 SPHINX :
« Sphinx de sable diadémé d'or ».
 Homologué le 24-07-53 sous le N° A 552.



ESCADRON 4/11 DJIBOUTI :
 Homologué par décision N° 1243/SHAA/SYMB du 05-08-77 sous le N° A 1103.
« Taillé de gueules à un serpenteaire d'émail blanc et de sable empiétant un serpent de sinople, et de sinople à un sphinx de sable couché brochant de la tête un besant d'or ».

ESCADRON 4/11 BORDEAUX :
 Par décision N° 1562/SHAA/SYMB du 29-10-80 est homologuée la modification de l'insigne du 4/11 « JURA », toujours sous le N° A 1103.
« Ecu moderne taillé d'azur à un serpenteaire d'émail blanc et de sable empiétant un serpent de sinople, et de sinople à un sphinx de sable couché brochant de la tête un besant d'or ».



Dessins : M. CROCI.

1



2



3



(1) Vue d'un pétrolier de la classe des 500 000 tonnes pris à la caméra panoramique OM 40. (M. CROCI).

(2) Dans le ciel d'Aquitaine une patrouille mixte ALPHA-JET - MYSTÈRE IV A de la 8^e Escadre de Chasse et d'un JAGUAR A de l'E.C. 4/11 symbolisant ce qu'étaient alors les étapes à franchir pour un pilote de chasse. (J.M. GUHL).

(3) 18 avril 1983 : le Général FORGET, commandant la F.A.Ts.C. - 1^{er} R.A. a effectué son dernier vol sur JAGUAR, en Afrique, au sein du détachement de l'Escadron de Chasse 4/11 « JURA » se trouvant à DAKAR. A cette occasion, le commandant TESTAUD, commandant l'escadron, lui remet un cadeau souvenir sous le regard attentif du commandant MARTY, commandant en second. (Doc. E.C. 4/11).



SOLIDAIRES...

Lorsque j'ai reçu la lettre du Commandant TESTAUD m'annonçant son intention de commémorer dignement le 30^e anniversaire de l'escadron « JURA », c'est une extraordinaire bouffée de souvenirs qui est revenue à la surface.

LUXEUIL 1953 !... Le « JURA » naissant dans quelques « SAGA III » plantées dans l'immense borbier qui entourait le chantier de ce qui allait devenir notre escadron,... l'impressionnant alignement des F-84 G (25 par escadron),... l'arrivée et la formation à jet continu des générations de jeunes pilotes « made in U.S.A. »,... les alertes, les « Rebecca », les grandes manœuvres OTAN,... les carnets de vol dont les totaux mensuels commençaient plus souvent par un 3 que par un 2 et quelquefois par un 4,... quelques « déagements » mémorables,... nos deuils aussi.

BORDEAUX 1983 : les avions ont changé de silhouette... et de coût ! Leur nombre a diminué en proportion, celui des pilotes aussi. Mais les missions demeurent, pas tellement différentes et l'ambiance est toujours là.

Au travers de tous ces souvenirs, ce qui me semble se dégager avec le plus de force, c'est l'évidence de notre solidarité.

Cette solidarité est certes vécue quotidiennement sur les bases aériennes entre les pilotes et les mécaniciens, les contrôleurs, tous les personnels des services généraux et administratifs, mais elle se manifeste aussi avec les anciens et le Commandant TESTAUD doit être remercié d'y avoir aujourd'hui pensé.

Il ne s'agit pas seulement de faire revivre, à cette occasion, la nostalgie des souvenirs, mais bien plutôt de manifester la vigueur de cette solidarité qui nous unit et qui, si nous y réfléchissons un tant soit peu, apparaît comme la vraie source des joies les plus profondes que nous procure notre métier, de l'ambiance qui caractérise nos unités.

Cette solidarité nous est précieuse. Nous savons qu'elle est rare, nous devons aussi savoir qu'elle peut être fragile. Vécue quotidiennement, elle nous paraît naturelle mais il faut prendre conscience que le ciment qui la maintient n'est autre que l'adhésion profonde et personnelle de chacun aux vertus civiques et morales qui, seules, peuvent souder une unité autour de sa mission. C'est cette solidarité qui garantit la sécurité des vols, mais c'est elle qui aussi donne un sens au cérémonial militaire, comme elle donne un sens au « pot » ou au repas de corps partagés.

Une image très forte me revient à la mémoire... je n'étais plus au « JURA » depuis longtemps, mais responsable de l'équipe d'évaluation tactique d'un Grand Commandement. Depuis deux jours, nous avons appliqué tout notre esprit inventif (et Dieu sait...) à faire participer tous les personnels d'une base et

d'une escadre aux joies sans mélange des différents stades d'alertes, à la pression d'une activité aérienne très soutenue agrémentée des contraintes habituelles à ce genre d'exercice.

Au soir du deuxième jour, nous leur annonçons vers 20 heures que tous les avions vont devoir redécoller pour des missions diverses dans les configurations les plus variées correspondant à tous les types d'armement susceptibles d'être emportés. C'est reparti... on répare les petites panes du dernier tour, on déballe engins et munitions divers... peu avant minuit, le dernier avion décolle. Je quitte alors la salle d'ops et me rends dans un escadron. Il pleut par intermittence, il fait froid, le vent et le manque de sommeil depuis deux jours accentuent encore cette sensation. Au fond des hangars, les mécanos, assis sur les caisses vides de leurs engins et munitions, partagent, autour d'une camionnette du mess, un casse-croûte bien gagné. Il y a là tous les mécanos de l'escadron, de toutes les spécialités, et probablement un renfort du G.E.R.Ma.S.. Ils sont mouillés, harassés. Le chef de piste s'avance vers moi :

— « Vous voulez un jus chaud ? ».

— « Volontiers ! ».

On s'assied, on partage le « jus » et un casse-croûte, presque en silence ; ce n'est pas l'heure où l'on raconte les grands coups. Le chef de piste se tourne vers moi :

— « Vous avez vu... on les a tous mis en l'air... et dans les configurations demandées. Il n'en reste pas un sur le parking ! ».

Oui, j'avais vu. Je ne me souviens pas de ce que je lui ai répondu, si même je lui ai répondu, mais ce dont je me souviens très bien, c'est du regard de ce chef de piste et de la poignée de main que nous avons échangée. Lui et tous ses mécanos rayonnaient de fierté... même les petits gars du mess qui tartinaient les sandwiches et distribuaient le café ; eux aussi, ils avaient mis les avions en l'air.

Ce fait peut être considéré comme bien banal ; il a été vécu par chacun de nous à un moment ou à un autre de notre carrière. Il est cependant exemplaire de ce qu'est notre solidarité qui non seulement fait notre valeur opérationnelle, mais aussi nous procure nos joies les plus vraies.

Puisse cette solidarité demeurer la caractéristique de toutes les unités de notre Armée de l'Air, comme elle est aujourd'hui à l'honneur au 4/11.

Général VAUJOUR

LES COMMANDANTS DU « JURA »

LUXEUIL

01.06.53 au 03.08.54 : CNE CHANLIAU

03.08.54 au 01.10.56 : CNE PERROTTE

01.10.56 au 01.11.57 : CNE RADISSON

DJIBOUTI

01.01.73 au 01.08.74 : CDT SOLANET

01.08.74 au 20.07.76 : CDT de SEZE

20.07.76 au 02.06.78 : CDT SALMON

02.06.78 au 31.12.78 : CDT BRIE

BORDEAUX

12.12.78 au 01.08.80 : CDT ARGELIER

01.08.80 au 03.09.82 : CDT GUEVEL

03.09.82 : CDT TESTAUD

Cette plaquette a été tirée à 1 000 exemplaires

Exemplaire N° 0940

REMERCIEMENTS

Le Commandant de l'Escadron de Chasse 4/11 « JURA » et son personnel remercient les personnes et organismes qui ont contribué à la réalisation de cette plaquette, en particulier Mesdames J. OLIVIEREAU, E. RICHARD ; le Général CHANLIAU, le Général VAUJOUR ; Messieurs M. FLUET, J.M. GUHL, G. OLIVIEREAU ; le Centre d'Essais des Landes et la Société Avions Marcel DASSAULT.

