

LE MEILLEUR

EC 01.004 « DAUPHINÉ »

préfacé par
le Général de corps aérien
Paul Fouilland

Commandant les Forces aériennes stratégiques

Editions de la Noue Gavigné
17, rue des Champs Meilley
70200 Saint-Germain
Tél. 03 84 62 76 56
www.editionsdelanouegavigne.com

Préface



Tourner les pages de ce livre, c'est revivre les cent dernières années de notre histoire de France qui alterne périodes de paix et temps de conflits ou de guerre, moments de joie et de profonde tristesse.

Tourner les pages de ce livre, c'est vivre, au travers des escadrilles Spa 37 (Charognard), Spa 81 (Lévrier), Spa 92 (Lion de Belfort), la naissance de l'aéronautique militaire qui s'impose en force déterminante aussi bien durant la première guerre mondiale que durant le conflit des Balkans. C'est aussi prendre connaissance des victoires, acquises par les escadrilles au prix de lourdes pertes, qui leur ont apporté une renommée illustre accompagnée de noms devenus vite prestigieux : Romanet, Leps, Daladier, Pelletier d'Oisy et autres « as de

guerre ».

Tourner les pages de ce livre, c'est traverser mers et océans pour parcourir les différentes terres sur lesquelles l'escadron a posé ses ailes : Europe, Afrique du Nord, Asie du Sud Est, Moyen-Orient, Amérique du nord ou du sud... pour combattre ou pour s'entraîner avec d'autres.

Tourner les pages de ce livre, c'est partager avec tous ceux qui ont servi au sein du « Dauphiné », la passion du vol, la force de l'engagement, le sens de l'abnégation jusqu'au don de soi, une volonté de combattre pour imposer et pour maintenir cette paix.

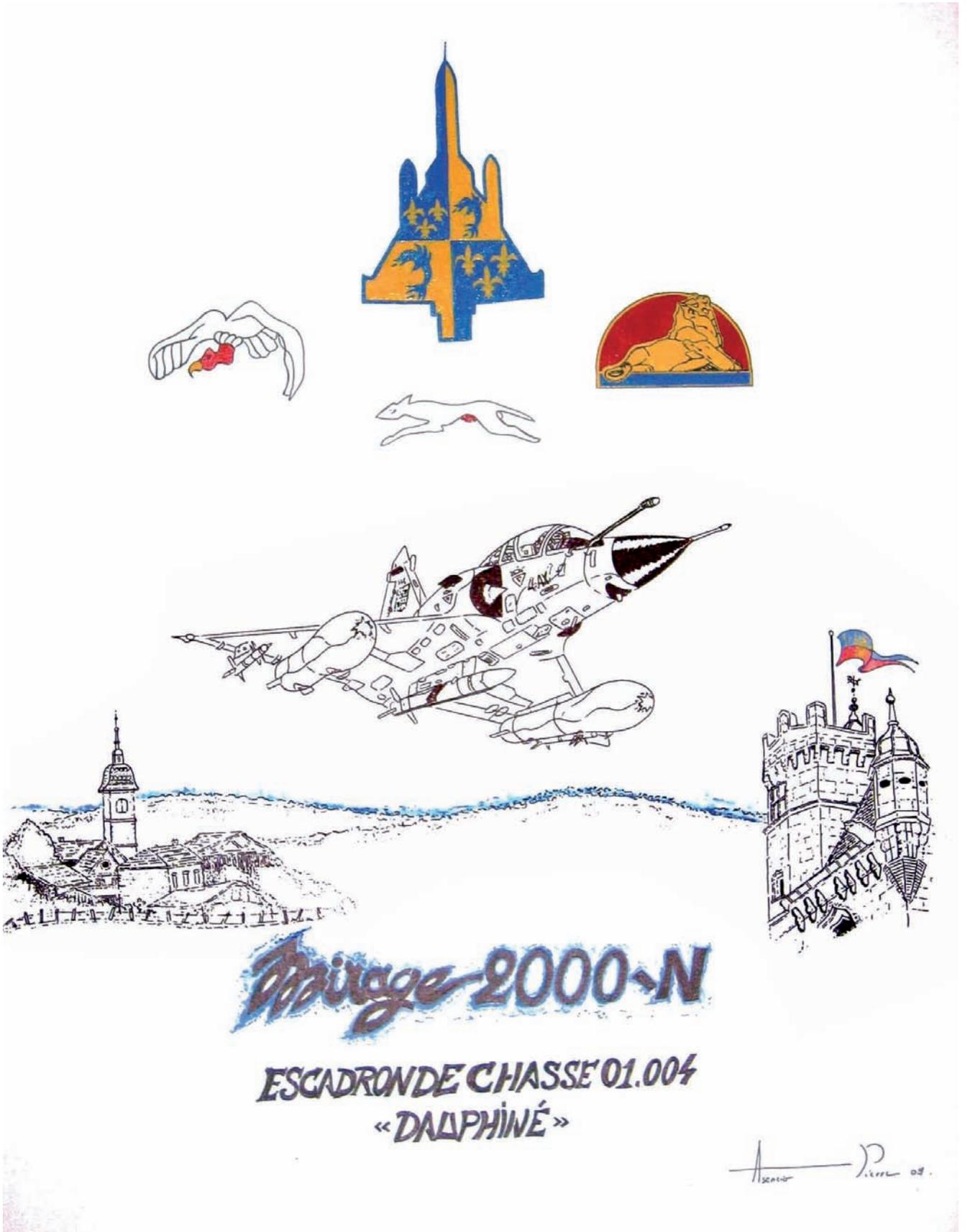
Tourner les pages de ce livre, c'est parcourir le large spectre des missions opérationnelles de l'armée de l'air : reconnaissance, bombardement, défense aérienne, dissuasion nucléaire. Une armée de l'air qui, durant toutes ces années, a connu de nombreuses réorganisations : groupe de combat 15, groupe de chasse II/3, groupe de chasse I/4, puis escadron de chasse 01.004.

Tourner les pages de ce livre, c'est entendre vrombir les moteurs des différents avions affectés aux escadrilles du Dauphiné : Morane Parasol et 406, Spad VII et XIII, Nieuport XII, XVII et 62, Dewoitine 500, 501 et 520, Potez 63, Hurricane, Spitfire, Linktrainer, P47 Thunderbolt, Vampire, Ouragan, F84F, Mirage IIIE et Mirage 2000N.

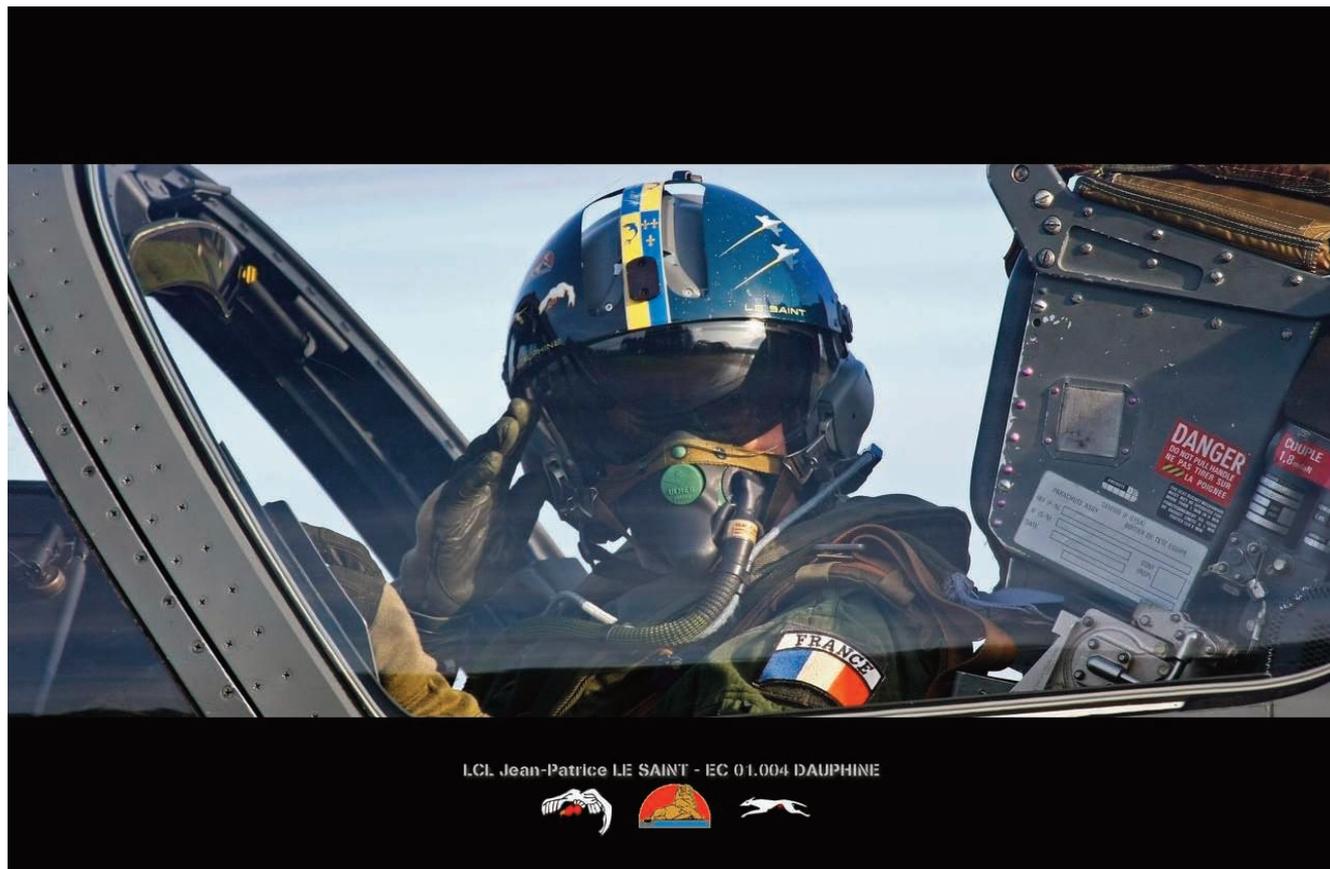
Ce livre est un témoignage de la reconnaissance de la nation pour tous ces hommes et pour toutes ces femmes qui arborent avec fierté la fourragère aux couleurs de la croix de guerre 1914-1918 pour certains et la fourragère aux couleurs de la médaille militaire pour tous. Pendant quasiment un siècle, le « Dauphiné » a servi avec dignité et panache les intérêts de la France. Ce bel ouvrage est un juste hommage rendu à la communauté d'hommes et de femmes qui ont composé ce magnifique escadron. Il est un lieu de mémoire, témoin des sacrifices consentis pour imposer la paix.

Bravo au « Dauphiné » pour cette excellente initiative. Bonne lecture !

P. Faill



Bon vol avec « les Meilleurs » !



Si l'acquisition des premiers « plus lourds que l'air » destinés à un emploi militaire suivit de peu les visions prémonitoires de Clément Ader, c'est la Première Guerre mondiale qui révéla l'étendue de leurs possibilités. Des prémices d'août 1914 à Verdun, l'avion s'est rapidement et définitivement imposé comme un outil décisif qui devait fondamentalement révolutionner l'art de la guerre.

Respectivement créées en 1915, 1916, et 1917, les SPA 37 « Charognard », SPA 81 « Lévrier » et SPA 92 « Lion de Belfort » ont été intimement associées à l'essor de notre aviation militaire. Elles en ont épousé tous les mouvements, des combats héroïques des tranchées à la posture nationale de dissuasion nucléaire, en passant par les incertitudes doctrinales de l'entre-deux guerres, les duels aériens de la campagne de France, le repli en Afrique du Nord, les campagnes de la Libération, les conflits de décolonisation, ou encore la montée en puissance de notre armée de l'air au sein de l'OTAN.

Du Nieuport au Mirage 2000 N, ce sont donc presque cent ans d'histoire faits d'aventures exaltantes, de combats oniriques, d'héroïsme et de machines extraordinaires. 100 ans de rires, de larmes, de sueur et de sang, vécus intensément par des femmes et des hommes unis par la volonté de servir et animés d'une même passion, celle de l'Aviation.

Mais comme le dit l'adage populaire, « toute belle histoire a une fin ». Le mardi 29 juin 2010, nos escadrilles replieront leurs ailes, provisoirement ou de manière définitive, seul l'avenir le dira. Pour l'heure, avec la restitution de ses traditions, le « Dauphiné » met en sommeil l'un des plus beaux chapitres de notre histoire aéronautique militaire.

C'est pour empêcher que l'inévitable dispersion de son patrimoine ne conduise à l'oubli que nous avons souhaité produire ce livre. A l'heure où les derniers héritiers des traditions « Charognard », « Lévrier » et « Lion de Belfort » rejoindront de nouveaux horizons, il nous a paru indispensable de ren-



dre hommage à toutes celles et ceux qui auront contribué à écrire son histoire, parfois au prix de leur vie.

Anciens, Membres et Amis du « Dauphiné », ce livre est votre livre, notre livre. Il raconte notre histoire, depuis les premiers temps des escadrilles jusqu'aux dernières manœuvres nucléaires. Puisant principalement dans les cahiers de marche, il en respecte l'esprit et s'attache à retranscrire notre passé de manière factuelle, sans plus de prétention, tant il est vrai que l'Histoire est avant tout enchaînement de faits ordinaires ou extraordinaires, vécus dans l'humilité du quotidien. Parce que l'histoire du « Dauphiné » est une aventure collective, nous avons conduit ce travail en équipe, et je remercie chaleureusement celles et ceux qui auront contribué à ce devoir de mémoire.

À tout seigneur, tout honneur : cet ouvrage n'aurait pas existé sans le formidable travail des officiers de tradition qui, depuis les origines, ont perpétué le souvenir de nos vols et de nos péripéties aux quatre coins du monde. Nous ne dirons jamais assez merci à ces gardiens de la Tradition, sans lesquels nous serions sans mémoire.

Je tiens également à remercier tout particulièrement le département air du service historique de la défense, qui nous a ouvert sa cave aux trésors, fourni l'iconographie et de nombreuses informations aussi précises qu'essentiels.

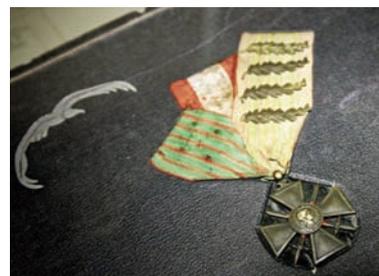
Un grand merci également à ceux, membres actuels et anciens du « Dauphiné », qui en ont assuré la composition. J'adresse une mention spéciale au commandant Pierre Asencio. Auteur de la première partie de cet album, il n'aura ménagé ni son temps, ni son énergie pour assurer le recueil, l'analyse critique et la synthèse d'une documentation tantôt abondante, tantôt lacunaire et parfois contradictoire, tout en exerçant avec brio ses attributions de chef des services techniques dans le contexte particulièrement exigeant de cette dernière année.

Merci aux anciens qui ont accepté de nous livrer un témoignage. Leurs textes, légers ou plus graves, mais toujours écrits avec le cœur, enrichissent opportunément l'historique de l'unité ; ils nous permettent de mieux saisir ce que fut, jusqu'au bout, l'âme du « Dauphiné », et nous rappellent sans cesse qu'il fut avant tout une communauté de destins, riches de leur diversité, qui marqua irrémédiablement celles et ceux qui partagèrent l'épopée.

Merci, enfin, aux généreux donateurs qui nous auront permis de conduire ce projet à son terme. Les sociétés Dassault Aviation et Thalès, l'Association nationale des Forces aériennes stratégiques (ANFAS) et la base aérienne 116 ont immédiatement soutenu une entreprise que les modestes ressources financières de l'unité n'auraient pas suffi à concrétiser.

L'histoire du « Dauphiné » est celle d'une unité fière de ses traditions et de son passé. C'est celle des plus belles machines de notre patrimoine aéronautique, mais aussi et surtout celle des femmes et des hommes qui pilotent, renseignent, réparent ou administrent, unis par cet esprit qui, depuis les origines de nos escadrilles, anime les gens de l'air. Une passion indéfectible pour le vol, l'amour du travail bien fait et la fierté de servir au sein d'une équipe soudée, dans la joie comme dans la peine, par la même fascination pour les choses de l'air. Si la lecture de cet ouvrage vous donne d'entrevoir tout cela, alors nous aurons pleinement réussi cette dernière mission. Je vous souhaite une bonne lecture, à la découverte des aventures et mésaventures des « Meilleurs ».

Lcl Jean-Patrice LE SAINT
Dernier commandant de l'EC 01.004
« Dauphiné, le meilleur »



Historique de l'Escadron de chasse 01/004 « DAUPHINÉ »



Définition héraldique:

“Ecu écartelé au 1 et au 4 d'azur à 3 fleurs de lys d'or, au 2 et 3 du même au dauphin pâmé du 1er émail.”

Insigne homologué : A 1234

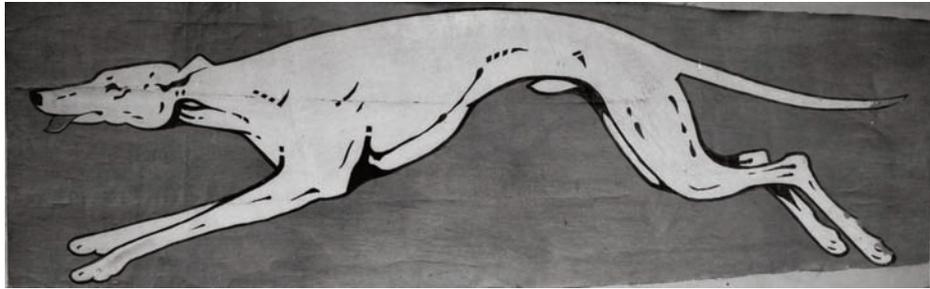


LE TEMPS DES ESCADRILLES

« L'insigne, c'est l'escadrille, l'esprit d'équipe, la solidarité, le dévouement, le sacrifice et la puissance ».

Colonel Accard

SPA 37 « Charognard », SPA 81 « Lévrier », SPA 92 « Lion de Belfort » sont les trois escadrilles constitutives de l'Escadron de chasse 01.004 « Dauphiné ». Chacune possède sa propre histoire, ses héros, ses victoires et ses revers. Elles ont cependant toutes trois en commun, pour les membres qui ont l'honneur d'en faire partie, d'être la meilleure des escadrilles parmi les meilleures. L'Escadrille possède une âme, une vie, qui trouve sa source dans les cœurs de plusieurs générations d'aviateurs. Depuis pratiquement cent ans, ils la servent avec passion et abnégation.



« Lévrier » de la SPA 81

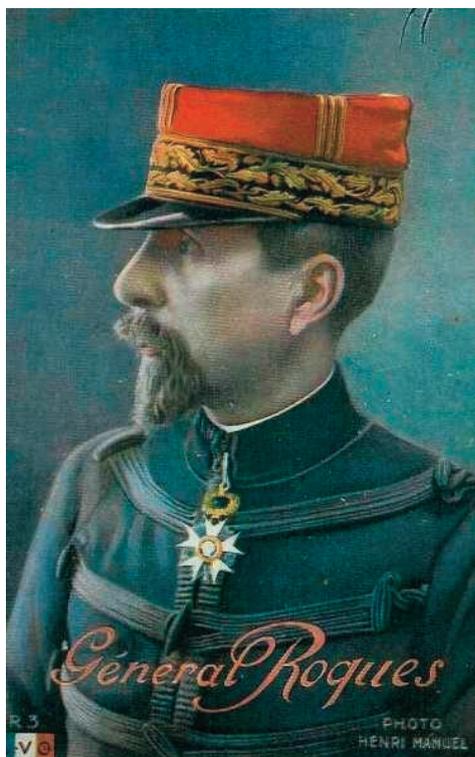
« Charognard » de la SPA 37



« Lion de Belfort » de la SPA 92

A l'automne 1909, le ministère de la Guerre commande cinq de ces nouvelles machines volantes que l'on appelle alors « aéroplanes ». C'est le début de l'extraordinaire aventure de notre arme, l'arme aérienne. Afin d'organiser et de conduire le développement de celle-ci, il est créé le 22 octobre 1910 l'inspection de l'aéronautique militaire, sous les ordres du général Roques. Ce polytechnicien visionnaire, issu du corps du génie, sera le véritable père de l'aviation militaire française.

Il organisera notamment les filières de formation du personnel navigant, avec la délivrance du premier brevet de pilote militaire au lieutenant de Rose en 1911. Il instituera le carnet de vol, et baptisera du nom d'« avions » ces nouvelles machines volantes, en l'honneur du travail de génie de Clément Ader. Il décide, par la loi du 29 mars 1912 organisant l'aéronautique militaire, que les établissements de la nouvelle institution employant ces machines de l'air que sont les avions porteraient dorénavant le nom d'« Escadrille ».



L'escadrille est l'élément de base constitutif de l'aéronautique militaire. Ses missions peuvent être d'observation, de bombardement ou de chasse. Chaque escadrille est

identifiée par un numéro dans l'ordre de sa création au sein de l'armée. Celui-ci est précédé d'un préfixe spécifiant le type d'appareil utilisé : N pour Nieuport, SPA pour SPAD ou encore Br pour Breguet. La mission dévolue à l'escadrille définit la nature du parc aérien employé. Celui-ci est souvent hétérogène, et regroupe une quinzaine d'appareils de tout type aux performances variables.

L'organisation générale de l'escadrille vise à lui donner une relative autonomie lui permettant de se projeter en différents points du front selon les demandes de l'État-Major. Cohérence, réactivité et synergie technico-opérationnelle caractérisent cet outil de combat très performant.

Commandée par un officier subalterne, elle se compose de navigants, de mécaniciens et de personnel de soutien. Les navigants sont issus des différents corps de l'armée de terre. Officiers et sous-officiers du génie, de l'artillerie ou de l'infanterie se transforment en aviateurs, après un passage dans les différents centres de formation comme Pau ou Avord.

Les mécaniciens assurent l'entretien et la remise en œuvre des appareils. En ce début du siècle, ils sont rares et précieux. Leur expertise technique dans la science des moteurs, de l'entoilage et du travail du bois est particulièrement recherchée. L'échelon mécanique, sous la responsabilité d'un chef technique, œuvre sans relâche pour assurer la meilleure disponibilité, afin que parte la patrouille du matin. Amoureux du travail bien fait, les « mécanos » sont les véritables propriétaires des avions, qu'ils prêtent aux pilotes juste le temps de leur mission.

Âme de l'escadrille, les « Mécanos » sont souvent à l'origine des traditions qui animent son esprit. Chaque pilote a un mécanicien attitré à qui il est souvent profondément attaché. D'un caractère franc, les mécaniciens râlent souvent contre leurs pilotes, qui utilisent parfois les avions de façon un peu trop brutale. Cependant toujours fidèles et loyaux, ils peuvent passer la nuit à



démonter et remonter les avions pour la mission du lendemain. L'escadrille possède son propre état-major en charge de l'élaboration des comptes-rendus d'activité et de la gestion des courriers vers le Grand quartier général (GQG). L'ordinaire est assuré sur place par du personnel de soutien chargé de la logistique de campagne et de la préparation des repas au quotidien.



Indissociables des pilotes, les mécaniciens sont l'âme de l'escadrille. Ces travailleurs de l'ombre fidèles et dévoués œuvrent sans relâche pour assurer la disponibilité nécessaire à la conduite des missions de l'escadrille (Collection SHD).

Le personnel est logé dans des baraquements en bois de type Adrian, composés de grandes pièces où les hommes dorment sur des lits « Picot ». Un poêle trône au milieu de la pièce collective, les plus gradés ayant l'honneur et l'avantage d'être au plus près de celui-ci. Les avions possèdent eux aussi leurs logements. Ceux-ci, la journée de vol terminée, sont rentrés dans des hangars de bois et de toile de type Bessonneau pouvant abriter cinq à six appareils. Ils y subissent alors des opérations de maintenance coordonnées par le responsable technique de l'escadrille.

L'ensemble possède la particularité d'être modulaire et projetable d'un point à un autre du front, par un échelon roulant auto ou hippomobile, ce qui lui confère une grande souplesse d'emploi. Le couvert est

fourni par l'ordinaire, souvent agrémenté de quelques victuailles que des mécaniciens débrouillards auront négociées chez l'habitant. Ceux-ci n'hésitent pas à faire découvrir leur talent de cuisinier en concoquant au reste de l'escadrille quelques recettes régionales agrémentées parfois de quelques boissons festives.

Après les vols, les pilotes se retrouvent au bar de l'escadrille pour y conter leurs exploits du jour et se souvenir des camarades disparus au combat. Unie tant dans la peine que dans la joie, cette petite communauté d'hommes est animée de cet esprit qui forge les frères d'armes. Esprit d'équipe, solidarité, don de soi sont les valeurs communes, partagées du simple aide mécanicien au commandant d'escadrille.



Vainqueur et Vaincu posent devant un baraquement en bois de type « Adrian ». Respect de l'adversaire, courage et abnégation sont les vertus cardinales qui animent l'esprit du chasseur (Collection EC 01.004).

Pour se distinguer entre elles et pour permettre à leurs pilotes de se reconnaître en vol, les escadrilles adoptent des marquages spécifiques d'identification. Apparus de façon spontanée en 1914, ce sont généralement des bandes ou des formes géométriques de couleurs appliquées sur les ailes ou le fuselage des appareils. Un numéro ou une lettre complète ce marquage afin d'en différencier le pilote. Cette nouvelle héraldique rappelle les temps anciens de la cheva-



lerie, où fanions et blasons représentaient le signe de ralliement de la maison d'appartenance. Ces armoiries vont cependant rapidement évoluer grâce au talent de dessinateur de certains pilotes et mécaniciens, chacun désirant personnaliser son appareil pour que celui-ci soit reconnaissable entre tous.



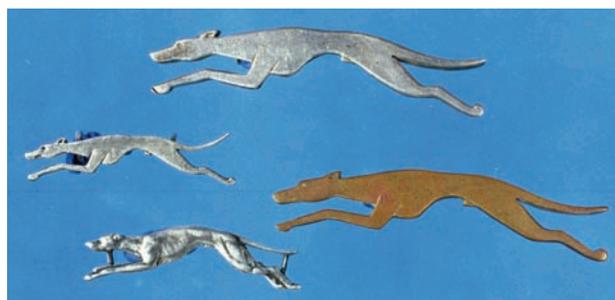
Les premiers insignes d'escadrille sont l'œuvre des orfèvres de l'unité. En ce sens ils sont tous différents, ce qui les rend d'autant plus précieux. Notez l'évolution de l'insigne de la SPA 37 "Charognard" au cours des âges.

Ainsi, animaux de toutes sortes, guerriers fantastiques et autres chimères vont orner les carlingues des appareils. En 1916, l'insigne d'escadrille sera généralisé. Celui-ci peut être représentatif des missions de l'unité ou évoquer les qualités guerrières de ses membres. Il peut aussi s'inspirer des performances de l'avion équipant l'escadrille ou encore être un jeu de mots élaboré à partir du nom de son commandant. En parallèle, quelques mécaniciens orfèvres élaborent l'insigne de poitrine.

Souvent en métal ou en cuivre, il est porté fièrement par ceux qui ont l'honneur d'être choisis. Obtenir son insigne d'escadrille est chose difficile : il se mérite, il se gagne. Il faut d'abord passer par une période d'observation. Sous le regard vigilant des anciens, on doit se montrer digne d'intégrer l'escadrille.

Il faut faire preuve d'une communauté d'esprit avec le groupe et réaliser des actions d'éclat, montrer son aptitude à défendre les valeurs de son escadrille. Remporter une victoire sur l'ennemi ou y participer peut grandement favoriser le postulant à obtenir son insigne.

Une fois la période d'observation terminée, le grand conseil des anciens se réunit pour statuer sur le sort de l'impétrant. Admis, il doit cependant passer la terrible épreuve du baptême d'escadrille que l'on peut mettre en parallèle avec la cérémonie d'adoubement des chevaliers du Moyen Âge. Les épreuves du baptême d'escadrille sont strictement secrètes. Seuls les membres de l'escadrille en connaissent la teneur, y réussir montre la réelle valeur tant spirituelle que guerrière de l'individu.



L'insigne d'escadrille est un signe de ralliement fort et la chose la plus précieuse que peut posséder un aviateur. On note ici l'évolution de l'insigne "Lévrier" de la SPA 81 avant l'apparition des insignes émaillés.

L'escadrille est fière de ses exploits au combat. Elle possède ses héros, les as de l'escadrille. La notion d'as apparaît en 1915 dans les journaux populaires français. Pour obtenir le titre d'as, il faut remporter au moins cinq victoires aériennes homologuées. Au cours de la guerre, ce seuil passera à dix puis à vingt mais, de manière générale, le titre d'as concerne tous les pilotes ayant au moins cinq victoires confirmées.

Une victoire aérienne est homologuée si elle fait l'objet d'un rapport circonstancié décrivant l'heure du combat, le type de l'appareil, le lieu et les conditions de sa chute. De plus, ce rapport doit être accompagné du témoignage d'une tierce personne confirmant



les dires du pilote. Si ces conditions ne sont pas réunies, la victoire aérienne est considérée comme probable.



Apparu au début de la Première Guerre mondiale, l'insigne d'escadrille se veut le symbole de l'esprit de ses membres. Ici, l'insigne moderne de la SPA 92 « Lion de Belfort ».

Les exploits des as sont largement repris dans la presse, qui porte au pinacle ces nouveaux chevaliers du ciel. Cependant, la réalité des combats est plus brutale. Le combat aérien est une action qui privilégie le choc. Basé sur l'effet de surprise et la rapidité de l'attaque, il repose sur des grands principes édictés entre autres par l'as allemand Boelke, que chaque pilote doit profondément méditer avant de partir en mission, s'il veut revenir le soir au terrain.

« Donnez-vous l'avantage avant d'attaquer et gardez si possible le soleil derrière vous, n'interrompez jamais une attaque en cours, tirez seulement quand vous vous trouvez près de l'adversaire et quand il est clairement en vue, surveillez toujours l'adversaire et ne vous laissez jamais duper par ses ruses, quelle que soit l'attaque, il est important de surprendre l'adversaire par derrière.

Quand l'adversaire pique vers vous, n'essayez pas de l'éviter mais volez dans sa direction. Quand vous volez au-dessus des lignes ennemies, n'oubliez jamais votre itinéraire de repli. Pour les escadrilles : agissez toujours par groupes de quatre ou six. Quand le combat s'éparpille, évitez que plusieurs avions attaquent un seul adversaire ».

Mais souvent, l'exploit individuel est le fruit du travail en équipe de toute l'escadrille. A ce titre, son fanion peut se voir décoré. Afin de se remémorer les actions d'éclat de celle-ci, l'ensemble du personnel se voit alors récompensé par le droit à porter un signe distinctif, la fourragère. Créée en 1916, la fourragère vise à rappeler de façon permanente les mérites des unités citées à l'ordre de l'armée. Elle trouve son origine dans la corde à fourrage que les soldats de l'ancien temps enrroulaient autour de l'épaule. Elle est accompagnée de ferrets métalliques à l'extrémité du cordon d'attache évoquant les lacets de fixation des armures du Moyen Âge.

En 1918, afin d'établir une distinction sur le nombre de citations obtenues, les fourragères se verront associer une couleur correspondant à celle du ruban de la décoration obtenue. Entre deux et trois citations, la fourragère sera de couleur verte et rouge pour la croix de guerre ; de quatre à cinq, elle sera jaune et verte, distinguant la médaille militaire ; de six à huit, elle sera rouge aux attributs de la Légion d'honneur.

Au cours de leur histoire, les escadrilles peuvent se voir attribuer plusieurs fourragères. Afin d'en distinguer l'origine, il sera créé en 1945 un système « d'olives » placées au-dessus du ferret, déterminant le conflit et le type de citation obtenue.

L'escadrille est donc un tout. Une et indivisible, elle est constituée de frères d'armes partageant le même sens des valeurs, dont l'essence est symbolisée par son insigne. Unissant pilotes, mécaniciens et personnel de soutien au travers des tourments de l'histoire, l'escadrille et son insigne symbolisent plus que tout le patrimoine laissé par la mémoire des hommes qui, depuis la Première Guerre mondiale, vivent et meurent pour ses couleurs.



SPA 37 « CHAROGNARD »

« *Craw, craw ... font les maîtres du ciel* »

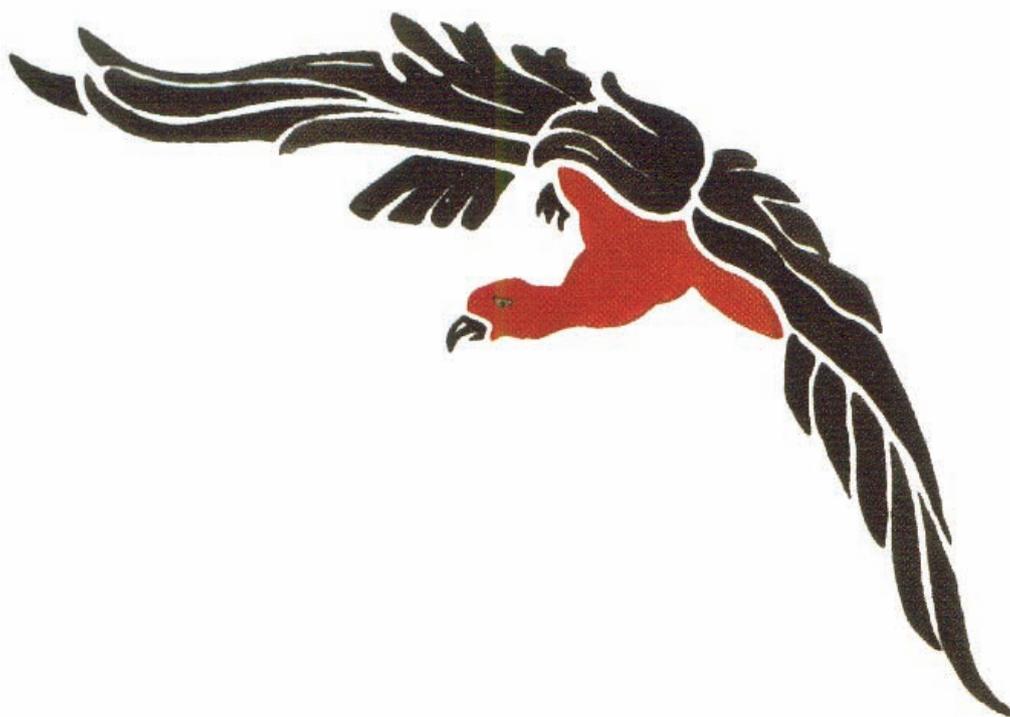
Cri de ralliement de l'escadrille

Créée MS 37
Deviens N37
Deviens SPA 37
Deviens 101^{ème}/1er RC
Deviens 1er Esc./1er RAC

23 janvier 1915
20 septembre 1915
mars 1917
1er janvier 1920
1er août 1920

Symbolique

Le capitaine Feirstein décide de singulariser son unité des escadrilles du GC 15 en choisissant comme insigne, en 1916, un condor en vol cherchant sa proie, évoquant l'instinct du pilote de chasse. Avant l'adoption de ce volatile, les premiers marquages des appareils de l'escadrille consistent en de simples lettres individuelles dans un cercle blanc.



LA MS 37 ESCADRILLE D'ARMÉE

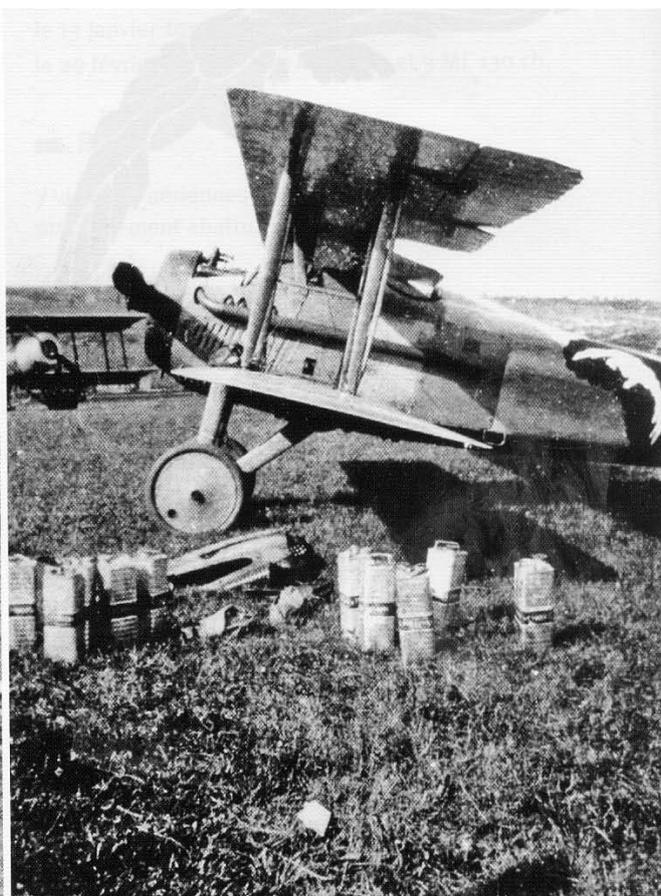
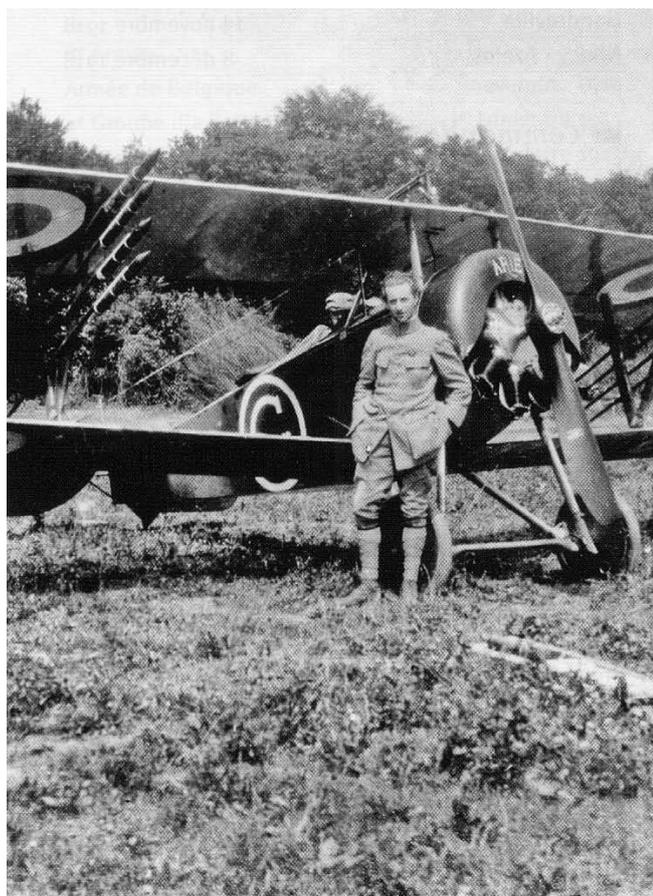
Formée en janvier 1915, sous la direction du capitaine Quillien, pilote breveté en 1912, l'escadrille MS 37 est composée des :

Sous-lieutenant Peretti
Sous-lieutenant Feirstein
Sergent Pegoud
Lieutenant Lehermite
Maréchal des logis Paolacci

et des observateurs :

Lieutenant Maire
Lieutenant Gaffarel
Sous-lieutenant d'Ancharld
Sous-lieutenant Masquelier

L'escadrille dispose en tout de six pilotes et six Morane Parasol. Elle débute ses vols en février 1915 en Argonne. Elle y demeure jusqu'au mois de juin et travaille d'abord comme escadrille de reconnaissance d'armée.



Le premier marquage de l'escadrille SPA 37 était un simple cercle blanc entourant la lettre individuelle de son pilote. C'est le capitaine Feirstein qui choisit d'adopter le condor aux ailes déployées symbolisant le chasseur traquant sa proie. Notez les fusées « Le Prieur » équipant le Nieuport 17 de gauche. Cet armement était plus particulièrement utilisé en vue de la destruction des ballons d'observation Drachen allemand. (Collection SHD).

LA N°37 ESCADRILLE D'ARMÉE

Équipée de Nieuport en juillet 1915, elle prend part à l'offensive de Champagne en septembre 1915, puis à la défense de Verdun à partir du mois de février 1916. Elle voit son effectif passer à dix puis à douze pilotes. Le capitaine Quillien, au début de l'attaque de Verdun, part commander un groupe de combat et succombe dans un duel aérien le 3 avril 1916. Le lieutenant Fierstein prend alors le commandement de l'escadrille. Tous les pilotes veulent venger leur ancien chef mais beaucoup, hélas, partagent son sort. L'offensive s'arrête. Les forces aériennes françaises s'organisent, les escadrilles de chasse rallient la Somme où se prépare l'offensive.



Excellent appareil, le Nieuport XVII était en 1916 la monture des grands « As » comme Jean Navarre ou René Fonck. Cependant, au moment de la bataille de Verdun, il voit sa suprématie remise en cause par l'arrivée des nouveaux Albatros allemands opérant en groupe organisé (Collection SHD).

SPA 37 ESCADRILLE DE GROUPE DE CHASSE

Équipée de monoplaces SPAD, l'escadrille rejoint la ville de Cachy où elle prend part à l'offensive de la Somme sous les ordres du commandant Brocard, puis elle est appelée à former le groupe de chasse 15, sous les ordres du capitaine Menard.

Des nouvelles méthodes de combat sont étudiées : protection d'avions, combat de patrouille, accompagnement d'attaques d'infanterie avec mitraillages au sol. L'escadrille prend ainsi part aux attaques de Cornillet en avril et en juillet 1917, puis à celles de Verdun

un peu plus tard. Pendant les mois de juin et de juillet, les pilotes volent jusqu'à six heures par jour. Le 19 décembre 1917, le capitaine Bonnevey devient le chef de l'escadrille et le restera jusqu'au 10 février 1918.



Pilotes de la SPA 37 discutant de la qualité de leur nouvel appareil, le SPAD VII. Doté d'un moteur en ligne Birkkit de 180 Hp, il dispose d'une mitrailleuse synchronisée Vickers de 7,62 mm tirant au travers du disque de l'hélice. Le SPAD est moins maniable que les Nieuport et la visibilité du pilote vers l'avant est médiocre. Rapide et véloce, il est cependant un redoutable adversaire en combat aérien (Collection SHD).

SPA 37 ESCADRILLE DE LA PREMIÈRE ARMÉE

L'escadrille est envoyée sur le terrain de Villeneuve, et est intégrée au sein de la Première armée que l'on met sur pied. Le cadre des officiers se compose alors du lieutenant Paumier, commandant de l'escadrille, et des lieutenants Poupon et de Domanet, trio d'amis intimes. Ils élaborent ensemble un programme d'instruction. Leur autorité technique et morale est unanimement reconnue par tous leurs pilotes.

Pendant le mois de mars 1918, les Allemands ont réussi à enfoncer les lignes françaises, ils avancent sans rencontrer d'opposition sur les villes de Roye et Montdidier. En attendant le regroupement des troupes terrestres, l'aviation reçoit la lourde tâche d'arrêter l'ennemi.

L'escadrille s'installe alors sur le terrain du Plessis. Il n'y a pas une minute à perdre, les Allemands avancent et il faut vite rensei-

gner le commandement sur leurs mouvements. Toutes les escadrilles du groupe envoient dès que possible des patrouilles en l'air. Les pleins des SPAD sont faits en vidangeant deux appareils sur trois. L'essence n'arrivera que le lendemain. Le lieutenant Poupon et les sergents Marot et Delannoy décolent avec un plafond de 300 mètres. Une heure et quarante-cinq minutes après, ils peuvent préciser la ligne atteinte par l'ennemi. Ils ont, de plus, incendié un Drachen à Roye et dispersé un régiment de cavalerie. C'est le premier succès de cette escadrille renouvelée.

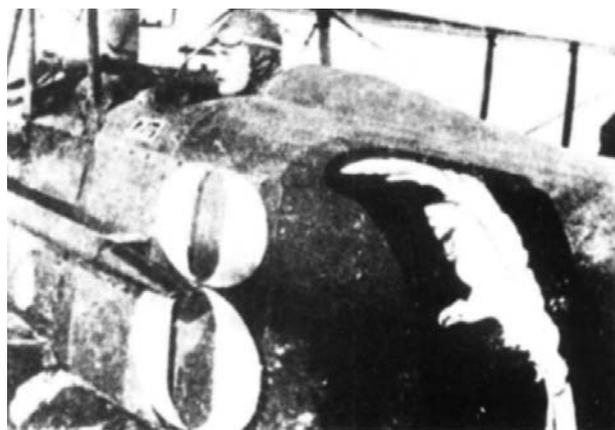
Deux jours plus tard, les SPAD de l'escadrille attaquent une patrouille de cinq Albatros qui survolent Rollot. Le lieutenant Poupon se « jette » sur le chef qui a un grand « M » peint sur le fuselage, les autres s'occupent des équipiers. C'est une mêlée terrible. Trois Allemands abandonnent, désarmés, et se brisent sous les balles des sergents Gourdon et Francisquet. Le combat des chefs continue jusqu'au moment où le grand « M » pris de vitesse est touché par les obus incendiaires.



Chaque pilote sait que sa vie dépend du bon fonctionnement de ses armes de bord. L'inspection méthodique de la bonne disposition des cartouches sur la bande d'alimentation des mitrailleuses permet d'éviter tout incident de tir pendant les phases de combat (Collection SHD).

Le 13 avril 1918, l'escadrille se déplace dans le secteur anglais, près d'Amiens. Elle s'installe sur le terrain de Montagne, terrain non préparé pour la recevoir, et c'est le « camping », mais tout le monde est content. Le 23 avril, le lieutenant Paumier et ses équi-

piers attaquent une patrouille de dix Fokker au-dessus d'un de leurs terrains, Caix. C'est un terrible combat au cours duquel le lieutenant Poupon descend deux monoplaces et le maréchal des logis Coupilland un troisième. Le 3 mai, ils attaquent la « Saussice » de Rozières en Santerre, l'observateur saute en parachute mais la « Saucisse » ne brûle pas, les balles incendiaires l'enveloppent mais aucun effet ne se produit.



D'un appareil à l'autre, les insignes pouvaient varier en forme et en couleur. Souvent dessinés à la main, ils étaient chacun une œuvre d'art à part entière. Noirs ou blancs, certains «Charognards» pouvaient tenir dans leur bec une chaîne portant une plaque au numéro de l'escadrille (Collection SHD).

Puis l'escadrille inaugure l'accompagnement des bombardiers Breguet. Les SPAD doivent monter très haut, cinq mille à cinq mille cinq cents mètres, se trouver à l'heure convenue pour rassembler ces bombardiers et les accompagner pendant toute leur mission. Ce nouveau travail, simple en apparence, se heurte à beaucoup de difficultés dont la principale est l'absence de liaison entre SPAD et Breguet. Les combats sont inexistant pendant ces missions. Les quelques Allemands aperçus disparaissent devant cette armada d'avions. La grande expédition fait le vide et affirme la maîtrise de l'air. Le 29 mai, la SPA 37 se rend à Raray et dès son arrivée sur le terrain, elle continue à patrouiller.

Les armées françaises subissent encore une fois les furieux assauts des Allemands qui ont enfoncé le front vers la ville de Fère en Tardedois. La SPA 37 reçoit l'ordre d'em-

pêcher les « Saussices » de faire impunément leurs reconnaissances. Cette mission est particulièrement bien remplie et nombreux sont les observateurs qui sautent en parachute.

L'escadrille se rend alors sur le terrain de Plessis-Belleville. Dans la nuit du 4 au 5 juin, des avions allemands viennent attaquer le terrain mais sans aucun résultat. Le lendemain, cette fois hélas, ils mettent le feu et détruisent ainsi la quasi-totalité des avions et tout le matériel du GC 15. Le capitaine Paurmier est frappé par les éclats d'une bombe alors qu'il courait sauver les avions. Le 13 juin, l'escadrille reconstituée reprend le travail avec le lieutenant Poupon comme nouveau patron. Ce même jour, elle rencontre une patrouille de six Fokker D VII. Ce sont les premiers exemplaires de ce modèle. C'est un dur combat mais elle inscrit tout de même deux nouvelles victoires.

Le 14 juin 1918, elle se déplace à Roissy et y restera clouée au sol par les très mauvaises conditions météorologiques. Le 19 juin, le sous lieutenant Vasileco, engagé volontaire roumain, fait une chute et se tue. Le 5 juillet, débute la campagne offensive de Champagne. La SPA37 se rend à Remencourt. Le 15 juillet, jour de l'attaque allemande, tout le monde vole et cela malgré le mauvais temps. Le lieutenant de Romanet abat un avion, atterrit à côté de lui et y découpe une croix noire dans le fuselage. Après être rentré au terrain, il descend de son avion en brandissant son trophée au grand ébahissement de tous les pilotes.

Le 4 juillet 1918, l'escadrille se rend sur le terrain de Villeneuve. Elle reprend les accompagnements de bombardiers, mais à plus basse altitude. Elle subit dès lors une période de « guigne » : les mitrailleuses des SPAD s'enrayent. Il est parfois délicat de savoir qui a porté le coup de grâce à tel ou tel avion, mais les pilotes de l'escadrille travaillent en étroite collaboration et ne cherchent pas la prouesse individuelle. Le 15 août, elle obtient encore deux victoires dans la mêlée avec des monoplaces, au nord de Compiègne. L'escadrille, qui est à Fouquerolles, va travailler sur le front de Soissons avec l'armée Mangin.



Disposant d'un moteur de 220HP, le SPAD S XIII allait définitivement établir la suprématie de la chasse française sur l'aviation allemande. Doté de deux mitrailleuses synchronisées, il n'aura pour seul véritable concurrent que le Fokker D VII qui arrivera cependant trop tard dans les Jastas pour inquiéter les pilotes alliés (Collection SHD).

Le 12 septembre 1918, elle s'envole pour le terrain d'Ochey, à partir duquel elle va appuyer les Américains pour leur attaque sur la ville de Saint Mihiel. Les missions sont des mitraillages au sol. Convois et troupes en marche sont les cibles des pilotes, habitués maintenant à ce style de combat. Les lignes se stabilisent et l'escadrille reprend la mission de chasse. Le 26 septembre 1918, elle s'installe sur le terrain de Cernon. De nouveau et presque quotidiennement, elle reçoit la mission d'escorter des Breguet de bombardement et bien peu d'occasions lui sont laissées de faire la « chasse » proprement dite. Ces bombardements très efficaces s'accomplissent sans difficultés : les Allemands n'osent pas attaquer.

Malgré ce peu d'occasions, quelques victoires sont encore remportées.

Le 11 novembre 1918, l'escadrille SPA 37 clôture son palmarès avec cinquante victoires officielles et trente cinq victoires probables, dont la confirmation officielle n'a pu être obtenue.

Lieux de stationnement

Chateaufort	23 janvier 1915
Sézanne	04 février 1915
Ste-Ménéhould	05 février 1915
Pierrefitte	mars 1915
Ferme de Vaudoncourt/Lisle-en-Barrois	19 août 1915
Mélette	septembre 1915
Lisle-en-Barrois	01 octobre 1915
Ste-Ménéhould	16 octobre 1915
Plesnes	27 juin 1916
Cachy	juillet 1916
Plessier-St-Just	25 janvier 1917
Ravenel	février 1917
La Cheppe	07 mars 1917
La Noblette	01 avril 1917
Beauzée-sur-Aire	25 juillet 1917
Villeneuve-lès-Vertus	21 septembre 1917
Beauzée-sur-Aire	27 septembre 1917
Plessis-Belleville	28 février 1918
Montagne	13 avril 1918
Raray	29 mai 1918
Plessis-Belleville	02 juin 1918
Mitry-Mory	06 juin 1918
Roissy-en-France	14 juin 1918
Remennecourt	06 juillet 1918
Villeneuve	14 juillet 1918
Herbisse	18 juillet 1918
Villeseneux	24 juillet 1918
Fouquerolles	07 août 1918
Raray	25 août 1918
Ochey	06 septembre 1918
Cernon	23 septembre 1918
Melette	03 novembre 1918
Gondreville	13 novembre 1918
Nancy-Azelot	08 décembre 1918

Commandants d'escadrille

Capitaine Louis Quillien	23 janvier 1915
Capitaine Marcel Feirstein	04 avril 1916
Capitaine Bonnevey	20 décembre 1917
Capitaine Henri Paumier	05 février 1918
Capitaine Roger Poupon	18 juin 1918

Rattachements

3 ^{ème} armée	23 janvier 1915
1er groupe d'aviation	début 1er trimestre 1915
2 ^{ème} groupe d'aviation	1er Mai 1915
1er groupe d'aviation	2 ^{ème} trimestre 1915

2 ^{ème} groupe d'aviation	3 ^{ème} trimestre 1915
6 ^{ème} armée	02 juillet 1916
Groupe de combat 12	02 juillet 1916
3 ^{ème} armée	25 janvier 1917
Groupe de combat 13	février 1917
4 ^{ème} armée	07 mars 1917
Groupe de combat 15	07 mars 1917
2 ^{ème} armée	26 juillet 1917
Escadre 1	10 février 1918
4 ^{ème} armée	juillet 1918

Avions utilisés

Morane-Saulnier type L	janvier 1915
Morane-Saulnier type LA	1915
Nieuport X	juillet 1915
Nieuport XII	1915
Nieuport XI	printemps 1916
Nieuport 16,17	1916
Nieuport 23	1917
SPAD VII	mars 1917
SPAD XIII	1918

Le parc de l'escadrille comprend :

le 03 juin 1916	les Nieuport 16 n° 923, 967, 986, 1211,
les Nieuport 11 n° 1201, 1259,	
les Nieuport 12 n° 44, 1221, 1238, 1297.	
le 1er juillet 1916	7 Nieuport
en septembre 1916	le Nieuport 17 bis n° 3315
en avril 1917	2 Nieuport 17 dont le n° 2539 et 11 SPAD VII.

Bilan

50 victoires aériennes homologuées, 35 probables.

Capitaine Poupon	8 (et 5 probables)
Capitaine Quillien	3
Capitaine Feirstein	1
Capitaine Paumier	1
Lieutenant de Romanet	10 (et 1 probable)
Lieutenant de Durat	1
Lieutenant Dagonnet	1
Lieutenant de Rivoric	1
Sous-lieutenant Guyou	11 (et 8 probables)
Sous-lieutenant Prudhommeaux	2 (et 1 probable)
Sous-lieutenant Lienhart	5 (et 4 probables)
Sous-lieutenant Jumilhac	1
Sous-lieutenant Tsu	3 (et 3 probables)
Sous-lieutenant Varcin	0 (1 probable)
Adjudant Marot	4



Adjudant Pegoud	3
Adjudant Francisquet	3 (et 1 probable)
Adjudant Boinet	2 (et 1 probable)
Adjudant Gourdon	1
Adjudant Garrigou	1 (et 1 probable)
Adjudant Jan	4 (et 3 probables)
Maréchal des logis Coupillaud	6 (et 3 probables)
Maréchal des logis Danek	2
Maréchal des logis Martin	1 (et 1 probable)
Sergent Morin	4 (et 1 probable)
Sergent Lecomte	1
Sergent Lapiere	1
Sergent Bernay	1 (et 2 probables)
Sergent Penot	0 (1 probable)

Récompenses et décorations

- 1 citation à l'ordre de l'armée par ordre 10.313 du Général commandant en chef du 04-10-1918
- croix de guerre 14-18 avec une palme de bronze.



Fanion de traditions de l'escadrille SPA 37. La couleur de l'escadrille est le bleu. La SPA 37 « Charognard » est décorée de la croix de guerre 14-18 avec palmes, de la croix de guerre 39-45 avec palmes et de la croix de guerre TOE avec palme. Les membres de l'escadrille se sont vus attribuer le droit au port de la fourragère aux couleurs du ruban de la médaille militaire avec olive 39-45 (Collection EC 01.004.)

Personnalités marquantes

Lieutenant Barny de Romanet	(18 victoires dont 10 à l'escadrille) ;
Sous-lieutenant Guyou	(12 victoires dont 11 à l'escadrille, citation nominative au communiqué officiel) ;
Capitaine Poupon	(8 victoires) ;
Maréchal des logis Coupillaud	(6 victoires) ;
Sous-lieutenant Lienhart	(5 victoires) ;
Sergent Etienne Tsu	(pilote chinois).

Morts et disparus au combat

Lieutenant Saulnier-d'Anchauld	Mort pour la France 12 septembre 1915
Sergent Poznanski, Sgt Pierre	Disparu. 23 septembre 1915
Lieutenant Caffarel	Mort pour la France 21 novembre 1915
Capitaine Besnier	Mort pour la France 06 février 1916
Sous-lieutenant Laguerre	Mort pour la France 22 février 1916
Capitaine Quillien	Mort pour la France 03 avril 1916
Maréchal des logis Suisse	Mort pour la France 30 avril 1916
Lieutenant Enos	Disparu. 22 juin 1916
Capitaine Petit	Mort pour la France 22 juin 1916
Lieutenant Dagonnet	Mort pour la France 21 juillet 1916
Caporal Danguéuger	Mort pour la France 24 août 1916
Sous-lieutenant Prudhommeaux	Disparu. 08 septembre 1916
Sergent de Geuser	Disparu. 17 septembre 1916
Caporal Marcowitz	Mort pour la France 17 septembre 1916
Lieutenant Masquelier	Disparu. 22 septembre 1916
Caporal Simon	Disparu. 14 avril 1917
Sergent Garrigou	Disparu. 13 mai 1917
Sous lieutenant Cabaud	Mort pour la France 26 mai 1917
Maréchal des logis Falleur	Disparu. 09 août 1917
Sous-lieutenant Sébenq	Disparu. 13 août 1917
Sergent Girardot	Mort pour la France 18 août 1917
Adjudant-chef Gazave	Disparu. 26 novembre 1917
Mdl Loustalot	Disparu. 30 mai 1918
Brigadier Pontet	Disparu. 03 juin 1918
Capitaine Paumier	Mort pour la France 04 juin 1918 dans le bombardement du terrain de l'escadrille
Adjudant Coupillaud, Adj Martin	Disparus. 11 août 1918
Lieutenant Bobby de la Chapelle	Mort pour la France 26 septembre 1918
Maréchal des logis Daniel	Mort pour la France 27 octobre 1918

SPA 81 « LÉVRIER »

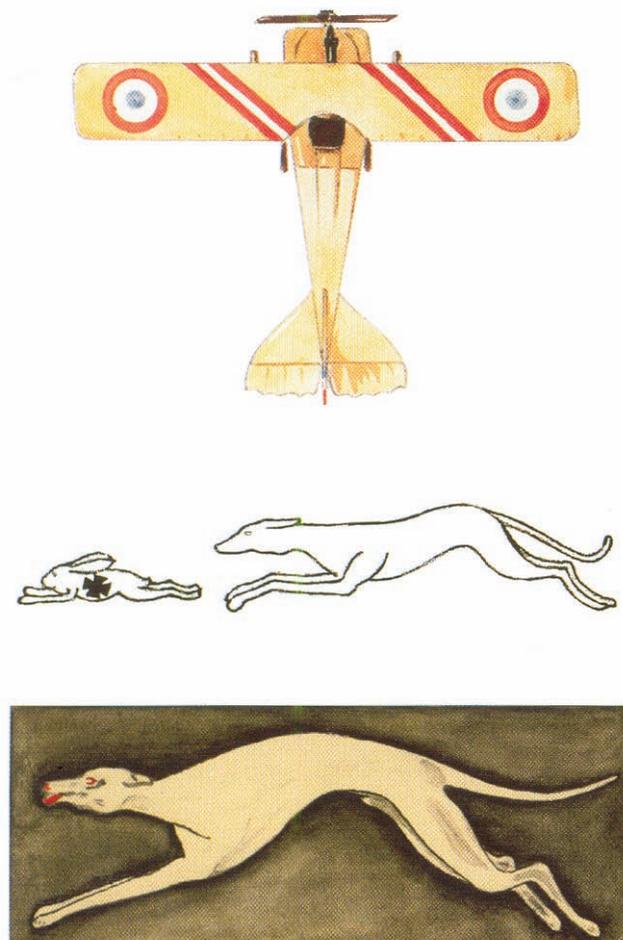
CAVE CANEM, " les Lévrier guettent, "CAVE CANEM" les Lévrier grognent, ardents au combat ce sont les PRESTIGIEUX CLEBARDS.

Devise de l'escadrille

Créée N81	26 décembre 1916
Devient SPA 81	avril 1917
Devient 102 ^{ème} Esc./1er RC	1 ^{er} janvier 1920
Devient 2 ^{ème} Esc./1er RAC	1 ^{er} août 1920

Symbolique

L'escadrille 81 utilisait dans un premier temps deux bandes rouges obliques entourant une bande blanche comme signe distinctif. Appliquées sur les plans supérieurs de manière parallèle, ces bandes pouvaient parfois être reprises sur la partie arrière du fuselage et accompagnées de l'insigne personnel du pilote. Certains SPAD de l'escadrille possédaient le capot moteur du radiateur peint en rouge, couleur de tradition de l'escadrille. Par la suite, l'escadrille choisit comme insigne celui porté par le lieutenant Herbelin : un lévrier blanc poursuivant un lièvre porteur d'une croix de fer. C'est enfin le lieutenant Leps, sur proposition du caporal américain Bayne, qui choisit l'insigne définitif en février 1918, à l'occasion du rattachement de l'unité à la 1^{ère} escadre du commandant Menard : un lévrier blanc seul courant et vu de profil. Le mot lévrier, dérivant du latin « lepus », est un terme proche de l'orthographe du patronyme.



LA N81 ESCADRILLE ISOLEE

A la fin de l'année 1916, alors qu'une impulsion nouvelle est donnée à l'aviation de chasse et que de nouvelles escadrilles de combat sont formées, destinées à l'offensive prévue pour le printemps, le capitaine Mandinaud, le vainqueur du Zeppelin L.49, est chargé de former la N81 avec un lot des meilleurs pilotes s'entraînant à cette époque sur Nieuport. Nerveux, rapide, cassant, mais animé d'un excellent cœur, le capitaine Mandinaud gagne immédiatement la confiance de ceux qu'il a choisis pour aller se battre à ses côtés. Ce sont :

le sous-lieutenant Leps
l'adjutant Peronneau
le maréchal de logis Cazenove de Pradines
le sergent Boiteux
le sergent Levret
le sergent Maillan
le caporal Plaisir
le caporal Raymond
et enfin le mitrailleur Rudelou, qui fera les premières sorties en biplace.



Pilotes de l'escadrille en janvier 1918 sur le terrain de Ville-neuve-les-Vertus. De gauche à droite : sergent Rouselle, caporal Bayne, sergent Chaigneau, sous-lieutenant Peronneau, sergent Guerin, lieutenant Leps, sous-lieutenant Dhome, adjudant Levecque, caporal Santelli, adjudant Blanc, brigadier Cardo (Collection SHD).

Le 26 septembre 1916, la N81 est réunie toute entière à Villacoublay et le 6 janvier 1917, elle arrive à Sacy le Grand (Oise). Quelques patrouilles de reconnaissance sont les seules missions de l'escadrille pendant cette période peu propice. Le 24 janvier 1917, tous les pilotes se retrouvent sur le terrain de Fontaine, près de Belfort. L'escadrille forme

un élément d'un groupe provisoire, placé sous les ordres du chef d'escadrons de Marancour. Mais, sur ce grand front où l'ennemi protège son territoire sans beaucoup survoler le nôtre, elle combat pour son propre compte.

Les pilotes brûlent d'impatience de se mesurer rapidement avec un ennemi sur lequel leur jeunesse et leur inconscience du danger leur donneront une supériorité d'audace marquée. Mais il fait un temps abominable. Quelques sorties sont néanmoins marquées par des combats. Le maréchal des logis Cazenove de Pradines échappe par miracle à la mort ou à la prison. Il est cité en ces termes à l'ordre du service aéronautique :

« Jeune pilote qui, dès son arrivée en escadrille, a fait preuve des plus brillantes qualités d'entretien et de courage. A livré cinq combats en cinq sorties. Le 5 février 1917, a attaqué trois avions ennemis au-dessus de leur terrain d'aviation, a eu son réservoir crevé. Obligé d'atterrir devant les tranchées allemandes, a fait tranquillement tous ses efforts pour incendier son appareil, est rentré dans nos lignes sous le feu des mitrailleuses ennemies, donnant un bel exemple de courage et de sang froid à nos fantassins »

Cette citation manifeste bien le caractère du pilote. Froid, calme, d'une humeur toujours égale comme son visage, dont la plaisanterie et le chagrin arrivent difficilement à modifier l'expression. Il invite à la sympathie d'abord puis à l'admiration par son allant, son adresse, son calme et sa modestie.

Le 25 février 1917, le caporal Rivière effectue seul sa première sortie sur les lignes. Il part à neuf heures du matin. Au crépuscule, personne n'a de ses nouvelles. Ce n'est qu'un an après que l'escadrille apprendra sa chute mortelle en Haute Alsace après un combat malheureux. C'est le premier pilote de l'escadrille à mourir en combat aérien. Le jour même, sa mort était vengée : le sous-lieutenant Leps effectue sa première sortie sur les lignes avec le caporal Plaisir.





Le « Risque tout » du lieutenant André Herbelin. Son insigne personnel était initialement « La mort ailée fauchant les âmes ». Il choisit en 1918 un lévrier bondissant poursuivant un lapin arborant une croix de fer. Ce dessin sera sélectionné pour créer l'insigne définitif de l'escadrille. Par la suite, Herbelin combattit au sein de la Résistance pendant la Seconde Guerre mondiale. On remarque sur le SPAD VII N° 15 les deux bandes rouges obliques entourant une bande blanche identifiant la SPA 81. Ces marques sont aussi reprises sur les plans supérieurs des appareils (Collection SHD).

Au cours d'un combat violent livré contre un Albatros au-dessus de Habsheim, Plaisir abat le premier avion ennemi officiellement homologué pour l'escadrille. Il ne jouit malheureusement pas longtemps de son succès. Suite à une blessure grave, il devient indisponible, et cela jusqu'à la fin des hostilités.

Le 10 mars 1917, le capitaine Mandinaud, en patrouillant, rencontre deux Albatros de chasse. N'écouter que son courage, il se précipite sur ses adversaires. Absolument criblé de balles, Mandinaud s'écrase à deux cents mètres de nos lignes d'Altkirch. L'escadrille est bien résolue à venger les pertes cruelles qu'elle vient de subir. Le lieutenant Leps prend le commandement intérimaire de la N81 et stimule les énergies par un heureux doublé de biplaces, exploite à la suite duquel il est décoré de la Légion d'Honneur. Au cours d'un combat aérien, il abat Theillier, as allemand comptant une douzaine de victoires. Ce dernier s'écrase près de Mulhouse où il est enterré. Ce sont les premiers succès de la jeune N81.

C'est l'époque héroïque de la 81, où les qualités individuelles de ses pilotes s'expriment

au cours de sorties isolées, à la recherche de l'ennemi à descendre que chacun recherche pour son compte, jaloux de garder pour lui seul sa victoire. Les dures pertes qui frappent l'escadrille obligent les pilotes à réfléchir et amènent peu à peu à la marche en patrouille qui va bientôt lui être imposée par le commandement.



C'est en 1918, à l'occasion du rattachement de l'unité à la 1ère escadre du commandant Menard, que le lévrier fut choisi par le lieutenant Leps comme insigne définitif de l'escadrille. Il fut adopté du fait que le mot lévrier vient du latin « lepus », proche du patronyme du commandant d'escadrille. Dessiné par un volontaire américain, le caporal Alexander Bayne, il reprend l'insigne choisi par le lieutenant Herbelin. On remarque les variations de couleurs du lévrier sur certains des SPAD VII de l'escadrille (Collection SHD).

LA SPA 81 ESCADRILLE DU GC 15

A la fin du mois de mars 1917, le lieutenant Bailly prend le commandement de la N81. Après un petit déplacement de Fontaine à Chaux, la N81 quitte Belfort pour participer à la grande attaque du 16 avril, au sein du groupe de chasse 15 commandé par le capitaine Menard. Les Nieuport sont remplacés par des SPAD, la N81 prend le nom de la SPA 81. Chez les pilotes, les avis sont partagés : les uns deviennent des champions des nouveaux appareils, les autres demeurent attachés à leurs « rotatifs ».

« *Le SPAD !!! Il paraît qu'il est difficile à piloter, il plane mal, attention à la glissade, il atterrit comme un bolide, les questions de température et de pression sont préoccupantes... Le Nieuport avec son Rhône est tellement sûr, on s'est livré avec lui à toutes les acrobaties possibles. Nunges-*



ser a gardé le sien, avec un moteur de 130, il est vrai. Oui, mais Guynemer a un SPAD qui marche à une allure vertigineuse, c'est le dernier cri... »



Le sergent Pierre Cardon en mai 1918 accompagné de ses mécaniciens Charles Boillot et Charrière. Cardon se spécialise dans l'attaque des ballons d'observation allemands. Tirant à bout portant avec ses fusées Le Prieur, il lui arrive parfois de passer avec son SPAD au travers de sa victime en flammes (Collection SHD).

Au lieu de borner le rôle de la patrouille à un rôle purement défensif comme en Champagne, on demande cette fois-ci à la chasse d'attaquer. Le vol gagne en intérêt et le virtuose voit augmenter ses chances de manifester sa supériorité sur l'ennemi. « Descendre un Boche » devient un lieu commun, le comble de l'élégance est d'enflammer son adversaire sans trop expliquer son coup. Le lieutenant Hugues abat avion sur avion et est décoré de la Légion d'Honneur. Le lieutenant Leps descend en collaboration avec le lieutenant Hugues un biplace et le 10 novembre, une de ses rafales bien ajustée fait opérer un demi-tonneau à un Rumpler de reconnaissance qui va atterrir en vol plané, sur le dos, au milieu de la forêt d'Argonne.

Le maréchal des logis Cazenove descend trois avions et est décoré de la médaille militaire. Malheureusement, une balle lui traverse la jambe au cours d'un combat sur SPAD 220 HP. L'appareil exécré de la SPA 81, qui ne veut connaître que la 180 HP :

« Ce dernier « tourne rond », il est léger dans la main, fait un « ronron » agréable. Tandis que le 220HP... la langue française ne possède pas assez de mots durs pour le décrier... » (cahier de marche SPA 81)

Tandis que le maréchal des logis Cazenove est cité à l'ordre de l'armée, Peronneau et Dhôme sont décorés de la médaille militaire. Le 13 janvier 1918, le GC 15 est envoyé sur ces entrefaites au repos en Champagne, sur le terrain de Villeneuve-les-Vertus. Les groupes se réunissent en escadre. Ainsi, le groupe forme avec les groupes 18 et 19 la 1ère escadre de chasse. De nouvelles méthodes tactiques concernant l'aviation de combat sont préconisées par le commandant Menard et expérimentées à l'arrière du front. Les escadrilles, dont l'effectif est augmenté à quinze avions, reçoivent un lot important de jeunes pilotes.

Le capitaine Bailly quitte la SPA 81 pour prendre le commandement du GC 20, nouvellement créé. Il est vivement regretté à l'escadrille où il laisse un souvenir exclusif d'admiration. Il a l'honneur avant de partir de voir son unité citée en ces termes :

« Unité d'élite dont les pilotes entraînés par l'exemple de leur chef, le capitaine Bailly, rivalisent de courage et d'adresse. Quoique formation récente, a eu un rendement remarquable ; affirme sa supériorité sur l'ennemi et obtient la maîtrise chaque fois qu'elle tient l'air. En huit mois, a abattu vingt-six avions ennemis. »

Le lieutenant Hugues prend le commandement de la SPA 95 du GC 19. Le lieutenant Leps succède au capitaine Bailly au commandement de la SPA 81. Jusqu'alors, le signe distinctif de l'escadrille consistait en deux bandes rouges peintes le long du fuselage des SPAD. Le lévrier était l'emblème personnel du lieutenant Herbelin. Un des pilotes américains de la SPA81 le lui avait dessiné poursuivant un lièvre porteur de la croix de Malte. En janvier 1918, lorsque la SPA 81 dit se choisir un insigne, elle adopte le lévrier



et abandonne le lièvre germanique. Ainsi, la SPA 81 devient l'escadrille des « Lévrier ».



Bien que décrié par les pilotes à son entrée en service, le SPAD S VII se révèle très vite supérieur à ses adversaires allemands. Issu des avions de course développés par Louis Béchereau, son aile à l'aérodynamique performante lui donne un avantage certain en vitesse sur ses adversaires (Collection SHD).

Le lieutenant Leps s'emploie énergiquement à apprendre le combat aérien aux jeunes pilotes qui viennent compléter l'escadrille. Chacun s'exerce à tirer sur une cible mobile ou fixe. Tous se rencontrent quotidiennement dans des combats amicaux au-dessus du terrain, à chaque instant de la journée, SPAD Français et Nieuport américains voltigent dans tous les sens.

Aussi, tout le monde est fin prêt quand se déclenche la terrible attaque du 26 mars 1918. Le GC 15 est envoyé à Plessis-Belleville. Travail très dur, intensif, dans la brume et l'ignorance de la ligne de feu, au-dessus d'un pays où toutes les routes s'assombrissent sous l'uniforme de l'ennemi qui avance par bonds écrasants. Le commandement demande des choses difficiles, exténuantes moralement et physiquement. Rien n'est plus déprimant que de se sentir perdu au milieu d'une brume épaisse qui estompe le sol dont on ne sait même pas si l'occupant est ami ou ennemi. Aussi, il n'est pas rare que certains pilotes se retrouvent tout à coup au-dessus d'un terrain de Fokker ou de Pfalz. Ces derniers viennent de faire leur apparition sur le front, ces fameux triplans, mais pour une durée éphémère. Le 31 mars, l'adjudant Simon s'écrase près de Montdidier, tenu à cette époque par les Allemands. Trois mois

après, son corps demeuré dans l'appareil est retrouvé par Leps et Dhôme qui le font pieusement enterrer. C'est la seule perte des « Lévrier » alors qu'ils s'octroient entre les mois d'avril et de juillet trente appareils ennemis officiellement homologués.



Le Lieutenant Adrian Louis Jacques Leps, commandant d'escadrille de la SPA 81, obtiendra 12 victoires aériennes confirmées. Il baptise son appareil personnel du nom de « L'Houzarde Bercheny », en souvenir de son ancienne appartenance au premier régiment de hussards créé par Napoléon. Meneur d'hommes, il constitue une escadrille d'élite, qui obtiendra un des plus beaux palmarès de la Première Guerre mondiale. Il commandera le groupe de chasse 21 pendant la Seconde Guerre mondiale, et se retirera par la suite au grade de lieutenant-colonel (Collection SHD).

LA GUERRE DE MOUVEMENT

L'aviation se déplace continuellement vers le secteur d'attaque des Français. Les déménagements se succèdent sans interruption. Les avions demeurent en contact étroit avec l'ennemi et sont suivis à distance par le matériel roulant. C'est au cours de ces terribles batailles que les élèves chasseurs de Villeneuve se révèlent être des chasseurs redoutables. Depuis l'attaque du 21 mars, le commandement insiste sur la destruction des ballons d'observation. Les « Lévrier » se distinguent immédiatement et, en formation compacte, ils se lancent à l'assaut de ces « saucisses ». Le 6 avril, Leps, nommé au grade de capitaine, abat un biplace qui embrase au même instant un Drachen.

Le 13 avril, il descend son douzième appareil et reçoit sa dixième palme. Dhôme, Cazenove et Peronneau reçoivent le « ruban rouge ». Ils sont, le 31 juillet, les héros d'un



combat à épisodes probablement unique... Ils attaquent un biplace à quatre mille mètres d'altitude au-dessus de Reims. Celui-ci se défend admirablement par ses évolutions et son tir. Il perd peu à peu de l'altitude, jusqu'à cinq cents mètres environ où une rafale tue le pilote. L'avion est en piqué et l'observateur saute en parachute et atterrit normalement. Tout se passera dans les lignes françaises. Malheureusement pour lui, le passager part en direction des tranchées, non loin de son point de chute. Perroneau tire quelques cartouches dans sa direction pour l'obliger à s'arrêter. Cazenove ne voit que le geste, s'imagine évoluer chez l'ennemi, pique sur le malheureux officier et lui loge une balle dans le ventre. Il expire entre les mains des Sénégalais. Plus chanceux, Lepeeve, abattu entre les lignes, réussit à rejoindre les avant-postes français avec deux prisonniers.



Facétie sur SPAD. Même au plus dur des combats, les hommes savent garder le moral (Collection SHD).

Santelli est décoré de la médaille militaire, Blanc est cité à l'ordre de l'armée, Rousselle reçoit la croix de guerre... L'escadrille toute entière est citée une deuxième fois à l'ordre de l'armée en même temps que l'escadre 1 et son fanion sont glorifiés par la fourragère de la croix de guerre. La SPA 81, cantonnée aux environs de Châlons, pousse de plus en plus loin ses patrouilles, et cela jusqu'à Chimay en Belgique.

C'est sur le terrain de Melette que le 11 Novembre 1918, l'armistice vient la sur-

prendre... Elle est endeuillée à la fin de la guerre par des pertes qui sont d'autant plus cruelles qu'elles sont dues à des fautes de pilotage. Il s'agit des sergents Viriot, Subercaze, Crenn et enfin Bayne, cet admirable Américain, victime de son cran. Toujours à l'étude de procédés pratiques et sûrs, en les expérimentant lui-même, il pique tellement violemment qu'il laisse ses ailes dans le ciel...



Afin de faciliter l'application de l'insigne de l'escadrille sur les appareils de l'unité, un pochoir est conçu, fixant ainsi de manière définitive la forme du lévrier. L'insigne de la SPA 81 connaîtra de nombreuses évolutions en forme mais aussi en couleur. La principale concerne les attributs de l'animal, peints en rouge vif. L'origine de cette variation reste trouble et fait l'objet de nombreuses légendes. En souvenir des anciens, cet insigne précis sera repris sur les dérives des Mirage 2000 N du « Dauphiné » (Collection SHD).





Chaque pilote a son mécanicien attitré, dont la mission est de préparer et de remettre en œuvre l'avion dont il a la charge. Arme technique, l'arme aérienne unit depuis sa naissance pilotes et mécaniciens pour le meilleur et pour le pire. Notez le camouflage de ce SPAD, caractéristique de l'année 1918 (Collection SHD).



Une nouvelle victoire ! Avec 88 victoires aériennes, la SPA 81 obtient en moins de deux années un extraordinaire bilan. Escadrille d'élite, elle se caractérise par la force de son groupe et la qualité de son personnel (Collection EC 01.004).



Lieux de stationnement

Villacoublay	26 décembre 1916
Sacy-le-Grand	05 janvier 1917
Fontaine	22 janvier 1917
Trilport	23 janvier 1917
Villeneuve-lès-Vertus	24 janvier 1917
Bar-le-Duc	25 janvier 1917
Toul	27 janvier 1917
Darney	28 janvier 1917
Fontaine	29 janvier 1917
Chaux	16 mars 1917
La Noblette	19 avril 1917
Beauzée-sur-Aire	25 juillet 1917
Villeneuve-lès-Vertus	19 septembre 1917
Beauzée-sur-Aire	26 septembre 1917
Villeneuve-lès-Vertus	14 janvier 1918
Plessis-Belleville	28 mars 1918
Montagne	12 avril 1918
Raray	29 mai 1918
Plessis-Belleville	02 juin 1918
Mitry-Mory	06 juin 1918
Louvres	13 juin 1918
Remennecourt	06 juillet 1918
Herbisse-Camp de Mailly	18 juillet 1918
Villeseneux	24 juillet 1918
Germinon	24 juillet 1918
Fouquerolles	07 août 1918
Raray	25 août 1918
Ochey	06 septembre 1918
Cernon	23 septembre 1918
Melette	31 octobre 1918
Gondreville	12 novembre 1918
Azelot	08 décembre 1918
Planig	mai 1919
Hofheim	11 août 1919

Avions utilisés

Nieuport XII, 17	26 décembre 1916
Nieuport 23,27	1917
SPAD VII, XIII	avril 1917

L'escadrille utilise au début 1917 le Nieuport 27 n° 2409, en avril 1917 3 Nieuport 17, 1 Nieuport 23 (le n° 2937) et 9 SPAD VII.

Commandants d'escadrille

Cne Maurice Mandinot	26 décembre 1916
Cne Raymond Bailly	20 mars 1917
Cne Jacques Leps	24 février 1918



Rattachements

2 ^{ème} groupe d'aviation	26 décembre 1916
6 ^{ème} armée	05 janvier 1917
7 ^{ème} armée	22 janvier 1917
4 ^{ème} armée	17 avril 1917
Groupe de combat 15	17 avril 1917
Escadre 1	10 février 1918

Bilan

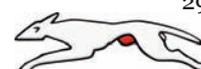
88 victoires aériennes homologuées.

VICTOIRES AERIENNES DE LA SPA 81

Capitaine Leps	12
Lieutenant Peronneau	10
Lieutenant Hugues	9 (dont 1 DRACHEN)
Lieutenant Dhome	9 (dont 1 DRACHEN)
Lieutenant Herbelin	7
Maréchal des logis Cazenave de Pradines	6
Maréchal des logis Santelli	6 (dont 4 DRACHEN)
Maréchal des logis Rouselle	5 (dont 1 DRACHEN)
Maréchal des logis Cardon	5 (dont 4 DRACHEN)
Maréchal des logis Guerin	4
Maréchal des logis Malfanti	4 (dont 1 DRACHEN)
Adjudant Simon	2
Adjudant Levecque	2
Adjudant Chaigneau	2 DRACHEN
Capitaine Bailly	1
Capitaine Plaisir	1
Capitaine Blanc	1



Avec neuf victoires aériennes à son actif, l'adjudant Dhome est, avec le lieutenant Hugues, le troisième pilote le plus titré de l'escadrille, après le capitaine Leps et le lieutenant Perronneau. On le voit ici en compagnie de ses camarades devant l'une de ses victimes (Collection SHD).



Récompenses et décorations :

- 2 citations à l'ordre de l'armée
- Ordre 1075 de la 2^{ème} armée du 28-01-1918
- Ordre 10.313 du général commandant en chef du 04-10-1918
- Croix de guerre 14-18 avec deux palmes de bronze ;
fourragère aux couleurs du ruban de la Croix de guerre 14-18.

**PAR ORDRE 131 F DU 7 OCTOBRE 1918, L'ESCADRILLE SPA 81 A DROIT
AU PORT DE LA FOURRAGERE AUX COULEURS
DE LA CROIX DE GUERRE 14-18**



Fanion de traditions de l'escadrille SPA 81 « Lévrier ». La couleur de l'escadrille est le rouge. On y voit les décorations attribuées au cours de son histoire : la croix de guerre 14-18 avec 2 palmes, la croix de guerre 39-45 avec palmes, et la croix de guerre TOE avec palme. Les membres de l'escadrille se sont vus attribuer le droit au port de la fourragère aux couleurs du ruban de la croix de guerre 14-18, et celle aux couleurs du ruban de la médaille militaire avec olive 39-45 (Collection EC 01.004).



CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE

ORDRE 10.313 DU GÉNÉRAL COMMANDANT EN CHEF

DU 04 OCTOBRE 1918

Le général, commandant en chef, cite à l'ordre de l'Armée l'ESCADRE DE COMBAT N° 1.

Unité remarquable d'une puissance de combat et d'une valeur morale de premier ordre. Formée et commandée par le chef de bataillon MENARD dont l'autorité et le magnifique exemple ont fait de cette formation un instrument de combat redoutable.

Engagée dans toutes les grandes actions les plus violentes de l'armée, a contribué au résultat final, apportant dans la lutte, le concours de sa puissante intervention. Volant par tous les temps, a sans cesse dominé l'ennemi, en incendiant ses ballons d'observation, en détruisant ses appareils ou en les rejetant très loin dans ses lignes, permettant ainsi à nos avions d'observation d'effectuer leurs missions. Par son intervention énergique, en mitraillant sans cesse à basse altitude et jusqu'à quinze kilomètres dans les lignes, les formations ennemies ; a pris longuement sa part de succès dans la bataille.

Dans ses sept derniers mois de lutte ardente, a abattu cent six avions, incendié quarante deux DRACHEN, tiré sur des objectifs des quantités considérables de munitions.

Le Général PETAIN.



CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE

ORDRE 1075 DE LA 2^{ème} ARMÉE

DU 28 JANVIER 1918

Unité d'élite dont les pilotes entraînés par l'exemple de leur chef, le capitaine BAILLY, rivalise de courage et d'audace.

Quoique de formation récente, a eu un entraînement remarquable, affirme sa supériorité sur l'ennemi et obtient la maîtrise chaque fois qu'elle tient l'air.

En huit mois, a abattu vingt six avions ennemis.



Personnalités marquantes

Capitaine Leps	(12 victoires, citation nominative au communiqué officiel)
Lieutenant Hugues	(12 victoires)
Sous-lieutenant Herbelin	(11 victoires, citation nominative au communiqué officiel)
Lieutenant Perroneau	(10 victoires)
Sous-lieutenant Dhome	(9 victoires)
Sous-lieutenant de Cazenove de Pradines	(7 victoires)
Sous-lieutenant Lionel de Marmier	(6 victoires, aviateur français libre en 1940)
Sergent Santelli	(6 victoires)
Adjudant Rousselle	(5 victoires)
Sergent Cardon	(5 victoires)
Sous-lieutenant Bayne, Elisson C, Boggs et John Russel Adams	(pilotes américains)
Henri Reymond	(pilote suisse).

Morts et disparus au combat

Caporal Rivière	Disparu. 25 février 1917
Capitaine Mandinot	Mort pour la France 10 mars 1917
Sergent Boiteux-Levret	Mort pour la France 24 avril 1917
Sergent Raymond, Sgt Sauvet	Mort pour la France 11 mai 1917
Capitaine Guillou	Mort pour la France 1er décembre 1917
Adjudant Simon	Disparu. 23 mars 1918
Caporal Colanbo	Disparu. 17 juin 1918
Adjudant Crenne	Mort pour la France 12 septembre 1918
Sergent Viriot	Mort pour la France 21 octobre 1918
Caporal Subercaze	Mort pour la France 27 octobre 1918



SPAD S VII et S XIII



Les SPAD VII et XIII font partie des avions les plus célèbres de la Première Guerre mondiale. Les SPAD dotèrent la quasi-totalité des 81 escadrilles de chasse de l'aviation militaire. Avion des grands « As », ils seront rendus célèbres par les exploits de Georges Guynemer et de René Fonck. Conçus par l'ingénieur aéronautique Louis Béchéreau, en collaboration avec Louis Blériot, propriétaire de la Société pour l'aviation et ses dérivés (SPAD), ils sont dérivés des avions de course conçus par Béchéreau au début des années 1910.

En 1915, apparaît le moteur en « V » Hispano-Suiza 8 A de 150 ch, créé par l'ingénieur suisse Marc Birkigt. Ce moteur, dont la surface frontale était particulièrement petite, permet à Béchéreau de transformer son SPAD « A 3 » à moteur rotatif en monoplace de chasse à moteur en ligne en l'armant d'une mitrailleuse synchronisée. Le moteur Hispano donnera par la suite une longue lignée de propulseurs qui équiperont l'ensemble des avions de chasse français jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

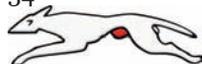
Le SPAD VII vole pour la première fois au printemps 1916 à partir du terrain de Villacoublay. Avec le pilote Béquet à ses commandes, il démontre aussitôt de grandes qualités de vol et rentre en service opérationnel en juin 1917. Il est remarquablement solide, monte bien, vole plus vite que les

Albatros allemands. Il est par la suite rapidement motorisé avec un HS 8 A de 180 ch. Une version XII équipée d'un canon Hotchkiss de 37 mm, monté entre les deux rangées de cylindres du moteur et tirant au travers du moyeu de l'hélice, est spécialement développée pour le capitaine Guynemer.

En 1918, apparaît le SPAD XIII, plus rapide, doté de deux mitrailleuses Vickers de 7,56 mm synchronisées et d'un moteur de 220 ch Hispano Suiza 8B. Il permet à l'aviation française de dominer la chasse allemande au-dessus du théâtre des opérations.

Grâce à leurs ailes particulièrement étudiées, les SPAD, bons grimpeurs (4 000 m en 13 mn), sont sans rival en piqué et exceptionnellement rapides (225 km/h) en ligne de vol. Ils sont cependant peu maniables et offrent à leur pilote une visibilité très médiocre vers l'avant et vers le bas.

D'une masse maximale au décollage de 755 kg, leur envergure est de 7,22 m pour une longueur de 6,16 m et une hauteur de 2,35 m. Leur réservoir de carburant, logé en soute inférieure, leur permet une autonomie de 2 heures et 25 minutes. Les plans, dont le profil de voilure est mince, abritent la nourrice d'alimentation du moteur. Le SPAD accélère très rapidement et peut atteindre 450 km/h en piqué. Cependant, les ailes soumises aux fortes contraintes aérodynamiques peuvent



se replier en fin de ressource ou lors de manœuvres brutales sous fort facteur de charge. Son pilotage reste donc fin et il faut veiller à rester dans le domaine de vol de l'appareil. L'atterrissage de l'avion est aussi délicat. Il s'exécute à des vitesses assez rapides, de l'ordre de 130 km/h.

Les SPAD n'auront pour seuls rivaux que les excellents triplans Fokker DR I et Fokker D VII qui, construits en trop petit

nombre, ne pourront disputer la suprématie au SPAD. Fabriqué à plus de 6 000 exemplaires pour la version VII et 8 840 pour sa version XIII, le SPAD est le symbole de la puissance industrielle et militaire française à la fin du premier conflit mondial.

Excellents appareils, les SPAD XIII doteront les escadrilles de chasse jusqu'au début des années 1920.



Les combats aériens de la Première Guerre mondiale s'opéraient à bout portant comme illustré sur cette reconstitution (DR)

SPA 92 « LION DE BELFORT »

« Que rugissent les lions indomptables. »

Créée N92
Devient SPA 92
Dissoute

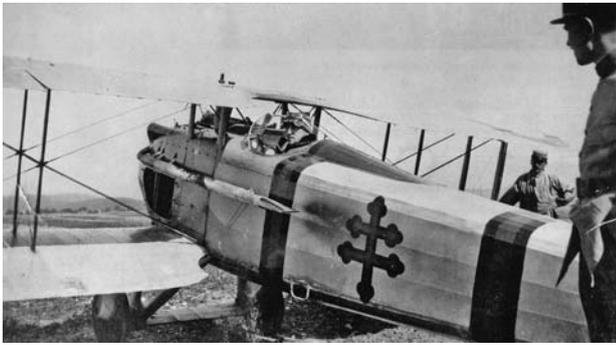
10 mai 1917
14 mai 1918
15 juillet 1919

Symbolique

L'insigne de l'escadrille 92 représentait l'œuvre du sculpteur français Bartholdi, le Lion de Belfort, placée dans un demi-disque rouge. Il se voulait un rappel du lieu de création de l'unité dont la mission initiale était la protection de la ville de Belfort. Cet insigne figurait parfois aux côtés d'une croix de Lorraine trilobée rouge, les deux cernés par deux bandes verticales. La croix apparaît également sans le Lion de Belfort.



Suite au repli stratégique allemand de 1917, l'aéronautique militaire crée de nouvelles escadrilles dans l'attente de la grande offensive, seul moyen pour l'empire germanique de gagner la guerre avant l'arrivée définitive des Américains. C'est dans ce contexte que la SPA 92 « Lion de Belfort » voit le jour en mai 1917 (Collection SHD).



L'escadrille adopte initialement une croix de Lorraine rouge trilobée accompagnée de deux bandes verticales comme signe de reconnaissance. Intégrée au groupe de chasse 15 puis 22, la SPA 92 conduit des patrouilles de combat, afin d'interdire aux avions ennemis la possibilité d'opérer au-dessus du front. Le capitaine Georges de Geyer d'Orth, premier commandant d'escadrille des « Lion de Belfort », se prépare à partir à bord de son SPAD VII magnifiquement décoré, pour une nouvelle mission, sous l'œil attentif de ses mécaniciens (Collection SHD).

Mise sur pied en mai 1917, la N92 est équipée de Nieuport monoplaces. Travaillant au profit de la 7^{ème} armée, elle stationne au sud-ouest de Belrain.

Rapidement engagée, elle sort de l'anonymat avec le maréchal des logis Robert, qui attaque un biplace ennemi et le poursuit, avec l'adjudant Daladier, jusque dans les lignes ennemies, son mitrailleur étant tué.

Le même jour, le 24 mai, le caporal Rondot est en patrouille de combat dans les lignes ennemies. Attaqué par surprise par deux chasseurs ennemis, il est grièvement blessé. Il essaie de rejoindre ses lignes mais, touché, son moteur rend l'âme et le pilote français se voit contraint de se poser sur les premières lignes. Secouru, il décède néanmoins dans la soirée. Le lieutenant Rigoulot n'a pas plus de chance en interceptant un Allemand qui vient de franchir nos lignes. Meilleur manœuvrier, le chasseur allemand abat le pilote français. Ce sont les premiers sangs versés par l'escadrille mais aussi la première victoire.

La deuxième victoire est obtenue par le sergent Soumagniat, le 16 juin, lorsqu'il abat un chasseur ennemi dans nos lignes. Quelques jours plus tard, l'adjudant Daladier décolle pour une mission de reconnaissance

profonde en territoire ennemi. Dans les lignes allemandes, l'avion se fait intercepter par deux monoplaces de chasse qui mènent la vie dure au Français. Son observateur tué, lui-même blessé au bras droit par deux balles, Daladier fait demi-tour, toujours sous les attaques des chasseurs, et réussit à rentrer, l'ennemi ayant rompu le combat au passage des lignes.

Daladier se vengera peu après en abattant son troisième Allemand, le 4 juillet. Le même jour, le maréchal des logis Laurent obtient sa première victoire. Le palmarès de l'escadrille s'allonge le 14 grâce au maréchal des logis Lonet qui abat un chasseur allemand en flammes dans ses propres lignes. Le 17 août 1917, le sous-lieutenant Austin fait parler de lui après avoir exécuté une des missions les plus périlleuses: une attaque de Drachen (ballon captif). Celui-ci surveillait les mouvements de troupes françaises qui se préparaient à une attaque décisive. Le pilote français part l'attaquer et oblige les servants à ramener le ballon au sol, permettant ainsi aux troupes françaises de mener à bien leur attaque.



Pour commémorer l'esprit de résistance de la ville de Belfort face aux Prussiens pendant la guerre de 1870-71, le sculpteur Frédéric-Auguste Bartholdi érige une statue de lion incarnant la force et la résistance dont ont fait preuve la ville et son gouverneur Denfert-Rochereau lors du siège qui dura 103 jours. Créée à Belfort pour en protéger les cieux, la SPA 92 choisit naturellement pour insigne la figure célèbre du lion indomptable (Collection SHD).

Le même jour, une mission photo est déclenchée, avec protection de chasseurs de la N92. Sur les lignes ennemies, sept mono-

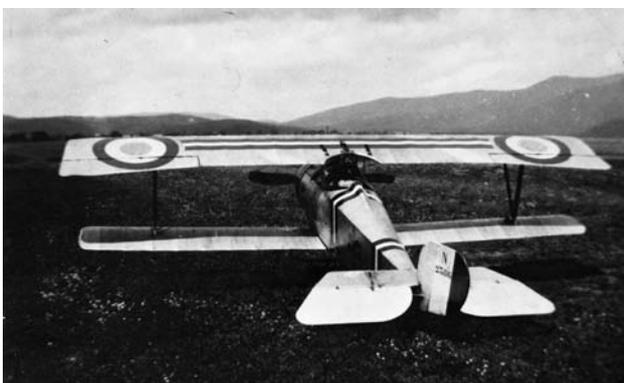


places de chasse allemands interceptent le dispositif. Le maréchal des logis Lonet s'interpose pour permettre à l'avion de reconnaissance de regagner ses lignes. Succombant sous le nombre, Lonet est abattu. Le maréchal des logis Laurent, lui aussi victime des chasseurs, se trouve contraint d'abandonner la lutte et, moteur en feu, rejoint les lignes derrière le biplace de reconnaissance. L'adjudant Godiveau a un peu plus de chance, car il ne rentre qu'avec une balle dans le pied. Laurent, lui, décèdera quelques heures plus tard des suites de ses blessures.

La bataille fait toujours rage dans le secteur de la 7^{ème} armée et la N92 est toujours autant sollicitée, notamment pour des missions de protection de reconnaissance à vue, à très basse altitude, où les Nieuport jouent le rôle de chiens de garde, notamment les 19 et 20 août.

Ce jour-là, la N92 manque d'allonger son palmarès. En effet, le sous-lieutenant Basuyaux combat un biplace allemand et le poursuit dans ses lignes. Finalement, l'Allemand part en vrille mais Basuyaux, pris à partie par plusieurs monoplaces ennemis, préfère rentrer dare-dare sans observer la chute et l'écrasement de sa victime.

A l'automne, la N92 quitte la 7^{ème} armée pour le GC 15 qui travaille sous les ordres de la 2^{ème} armée du général Guillaumat.



Ce Nieuport 23 porte sur ses plans les marques caractéristiques de la SPA 92. Les bandes de couleur tiercées servaient initialement à pouvoir identifier rapidement les appareils de l'escadrille en combat et à rassembler la patrouille après la mêlée. Elles laisseront rapidement place à l'insigne du Lion de Belfort dès 1917 (Collection SHD).

Le 30 octobre, lors d'une patrouille de combat, l'adjudant Boulange aperçoit un Français aux prises avec trois Albatros. Le pilote se précipite dans la mêlée et attaque les Allemands un par un, les mettant en fuite, et permettant ainsi à l'avion ami de rejoindre son terrain. Toutefois, le brigadier Fabre, qui avait participé au combat, ne rentre pas. Celui-ci est vengé deux fois ce même jour : l'adjudant Robert abat probablement un chasseur ennemi, tandis que Daladier accompagne sa quatrième victime jusqu'à 100 mètres du sol pour être bien sûr qu'elle s'y écrase.



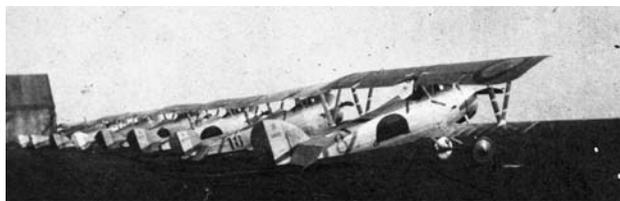
Contact ! Ce Nieuport 24 s'apprête à décoller de son terrain de stationnement pour une nouvelle mission de guerre. Les combats se déroulent essentiellement au-dessus du front et les avions s'aventurent rarement au-delà d'une vingtaine de kilomètres en territoire ennemi. Les pilotes cherchent à monter au plus haut dans le soleil afin de surprendre l'ennemi pour lui tirer une courte rafale à bout portant (Collection SHD).

Le 24 décembre, le sous-lieutenant Austin fête Noël à sa façon en allant mitrailler des concentrations de troupes ennemies et des tranchées. Il réitère ces actions les 3 et 12 janvier 1918. Le 25, l'adjudant Robert attaque un Allemand, mais sa victoire n'est comptée que probable.

Sa liste de victoires probables s'allongera d'ailleurs les 9, 17 et 23 mars. Le lendemain 24 mars, le sous-lieutenant Basuyaux réussit à contrer un biplace de reconnaissance ennemi et ce dernier rebrousse chemin, mission non-accomplie. Basuyaux rentre avec son pare-brise troué par une balle.



Le 12 avril, le sous-lieutenant Austin attaque un biplace avec le sous-lieutenant Basyaux. Ils le poursuivent, sans résultat, loin dans les lignes ennemies. Le même jour, l'adjudant Robert obtient une victoire probable.



Les grandes offensives allemandes du printemps et de juillet 1918 bousculent les troupes alliées et les villes de Reims, Soissons et Paris sont de nouveau menacées. Cependant, grâce aux nouvelles doctrines d'utilisation du couple char-avion, les Alliés arrivent à contenir l'élan allemand. Conduisant des opérations de mitraillage au profit des troupes au sol, les avions de la SPA 92 inaugurent les premières missions d'appui-feu (Collection EC 01.004).

Le 2 mai, l'adjudant Robert obtient sa quatrième victoire avec l'aide de l'adjudant Javaud. Ces deux pilotes contraignent un biplace allemand à se poser dans nos lignes, hélice brisée. Non sans s'être défendu : l'avion de Robert est criblé de balles.

Le 20 mai 1918, entièrement transformée sur SPAD, la N92 devient SPA 92. Ainsi équipée, elle se trouve affectée au GC 22, que commande le capitaine Echard. Ce groupe de chasse qui travaille pour la 6^{ème} armée a été mis sur pied en juin 1918.

Dès le 6 juin, le sous-lieutenant Basyaux attaque un biplan ennemi. Le combat est dur et les deux pilotes d'égale valeur. Au bout de longues minutes, l'Allemand tombe désarmé tandis que le Français se trouve contraint de se poser près de nos lignes avec un avion percé comme une écumoire.

Le 10, l'adjudant-chef Miserolle met à mal un biplan allemand, compté comme probable, entre Nogent l'Abesse et la Pombelle.

Le 16 juin, Miserolle, en patrouille avec le lieutenant Bergé, attaque et abat un Allemand au nord de Taissy. Le même jour, le sergent Dubourg accidenté le SPAD VII n°182, qui prend feu après que le pilote ait

réussi à évacuer l'épave. Encore un accident le 18 juin... Une panne moteur se solde par un arrêt de ce dernier ; le sergent Decatoire en est quitte pour un crash « contrôlé » à l'issue duquel le SPAD XIII n°726 est réduit à l'état de ferraille et vieux chiffons... le pilote s'en tire sans mal.

Le 25 juin a lieu l'entrée officielle en opérations du GC 22. Le lendemain, l'adjudant-chef Miserolle se blesse dans un accident. Le 30, la SPA 92 enregistre quelques succès : l'adjudant Robert abat un biplace près de Bouleuse, un autre ne lui est compté que probable. Le sous-lieutenant Austin, en patrouille de combat loin dans les lignes ennemies, se frotte à une forte patrouille de chasseurs allemands et en abat probablement un.



Les Nieuport 24 et 27 sont issus d'une longue lignée de chasseurs qui ont permis à l'aéronautique militaire de briller notamment au-dessus de Verdun en 1916 et 1917. Le type 27 est équipé d'un moteur Rhône 9 Jby de 130 ch et d'une ou deux mitrailleuses Vickers de capot. Mais l'état-major lui préfère le SPAD XIII, mieux armé et au moteur plus robuste (Collection SHD).

En vue d'une offensive généralisée prévue pour le 18 juillet 1918, les GC 21 et 22 sont placés sous le commandement du capitaine Couret de Villeneuve. Ces groupements de chasse doivent opérer sur le front des 4^{ème} et 21^{ème} corps d'armée. Les unités sont rassemblées dès le 8 juillet et cette force d'action représente :

- 45 divisions d'infanterie
- 6 divisions de cavalerie
- 150 escadrilles (dont 45 de chasse)
- 35 escadrilles de bombardement
- 71 escadrilles d'observation / attaque)



- 1206 batteries d'artillerie
- 683 chars blindés.

La SPA 92 perd l'adjudant Robert le premier jour de l'offensive : celui-ci s'écrase dans les lignes françaises. Le 24, les sous-lieutenants Austin et Basuyaux, avec la complicité du lieutenant Haegelen de la SPA 100, attaquent un biplace allemand près d'Avise. Se posant en catastrophe, l'équipage est fait prisonnier.

Le sous-lieutenant Antoni décolle vers 18h15 pour une patrouille de combat doublée d'une protection d'avions d'observation. Sur les lignes ennemies, quatre chasseurs allemands prennent à partie le dispositif et, se défendant avec opiniâtreté, Antoni se fait malgré tout sérieusement blesser à la jambe droite vers 19h00. L'avion est dans un piteux état. Son pilote, qui ne vaut guère mieux, le ramène avec difficulté sur les lignes amies et se pose en catastrophe près de Marfaux.

Le 8 août, le lieutenant Bergé quitte la 92 pour aller prendre le commandement de la SPA 124.

Le 22, son SPAD étant victime d'une panne moteur, le sergent Leduc crashe son avion et s'en tire sans mal.

Le 28 août, le lieutenant Basuyaux et le sergent Decatoire mitraillent des concentrations ennemies à Vauxtain, Mervoil et Romain, causant un certain désordre parmi les troupes au sol.

Le 4 septembre, lors d'un combat aérien, le maréchal des logis Chambaz est abattu. On pense que son vainqueur est le vice feldwebel Arthur Korff, de la Jasta 60. Se trouvant loin dans les lignes allemandes, le sous-lieutenant Austin rencontre une formation de chasseurs allemands très agressifs. Son équipier se trouvant en mauvaise situation, Austin réussit à le dégager et les Français rentrent chez eux sans demander leur reste.



Le SPAD est le plus célèbre chasseur de la Première Guerre mondiale. Il équipe la SPA 92 à partir de mai 1918. Avec 200 km/h en croisière, il atteint plus de 450 km/h en piqué, performances hors du commun pour l'époque. Ici l'avion du « Chef » caractérisé pour le numéro « 1 », au départ pour une nouvelle patrouille de combat (Collection SHD).

Le 7 septembre, par contre, le sous-lieutenant Austin incendie un Drachen à 07h30, près de Craonne, homologuant ainsi sa deuxième victoire officielle. Une semaine plus tard, le 14, Austin mitraille un convoi et un train entre Pont Arey et Montigny.

Le 19 septembre, la 92 se heurte à une patrouille ennemie. Au cours du combat, vers 13h00, le caporal Chollet abat un biplace au nord de Vieil Arcy, mais le sergent Bernon ne rentre pas.

Le 22 septembre, tôt le matin, vers 07h30, le sergent Decatoire attaque un ballon captif ennemi. Alors que son observateur saute en parachute, trois Fokker tombent sur le Français et, obligé de se défendre, celui-ci ne peut observer la chute du Drachen. Le lendemain, le GC 22 quitte Corpu, à l'ouest de Château-Thierry, pour Coinoy, à 25 kilomètres au nord de cette même ville.

Le 1^{er} octobre 1918, le caporal Vincent se blesse lors d'un accident d'avion. Le 14, la SPA 92 effectue une sortie de groupe pour attaquer des Drachen. A 08h00, un ballon est incendié, loin chez l'ennemi, à Montcornet, par le sous-lieutenant Brun et le sergent Copin.

Vingt minutes plus tard, le sergent Decatoire en abat un autre à Hardoye. Tous les avions rentrent criblés de balles.



Le 22 octobre, le GC 22 quitte Coincy pour Pomacle, à 18 kilomètres au nord-est de Reims. Le 1^{er} novembre 1918, la SPA 92 perd son dernier pilote de la guerre : le Lieutenant Antoni tombe à midi, victime de chasseurs ennemis.

Le 11 novembre, l'Armistice met un terme à quatre années d'une guerre sanglante.



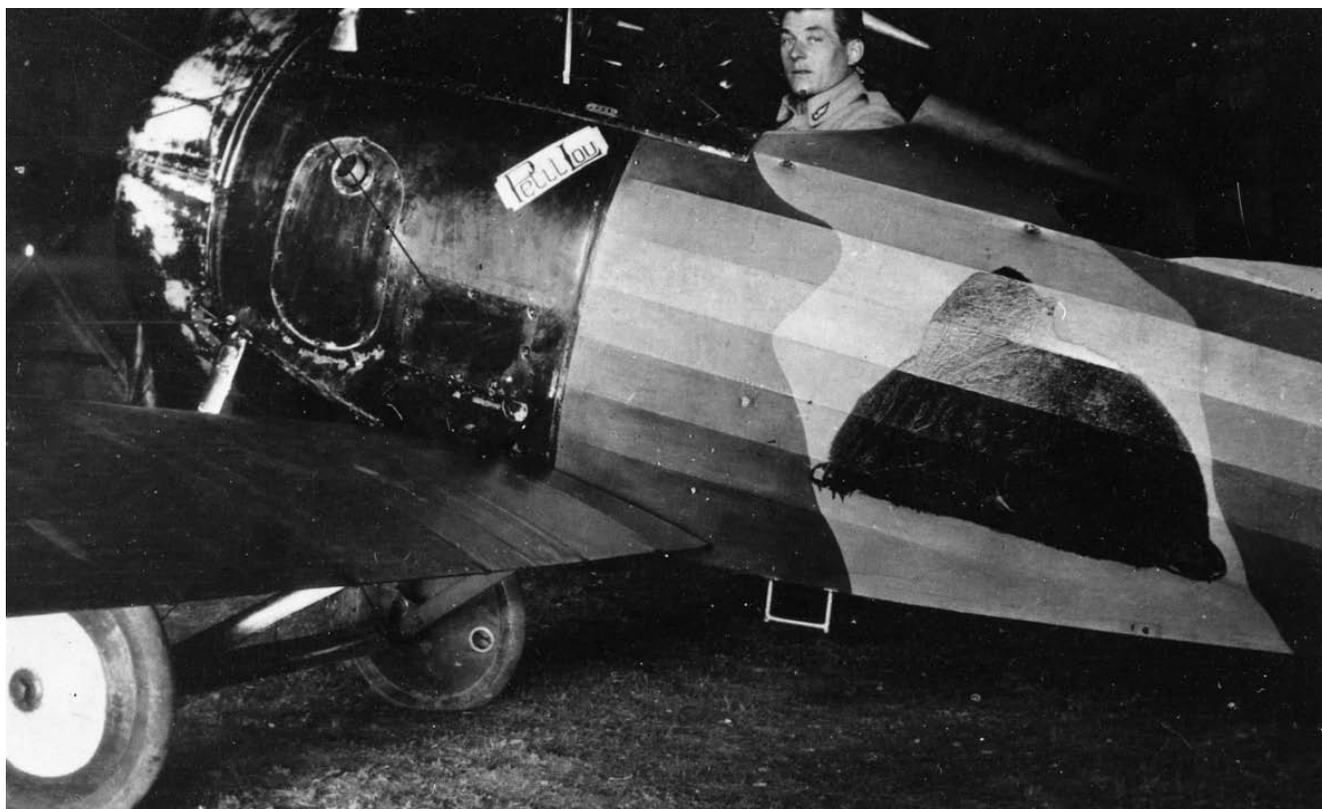
Même les lions aiment les chiens ! Prémonition du photographe ? A la fin de la guerre, les compressions budgétaires vont conduire à une déflation importante du parc aérien. Ainsi, l'escadrille SPA 92 sera mise en sommeil pour de longues années, avant de se voir réactiver en 1993 sur Mirage 2000 N. Il est de tradition chez les aviateurs de baptiser leur monture du nom de leur bien aimée comme illustré sur ce SPAD VII prénommé « Betty » (Collection SHD).



Commandants d'escadrille

Ltt Edmond Georges
Cne Georges de Geyer d'Orth
Ltt Charles Jeannot

2^{ème} trimestre 1917
30 mai 1917
2^{ème} trimestre 1919



Nieuport 27 "Petit lou" du capitaine de Geyer de l'escadrille SPA 92 "Lion de Belfort". Avec huit victoires aériennes homologuées, la courageuse escadrille des Lions s'est bien battue pour l'honneur des cocardes. Son action efficace et soutenue, la qualité de ses personnels lui ont permis de contribuer efficacement à l'effort de guerre. A l'instar des autres escadrilles, elle a payé par le prix du sang le droit à la reconnaissance éternelle de l'Histoire (Collection SHD).

Lieux de stationnement

Chaux	10 mai 1917
Lemmes	23 juillet 1917
Beauzée-sur-Aire	26 juillet 1917
Belrain	28 août 1917
La Noblette	04 juin 1918
Soudé-Ste-Croix	16 juillet 1918
Coupru	19 août 1918
Belrain	28 août 1918
Bouzy	22 septembre 1918
Courcy	24 septembre 1918
Pomacle	22 octobre 1918
Dognéville	10 décembre 1918
Haguenau	1er trimestre 1919
Sommessous	18 mai 1919
Pau	27 mai 1919

Rattachements

2 ^{ème} groupe d'aviation	10 mai 1917
7 ^{ème} armée	juillet 1917
Groupe de combat 15	août 1917
1 ^{ère} armée	06 janvier 1918
8 ^{ème} armée	26 mars 1918
2 ^{ème} armée	26 avril 1918
4 ^{ème} armée	04 juin 1918
Groupe de combat de la Noblette	05 juin 1918
Groupe de combat 22	1er juillet 1918
6 ^{ème} armée	19 août 1918
5 ^{ème} armée	24 septembre 1918
4 ^{ème} armée	novembre 1918
Groupe de combat de la Noblette	05 juin 1918
Groupe de combat 22	01 juillet 1918
6 ^{ème} armée	19 août 1918
5 ^{ème} armée	24 septembre 1918
4 ^{ème} armée	novembre 1918



Avions utilisés

10 Nieuport 17, 23 et 24	mai 1917
Nieuport 27	1918
15 SPAD VII, XIII	mai 1918

Le parc de l'escadrille comprend :

le 02 juin 1918	Les SPAD VII n° 3267, 3709, 3726, 3734, 7124, 7168
-----------------	--



Bilan

8 victoires aériennes homologuées.



VICTOIRES DE LA SPA 92 (GC 22)

06/01/1918	Adjudant Robert	E A	N-E Fère-en-Tardenois
10:06/1918	Adjudant Miserolle	E A	Nogent l'Abesse
16/06/1918	Adjudant Miserolle Lieutenant Bergé	E A	Nord de Taissy
30/06/1918	Adjudant Robert Sous-lieutenant Austin Maréchal de logis Chambaz	E A " "	Bouleuse Faverolles Prosnes
19/07/1918	Lieutenant Bergé Maréchal des logis Leduc		Marquise "
24/07/1918	Sous-lieutenant Austin Sous-lieutenant Basuyaux Lieutenant Haegelen (SPA100)	biplace	Avisé
07/09/1918	Sous lieutenant Austin	Drachen	Craonne
15/09/1918	Caporal Chollet	biplace	Nord de Vieil Arcy
22/09/1918	Sergent Decatoire	Drachen	Gernicourt

14/10/1918

Sous-lieutenant Brun
Sergent Copin
Sgt Decatoire

Drachen Montcornet
Drachen Hardoy

Personnalités marquantes

Lieutenant Daladier (12 victoires)
Adjudant Robert (5 victoires)
Louis Charton (pilote américain)

Morts et disparus au combat

Lieutenant Rigoulet	Mort pour la France 24 mai 1917
Maréchal des logis Lonet	Disparu. 17 août 1917
Brigadier Fabre	Disparu. 30 octobre 1917
Sergent Durin	Disparu. 6 juin 1918
Adjudant Robert	Disparu. 19 juillet 1918
Sergent Bernon	Disparu. 15 septembre 1918
Caporal Vincent	Mort pour la France 01 octobre 1918
Lieutenant Antoni	Mort pour la France 01 novembre 1918

Les Pilotes de La SPA 92 (GC 22)



1. Lieutenant Van den Vaero. — 2. Lieutenant Lantheaume. — 3. Lieutenant Sylvestre. —
4. Lieutenant Clerc. — 5. Capitaine Félix. — 6. Lieutenant de Geyer. — 7. Lieutenant
de Bellemous. — 8. Lieutenant Doffeber. — 9. Lieutenant Gain.

Les officiers pilotes du groupe de chasse 22 : lieutenant Van Den Vaero, lieutenant Lantheaume, lieutenant Sylvestre, lieutenant Clerc, capitaine Felix, lieutenant de Geyer (SPA 92), lieutenant Beliemons, lieutenant Doffeber, lieutenant Gain (Collection J.J Petit).



Commandants d'escadrille

Capitaine	Georges de Geyer d'Orth
Lieutenant	Louis Baritaut Pierre Rigoulot Paul Basuyaux Emile Barès Henri Berge Paul Antoni
Sous-lieutenant	Lewis Austin Georges Brun Alexandre Leduc Georges Toulze



Les pilotes de l'escadrille au grand complet posent pour une photo souvenir afin de se remémorer le temps de la chasse sur biplans (Collection SHD).

Adjudant-chef	Louis Chapperon Constantin Miserolle
Adjudant	Charles Chambaz Henri Boulange Lucien Decatoire Jules Godiveau Maurice Robert Gustave Daladier





Nieuport 27 SPA 92 "Lion de Belfort" 1918 (Collection SHD.)

Maréchal des logis

Henri Bernon
 Ronert Lonet
 Camille Chambaz
 Léon Laurent
 Henri Laplace
 Jean Javaud

Sergent

Henri Cezayriat
 Daniel Chollet
 Roger Copin
 René Dubourg
 Louis Durin
 André Leclerc
 Joseph Manciet
 Marcel Suberbie
 Jacques Soumagniat

Caporal

Henri Genevais
 Gaston Marit
 Jacques Pacou
 Paul Pichard
 Charles Quatremarre
 Denis Vincent
 André Rondot

Brigadier

Hippolyte Fabre



D'UNE GUERRE À L'AUTRE

« Une règle essentielle de la stratégie consiste à se préparer à déjouer une attaque, au lieu d'espérer qu'elle ne se produise pas ».

Sun Tzu



Pendant les années 1920, tous les acquis de l'emploi de l'arme aérienne, effet de masse, unicité du commandement et économie des moyens seront oubliés. Les vives tensions entre états-majors d'armées et aviateurs vont empêcher la création rapide d'une arme aérienne indépendante. Ces débats doctrinaux interarmées vont gêner l'application d'une politique cohérente d'équipement des forces, et fragiliser la France face au renouveau aéronautique allemand. Malgré une politique volontariste conduite à partir de 1933 par l'armée de l'air naissante, ce retard ne pourra être comblé. Ici l'escadrille des « Charognards » réunie au grand complet lors d'une revue d'inspection (Collection EC 01.004).



A l'issue de la guerre, l'aéronautique militaire va connaître des restructurations profondes. De nombreuses escadrilles vont être dissoutes, et leur personnel rendu à la vie civile. Il en est ainsi pour la SPA 92 «Lion de Belfort», qui sera mise en sommeil le 17 janvier 1919. Elle ne se verra réactivée que soixante-quatorze ans plus tard sur Mirage 2000 N comme troisième escadrille de l'escadron de chasse 01.004 «Dauphiné». Pour leur part, les «Charognard» de la SPA 37 et les «Clébards» de la SPA 81 continuent sur le chemin de l'histoire un chemin qui les conduira vers une autre guerre.

En 1918, la France est la première puissance aéronautique militaire. Cependant, celle-ci va très vite périlcliter. Les causes sont de deux natures, l'une doctrinale, l'autre industrielle. Dominée par la pensée bleue horizon d'une vision linéaire du champ de bataille et la volonté de ne pas voir se créer une nouvelle armée dispendieuse en moyens, l'arme aérienne va se retrouver au centre de débats doctrinaux virulents. Ces débats vont retarder la mise en place d'une politique industrielle aéronautique cohérente et freiner la naissance d'une armée de l'air indépendante.



Nieuport Delage 29 C de la SPA 81 «Clébard». Les escadrilles perdent pour un moment leur appellation SPA pour une dénomination plus terrestre. Un règlement tente de faire disparaître les insignes d'escadrilles au sein des régiments nouvellement créés, cependant cette directive sera peu suivie par des aviateurs déjà attachés à leurs traditions (Collection EC 01.004).

Malgré la création en 1928 du ministère de l'air, la France ne parvient pas à construire des appareils performants, répondant aux nouveaux critères de modernité aé-

ronautique. Par ce fait, les escadrilles SPA 37 et SPA 81 se verront équiper pendant les décennies 1920 et 1930 d'appareils aux performances honorables, mais insuffisantes face notamment aux productions issues du renouveau aéronautique allemand.

De plus, en termes d'emploi, l'arme aérienne va se voir transformer en une aviation de coopération subordonnée directement à la manœuvre terrestre. En ce sens, l'aéronautique militaire va être réorganisée en divisions, brigades et régiments. Ainsi «Clébards» et «Charognards» se verront, au sein de régiments de chasse, confier des missions de couverture de corps d'armée sur des secteurs prédéterminés.

La volonté de juguler la montée en puissance de l'arme aérienne est symbolisée par une directive d'état-major qui vise à faire disparaître les insignes d'escadrilles considérés alors comme néfastes à la discipline. Cette directive ne sera heureusement que peu suivie par les aviateurs qui, fiers de leurs traditions, continueront à arborer leurs insignes de tradition sur leurs uniformes et les carlingues de leurs appareils.

La création de l'armée de l'air par la loi du 1^{er} avril 1933 ne résoudra pas cette problématique d'aviation de coopération. Issue d'un compromis, l'armée de l'air ne dispose pas à la veille de la guerre, de l'autonomie d'action nécessaire et des structures de commandement adaptées pour mettre en œuvre efficacement ses moyens. Considérée alors comme une armée organique, elle se retrouve prisonnière de la volonté des états-majors terrestres. Les escadrilles de combat se présentent donc en ordre dispersé pour faire face à une Luftwaffe organisée et cohérente, forgée à l'aune des combats de la guerre d'Espagne.

Malgré toutes ces difficultés, c'est armées d'un courage indéfectible et d'une foi absolue dans la mission que les SPA 37 et 81 s'apprentent à vivre cette veillée d'armes face à un ennemi décidé à en découdre.





Le Nieuport Delage 29 C équipe «Lévriers» et «Charognards» de 1920 à 1929. Propulsé par un moteur Hispano-Suiza de 300 Ch, ce monoplace de chasse peut atteindre une vitesse maximale de 235 km/h. Doté de deux mitrailleuses Vickers de capot de 7.7 mm, il est dévolu à des missions de couverture de secteur pour les avions d'observation, œuvrant au profit des unités terrestres (Composition Jean-Jacques Petit, collection EC 01.004).

Le groupe de combat 15, que commande le capitaine Romanet, stationne le jour de l'armistice à Gondreville, près de Toul. Il se rend le 08 décembre 1918 à Nancy-Azelot, puis séjourne en Allemagne occupée, successivement à Planig (mai 1919) et à Hoheim (11 août 1919). Il est placé à ce moment sous les ordres du commandant Bonneau. Le 16 décembre 1919, il est envoyé à Thionville.



Nieuport Delage 29 de la 102ème escadrille du 1^{er} groupe du 1^{er} régiment de l'aviation de chasse (Collection EC 01.004).

L'escadre de combat n° 1 a été dissoute dans le courant de l'année. Elle est remplacée par le 1^{er} régiment d'aviation de chasse, formé à la date du 1^{er} janvier 1920 à Thionville sous les ordres du colonel Houdemont. Le groupe

de combat 15 devient le 1^{er} groupe du régiment, ses escadrilles constitutives (les SPA 37, SPA81 et SPA93) portent respectivement l'appellation de 101^{ème}, 102^{ème} et 103^{ème} escadrilles. Elles sont équipées de Nieuport 29 C, monoplace de chasse biplan.

Ce chasseur au rayon d'action très limité est utilisé essentiellement pour la protection de chasse des secteurs où opèrent les avions de reconnaissance travaillant au profit des forces terrestres. A la dissolution du régiment, le 1^{er} janvier 1924, le 1^{er} groupe d'aviation de chasse est affecté en entier au 3^{ème} régiment mixte d'aviation stationné à Mayence. Ses escadrilles deviennent alors les 5^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} escadrilles de ce régiment. Elles sont armées de Nieuport 62.

Le 30 mai 1930, date à laquelle prend fin l'occupation des pays rhénans, le 3^{ème} régiment d'aviation rentre en France, sur le terrain de Châteauroux.

Le groupe devenu le 3^{ème} groupe d'aviation de chasse, reste constitué de trois escadrilles de Nieuport 62 jusqu'à l'automne 1933, époque à laquelle les régiments d'aviation de chasse sont dissous et donnent naissance à des escadres.



Pendant ce temps, en Allemagne, sous l'impulsion d'Hermann Goering, est lancé le plan de réarmement aérien. Utilisant des bases secrètes pour entraîner et former ses pilotes, la future Luftwaffe développe de nouveaux concepts d'emploi de l'arme aérienne reposant sur la dualité char-avion. Appuyés par une politique industrielle forte et cohérente, les Allemands vont très rapidement rattraper le retard sur les armées aériennes des vainqueurs du premier conflit mondial.

Déjà, les Heinkel, Dornier et autres Arado dominant de leurs exploits les dernières productions françaises. Cependant, en France, les armées s'affrontent dans de grands débats doctrinaux concernant l'indépendance de l'arme aérienne. Cette lutte interarmées freine le développement cohérent de l'armée de l'air et des matériels dont elle aurait besoin pour assurer pleinement les missions qui lui sont dévolues.



Le Nieuport Delage 62 équipe les escadrilles à partir de 1929. Développement ultime du savoir faire français en matière d'avions biplans, il est équipé d'un moteur Hispano-Suiza 12 Mdsh en V de 500 ch. Pesant près de deux tonnes, il dispose d'un rayon d'action de 450 km, pour une vitesse maximale de 260 km/h. Son armement est constitué de deux mitrailleuses fixes de 7.7 mm tirant vers l'avant (Composition Jean-Jacques Petit , collection EC 01.004).

Le général Denain, alors ministre de l'air, estimant que l'aviation de chasse est trop nombreuse, décide de supprimer une escadrille de chacun des anciens groupes. C'est ainsi que l'ex-SPA 93 (reconstituée pratiquement sans transition sous le nom de 4^{ème} escadrille du groupe d'aviation légère de défense de la 4^{ème} escadre d'Afrique), que commande le capitaine Merlin, est dissoute et que le groupe réduit à deux escadrilles devient le 2^{ème} groupe de la 3^{ème} escadre, ou groupe d'aviation de chasse II/3.

Le commandant Bonneau conserve son commandement jusqu'en novembre 1931. Il est remplacé par le commandant Pelletier d'Oisy, auquel succède le commandant Lamon. Les ex-SPA 37 et SPA 81 sont respec-

tivement placées sous les ordres des lieutenants Tramond et Lacaze. La 3^{ème} escadre d'aviation de chasse est constituée provisoirement de cinq escadrilles de quinze avions : les ex-SPA 88 et 69 forment le GC I/3 ; les ex-SPA 37 et 81 le GC II/3 ; l'ex-SPA 96, escadrille autonome, ne tardera pas à être envoyée à Chartres, où elle servira « d'escadrille mère » de la 42^{ème} escadre d'aviation de chasse. Au sein de groupe de chasse II/3, les ex-SPA 37 et 81 constituent respectivement les 3^{ème} et 4^{ème} escadrilles de cette nouvelle unité. De 1933 à 1939, le commandement du groupe et celui de ses escadrilles ont été exercées par les officiers suivants :





Créée par la loi du 1^{er} avril 1933 et organisée par décret le 2 juillet 1934, l'armée de l'air est issue d'un compromis. Elle ne dispose pas, à la veille du second conflit mondial, de l'autonomie d'action nécessaire et des structures de commandement adaptées pour mettre en œuvre efficacement ses moyens. Essentiellement considérée comme une aviation de coopération, elle reste très liée aux structures de commandement terrestres (Collection EC 01.004).

COMMANDANTS DU GROUPE

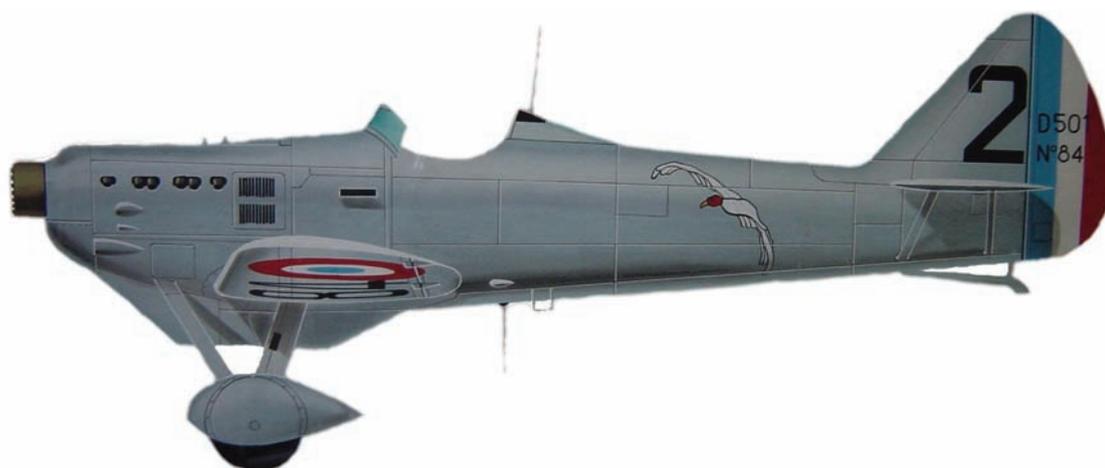
Commandant Laforce
 Commandant Cathal
 Capitaine de Premare
 Capitaine Adam
 Capitaine Giovacchini
 Capitaine Morlat

COMMANDANTS DE LA 3^{ème} ESCADRILLE

Lieutenant Heurteaux
 Capitaine Travers
 Lieutenant Masson
 Capitaine Naudy

COMMANDANTS DE LA 4^{ème} ESCADRILLE

Capitaine de Premare
 Capitaine Adam
 Capitaine Morlat
 Lieutenant Clausse



Tentative de grand bond en avant technique, les Dewoitine D 500 et D 501 ne disposent pourtant pas des caractéristiques des avions modernes de l'époque, comme un train d'atterrissage escamotable ou un poste de pilotage fermé. Considérés comme des avions de transition, ils équipent de 1936 à 1939 les deux escadrilles SPA 37 et SPA 81 (Composition Jean Jacques Petit , collection EC 01.004).



Durant cette même période, dans chaque escadrille, l'effectif des avions tombe de quinze à dix appareils. En revanche, le groupe échange au début de l'année 1936 ses vieux Nieuport 622, devenus vraiment « poussifs », contre des Dewoitine 500, puis des Dewoitine 501.

Armé de quatre mitrailleuses, deux de capot et deux dans les plans, le Dewoitine 500 a une vitesse maximum de trois cents cinquante kilomètres à l'heure et un plafond de près de dix mille mètres. Muni d'un poste de radiophonie, il constitue un progrès réel sur les Nieuport mais, beaucoup plus compliqué, il sera plus souvent indisponible, en particulier à cause des freins qui sont une source constante d'ennuis. Les mitrailleuses Darne de plan à commandes mécaniques, sont par ailleurs d'un fonctionnement très aléatoire.

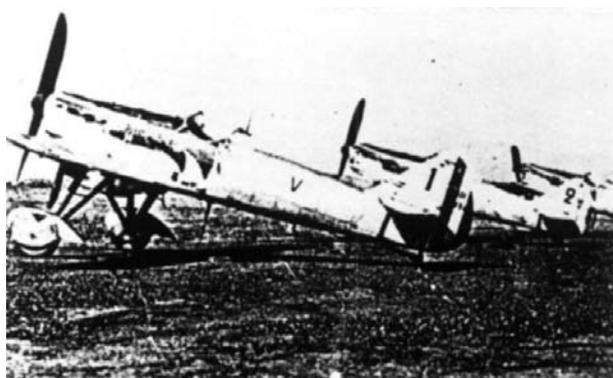
En revanche, le Dewoitine 501 est armé d'un canon Hispano de vingt millimètres et de deux mitrailleuses MAC de plan, le tout à commande pneumatique. Le fonctionnement de l'armement devient ainsi à peu près sûr, mais ce genre de commandes offre encore l'inconvénient grave de ne pas transmettre instantanément l'action du doigt du pilote sur la gâchette de tir, ce qui provoque un retard non négligeable dont les pilotes doivent tenir compte.

Le 1^{er} octobre 1936, la 3^{ème} escadrille d'aviation de chasse reçoit l'ordre de faire mouvement sur Dijon, où elle stationnera en remplacement de la 32^{ème} escadre d'aviation de bombardement. Au début du mois de mai 1939, le groupe de chasse III/3 est mis sur pieds à l'aide de prélèvements de personnel, pilotes et mécaniciens, opérés sur les deux groupes de l'escadre. Les renforts envoyés ultérieurement au groupe, notamment pendant la campagne de France, ne permettront de combler les déficits que partiellement.

Alors que le GC III/3 est doté dès sa formation de Morane 406, le GC II/3 n'est transformé sur ces nouveaux avions qu'en juillet 1939. L'entraînement des pilotes n'offre pas de difficulté. Il est hâtivement poussé

en prévision des événements qui se préparent...

C'est avec sept de ses Morane 406 que le GC II/3 participe au défilé aérien de la revue du 14 Juillet 1939, véritable présentation au pays des avions modernes : Curtiss H 75A, Morane 406, Potez 63. C'est avec eux également que, basé pour la circonstance au Touquet, il prend part au début du mois d'août au défilé sur Londres. Quelques jours plus tard, il part s'installer sur la base de Troyes pour participer à un exercice de campagne...



Élegants par leurs lignes, les Dewoitine 500 et 501 n'en demeurent pas moins fragiles. Ils équipent à partir de 1936 les escadrilles du « Dauphiné », alors que volent déjà le Spitfire en Angleterre et Le Messerschmitt Bf 109 en Allemagne. Empêtrées dans les débats doctrinaux, les expressions de besoin des armées en matière d'aéronefs de combat ne correspondent pas aux réalités des conflits nouveaux, dont les formes se dessinent au cours de la guerre d'Espagne (Collection EC 01.004).



LA SECONDE GUERRE MONDIALE

« Chacun est responsable de tous. Chacun est le seul responsable. Chacun est seul responsable de tous. »

Antoine de Saint-Exupéry



Pilote du groupe de chasse (GC) II/3 pendant la drôle de guerre, posant fièrement devant l'écusson de l'unité. Les pilotes français, animés d'un courage ardent ne pourront compenser la faiblesse de leur matériel et des doctrines d'emploi de l'arme aérienne d'un autre temps. Ils feront pourtant face à la Luftwaffe allemande très bien organisée et entraînée à l'épreuve des combats de la guerre d'Espagne (Collection EC 01.004).

La drôle de guerre

Le 20 août 1939, le capitaine Morlat et quelques pilotes se trouvent dans la région parisienne pour y effectuer des manœuvres en campagne. Le 22 août, tous les personnels sont rappelés sur leur base de stationnement, les permissions sont annulées. Le 23, à 00 heures 45, le GC II/3 est mis en alerte. L'ordre est donné de charger les véhicules du premier échelon et de mettre des avions en état de faire campagne. Pendant les trois jours suivants, le travail aérien se poursuit normalement mais dans une ambiance d'attente quelque peu fiévreuse. Les jeunes pilotes s'entraînent.

Le quartier est conquis. Le 26 août, les pilotes complètent leur paquetage et font disparaître les insignes distinctifs des unités. L'ordre est donné à 04 heures 45 de se rendre sur le terrain de Fayence et de se mettre aussitôt à la disposition de l'armée des Alpes. Le groupe s'y pose le 28 août et les avions sont dispersés sur le terrain. Le 1^{er} septembre, le III^{ème} Reich se rue sur la Pologne, sans déclaration de guerre préalable. La colossale machine de guerre allemande lamine tout sur son passage. La Pologne est écrasée. Le 2 septembre, le gouvernement français décrète la mobilisation générale.



« Sœur Anne ne vois-tu rien venir ? » Après la mobilisation, le groupe de chasse II/3 est mis à la disposition de l'armée des Alpes. Malgré la déclaration de guerre, suite au déferlement des troupes allemandes sur la Pologne le 2 septembre 1939, l'activité sur la frontière reste calme. C'est ainsi que débute « la drôle de guerre » (Collection EC 01.004).

Dès le 1^{er} septembre, ordre est donné à l'aviation de chasse d'ouvrir le feu sans se-

moncer sur les avions volant en groupe et après semonce sur tout avion isolé ne faisant pas demi-tour. Les vols de nuit effectués à titre d'entraînement sont supprimés. Par crainte d'une attaque à l'aube, notamment en vol rasant, l'effectif en alerte au lever du jour, primitivement fixé le 30 août à une patrouille simple en position d'attente, et cela pour chaque groupe, est porté à une patrouille triple en « alerte départ rapide ». Le reste des avions disponibles est placé en position d'attente. A part ce renforcement des effectifs prêts au décollage en moins de trois minutes, la déclaration de guerre ne change pas grand chose à la vie des escadrilles.

Le 3 septembre à midi, la Grande-Bretagne surmontant sa réticence, se décide. Elle déclare la guerre la première à l'Allemagne. Trois heures plus tard, la France, comme à regret, suit son exemple. Les deux alliés victorieux de 1918 ont perdu leur bel enthousiasme de 1914. La France et la Grande-Bretagne n'ont rien pour matérialiser leur garantie donnée à la Pologne. L'armée anglaise est pratiquement inexistante et l'armée française est organisée pour la défensive, à l'abri derrière la ligne Maginot.

Dès lors commence la « drôle de guerre », une guerre où l'on ne se bat pas ouvertement... La France supporte les conséquences d'une erreur de doctrine commise deux ans plus tôt. Elle a cru un moment à l'avion « bon à tout faire », mais son industrie aéronautique n'a pu faire face. Un an auparavant, l'Allemagne construisait six à sept cents avions de guerre modernes par mois, la France n'en produisait qu'une trentaine. Même en pleine guerre, la production mensuelle n'atteindra jamais 90 appareils. L'industrie allemande dépassera, quant à elle, les mille avions.

Le jour de la déclaration de guerre, la France ne peut mettre en service que 510 avions de chasse (dont 442 modernes), 300 avions de bombardement tous périmés, 170 avions de reconnaissance (dont 52 modernes) et 340 avions d'observation tous complètement périmés.





Le Morane Saulnier MS 406 C 1 est le principal appareil de chasse en dotation dans l'armée de l'air à la veille du conflit. Bien que disposant de tous les équipements modernes, il est largement surclassé par le Messerschmitt Bf 109 E équipant la Jagd-waffe. Il arme le groupe de chasse II/3 de juillet 1939 à avril 1940 (Composition Jean-Jacques Petit. Collection EC 01.004).

Sur le front français, la Grande-Bretagne dispose de 60 avions de chasse, 150 avions de bombardement et 80 avions de reconnaissance, tous modernes. Soit un total de 1 700 appareils. Mais face à eux, le chancelier Hitler dispose de 1 500 avions de chasse, 2 200 de bombardement, 500 de reconnaissance, tous ultramodernes, soit 4 200 avions de première ligne.



Un Morane Saulnier 406 C 1 du groupe II/3, en alerte dans son aire de desserrement, attend l'ordre de décoller. Camouflés, les appareils sont dispersés sur l'ensemble du terrain dans des alvéoles aménagées dans les bois. Cette mesure vise à préserver les avions d'une éventuelle attaque surprise de l'ennemi (Collection EC 01.004).

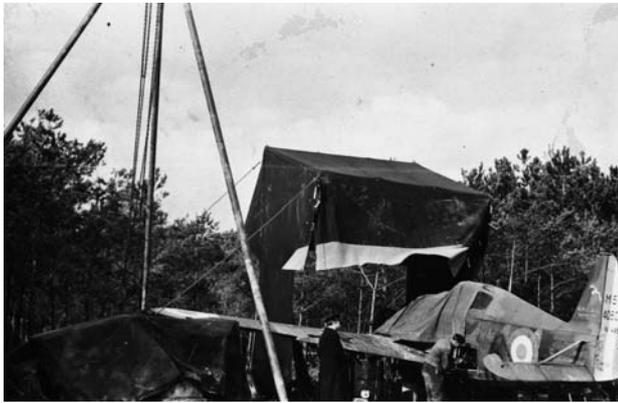
Le groupe de chasse II/3 comporte vingt Morane 406 et trois Potez 63. Les insuffisances du Morane 406 sont connues des pilotes, ainsi que, malheureusement, son infériorité par rapport aux matériels ennemis

de même catégorie qui lui seront opposés dès le début des hostilités.

La vitesse des Morane 406 (450 km/h au maximum à 4 000 mètres) et leur armement (un canon dans l'axe du moteur, deux mitrailleuses d'aile) les placeront dans une situation d'infériorité critique par rapport aux nouveaux monoplaces Messerschmitt 109 qui ne tarderont pas à faire leur apparition (570 km/h de vitesse maximum).

Le faible approvisionnement en munitions des Morane 406 ne leur permet que quelques secondes de tir (15 sec pour les mitrailleuses). Cette infériorité mettra fréquemment les pilotes dans l'obligation de rompre prématurément le combat. Le fonctionnement déplorable de l'armement à haute altitude, sous l'effet du froid, n'apparaîtra dans toute sa gravité qu'au cours des missions de fin d'automne et d'hiver.

A Fayence, le groupe prépare ses logements et construit son PC. Les missions consistent à couvrir d'éventuels points de débarquement : les Arcs, Nice et Cannes. Jusqu'au 9 septembre, rien ne se passe, excepté l'accident au décollage du sergent Biard.



Mécanique en campagne. Changement du moteur Hispano-Suiza 12Y31 pour ce MS 406 des «Charognards». L'officier mécanicien, toujours attentif, contrôle le bon déroulement des opérations de maintenance sur l'appareil. Le MS 406 souffre de problèmes d'armement réhilitaires, son canon HS 404 de 20 mm n'est doté que de 60 obus et ses mitrailleuses MAC 1934 ont tendance à geler en altitude. Les performances plus que moyennes de l'Hispano l'empêchent de voler plus haut que ses adversaires dotés de moteurs à turbocompresseur (Collection EC 01.004).

Le capitaine Morlat, commandant du GC II/3, et les deux commandants d'escadrille, le capitaine Naudy (3^{ème} escadrille) et le capitaine Clausse (4^{ème} escadrille), emmènent leurs hommes sur le terrain de Cannes-Mandelieu.

Le 6 octobre, nouveau départ : l'ordre est donné de se rendre à Chambarrand. Pendant ce temps, le groupe poursuit l'instruction au sol. Le 13 octobre, la première mission de guerre affectée au groupe est la couverture aérienne du triangle Lyon, Saint-Etienne et Roanne. Jusqu'au 17, il effectue la même mission, puis il part pour Dijon protéger les terrains de Dôle-Tavaux, Chissay, Montbard et Dijon.

Chaque jour, plusieurs patrouilles légères décollent, parfois a priori, presque toujours sur renseignement des guets. Les missions se font à haute altitude, jamais moins de cinq mille mètres. Le 30 octobre, huit patrouilles décollent et aperçoivent leur premier avion ennemi qui rentre dans ses lignes. L'activité ne varie pas beaucoup jusqu'à la fin du mois de novembre 1939.

Le 17 novembre pourtant, la patrouille composée du sergent chef Poincenot et du sous-lieutenant Boissel engage au-dessus de Dijon un combat sans résultat avec un Messerschmitt 109 qui profite des nuages pour s'esquiver. Tout le monde est aux nouvelles dès l'atterrissage mais pas de victoire à homologuer. Honneur tout de même aux combattants : même la fanfare de l'air vient donner une aubade guerrière à la 4^{ème} escadrille !



Sur le terrain de Fayence, les MS 406 du GC II/3 ont pour tâche de couvrir d'éventuels points de débarquement dans la région de Cannes et de Nice. Depuis 1933, l'armée de l'air naissante conduit au travers de vastes plans de réarmement l'équipement de ses unités de combat en avions modernes. Cependant lancés trop tard, ils ne suffiront pas à rattraper le retard technologique pris sur les Allemands. Ici un MS 406 de la 3^{ème} escadrille « Charognards » du GC II/3 (Collection EC 01.004).

Le 23 novembre, la patrouille triple en alerte prend contact avec un Dornier 17, mais ne peut l'atteindre...Elle donne la position par radio et aussitôt, une patrouille légère décolle sur alerte. Aux environs de Besançon, le lieutenant Bissoudre abat le DO 17 dans le Jura à Côte Brume. C'est la première victoire du groupe de chasse II/3.

Malgré ce succès, le groupe du commandant Morlat piétine un peu pendant les semaines qui suivent. Les missions sont exécutées en haute altitude, entre quatre et sept mille mètres, leur durée variant de quinze minutes à deux heures et demie. Cet extrait du cahier de marche du GC II/3 exprime bien l'atmosphère du moment :

*« 5 décembre 1939,
- une patrouille double en alerte.
Sur renseignement du guet à 09.30, une pa-*



trouille légère décolle pour une couverture dans l'est de Dijon.

Altitude : 7000m - SGC Poincenot - SGT Killy - Durée : 00h40 - Résultat : RAS

- 09.35, une nouvelle patrouille légère décolle en renfort de la première.

Altitude : 6000m - LTT Bissoudre - SGT Tourne - Durée : 00h50 - Résultat : RAS »



Rencontre avec l'ennemi ! les pilotes du groupe accourent auprès de leur camarade pour recueillir ses premières impressions de combat. Le capitaine Clausse, commandant d'escadrille de la SPA 81, est le premier au pied de l'avion pour le compte-rendu. L'armée de l'air indépendante, issue d'un compromis, est fragilisée par son organisation. Elle est divisée en une aviation réservée à la défense aérienne du territoire et une aviation de coopération sous responsabilité terrestre. Ne possédant pas le commandement intégral de ses moyens, elle ne peut entreprendre de façon autonome des actions de masse coordonnées contre l'ennemi. La chasse française, malgré son courage, dispersée et mal employée, ne pourra alors rien faire pour arrêter l'ennemi. Notez l'insigne de la 4^{ème} escadrille du GC II/3 sur la combinaison de vol du pilote de droite (Collection EC 01.004).

Le mauvais temps n'arrangera rien, mais tous les jours des missions de couverture seront effectuées. Le 4 décembre, la 3^{ème} escadrille reçoit trois Tchèques, le sous-lieutenant Nikolasek, le caporal Korber et le caporal Peroutka, qui désirent continuer le combat malgré la défaite de leur pays. Les pilotes passent les trois-quarts de leur temps à jouer aux cartes. La « salle pilotes » de la 4^{ème} escadrille est définitivement transformée en salle de jeu. Le règlement interdisant aux militaires les jeux d'argent, pour jouer, ils enlèvent leur veste d'uniforme. La nouvelle année n'apportera rien de nouveau, les missions au nord-est se succèdent sans relâche. Le 12 janvier 1940, le groupe effectue treize missions de couverture sans aucun résultat.



Ce magnifique MS 406 porte l'insigne de la SPA 81. C'est une des premières photos connues où le lévrier voit ses attributs peints en rouge. Notez le radiateur de refroidissement du moteur abaissé sous le ventre de l'appareil (Collection EC 01.004).

Le 17 janvier 1940, le groupe reçoit l'ordre de faire mouvement sur Connantre. Il doit laisser à Dijon ses deux radionavigateurs et les trois Potez 63 du groupe qui y attendront une nouvelle affectation. La mission du groupe devient la couverture des terrains de Connantre, Anglure, Sézanne et La Perthe. Plusieurs fois, les avions ennemis sont aperçus, mais sans pouvoir être rejoints. C'est le cas le 26 janvier, où un DO 17 est aperçu à 9 500 mètres, altitude interdite au Morane 406.

Le 3 mars, une patrouille du groupe rencontre l'ennemi. Le chef de patrouille s'acharne sur un Allemand, tire et le descend en flammes derrière la ville de Sarrebruel. « Jamais rien ne m'a semblé aussi facile... » déclare-t-il après. Le 8 mars 1940, la Chasse innove dans la goniométrie, les pilotes doivent rentrer en se faisant « tirer » par les radios au sol. L'essai n'est guère concluant et les erreurs de cap sont fréquentes. Le 10 mars, trois autres Tchèques sont affectés au groupe. Ils sont reçus officiellement au sein de la 4^{ème} escadrille.

Le 1^{er} avril 1940, les dix-huit avions du groupe partent pour le terrain de Metz Frescaty. Le lendemain, au cours d'une mission de couverture du terrain, deux patrouilles aperçoivent neuf Dornier escortés par des Me 110. Un Do 215 est abattu par le capitaine Naudy. Après une fructueuse mêlée, le capitaine Bissoudre touche gravement un Me 110 que le sous-lieutenant Nikolasek achèvera près de Lunéville, une victoire que contestent âprement les pilotes du GC I/2.



Le Lieutenant Bissoudre ramasse les débris de sa victime, un Messerschmitt Bf 110 qui escortait des bombardiers moyens Dornier DO 215 près de Lunéville (Collection EC 01.004).





Seul rival valable au redoutable Messerschmitt Bf 109 E, le Dewoitine D 520 fut l'un des meilleurs chasseurs français en service. Malheureusement, avec seulement 36 appareils livrés, il sera présent en trop petit nombre dans les groupes de chasse pour pouvoir peser de façon significative dans le sort de la bataille de France, qui s'engage le 10 mai 1940. Il équipe le GC II/3 à partir d'avril 1940. La couleur de la diagonale indique l'appartenance à l'escadrille, elle est bleue pour la 3^{ème} escadrille des « Charognards » du II/3 et rouge pour la 4^{ème} des « Lévriers » (Composition Jean-Jacques Petit. Collection EC 01.004).

La bataille de France

Le 5 avril 1940, le GC II/3 retourne à Connantré pour y recevoir le lendemain ses trois premiers Dewoitine 520 venant de Cannes. Ils ne sont pas armés et ne servent qu'à la formation des pilotes. Le 10 avril, le groupe part pour Maubeuge, terrain qui a la particularité de se trouver en avant de la ligne Maginot.

Il effectue des missions d'interception contre des reconnaissances ennemies longeant la frontière franco-belge. Les Allemands profitent de l'échange et des combats de la Belgique afin de se soustraire à Vittel Auzainvillers. Le 6 mai, le capitaine Naudy part à Toulouse, préparer le convoyage des Dewoitine 520. Ainsi, le 8 mai, tout le groupe rejoint le GC I/3 sur le terrain du Luc afin de se transformer sur sa toute nouvelle monture.

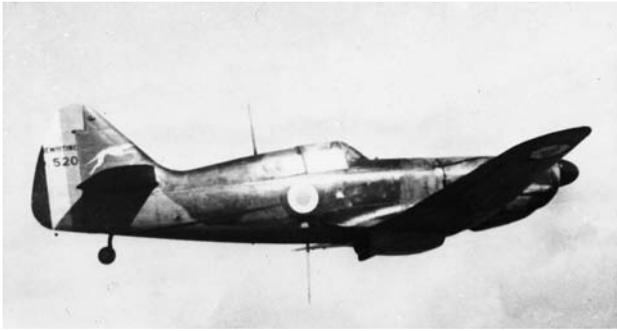
Le Dewoitine 520 est loin d'être un matériel nouveau à proprement parler. Les premiers essais du prototype remontent en effet à l'année 1935. Mais, dès cette époque, et au cours des années qui ont suivi, les essais successifs ont mis en évidence de tels défauts dans la construction de certaines parties de cet appareil que sa fabrication en série n'a pu être envisagée avant le début des hostilités.

Et pourtant, le D 520 représente à cette époque, par ses caractéristiques essentielles et ses performances principales, l'un des meilleurs appareils de chasse au monde. Les rotations débutent dès le 10 mai, chaque pilote laisse un Morane 406 à Toulouse et ramène un Dewoitine 520. Les pilotes continuent leur entraînement, tout en assurant une patrouille en alerte. Le 19 mai, la 4^{ème} escadrille termine sa formation en premier et décolle pour le terrain de Meaux.

Finalement, les deux escadrilles se retrouvent sur le terrain de Metz-Bouillancy le 21 mai 1940. Ce même jour, le lieutenant d'Harcourt est tué, mais ses camarades le vengent : Troyes descend un Me 110, la patrouille Codet-Killy un Do 17 et Gleich, dans sa fureur de tchèque, un Do 17 et un Me 110.

« Cette double victoire a pour résultat immédiat de le faire parler un Français qui ferait pâlir de rage Cambronne lui-même... »





Le Dewoitine 520 est doté d'un moteur en V à 12 cylindres en ligne à refroidissement liquide, de type Hispano-Suiza 12Y 45. D'une puissance de 935 CV, il lui permet d'atteindre des vitesses de l'ordre de 534 km/h à 5 500 m. Son armement est constitué d'un canon de 20mm Hispano-Suiza HS 404 à 60 coups tirant au travers du moyeu de l'hélice, et quatre mitrailleuses fixes MAC 34 M39 de 7,5 mm à 675 coups par arme dans les ailes (Collection EC 01.004).

Pendant ce temps, sur le front, Hitler a lancé le 10 mai l'offensive en Hollande. Les Allemands donnent d'abord l'impression de reprendre purement et simplement le plan Schlieffen modernisé, le plan de 1914, c'est-à-dire un vaste mouvement tournant englobant cette fois-ci les Pays-Bas.

Aussitôt l'opération commencée, le commandant en chef des forces alliées, le général Gamelin, précipite ses meilleurs troupes en Belgique à la rencontre des Allemands, mais l'offensive de ceux-ci n'est qu'une feinte. Les informateurs avaient pourtant signalé des concentrations anormales dans les Ardennes. On n'y avait pas prêté attention. Le maréchal Pétain n'avait-il pas déclaré lorsqu'il était à la tête du conseil supérieur de guerre :

« La forêt des Ardennes est infranchissable. Si d'aventure, des unités tentaient quand même de s'y engager, on les repincerait à la sortie. »

Qui oserait mettre en doute les compétences du prestigieux maréchal ? On n'avait donc pris aucune précaution particulière et les débouchés des Ardennes, dépourvus de toute fortification, ne seront protégés que par des unités peu nombreuses et peu entraînées qui seront totalement surprises par le choc de sept divisions blindées.

L'offensive débute le 13 mai et le 14, la Meuse est franchie dans la région de Sedan... Les Panzer, protégés par les Stuka dont les attaques en piqué démoralisent les troupes, déferlent vers l'ouest, coupant en deux les armées alliées.

Combats et victoires se succèdent : Do 17, Me 109, Me 110, He 111... augmentent le tableau de chasse. Le groupe part pour La Ferté Gaucher. Le 23 juin, le capitaine Naucy laisse le commandement de la 3^{ème} escadrille au capitaine Bissoudre. Le 11 juin, le groupe est placé sous le commandement du sous-groupe de chasse n°44. Le terrain est attaqué par une très forte concentration de bombardiers le 23 juin, deux D 520 sont détruits, la plateforme est inutilisable. Le groupe le quittera pour Bray sur Sein, puis Auxerre et enfin Sainte-Sollange, Avord. L'activité aérienne y est nulle, il n'y a aucune liaison téléphonique ou radiotéléphonique, pas de carburant... mais le moral est bon.



Atterrissage en campagne pour ce Dewoitine D 520 des « Clébards », suite à un engagement avec la chasse ennemie. A la différence de la chasse allemande, qui vole en patrouille lourde à quatre avions, les Français préfèrent une formation à trois avions sous les ordres d'un chef de patrouille. Ce dispositif se révèle bien inférieur au système allemand, beaucoup plus souple, qui peut se diviser en deux patrouilles légères autonomes, capables de s'appuyer mutuellement. Ce schéma tactique sera par la suite repris par les Alliés lors de la bataille d'Angleterre (Collection EC 01.004).

Le président du Conseil, Paul Reynaud, appuyé par certains de ses ministres, tel le sous-secrétaire d'État à la guerre, le général de Gaulle, souhaite poursuivre la guerre en Afrique du Nord. Ainsi, le 16 juin, le commandant Morlat est convoqué sur le terrain



de La Palisse. Il y reçoit des instructions en vue d'un prochain départ pour l'Afrique. L'échelon volant part à Perpignan la Salanque et l'échelon roulant à Marseille. Le groupe complète sa flotte et prépare la traversée de la Méditerranée.

Le grand saut a lieu le 20 juin. L'échelon est conduit par un Bloch 174 et comprend en plus deux patrouilles du GC I/3. Il atterrit à Alger et est immédiatement desserré sur Blida. Le lendemain, un avion de transport, dans lequel se trouvent les derniers pilotes et une partie des mécaniciens, se pose sur le terrain. Aussitôt, le groupe s'installe à Relizane. La seconde partie des mécaniciens, avec tous les véhicules, ne le rejoindra jamais.

Le bateau sur lequel ils devaient effectuer la traversée n'a jamais quitté le port de Marseille, l'équipage s'étant mutiné. Le dimanche 25 juin 1940, le groupe apprend avec tristesse que le gouvernement français a signé l'Armistice avec le III^{ème} Reich.

Le maréchal Pétain a formé un nouveau gouvernement qui demande l'Armistice le 17 juin. Il est signé le 22 juin à Rethondes dans le wagon et à l'endroit même où avait été signée la capitulation allemande, le 11 Novembre 1918. Hitler a gagné pour la troisième fois en moins d'un an et cette fois-ci, il a vaincu en quarante-deux jours l'armée réputée la plus puissante du monde.



Le groupe de chasse II/3 s'est vaillamment battu pendant la campagne de France. Avec 1320 sorties de combat pour 1880 heures de vol effectuées, il compte 34 victoires aériennes confirmées et 17 probables. Afin de préserver le potentiel aérien dans l'espoir de reprendre la lutte à partir des territoires de l'empire colonial, les groupes français reçoivent l'ordre de se replier vers l'Afrique. C'est dans l'amertume et en ordre dispersé que l'unité fait mouvement le 20 juin 1940 vers l'Algérie (Collection EC 01.004).



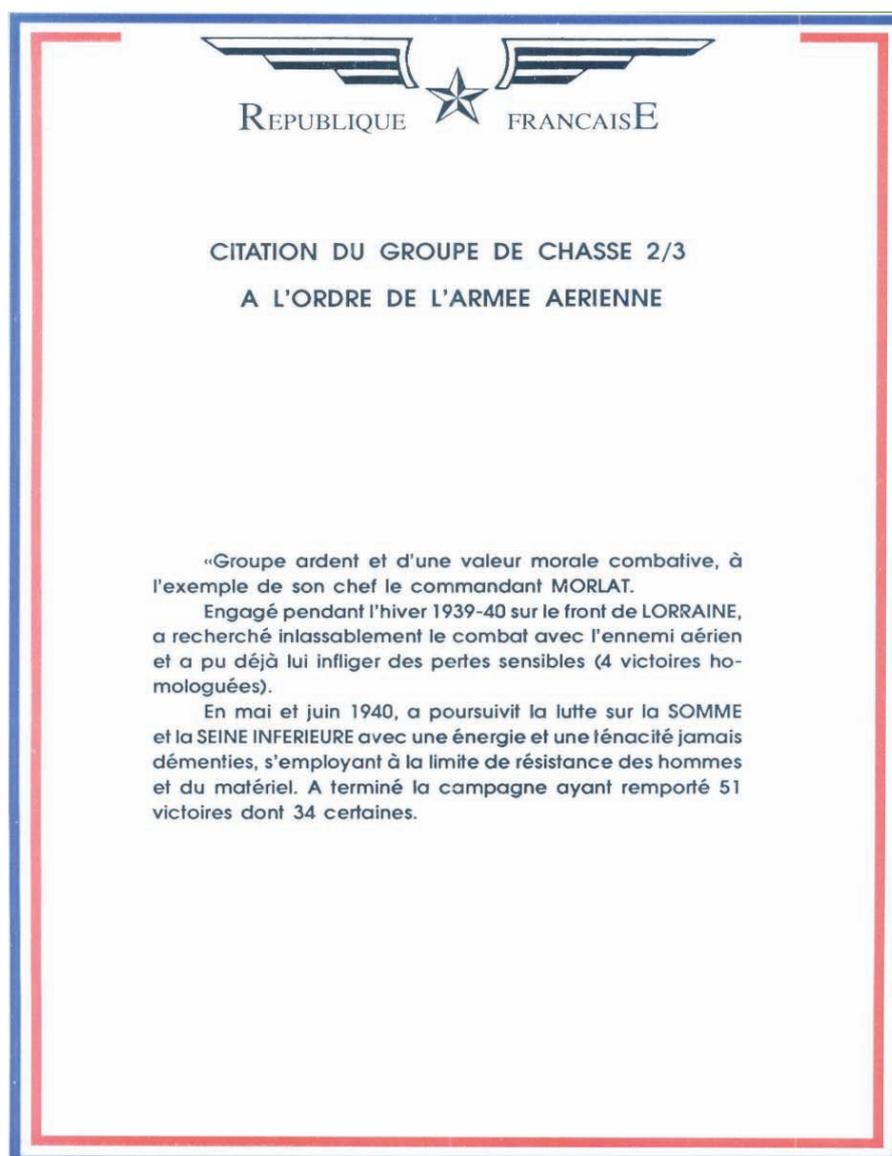
EXTRAIT DU CAHIER DE MARCHE DU GROUPE DE CHASSE II/3

Mardi 25 juin 1940

« Jour de deuil pour le groupe qui n'a même pas la consolation d'être réuni en entier, loin de la terre de France où il s'est battu et couvert de gloire. Par sa conduite au combat, ses sacrifices, le moral toujours élevé de son personnel, l'aviation de chasse ne méritait pas une telle leçon ; notre esprit se révolte à l'idée de livrer nos avions à l'ennemi, aussi nous apprenons avec joie que ce dernier rend hommage à nos vaillances : nos appareils sont stockés, mais non rendus.

La lutte est finie momentanément ; la pensée de tous se reporte en arrière, il y a quelques jours encore, chacun revit les heures ardentes des mois passés, le souvenir des camarades tombés dans l'action est encore plus vif, il restera à jamais gravé dans nos cœurs, leur sacrifice ne peut être vain, une page d'histoire du groupe a été tournée, page faite d'espoir, de gloire et de tristesse.

Préparons-nous à ouvrir une autre page, la lutte, pour le groupe, n'est pas terminée. »



COMPTE RENDU DE LA CAMPAGNE DE FRANCE

Août 1939-juin 1940

Pendant cette période, le groupe de chasse II/3 a effectué 1320 sorties, totalisant ainsi 1879h55.

Il compte 34 victoires aériennes officielles et 17 probables.

VICTOIRES AERIENNES OFFICIELLES DU GROUPE DE CHASSE II/3

Août 1939 - juin 1940

Commandant Morlat	3 Ju 87
Capitaine Naudy	1 Do 215 1 He 111 (en participation) 2 Ju 87
Capitaine Clausse	2 Ju 87 (en participation) 1 Do 17 (en participation) 1 Me 109
Capitaine Bissoudre	1 Do 17 1 Me 109 (en participation) 1 Me
Sous-lieutenant Codet	3 He 111 (en participation) 1 Do 17 (en participation) 1 Me 19 (en participation) <i>(61^{ème} au palmarès des « As de la chasse » pour 1939-1940)</i>
Sous-lieutenant Troyes	1 He 111 (en participation) 1 He 126 1 Do 17 (en participation) 1 Me 110
Sous-lieutenant Prayer	1 Do 17
Sous-lieutenant Nikolasek	1 Me 110 (en participation)
Adjudant-chef Dessault	1 He 111 (en participation)
Adjudant Poincenot	1 He 111 (en participation) 1 Ju 87
Sergent-chef Tourne	1 He 111 (en participation) 2 Ju 87 1 Do 17
Sergent-chef Vie	1 He 111 (en participation)



Sergent Loi	1 He 111 (en participation) 1 Do 17 (en participation) 2 Me 109
Sergent Killy	2 Do 17 (en participation) 1 Ju 87 (en participation)
Sergent Biard	1 He 111 (en participation)
Sergent Gleich	1 Me 110 1 Do 17
Sergent Cukr	1 Ju 87 1 He 126 (en participation) 2 He 111 (en participation) 1 Do 17 (en participation) 1 Me 109
<i>(53^{ème} au palmarès des « As de la chasse » pour 1939-1940)</i>	
Sergent Peroutka	1 Me 109 (en participation) 1 Ju 87
Caporal-chef Kober	1 He 111 (en participation) 1 He 126 (en participation)

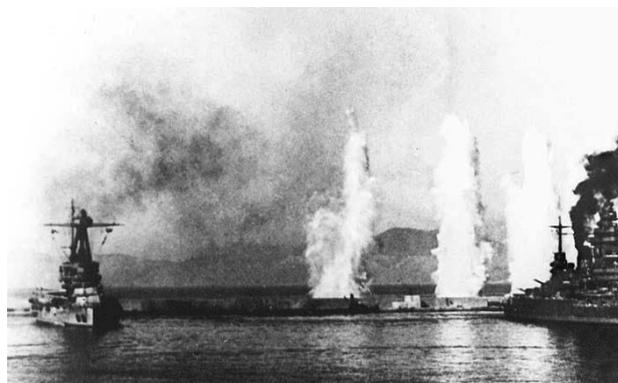
Le groupe s'installe la mort dans l'âme sur le terrain de Relizane. Des trois armées, l'armée de l'air est la plus durement touchée par le « Diktat de Rethondes ». Dans les premiers temps de l'occupation, elle semble purement et simplement condamnée à disparaître.

« A l'heure où l'aviation de chasse ferme ses ailes dans l'attente de jours meilleurs, elle peut être fière de la tâche accomplie. Il n'a pas dépendu d'elle que les événements trouvent une autre issue... »

Général d'Harcourt, commandant en chef de l'aviation de chasse

L'ordre arrive de désarmer les avions et de les rendre inutilisables pour le vol, ordre rapidement annulé à l'ultimatum du gouvernement britannique. Dans la clause 8 de l'Armistice du 22 juin 1940, le III^{ème} Reich ordonne à la France :

« La flotte de guerre française (...) sera rassemblée dans des ports à déterminer et devra être démobilisée et désarmée sous le contrôle de l'Allemagne. Elle déclare solennellement au gouvernement français qu'elle n'a pas l'intention d'utiliser pendant la guerre, à ses propres fins, la flotte de guerre française stationnée dans les ports sous contrôle allemand. »



Le bombardement par la Royal Navy le 3 juillet 1940 de la flotte française au mouillage en rade de Mers el-Kébir provoque la mort de 1 300 hommes d'équipage. Ce drame aura pour effet de ranimer le sentiment anti-britannique et de ralentir le flot de volontaires susceptibles de rejoindre la France libre de de Gaulle (DR).



Les Anglais ne tiennent pas à avoir à faire face à des bâtiments ultramodernes comme le Dunkerque ou le Strasbourg. Aussi imposent-ils à la France un ultimatum le 2 juillet 1940 et demandent une réponse pour le lendemain à 17h00. Le 3 juillet, le GC II/3 reçoit un choc comme tout le monde. La flotte anglaise a ouvert le feu sur les navires français au mouillage dans le port de Mers el-Kebir. Le cuirassé Bretagne a coulé dès les premières minutes de l'attaque, répandant tout son mazout dans la rade. Sur les 1300 hommes de l'équipage, une trentaine seulement est sauvée. Le Strasbourg a forcé le blocus et regagné la France. Quant au Dunkerque, immobilisé à quai, il a encaissé quelques coups au but qui ont tué une centaine de marins. D'autres unités légères ont plus ou moins été touchées. Les pilotes du groupe, qui auraient aimé rejoindre Gibraltar pour répondre à l'appel du général de Gaulle et donc continuer le combat avec les Anglais, ne songent même plus à leur projet.

Le 10 juillet, le groupe est basé à Fez, où il effectue quelques rares vols d'instruction. Il n'a le droit qu'à huit heures de vol par avion et par mois. La démolition des avions commence par les plus anciens, aussi l'été sera bien triste car les heures de vol autorisées sont réduites à quatre, il faut donc en profiter au maximum. Les mécaniciens continuent leur travail avec la même conscience professionnelle.

Les pilotes semblent avoir gardé leur moral. Le commandant Morlat est toujours le grand patron du groupe, le capitaine Clause est toujours le chef de la 4^{ème} escadrille mais le 3^{ème} est confiée au capitaine

Duval le 30 août 1940. Encore une fois, le groupe de chasse II/3 part à Alger Maison Blanche. L'installation se termine pendant le mois d'octobre. Le 15 de ce mois, le Maroc est en état d'alerte et tous les avions décollent pour Alger. Pendant l'hiver 1940-1941, le groupe est plongé dans « l'horrible vie du temps de paix » (extrait du cahier de marche du GC II/3) avec ses vols limités.



Blessés mais non vaincus, les «Lévriers» attendent des jours meilleurs pour reprendre les combats (Collection EC 01.004).



La campagne de Syrie



Après l'insurrection irakienne soutenue par les Allemands, le contrôle des voies de communications vers ce pays et de ses puits de pétrole devient primordial pour les Britanniques. Soutenus par les Français libres, ils déclenchent une opération dans les territoires du Levant pour en maîtriser l'accès. La campagne de Syrie est l'une des périodes les plus noires de l'histoire du groupe car elle voit des Français se battre contre des Français. Afin de les distinguer des appareils britanniques dont la cocarde est très similaire, les avions français ont leur dérive et leur nez peints en jaune vif (Collection Vericel).

Sur ordre du maréchal Pétain, le général Dentz, haut commissaire en Syrie, ouvre les portes des aérodromes libano-syriens, où flotte le drapeau tricolore, aux avions allemands qui y trouvent d'excellentes bases de ravitaillement. W. Churchill tient un prétexte en or pour attaquer sans délai la Syrie et le Liban, sous mandat français. Le Régime de Vichy, quant à lui, argue de la menace britannique sur l'Empire Colonial français pour obtenir peu à peu des Allemands l'autorisation de remettre sur pieds une force aérienne. Au début du mois de mai 1941, les Anglais attaquent la Syrie. Le groupe est mis en alerte. Le 5 mai, le capitaine Menu est nommé commandant de la 4^{ème} escadrille.

Le 10 juin, un message parvient au groupe :

« Le GC II/3 se tiendra prêt à faire mouvement avec tous ses avions disponibles. Départ sur préavis de 48 heures... »

Le 11, à 15h00, l'ordre est donné : « Départ le 13 à midi ... ».

Personne ne dit où ils vont mais chacun sait que c'est la Syrie. Dans la nuit du 11 au 12 juin, une équipe d'ouvriers vient peindre la queue et le nez des Dewoitine 520 en jaune, couleur de Vichy. « Charognards » et « Lévriers » changent de teinte mais pas de cœur. Le 12 au soir, des cartes de navigation sont distribuées : c'est bien la Syrie.

Ainsi, les pilotes se retrouvent au-dessus de la Méditerranée, mais cette fois-ci dans le sens de la longueur. Le voyage est très long... Alger, Tunis, Brindisi, terrains courts où sont desserrés des chasseurs italiens, Eleusis, terrain ocre où les pilotes sont surpris de découvrir autant d'avions allemands difficiles à déceler d'en haut. Ils sont ocres eux-aussi. Les Allemands sont des gens qui font la guerre même avec la peinture. Les pilotes du groupe sont vraiment gênés de voir leurs D 520 remis en œuvre par ceux-là même qui étaient leurs ennemis il y a encore quelques mois. La traversée du Péloponnèse est inoubliable.

« Je crois qu'à aucun instant, les pilotes n'ont pu penser qu'ils faisaient un raid de guerre... ».

Capitaine Menu
(cahier de marche 4^{ème} escadrille)



Le capitaine Menu devient le 5 mai 1941 le commandant de la 4^{ème} escadrille « Lévrier » du groupe de chasse II/3. On le voit ici en 1942 à Sfax en Tunisie après la fin de la campagne du Levant (Collection Menu).

Lors de l'étape Rhodes-Alep, au large de Chypre, les yeux tournent instinctivement vers la droite, les Anglais sont là, mais rien ne passe. Après les 930 km de l'étape, les avions se posent sur la piste d'Alep, à la nuit tombée. Les autochtones accueillent avec un soupir de soulagement le GC II/3. Puis le



groupe se pose sur le terrain d'Homs, et est fort bien reçu par le GC II/3, déjà installé.

Apparemment, le IIIème Reich n'a aucune envie d'envoyer de nouvelles forces dans les pays arabes, ni de soutenir l'armée vichyste dans le combat qui l'oppose aux Anglais et aux Gaullistes. Dès le lendemain, le 17 juin, le groupe effectue des escortes de bombardement sur Merdjayoun, Kissoué, Damas, et des couvertures de bateaux tels que les contre-torpilleurs Le Guepard et Le Valmy, à l'ouest de Beyrouth.



Les combats sont acharnés entre Français et Anglais. La campagne de Syrie marquera pendant longtemps les esprits, et aura par la suite des répercussions sur le réarmement du groupe après le débarquement allié de novembre 1942. Ce D 520 a fait les frais de l'attaque du 26 juin du terrain d'Homs par les Britanniques. Celui-ci fera de nombreuses victimes, notamment dans les rangs des mécaniciens du groupe. La campagne de Syrie se terminera, faute de moyens, par un repli généralisé vers l'Afrique du Nord (Collection EC 01.004).

Les missions débutent par des mitraillages et des bombardements, à chaque sortie quatre ou cinq camions ou autres véhicules sont détruits. Ce n'est pas très glorieux, mais c'est payant...

Pour l'armée de l'air, la débâcle type 1940 se reproduit dans la région de Damas. Le 26 juin 1941, à 07h45, le terrain est attaqué par deux patrouilles anglaises. La gare toute proche du terrain est détruite et un train de munitions explose, mettant le feu aux wagons proches, remplis de carburant. Un mécanicien du groupe, le sergent Petit, prend la tête d'une équipe de volontaires et part couper le train en deux. Le sergent-chef Caturla et les sergents Berteau et Allègre sont

tués à leur poste. Le sergent Potel est projeté à terre, les deux tympanes crevés par l'explosion d'un wagon de bombes à vingt mètres. Les résultats sont effroyables : trois mécaniciens tués, onze avions détruits.

Le 27 juin 1941, le GC II/3 se replie à Alep, mais ce terrain est vraiment loin pour les missions à effectuer. Le ravitaillement en avion arrive difficilement, aucun groupe n'arrive à fournir les patrouilles triples que demande le grand commandement. Le groupe doit travailler ainsi en étroite collaboration avec le GC III/6 pour protéger les bombardements sur Deir Ez Zor. La DCA anglaise est de plus en plus redoutable. Les avions de la RAF, quant à eux, se montrent très discrets.

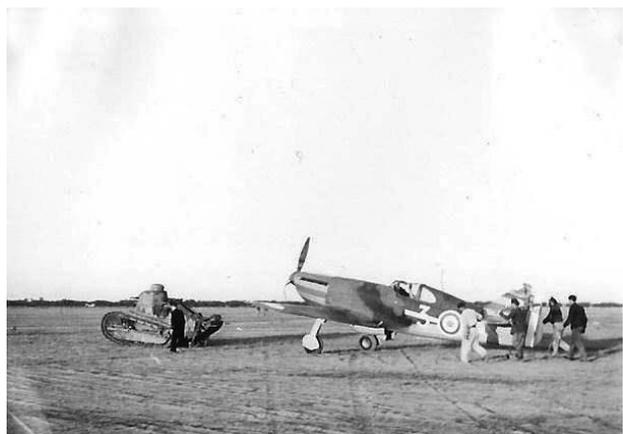
Pourtant, le 2 juillet, au retour d'une mission de mitraillage, le lieutenant Patin descend deux Bleinheim dans un combat à Rakka, l'adjudant Hurtin descend un Hurricane. Le 7 juillet 1941, la patrouille double en alerte se réduit à quatre D 520. Ces derniers commencent à laisser paraître de sérieux signes de fatigue. Le groupe se rend sur le terrain d'El Arane, terrain plat comme un billard, sans aucun camouflage possible. De plus, il n'y a ni essence, ni huile, ni outil.



Partagé entre le désir de protéger l'empire colonial contre des Anglais, qui venaient de détruire la flotte française à Mers el-Kébir, et la volonté de ne pas aider l'effort de guerre allemand, le personnel du groupe mène une guerre difficile. Période sombre de l'histoire de France, la campagne de Syrie est représentative de la situation inextricable vécue par la nation à cette époque (Collection Menu).

Le 10 juillet, le GC II/3 dessert sur le terrain de Ouslimye que le GC III/6 a quitté la veille.

Le 11 juillet, à 05h00, il fait encore nuit noire, les moteurs tournent déjà, laissant échapper deux rangées de flammes bleues. Douze avions décollent. Leur mission : l'attaque du terrain de Palmyre, où 300 avions ennemis sont basés. A 06h10, de l'altitude de cinq mille pieds, moteurs réduits, en deux vagues de six, c'est la chute vertigineuse sur Palmyre encore endormie. La 3ème escadrille déclenche le tir. L'incendie éclate. Le lieutenant Lete de la 3ème escadrille, resté en arrière avec un moteur qui chauffe, voit tout à coup trois P 40 Tomahawk mitraillant le terrain d'Homs. Il est sur eux en une seconde, descend le chef de patrouille mais est touché par un équipier. Il arrive néanmoins à se poser.



Les pistards sont précieux. A ce titre, en période de guerre, les rois du « tarmac » se voient dotés de « Tracma » blindés pour les protéger ! Faute de pièces de rechange, la disponibilité des appareils essoufflés par la dure campagne de Syrie est au plus bas. Plusieurs appareils sont rapatriés de France pour compléter la dotation de l'unité, qui rejoint Alger (Collection EC 01.004).

Communiqué :

« Notre aviation de chasse et de bombardement ainsi que des unités de l'aviation navale ont continué leur mission habituelle. Ils ont attaqué notamment le terrain de Palmyre où quatorze avions ont été détruits au sol, ainsi qu'un nombre important de camions. Cinq avions britanniques ont été abattus et un autre endommagé. Un de nos

avions n'est pas rentré. La RAF s'est attaquée à différents objectifs militaires du territoire... »

Ce même jour, à 13h30, des ordres définitifs arrivent :

« Repli dès que possible sur Rhodes avec tous les avions disponibles. Les chefs de patrouille en priorité. Les commandants d'unité qui ne se replieraient pas seraient considérés comme désobéissants aux ordres... »

Tout est fini. Le GC II/3 s'en doutait depuis le 8 juillet, lorsque le GC III/6 et les groupes de bombardement ont quitté la Syrie.

« Une seconde fois, nos armes ont donc dû s'incliner devant un adversaire plus nombreux et mieux outillé que nous. C'est un fait, constatons-le sans faire de sentiments, nous aurons au moins montré que nous ne sommes pas encore tout à fait "usés" ».

Capitaine Menu
(cahier de marche 4^{ème} escadrille)

Dès 17h00, les avions partent pour Rhodes. Le 13 juillet, ils s'envolent pour Athènes puis Salonique. Et après trois jours à attendre les ordres, le 15 juillet, le groupe II/3 en entier, c'est-à-dire un groupe réduit au commandant et à quatre avions des 3^{ème} et 4^{ème} escadrille, se pose à Alger qu'il a quittée trente deux jours plus tôt. Le groupe est cité.



**CITATION DU GROUPE DE CHASSE II/3
A L'ORDRE DE L'ARMEE AERIENNE
ORDRE « C » N°80 DU 6 DECEMBRE 1941**

« Magnifique groupe de chasse qui, sous les ordres du commandant Morlat, a fait preuve depuis son arrivée en Syrie du plus bel esprit offensif.

Du 16 au 28 juin, avec un mépris total du danger, a effectué sur l'axe Damas-Nebeck et les zones désertiques de Palmyre un grand nombre de mitraillages et de reconnaissances sur des rassemblements ennemis fortement protégés par la DCA, causant à l'adversaire des pertes sévères.

Du 29 juin au 3 juillet, a effectivement protégé plusieurs missions de bombardement et abattu trois avions ennemis. »

(Nota : Cette citation sera annulée par le général de Gaulle après la guerre).



Restauré, ce D 520 fut mis en place près de l'entrée de la base aérienne 116 de Luxeuil, en souvenir des pilotes qui l'utilisèrent pendant la Seconde Guerre mondiale. Il sera par la suite restitué au musée de l'air où il est maintenant exposé (Collection EC 01.004).





Après trente-deux jours de combats, le groupe de chasse 11/3 termine la campagne du Levant avec quatre victoires aériennes confirmées sur des appareils de la Royal Air Force, et une centaine de véhicules détruits. Ici, le personnel de l'unité en 1942 à Sfax (Collection Menu).

Bilan de la campagne du Levant

Nombre de missions :	66
Nombre de sorties :	350
Nombre d'heures de vol :	1 206
Obus tirés :	9 000
Balles tirées :	415 000

Victoires aériennes

2 BLENHEIM
1 P 40 TOMAHAWK
1 HURRICANE

Autres destructions opérées

15 avions détruits au sol
62 camions détruits dont 7 en feu
31 camions endommagés
1 camion de munitions détruit
5 automitrailleuses détruites
10 blindés détruits ou endommagés



A la fin de l'année 1941, tous les avions sont mis en révision. Neuf pilotes vont en France chercher des Dewoitine 520 qui porteront le parc à vingt-quatre. Le 10 novembre 1941, le groupe s'installe à Sfax, en Tunisie.

Le 13 janvier 1942, le capitaine Menu, les lieutenants Boilot et Cuffaut, l'adjudant-chef Bouton, l'adjudant Lamonerie, les sergents Le Guennec et André sont cités à l'ordre de l'armée de l'air et reçoivent pour la campagne de Syrie la croix de guerre avec palme. Les missions consistent en la protection de convois, et bien sûr en quelques vols d'instruction. Pendant que leurs avions se font réviser à Alger, « *les pilotes en profitent pour veiller au repeuplement de la France* » (extrait du cahier de marche du GC II/3).



Les mécaniciens de l'unité posent devant un rescapé de la campagne de Syrie. Manquant de pièces détachées, d'huile et d'essence, les avions volent difficilement. Bientôt les Dewoitine seront incurables et leur disparition considérée comme une délivrance (Collection Menu).

Le 18 mai, l'adjudant Jeannaud et le sergent André descendent un hydravion britannique au large d'Alger et obtiennent une citation à l'ordre de l'aviation de chasse. Puis c'est le service des temps de paix avec ses vols d'instruction. Pendant l'été, le groupe retourne à Alger. Le 7 novembre 1942, il change de patron, le commandant Morlat laisse sa place au commandant Dartois.

D'après les rumeurs filtrant de l'état-major, un immense convoi anglo-américain, environ 72 bâtiments, a quitté l'Angleterre et le grand nord de l'Irlande. Il vogue sur l'Atlantique. L'alerte est de principe, mais personne ne croit à une descente en Afrique du Nord, il s'agit sans aucun doute d'une nouvelle opération sur Dakar ou bien encore, si le convoi franchit le détroit de Gibraltar, d'un ravitaillement plus important que d'habitude à destination de Malte.

Certains pilotes du groupe tels le lieutenant Cuffaut ou le sergent André se posent des problèmes de conscience. Certes, Cuffaut a volé au dessus de Mers el-Kebir, il a vu sous ses plans le « Lorraine » se retourner, il a vu les marins français hachés par les mitrailleuses britanniques. Mais à Alger où la politique pétainiste rallie tous les suffrages, ils réfléchissent. Laval n'a pas hésité à proclamer dans une allocution radiodiffusée : « *Je souhaite la victoire de l'Allemagne...* »



L'année 1942 est l'année charnière de la Deuxième Guerre mondiale. Avec l'entrée en guerre des États-Unis, suite à l'attaque du 7 décembre 1941 sur Pearl Harbor, les Alliés tentent de prendre à revers les troupes de l'Axe engagées en Afrique du Nord. L'opération « Torch » est déclenchée le 8 novembre 1942 sur les villes principales d'Algérie. Averties du débarquement anglo-américain, les autorités locales ont préparé le terrain, et les combats contre les Français sont sporadiques. En mai 1943, l'Afrika Korps de Rommel, vaincu par les Alliés, retourne sur le continent (Collection BA 116).

En Syrie, ils n'avaient pas hésité à tirer sur les Anglais, mais maintenant...



Le 8 novembre 1942, une canonnade violente réveille tout Alger à partir de trois heures du matin. La défense côtière tire sur quelques bâtiments de l'armada britannique qui est sans doute venue se réfugier près de la côte algéroise. Le plan de ramassage est mis en œuvre. Le commandant, récupéré à son domicile par son chauffeur, prend au passage le capitaine Boillot. Les rues d'Alger sont désertes... mais, au coin d'une rue, la voiture est arrêtée par un poste de soldats... américains !

Les capitaines Menu et Jacquin, arrivés vers 06h45 avec quelques pilotes, ont fait sortir les avions pour décoller dès que possible pour Blida et envoyer immédiatement une camionnette de munitions. La brume et l'occupation américaine les font renoncer à ce projet. Grâce aux conditions météorologiques, les commandos américains ont pu s'infiltrer sur la base sans qu'aucun coup de feu n'ait été tiré.

Le commandant Dartois rend compte au commandant du groupement. Après en avoir référé au général Mendigal, le colonel Cathal lui dit d'user de diplomatie et d'éviter tout incident. Lorsque le soleil éclaircit le ciel, tout est joué et la majorité des pilotes pousse un ouf de soulagement rétrospectif en voyant cinquante Hurricane de la RAF se poser sur le terrain.

La journée se passe en négociations... Les armes sont déposées, les officiers et les pilotes conservent leurs pistolets. A 18h00, le général Juin signe une suspension d'armes valable pour la région algéroise. Le 10 no-

vembre 1942, le GC II/3 se replie sur l'Oued Sinar. Le débarquement anglo-saxon, inattendu, a jeté le trouble dans l'esprit du personnel. Les pilotes n'hésitent pas à accuser le général Giraud de traître.

« Pourquoi certains chefs ont-ils donné l'ordre de tirer, alors que d'autres étaient acquis à la cause américaine et accueillant ses troupes, les amenaient contre ces premiers ?... Pourquoi le général, commandant la défense d'Alger a-t-il donné l'ordre de ne pas tirer ? »

Nous avons été honteusement trahis... Tous, nous ne demandions qu'à foutre le Boche hors de la France, reprendre le combat, libérer les nôtres qui souffrent sous la botte allemande, mais comme cela c'est sale... »

(Cahier de marche 3^{ème} escadrille).

L'amiral Darlan signe l'ordre définitif de cessez-le-feu, le 11 novembre, au nom du maréchal Pétain. Il y aura eu cinq-cents morts et deux mille blessés. Le 12 novembre, le général Beaune, commandant l'armée de l'air en Algérie, déclare que désormais le GC II/3 jouera l'alliance avec les Anglo-saxons.

Le lendemain, on apprend que cette alliance est approuvée du fond du cœur par le maréchal Pétain et qu'aucun doute ne doit plus exister dans l'esprit du personnel, car les Allemands ont occupé la Zone Libre. La situation s'éclaircit... Plus de politique, plus de magouillages, une seule ligne nette et précise : se battre contre les Allemands, chasser les Allemands de la France.





Le Dewoitine 520 du capitaine Menu, chef des «Clébards» en 1942. Les vives tensions apparues entre les Forces Françaises Libres (FAFL) et l'armée de l'air de l'armistice lors de la campagne de Syrie empêchent le réarmement rapide des groupes considérés comme loyalistes. Il faudra toute la diplomatie et l'énergie du général Bouscat pour que fusionnent en une armée de l'air indépendante l'ensemble des groupes d'Afrique du Nord. Cette armée de l'air retrouvée, réconciliant les frères ennemis d'hier, est le symbole de la volonté de tous les aviateurs de libérer la mère patrie du joug nazi (Collection Menu).

Le Coastal Command

Jusqu'à la fin de l'année 1942, des stages sont organisés et quelques pilotes et mécaniciens vont apprendre le fonctionnement du P-38. Pendant ce temps, le reste du personnel entretient les avions, fait tourner périodiquement les moteurs et repeint les cellules aux couleurs de guerre avec les coardes et les insignes d'escadrille. Les relations avec les Américains deviennent très cordiales, mais elles restent nettement plus froides avec les pilotes de la RAF.

Le 11 janvier 1943, le groupe descend dans le sud de l'Algérie pour se reformer sur le terrain d'Ain Sefra où l'on ne trouve ni essence, ni huile... Certains mécaniciens partent à Brisk pour y suivre un cours sur le P-38. Jusqu'aux premiers jours de mars 1943, avec l'arrivée d'essence d'aviation, les

escadrilles reprennent l'instruction en patrouille. Puis elles se rendent de temps en temps à Colomb-Béchar pour participer à des expéditions de bombardement avec les groupes de bombardement 1/11 et 1/19.

Le 5 mai, le général Gama, commandant l'aviation du corps expéditionnaire, donne l'ordre de constituer une troisième escadrille. L'escadrille des « Canards » est née, c'est le nom qu'a choisi le personnel, produit « d'un croisement incestueux des Lévrier et des Charognards » (extrait du cahier de marche de la 4^{ème} escadrille).

Dès lors, la 3^{ème} escadrille prend le nom de 1^{ère} escadrille de groupe de chasse 2/3, et la 4^{ème} le nom de 2^{ème} escadrille. Cette nouvelle 3^{ème} escadrille est mise sur pieds le 17 mai, sous les ordres du lieutenant Jallier. Elle est créée avec le personnel des deux autres



escadrilles et reçoit les avions du GC 3/6, qui vient toucher des P-39 Airacobra. On parle dès lors de la transformation du groupe sur Spitfire.



Pilotes du groupe à Sfax, en 1942. Les pilotes piétinent d'impatience en attendant de voir l'unité dotée de nouveaux appareils. Tous espèrent reprendre les combats au plus tôt pour chasser l'Allemand hors de France (Collection Menu).

Au début du mois de juin 1943, il ne reste plus une goutte d'essence et les pilotes vont tous les jours, à la gare guetter l'arrivée d'un éventuel train... Quand enfin il arrive le 20 juin, le groupe fait mouvement sur le terrain d'Ameur El Ain où il sera jumelé avec le GC 1/3.

Le moral est au plus bas, car rien n'a été organisé pour leur arrivée : aucun local, aucun véhicule. Pendant les mois d'été, le groupe vole avec ses vingt-quatre Dewoitine à bout de souffle aux côtés des seize Spitfire du GC 1/3.

Le 30 juillet, le sergent Pierrot homologue sa première victoire aérienne sur D 520. C'est le numéro 27 qui est la victime involontaire... c'est le moteur qui à lâché. Suivant la coutume, les mécaniciens arrosent cet accident car l'avion est irrécupérable...

« C'est drôle, tout le monde tient à la disparition rapide du D 520 ».

(cahier de marche 2^{ème} escadrille)

Le 1^{er} août, la 3^{ème} escadrille est dissoute. Le groupe comprend désormais ses

moyens propres : section administrative, section de réparation, section de transport automobile... mais toujours ses Dewoitine 520. Le 6 août, le commandant Rozanoff prend le commandement du groupe. Le nombre de missions non exécutées à cause d'une panne avion est sans cesse en augmentation...

« Les pauvres Dewoitine entrent dans le coma ».

(cahier de marche 2^{ème} escadrille)

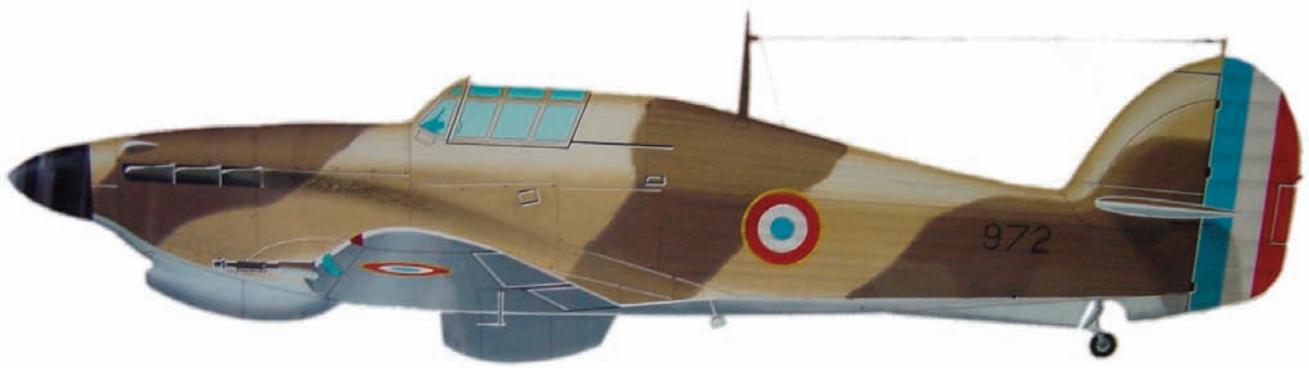
Le groupe étudie les méthodes de vol et d'attaque des Britanniques. En octobre 1943, le commandant Rozanoff annonce que le groupe sera réarmé avec des... Hurricane. Les « Spits » sont définitivement perdus pour le GC 2/3.

Les pilotes auraient préféré des Dewoitine neufs ; ils ne sont qu'à moitié contents, ils espéraient mieux. Le 13 octobre, les anciens partent pour Blida dans le but de se familiariser avec cette nouvelle monture. En vue des futures opérations, les pilotes apprennent la langue de Shakespeare et le code anglais, code obligatoire pour tous sous peine de ne pas être lâché. Les avis sur les possibilités de cet avion semblent assez partagés, mais ils se rejoignent tous sur un point : c'est un avion de guerre et non de meeting. Il est certain que du point de vue finesse de pilotage, nombreux sont ceux qui préfèrent le D 520, unique au monde. Toutefois, quatre canons de vingt millimètres paraissent bien « sympathiques » en temps de guerre.

Le groupe est mis à la disposition du Coastal Command. Le 16 octobre, le capitaine Clause devient le grand patron, le capitaine Menu le commandant de la 1^{ère} escadrille et le capitaine Dugit-Gros celui de la 2^{ème}.

Le 21 octobre 1943, commencent les lâchers à Blida sur les douze Hurricane qui s'y trouvent. Mais personne n'est présent pour effectuer le transfert des appareils, ni état-major, ni officier de liaison. L'instruction est faite par le capitaine Menu qui a glané quelques renseignements dans une notice anglaise ramassée dans un coin.





Héros de la bataille d'Angleterre, le Hawker Hurricane est particulièrement bien adapté au théâtre d'opérations méditerranéen. La version chasseur-bombardier de l'appareil, le Mk II C, est équipé de quatre canons de 20 mm et de lance-bombes. Les « Hurri-bombers » équipent le groupe de chasse II/3 à partir d'octobre 1943 pour conduire des missions de surveillance côtière et de protection de convois le long de la côte algérienne. Les pilotes se lâchent de façon autonome sur l'appareil, avec l'aide de quelques documents récupérés chez des Anglais pas très coopératifs (Composition Jean-Jacques Petit. Collection EC 01.004).

Le 5 novembre 1943, le groupe se déplace à Taher où il prend contact avec le 332th Wing américain. Le 12 novembre, le capitaine Clause et le lieutenant Dugit-Gros effectuent la première mission de protection en coopération avec les Américains. Malgré les excellentes relations franco-américaines, la langue reste une barrière pour ce qui est technique.

Le commandant du groupe rend compte au général commandant les forces aériennes françaises qu'il faudrait, pour le groupe, un officier de liaison et au moins 16 avions pour effectuer le travail des 25 avions américains qui doivent partir pour la Sicile... La vérité est dite sur un tel ton que le lendemain, le 23 novembre, le capitaine Clause est relevé de son commandement, confié aussitôt au capitaine Barbier.

La veille, suite à la création dans le groupe d'un poste de chef des opérations, occupé par le capitaine Menu, le lieutenant Jallier devenait le commandant de la 1^{ère} escadrille. Le GC 2/3, bien que privé de véhicule, est sans cesse « baladé » d'un terrain à un autre ; ainsi, en novembre, il passe plus de temps sur les routes qu'en opérations. Il ne fait que 49 sorties opérationnelles.

La fin de l'année 1943 est une période noire. Deux pilotes se tuent, et c'est avec seu-

lement 10 avions que le groupe commence l'année 1944. Au point de vue tactique, l'emploi du groupe est un peu modifié ; il ne fait que des protections de convois, à priori la nuit, mais il reste en Algérie.

Tous les pilotes commencent à douter de leur participation au conflit en Europe. Le 2 mars, les pilotes touchent de magnifiques blousons de cuir fourrés.

Le 6 mars, le groupe perçoit un bombardier A24 en piqué pour l'entraînement des pilotes au pilotage sans visibilité. Le 13 mars, les soldes du PNN (personnel non navigant) sont diminuées. Ceci arrive précisément au moment où les gens ont le plus besoin d'argent, vivant séparés de leur famille.

Les états-majors s'obstinent à ne pas vouloir entendre les différences qui existent entre les mécaniciens du groupe et ceux qui rentrent chez eux tous les soirs. Le moral est au plus bas bien que le général commandant en chef affirme que le moral n'existe pas et donc n'a aucune importance.

Le mois d'avril 1944 est un mois d'espoir pour le GC 2/3. Il doit en effet toucher des P-47 Thunderbolt. Le 8 avril, il relève le GC 2/5 « La Fayette » à Bône. Le 18 avril, le premier P-47 du groupe se pose sur le ter-

rain, il est piloté par un membre du GC 2/5. Le groupe reçoit aussi douze P-40 Tomahawk, que laisse le « La Fayette ».

En avril, l'état-major ordonne au GC 2/3 d'aller chercher 8 Thunderbolt, mais personne n'est encore lâché. Sur les huit P-47 affectés au groupe, 4 sont donnés le 25 avril au GC 2/5 qui part en Corse. A la fin du mois d'avril, le GC 2/3 possède 12 Hurricane Mk II C, 14 P-40 Tomahawk, 5 P-47 Thunderbolt et 1 A 24... que de travail pour les mécaniciens !

Pendant le mois de mai, le groupe donne ses Hurricane et ses P-40 au GC III/3 qui vient du Levant. Le 27 mai 1944, au grand plaisir de tous, le GC 2/3 quitte le Coastal Command pour se battre à Alto, près de Bastia. Le rêve de tous les pilotes se réalise enfin « tirer quelques Fritz » (extrait du cahier de marche du GC 2/3) et avec les 22 P-47 Thunderbolt du groupe.



Conçu par les ingénieurs d'origine russe Alexander de Seversky et Alexander Kartveli, le P-47 Thunderbolt est le meilleur chasseur-bombardier de la Seconde Guerre mondiale. Très robuste, ce camion à bombes vole pour la première fois le 6 mai 1941 et rentre en service au sein de la 8^{ème} Air Force américaine en novembre 1942. Il est construit autour du fameux moteur à double étoiles turbo-compressé de chez Pratt & Whitney, le R-2 800-59 de 2 535 Ch. D'une envergure de 12,42 m, d'une longueur de 11,02 m, pour une hauteur de 4,47 m, il dispose d'une masse en ordre de vol de 6 300 kg. Sa vitesse maximale est de 690 km/h et son rayon d'action est de 950 kilomètres sans réservoirs supplémentaires, pour un plafond pratique de 12 500 m. Son armement interne impressionnant est constitué de 8 mitrailleuses de 12,7 mm, à 425 cartouches par armes. Le P-47 peut emporter 1 bombe de 500 kg en point central, et sous les ailes des roquettes HVAR en 5 pouces, deux bombes de 250 kg ou deux bazookas à tubes triples M 10 en 5 pouces. L'armée de l'air utilise le P-47 Thunderbolt de 1943 à 1960 dans sa version D, à plus de 550 exemplaires. Le groupe de chasse II/3 vole sur le « Jug » pendant tout le reste du conflit, dans des missions d'assaut extrêmement dangereuses au profit du 1^{er} Corps Aérien Français 1 (1^{er} CAF) (Collection Vericel).



La campagne Corse - Italie

Pour assurer le déploiement de ses troupes, le commandant allié dispose des bases d'Afrique du Nord, de Sicile, de Sardaigne et d'Italie du Sud. Cependant, ces terrains sont trop éloignés pour pouvoir être utilisés par des chasseurs. En revanche, la Corse libérée depuis le mois de septembre 1943 est à bonne distance des côtes de Provence. Il décide d'y baser dix-huit escadres tactiques et y accomplit un travail logistique considérable, portant de deux à quatorze le nombre de terrains utilisables par des appareils de moyen tonnage.



Premier des groupes à être équipé en Thunderbolt, le groupe de chasse II/3 perçoit ses nouveaux appareils à partir d'avril 1944. Ces P-47 D « Razorback » proviennent des groupes de chasse américains qui s'équipent en Europe de la nouvelle version « Bubble Top » de l'avion. Ce P-47 D-22-RE de la SPA 81 des « Clébards » affiche un remarquable palmarès de 58 missions de bombardement (Collection Vericel).

Dès son arrivée en Corse, le groupe ne chôme pas. Les missions s'enchaînent à une cadence telle que la mécanique a parfois du mal à suivre. Les 16 et 17 juin 1944, les troupes alliées attaquent l'île d'Elbe encore occupée par les Allemands et les troupes italiennes restées fidèles à Mussolini. Les patrouilles du groupe détruisent batteries lourdes et péniches, causant ainsi de lourdes pertes à l'ennemi. Ce coup d'éclat leur vaut les vives félicitations du général de Lattre de Tassigny et du général Darcy, chef d'état major du 27th US Wing.



Les « Jugs » du « Dauphiné » commencent les opérations contre les allemands à partir du 8 Juin 1944. Les raids menés depuis la Corse visent à préparer l'opération « Anvil/Dragoon » de débarquement allié sur la côte provençale. Les missions de bombardement et de « staffing » confiées à l'unité ont pour but d'affaiblir le potentiel militaire de l'ennemi et d'interdire ses mouvements. Les opérations aériennes se déroulent à un rythme soutenu, et les palmarès des pilotes du groupe deviennent rapidement impressionnants (Collection ECPA).

En quinze jours, on compte 371 sorties opérationnelles ; 21 ponts, une usine électrique, 22 voies ferrées, une batterie de DCA, deux nids de mitrailleuses, des routes, des péniches de débarquement détruits... Le gros du travail est effectué en bombardement en piqué ; le seul ennemi est la DCA, car aucun chasseur allemand n'ose s'aventurer dans le ciel italien.

Le GC 2/3 rejoint le GC 2/5 « La Fayette ». Ils forment désormais la 4^{ème} escadre de chasse, le GC 1/4 « Navarre » les rejoindra plus tard.

Le 28 juillet 1944, le sergent Baills percute le sol en plongeant très bas sur le convoi qu'il mitraille au sud de Barjac, dans le Gard. Son corps et son appareil n'ont jamais été retrouvés.

Le 31 juillet, première mission sur la France pour le groupe constitué. Direction le Dauphiné. L'émotion gagne les cœurs des équipages qui se demandent comment ils



vont retrouver la terre de France. Vingt-cinq Thunderbolt des GC 2/3 et 2/5 tentent, mais il est hélas trop tard, de venir en aide aux Résistants du maquis du Vercors. Ils mitraillent les forces allemandes rassemblées dans la vallée de la Drôme et les vallées avoisinantes. Sur le chemin du retour, les pilotes attaquent le terrain d'Orange. En formation serrée, au ras des arbres, les P-47 passent sur l'objectif, mitraillant également une gare et un train. Le capitaine Jallier est touché par la Flak.

Il saute en parachute, mais, ouvert trop tard, celui-ci se prend dans l'empennage. Ainsi, le « chef charognard », qui avait retardé son départ en permission pour être le premier à promener les cocardes « bleu-blanc-rouge » au-dessus de la mère patrie, meurt sur son sol...



La puissance de feu du Thunderbolt est considérable avec ses huit mitrailleuses en 12,7 mm, à balles perforantes et incendiaires. Il est très efficace contre des objectifs faiblement blindés et les concentrations de troupes au sol. Les armes sont réglées pour croiser leur feu à 400 mètres. En pratique, les tirs s'exécutent à courte distance et à très basse altitude pour éviter la « Flak » allemande toujours très dense. Il arrive parfois que les appareils passent dans la boule de feu créée par l'explosion de leur objectif, ou retrouvent les bouts de pale de leur hélice tordus par un contact avec le sol (Collection Vericel).

La 1^{ère} escadrille est confiée à titre provisoire au lieutenant Porodo le 1^{er} août 1944. Les pilotes effectuent à tour de rôle des missions de bombardement et des escortes de groupements de bombardiers. Ainsi, le 8 août, escortant 36 B 25 Mitchell, le GC II/3 entre en combat avec 12 Me 109.

Il s'offre alors sa 39^{ème} (adjudant Le

Guinnee) et sa 40^{ème} victoire aérienne sûre (patrouille Dugit-Gros et Faure-Dere). Reconnaissances armées et bombardements se succèdent dans un triangle formé par les villes de Montpellier, Pont Saint-Esprit et Nice : convois et usines sont les objectifs privilégiés du groupe. Le 6 août, il attaque Aix-les-Milles et Cuers, il y détruit un Me 109. Le 17 août, il détruit cinq Ju 88 et un Do 217 sur le terrain de Valence Chabreuil. Le 15 août, débute le débarquement sur la côte sud de la France et dès lors, les bombardements s'enfoncent de plus en plus loin avec les B-26 Marauder.



Le « 63 » est un P-47 D 22-R. La dénomination RE indique que l'appareil a été construit dans l'usine Republic Aircraft Compagny de Farmindale à Long Island NY. Les 22 RE se caractérisent extérieurement par leur hélice Halmiton Standard Hydramatic à moyeu rond. Le sérial number de l'avion, le 42-2615, indique que l'appareil a été commandé par l'USAAF dans l'année fiscale 1942 (Collection Vericel).

Le 15 août 1944, des unités françaises et anglaises débarquent en Provence. Venant après le débarquement du 6 juin en Normandie, ce second débarquement passe presque inaperçu en France. S'il n'en reste qu'un souvenir confus, l'opération « Anvil Dragoon » voit pourtant, pour la première fois, l'engagement de grandes unités françaises terrestres combattant sous commandement français et la participation d'un nombre important de forces navales et aériennes dont le commandement allié peut apprécier la valeur.

A la fin de la première semaine de septembre 1944, les Allemands ont reculé rapidement de part et d'autre de la vallée du Rhône, jusqu'à Lyon, mais, n'ayant pu tenir leurs positions, ils se replient sur Dijon. La XIX^{ème} armée allemande doit tenir la ville coûte que coûte car elle est sur le passage des troupes venant du centre et du midi. Elle est de plus, le dernier bastion avancé protégeant



Belfort, l'Alsace, le Rhin et donc le III^{ème} Reich.

Le 8 septembre, le GC 2/3 et la 4^{ème} escadre de chasse s'installent sur le terrain d'Ambérieu, à partir duquel ils effectuent des missions dans le secteur de Gérardmer, Colmar, Fribourg et Bâle.

Durant l'automne, le travail est considérablement ralenti par le mauvais temps qui rend la piste indisponible pour un décollage avec bombes et bidons. Aussi, un détachement d'une trentaine de mécaniciens part pour Lyon Bron.



L'avion du commandant du groupe touché par la «Flak». Le Thunderbolt est un avion très robuste et son moteur en étoile P&W R-2800 peut encore tourner avec un piston en moins. La DCA allemande est le principal danger rencontré par les avions du «Dauphiné», 14 appareils seront perdus ainsi que 10 pilotes par son fait. Très efficace, sa tactique est de dresser un mur de « ferraille » devant les avions pendant leur passe de tir. Le 15 août 1944, lors du débarquement des troupes alliées, la chasse allemande reste peu active. Fixée par les opérations en Normandie et la défense aérienne du Reich, la Luftwaffe aligne seulement une poignée de Me 109 G6 et FW 190 A8 appartenant au J/Gr 200 et au II/G77 (Collection Menu).

Les Thunderbolt partent à vide du terrain d'Ambérieu, se posent à Lyon, font le

plein de carburant et de munitions et redécollent pour exécuter leurs missions. Mais c'est une charge très lourde et pleine d'aléas pour les horaires.

Le 15 octobre, le capitaine Menu prend le commandement du groupe. Le 20, le capitaine Dugit-Gros est descendu par un Me 109 et fait prisonnier. La 2^{ème} escadrille est alors confiée au lieutenant Bouton.

Le 30 octobre, le capitaine Porodo remet à dix-huit pilotes de la 1^{ère} escadrille les premiers charognards en argent numérotés. Il reçoit officiellement le commandement de son escadrille le 16 novembre 1944.

Au cours des durs combats qui la conduisent jusqu'à la rive gauche du Rhin, la 1^{ère} armée française bénéficie de l'appui de six groupes de chasse dont les trois de la 4^{ème} escadre (le GC 3/3 « Ardennes » a renforcé l'escadre à la fin du mois d'octobre 1944). L'engagement de ses troupes et leur participation à l'offensive sont réglés exclusivement par le 1^{er} corps aérien français (1^{er} CAF).

Après avoir pris le 1^{er} octobre le nom de Commandement des Forces du Rhône et du Rhin, la section française du XIIth Tactical Air Command fait définitivement place au 1^{er} CAF le 15 octobre 1944.

Mais ce n'est qu'à partir du mois de novembre que celui-ci devient le commandement aérien tactique, prévu par un accord franco-américain. Le 13 novembre, il passe sous les ordres de la 1^{er} Tactical Air Force américaine. L'armée de l'air française a désormais une autonomie de manœuvre comparable à celle dont jouit la 1^{ère} armée. Le rôle de ce CAF est d'appuyer les troupes de la 1^{ère} armée, de protéger les bombardiers et les avions de reconnaissance.





Le P-47 D 26 RA « Bubble-Top » du capitaine Menu, commandant du groupe II/3. Cette version du Thunderbolt se caractérise par le cockpit en forme de goutte d'eau, offrant une meilleure visibilité au pilote. Notez les deux bombes de 500 livres sous les ailes, et le réservoir auxiliaire de 75 gallons (Collection Menu).

La campagne d'Allemagne

Les missions s'enfoncent de plus en plus loin en Allemagne, on sent venir la fin du III^{ème} Reich. Au sol, l'offensive franco-américaine progresse favorablement, l'ennemi se replie, commence à repasser le Rhin. La 4^{ème} escadre bombarde la trouée de Blodesheim, contraignant les Allemands à passer par le couloir de Chalampé battu par l'artillerie française. Mais les principaux objectifs sont des gares de l'arrière, qu'il s'agit de rendre impraticables pour l'ennemi. Le 4 novembre 1944, le général de Gaulle vient épingle la croix de guerre avec palme sur le drapeau de l'escadre et sur les fanions d'escadrille.

Le 12 décembre 1944, le groupe expérimente une nouvelle arme : la bombe incendiaire au napalm... La patrouille composée de Marias, Porodo et Bouton, atteint la gare de Diolinghen en même temps que le village voisin.

Le total est laissé en flammes qui sont visibles à cinquante kilomètres de là... réussite totale. « Les Fritz ne vont pas être contents du tout si on généralise le procédé... » déclarent les pilotes. L'interrogatoire d'un prisonnier allemand leur apprend qu'ils sèment la terreur en Allemagne et qu'ils sont surnommés les « Gangsters assassins ».

Toujours est-il que dans tous les villages allemands se trouvent des affiches disant aux villageois de n'avoir aucune pitié pour les « JABO » (pilotes de bombardier) qui tomberaient en parachute dans les environs. C'est une belle réclame pour le groupe mais maintenant, les pilotes savent à quoi s'en tenir s'ils sont descendus au-dessus de l'Allemagne...

Le 20 décembre, la 1^{ère} escadrille compte désormais dans ses rangs Guy Lapointe, champion de France de saut en hauteur.





Le rythme soutenu des opérations aériennes nécessite un travail intense de la mécanique qui est toujours au rendez-vous. Ici les armuriers du groupe montent des roquettes HVAR pour la prochaine mission au-dessus de l'Allemagne. (Collection EC 01.004).

L'année 1945 débute sous 50 cm de neige mais le groupe doit continuer à voler. La seule mission du jour de l'an ouvre tristement la série des vols de cette année. Le sergent Conord s'écrase près de la gare d'Endigen. Le brouhaha du départ et les difficultés rencontrées font que le groupe n'a guère le temps de s'attarder sur ce mauvais début. Le 2 janvier, le groupe met le cap sur le terrain de Luxeuil-les-Bains.

Les mauvaises conditions météorologiques rendent les missions délicates... Ainsi, le 8 janvier, douze « Spitfire » du GC 2/7 « Nice », huit P-47 du « La Fayette » et quatre du « Dauphiné » décollent pour escorter des bombardiers. Les avions ne sortent de la couche qu'à une altitude de 12.000 pieds et un peu en désordre.

Les bombardiers ne peuvent effectuer leur mission. Les avions doivent donc retrouver leur terrain. Pendant quarante-cinq minutes, 22 avions essayent d'y arriver. Par miracle, ils y parviennent sous une chute de neige, avec cinquante mètres de plafond. Il aurait dû y avoir, ce jour-là, 22 avions sur le ventre.

« ...Il y a des ordres qui frisent l'inconscience... »

(Extrait du cahier de marche du GC II/3)

Le 2 janvier 1945, le lieutenant Rabusson prend la tête de la 2^{ème} escadrille. Les Allemands font une contre-offensive sur la ville de Strasbourg, le besoin d'avions de bombardement se fait énormément sentir, mais le groupe reste cloué au sol par la neige et le froid. Dès la première éclaircie, l'ordre est donné de quitter la ville franc-comtoise pour Dôle mais le mauvais temps est général et l'atterrissage y est impossible.



Le commandant Menu à bord de son avion (Collection Menu).

Le 6 janvier, après avoir goûté et apprécié les qualités d'hôtes des Américains à Dijon et à Toul Rosières, le « Dauphiné » s'installe sur le terrain de Dôle. Mais la pluie et le brouillard le suivent fidèlement depuis Luxeuil, terrain sur lequel il retournera quelques jours après.

Le 2 mars, c'est une véritable armada qui détruit les terrains de Stuttgart et de Bollingen : vingt P-47 du groupe, vingt du GC 1/5 et huit du GC 1/4. Ce mois de mars est le mois des records d'objectifs : une usine de V1 et de V2 détruite, 177 wagons détruits et 461 endommagés, et uniquement par les pilotes du « Dauphiné ».

Au début du mois d'avril 1945, les bombes et les cartouches font défaut au groupe qui s'installe à Colmar. Le 7 avril, le capitaine Fabre, dit Garrus, prend le commandement du groupe. La résistance allemande se brise en Italie, et les Alliés envahissent la plaine du Pô. Hitler, installé dans le bunker creusé sous la chancellerie, ordonne la plus extrême résistance. Il se sui-

cide le 30 avril 1945. L'atmosphère est à l'optimisme.

Le 1^{er} mai, le capitaine Fabre a l'honneur d'effectuer ce qui doit être la dernière mission de guerre du GC II/3 « Dauphiné », il bombarde Lauternach. Les jours suivants, le mauvais temps permanent empêche tout vol... Depuis le mois de juin 1940, tous attendent ce jour où le III^{ème} Reich rendra l'âme.

Ce jour est arrivé. Le 8 mai 1945, aux quartiers généraux respectifs d'Eisenhower et de Joukov, à Reims et à Berlin, l'Allemagne capitule sans conditions. Le maréchal Keitel signe dans la nuit la confirmation de l'acte de capitulation.

C'est la paix, du moins la guerre en Europe est enfin terminée. A toutes les fenêtres de Colmar flottent des drapeaux tricolores, le GC 2/3 « Dauphiné » effectue un défilé aérien, défilé qu'aucun Alsacien n'oubliera. Les « Lévriers », leadés par le capitaine Rabusson se distinguent en plongeant sur la place où a lieu la cérémonie et disparaissent dans une des rues avoisinantes...avec leur Thunderbolt.



Le P-47 D-26 RA sérial number 44-20047 du commandant du groupe. Le « Dauphiné » termine ses campagnes sur « Thunderbolt » avec 2 victoires aériennes confirmées, 16 avions détruits au sol, 13 autres endommagés et des centaines de véhicules et installations ennemies détruites pour 1.246.437 tonnes de bombes larguées. 112 P-47 ont été touchés par la DCA, 18 appareils de l'unité ont été abattus, dont 4 du fait de la chasse ennemie. Sept pilotes sont portés manquants et cinq sont fait prisonniers (Collection Menu).



COMPTE RENDU DE LA « CAMPAGNE DE TACTICAL »

(13 juin 1944 – 8 mai 1945)

Pendant cette période, le groupe de chasse 2/3 « Dauphiné » a effectué 3564 sorties, totalisant ainsi 6348h45 en 388 missions.

1.246.437 tonnes de bombes ont été lancées sur des bâtiments, des véhicules, des wagons. Le groupe a remporté 2 victoires aériennes, détruit 16 avions ennemis au sol et en a endommagé 13 autres.

Le groupe de chasse 2/3 « Dauphiné » a reçu au titre de la guerre 1939-1945 la fourragère aux couleurs de la croix de guerre ainsi que celle aux couleurs de la médaille militaire.



CITATION A L'ORDRE DE L'ARMEE AERIENNE



« Groupe de chasse qui a magnifiquement terminé la campagne sous le commandement du capitaine Menu, puis du capitaine Fabre, dit Garrus, a causé de lourdes pertes à l'ennemi battant en retraite.

Par l'efficacité du travail de ses pilotes, a magnifiquement appuyé l'offensive de la 1^{ère} armée française par la libération de l'Alsace au cours de son avancée prodigieuse en Allemagne, brisant les voies ferrées de l'ennemi, en harcelant sans cesse ses communications, bombardant ses dépôts et ses cantonnements au mépris total d'une DCA meurtrière.

A exécuté en cinq mois 2000 sorties, totalisant plus de 4000 heures de vol de guerre. »



CITATION A L'ORDRE DE L'ARMEE AERIENNE

Décision 1234 du 9 octobre 1945



« Groupe de chasse de grande classe qui, brillamment conduit au feu tout d'abord par le commandant Barbier, puis par le capitaine Menu, a obtenu des succès remarquables grâce à l'efficacité de ses bombardements et de ses mitraillages tant sur les arrières de l'ennemi qu'en appui direct au sol.

Au cours de six missions de combat, a pris une part active pour la bataille pour l'île d'Elbe et au débarquement allié dans le sud de la France a, par la suite, efficacement appuyé, malgré des pertes sévères, l'attaque de la 1^{ère} armée française qui devait ouvrir par la trouée de Belfort, la route de l'Alsace et du Rhin.



Liste des pertes du groupe de chasse 2/3 sur P 47

- le 20.06.1944 Lieutenant Parill, avion n°153 - touché en plein ciel
- le 05.07.1944 Lieutenant Lombardo, avion n°152 - atterrissage forcé en Italie
- le 05.07.1944 Sergent Lacassie, avion n°159 - avion touché par D.C.A
- le 06.07.1944 Lieutenant Seouin, avion n°492 - avion touché par le bombardement
- le 31.07.1944 Capitaine Jallier, avion n°509 - touché dans un « straffing »
- le 06.08.1944 Lieutenant De Chanterae, avion n°819 - touché en France par D.C.A
- le 08.08.1944 Sergent-chef Galano, avion n°162 - touché par chasse ennemie
- le 23.08.1944 Sous-lieutenant Aucelet, avion n°156 - touché par la D.C.A
- le 26.08.1944 Sergent Bailis, avion n°166 - perd contrôle de son avion
- le 10.09.1944 Sergent-chef Lorenzini, avion n°154 - disparaît dans un barrage de D.C.A
- le 15.09.1944 Sergent Collin, avion n°832 - touché par la D.C.A
- le 20.10.1944 Capitaine Dugit, avion n°521 - chasse ennemie
- le 20.10.1944 Sergent-chef Mercadier, avion n°160 - chasse ennemie
- le 20.10.1944 Sergent Cherrief, avion n°448 - chasse ennemie
- le 24.12.1944 Aspirant Duchange, avion n°164 - atterrissage forcé, ennuis mécaniques
- le 26.12.1944 Capitaine Fabre, avion n°033 - atterrissage forcé, ennuis mécaniques
- le 27.12.1944 Sergent- chef Ballereau, avion n°515 - atterrissage forcé, ennuis mécaniques
- le 27.12.1944 Sergent-chef Bassonpierre, avion n°510 - atterrissage forcé, ennuis mécaniques
- le 01.01.1945 Sergent Coneret, avion n°155 - perd contrôle de son avion
- le 03.01.1945 Commandant Barbier, avion n°048 - touché par la DCA, rentre au terrain. Avion versé à la CRRA84 et sur le point d'être perdu.
- le 09.11.1945 Sergent-chef Bassonpierre - flack, descendu
- le 09.01.1945 Sergent-chef Dirmetz – se pose en campagne après décollage





La paix retrouvée, le «Dauphiné» participe au tournage du film les «Fils de France» à la gloire de la Première armée française. A la fin de la guerre, les avions avaient perdu leur peinture de camouflage pour une livrée entièrement aluminium (Collection EC 01.004).

Lendemain de guerre

Les jours de fête et les jours d'entraînement se succèdent mais jusqu'à quand ?.....

« Il paraît qu'à présent l'essence va nous être donnée au compte goutte... »

Le 23 mai 1945, le capitaine Dugit, qui était prisonnier depuis le 20 octobre 1944 suite à un atterrissage forcé, revient à l'escadron. Un grand « dégagement » est donné en son honneur ainsi qu'en celui du capitaine Menu, auquel le capitaine Fabre donne les insignes en or des deux escadrilles et confiera le rang d'officier de « l'ordre des peintres ».

Le 12 juin, certains pilotes se rendent à Grenoble, où l'aéroclub du Dauphiné organise une soirée de bienfaisance au profit des œuvres sociales du groupe.

Pendant les mois d'été, défilés et convoys aériens se succèdent et l'unité devient une vedette de cinéma...

« Hollywood, nous voici... »

Le groupe participe au tournage d'un film nommé « Fils de France », film à la gloire de la Première armée française. Pour les besoins du scénario, les pilotes détruisent entièrement un village allemand.

Le 29 août, le groupe s'installe sur le terrain de Niedermendig (Allemagne). Le temps y est catastrophique pendant les mois d'automne et rares sont les vols, d'autant plus que l'essence manque. Aussi, les deux escadrilles en profitent pour arranger leurs locaux et surtout le bar. Son inauguration est une excellente occasion pour tous de se réunir... et pour bien boire.



Le 30 janvier 1946, les trois patrons reçoivent les nouveaux fanions des deux escadrilles des mains du député Braun. Une campagne de plus est brodée au dos.

Un temps infect rend la piste indisponible depuis le début de l'année, l'activité aérienne est réduite à sa plus simple expression. Le début du mois de mars est douloureux pour tous. Certes le groupe, contrairement au GC 2/3, ne sera pas dissous, mais sa flotte passera de vingt-quatre à seize avions. Quant aux pilotes, la réduction sera d'environ cinquante pour cent...

3 mars 1946 : « Aujourd'hui, c'est le sous-lieutenant Giraud, le plus vieux en âge des célibataires, qui monte sur la sellette et nous annonce ses fiançailles avec Cricri ». « Cricri », c'est mademoiselle Christianne Etave, sœur de l'aspirant Etave de la 1^{ère} escadrille. Arrivée depuis peu en Allemagne, elle ne connaît notre Alain que depuis une dizaine de jours. « L'homme n'est qu'un roseau, le plus faible de la nature... ». Malgré la mauvaise volonté évidente des derniers résistants du club des célibataires, nous présentons nos meilleurs vœux aux fiancés et nos félicitations aux familles. A l'avenir, et pour limiter les dégâts, les sœurs des célibataires ne seront plus admises au club... »



La vie retrouvée pour les hommes éprouvés par ces longues années de guerre (Collection EC 01.004).

Le 19 mars, après un départ enthousiaste d'Allemagne, tous les P-47 du groupe se retrouvent sous le soleil algérien à Oran, après une courte escale à Marignane. L'éche-

lon des mécaniciens et les derniers pilotes font le grand saut en B-26 Marauder. Les sergents Goutière et Zgullo, quant à eux, resteront à Niedermendig, attendant leur démobilisation.



En juin 1946, le groupe adopte de nouveaux dessins d'escadrille sur ses P-47 D 30. Des éclairs sont associés aux insignes selon leurs couleurs de tradition. Rouge pour la SPA 81 «Lévrier», bleu pour la SPA 37 «Charognards» (Collection EC 01.004).

En Afrique du Nord, les pilotes espèrent rattraper leur retard en heures de vol, mais l'activité est plutôt restreinte car le pétrole est limité... Il autorise seulement quinze heures de vol par avion. Le biplace lui, ne chôme pas. L'aspirant Duchange, dit « La bille », en profite pour baptiser sa petite sœur... la « Billette » est enchantée de son vol en P-47.

Dans cette même fonction sacerdotale, le lieutenant Marias, qui amène le sergent Tallec, décroche en dernier virage. Il n'y a aucun dégât, sinon un plan froissé à changer. Les mécaniciens du groupe le remplaceront vite, pressés de faire à leur tour leur baptême de l'air.

Le 18 avril, le chef pilote de la 1^{ère} escadrille, pris dans le brouillard, percute une montagne, près de Tunis. L'avion prend feu, le sergent-chef Istilrate meurt. Les manœuvres se terminent et le 20 avril, tous les avions se posent à Niedermendig, les plans garnis d'oranges, de citrons, d'artichauts...

Leur groupe étant dissous, les pilotes et les mécaniciens du GC III/3 sont mutés dans les deux groupes restants. Le 9 mai, le groupe change de mains, le capitaine Marias devient



le nouveau chef de la « meute » (nom donné à la 2^{ème} escadrille par les membres de cette même escadrille). L'après-midi est marqué par l'arrivée d'un des deux Stampe destinés au groupe, le second ayant été accidenté entre Sélestat et Colmar.

A la fin du mois de mai, quatre pilotes de la 1^{ère} escadrille, puis six de la 2^{ème}, partent à Salon de Provence effectuer des missions de couverture maritime sous contrôle des radars régionaux.

« Le 14 juin 1946, à 15h10, décollage de la patrouille composée du capitaine Rabusson et de l'aspirant Duchange suite à un appel téléphonique annonçant un hydravion en perdition à 65 kilomètres au sud des îles Porquerolles. Après deux heures de ratissage, la relève composée du capitaine Marias et du sergent Balandier arrive sur les lieux. Sur l'eau, le Georges Leygues, un croiseur de 7500 tonnes de la classe « Marseillaise », des paquebots, des cargos et des vedettes cherchent cet hydravion qui demeure invisible... En fin de mission, la patrouille met une demi-heure au cap nord pour atteindre la côte, les 65 kilomètres sont longs quand c'est « Gallet Control » (station radar du sud de la France) qui les mesure. En définitive, on apprend à 20.00 que l'alerte a été déclenchée par erreur sur un message d'exercice de la marine !!!... »



Briefing général avant le départ de la patrouille. Après la fin du conflit, le G.C II/3 reste en Allemagne sur le terrain de Niedermendig (Collection EC 01.004).

A Niedermendig, la 1^{ère} escadrille se résume au capitaine Aubert commandant, et à un seul mécanicien-graisseur-aide mécano ! Cette situation ne manque pas de laisser perplexes les poussins de l'Ecole de l'air qui sont venus visiter les groupes de la 4^{ème} escadre de chasse. On leur avait bien parlé de réduction d'effectifs, mais ils n'auraient jamais imaginé que c'était réalisé dans de telles proportions...



Il faut savoir donner de sa personne pour découvrir la joie du vol en P-47 ! (Collection EC 01.004).

Le 16 juin, l'ancien modèle de charognard cède la place à une réalisation plus moderne traduisant d'avantage la finesse, la rapidité et la souplesse du P-47. Désormais, le charognard sera encadré par un éclair bleu.

Le 12 juillet, le GC II/3 est choisi pour représenter les chasseurs bombardiers au meeting aérien de Villacoublay. Ainsi, douze P-47 du groupe se posent à Toussus Le Noble. Le lendemain, le comité de parrainage des usines Hispano-Suiza invite le groupe dans ses usines à Bois-Colombes. Le 21 juillet, le groupe effectue un des plus remarquables numéros du meeting, aux dires des journaux de la capitale. Mais la vie parisienne a une fin et tous rentrent en Allemagne. Le 30 juillet, le parrain et la marraine du groupe, monsieur Hispano et madame Suiza viennent à Niedermendig passer la journée parmi leurs nombreux filleuls.

C'est la gloire. Le 8 septembre 1946, le groupe de chasse II/3 « Dauphiné » est désigné pour représenter le P-47 au meeting de Gand, en Belgique. C'est encore une fois une



exhibition très remarquée, le bourgmestre de Gand et les militaires présents viennent féliciter personnellement les pilotes à leur descente de l'avion.

Mais les honneurs ne suffisent pas pour faire voler les avions et, désormais, les restrictions d'essence ramènent l'activité à une sortie par avion et par semaine.

Le 26 octobre est organisé un repas regroupant tous les anciens du GC II/3, c'est

une excellente occasion pour se rappeler de bonnes histoires.

A la fin du mois de novembre, quatre pilotes « Charognards » partent à Marignane pour y effectuer les mêmes missions que pendant le mois de juin. Ils seront remplacés dans le courant du mois de décembre par des « Clébards » qui mettront, il faut l'avouer, cinq jours pour faire Niedermendig-Marignane... Mauvais temps oblige.

REPAS DES ANCIENS DU GROUPE DE CHASSE II/3 « DAUPHINE »

Niedermendig, le 26.10.46

« Et on n'a pas mangé grand chose ! Une amicale bagarre nous a conduits, quelle honte, à transformer les mets en projectiles... Nous n'étions pas rééquilibrés après le dérèglement de la période de guerre. La période de restriction, loin de provoquer la rétrécissement de nos estomacs, nous avait permis

d'avalier sans sourciller une bonne ration de chaque plat...

Idée de menu pour le prochain repas de l'escadron... »

Mais le temps de la joie retrouvée allait bientôt se finir. D'autres aventures attendent le « Dauphiné », loin dans les colonies.



L'INDOCHINE

« La grandeur d'un métier est avant tout d'unir les hommes, il n'est qu'un luxe véritable c'est celui des relations humaines. »

Antoine de Saint Exupéry



Spitfire Mk IX LF de la SPA 37 au dessus de l'Annam. Effectuant son premier vol le 5 mars 1936, le Spitfire est le héros de la bataille d'Angleterre. Conçu par le meilleur ingénieur aéronautique de son temps, Sir Réginald Mitchell, il se caractérise par son aile elliptique, qui lui offre des qualités manœuvrières incomparables. Il doit notamment son succès à son formidable moteur Merlin de chez Rolls-Royce. Il équipe de nombreux escadrons français pendant la Seconde Guerre mondiale, notamment ceux des Forces Aériennes Françaises Libres. Entre octobre 1945 et mars 1946, la France prélève sur les stocks de la Royal Air Force 207 Spitfire Mk IX LF et HF. Certains partiront directement par caisses vers le théâtre d'opérations indochinois, les autres vers les écoles de pilotage d'Afrique du Nord. La version Mk IX est la plus célèbre d'entre toutes. Elle est en fait une version de transition en attendant la production du Mk VIII. Construit à partir d'une cellule de Mk V, le Mk IX voit son fuselage s'allonger pour accueillir le Merlin de série 60 de 1.660 ch, qui lui permet d'atteindre des vitesses supérieures à 800 km/h à 25.000 pieds. Deux radiateurs sont ajoutés sous les ailes pour favoriser le refroidissement du moteur, et son hélice devient quadripales. Il se voit de plus doter d'une aile de type « E ». Cette aile universelle modulable possède un armement composé de deux canons de 20 mm, de 4 mitrailleuses en 0.50 et de lance-bombes (Collection EC 01.004).





Avion de légende, le Spitfire fut l'une des plus belles montures du «Dauphiné». Utilisé à partir de 1947 par l'escadron dans sa version LF Mk IX, l'œuvre d'art de Reginald Mitchell se trouve toutefois peu adaptée aux opérations sur le théâtre indochinois. Il sera retiré du service en 1949, au profit de matériels américains plus performants comme les Grumman F-6-F 5 Hellcat et F-8-F Bearcat (Composition Jean-Jacques Petit, Collection EC 01.004).

Avant 1940, l'Indochine était organisée en une fédération composée de cinq territoires : la Cochinchine, les protectorats d'Annam et du Tonkin, tous trois peuplés de Vietnamiens, les protectorats du Cambodge et du Laos. En mars 1945, les Japonais décident de balayer les autorités de la France de Vichy qu'ils avaient jusque là bien voulu garder. Mais le mouvement nationaliste vietnamien, le « Vietminh », bien implanté dans le nord du Tonkin et dirigé par le communiste Ho Chi Minh, préfère défendre la cause alliée antifasciste et soulève une insurrection contre l'occupant. Le 2 septembre 1945, après la capitulation japonaise, Ho proclame la République Démocratique du Vietnam. De son côté, le général de Gaulle entend restaurer la souveraineté française en Indochine. Prenant conscience de la force du sentiment national, le gouvernement français reconnaît le Vietnam comme un État libre. Mais des troubles sanglants éclatent à Haiphong le 23 novembre 1946 et, en réplique à des attentats commis contre les garnisons françaises, le croiseur Suffren bombarde le port, faisant ainsi six mille victimes. Le Vietminh riposte le 6 décembre à Hanoï, tuant deux cents personnes dans les quartiers européens. La guerre d'Indochine a commencé...

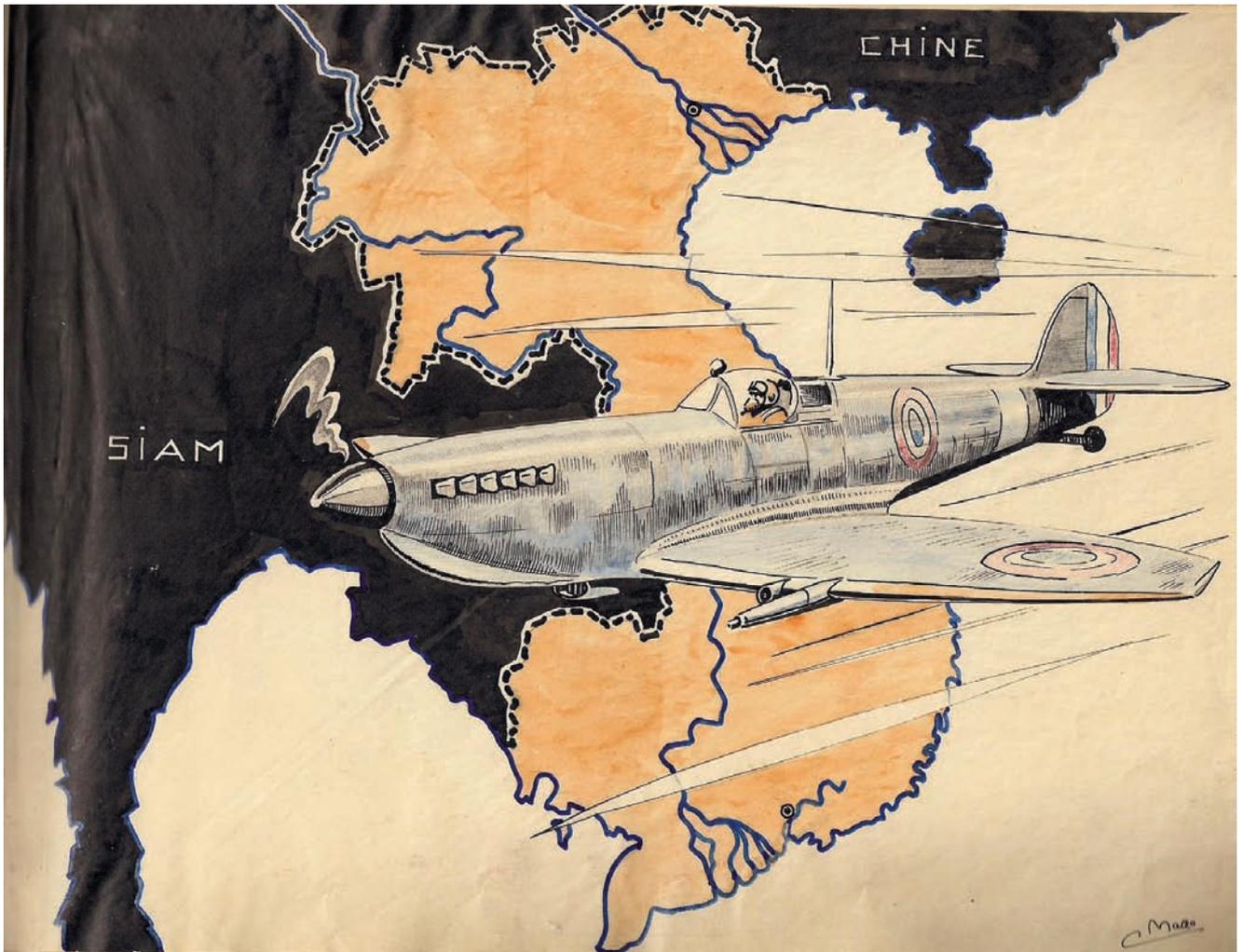
L'Indochine est bien loin de la métropole et la population n'y prête guerre attention. Néanmoins, la France mène seule, avec son armée de métier, sous le regard distant ou hostile des grandes puissances, une guerre

purement coloniale. Les escadres, les unes après les autres, vont être appelées à participer à ce conflit. En ce premier jour de l'année 1947, le patron de la 1^{ère} escadrille quitte le groupe et laisse son poste au lieutenant Bruyère. Les quatre pilotes de la 2^{ème} escadrille laissés à Marignane sont vite remplacés et se retrouvent en Allemagne.

Le 15 janvier, le capitaine Tremolet laisse sa place de patron du GC 2/3 au capitaine Porrodo. Certains mécaniciens partent pour Friedrichshafen effectuer un stage sur Spitfire. Pendant le mois de février, le groupe se voit divisé en trois... Encore un détachement de quatre pilotes à Marignane, un élément stable à Niedermendig et un petit élément à Friedrichshafen. Sur cette dernière base, le GC 1/7 est chargé de la transformation sur Spitfire. Le groupe compte désormais dans ses rangs des « chasseurs purs ». Une seule chose leur donne un sentiment de malaise : un refrain qu'ils entendent pendant leurs cours :

« Quand vous serez en Indochine ... »





Le 28 mars, le Groupe « Dauphiné » est invité à Paris à un tournoi de football organisé par les comités de parrainage des usines Hispano-Suiza et Bronzaira. Le GC 2/3 ne se rend pas à Paris pour gagner, il connaît sa force. Il ne brille pas sur le terrain mais le soir, il remporte facilement la troisième mi-temps... Il finit bon dernier du tournoi...

Le 1^{er} avril, le groupe de chasse 3/3 « Ardennes » est officiellement dissous. Le 5 avril, tous les permissionnaires sont rappelés. On parle d'un prochain départ en Indochine ou à Madagascar. La transformation en « chasseur pur » est terminée. La 1^{ère} escadre de chasse part pour Oran. Néanmoins, le groupe perçoit neuf Spitfire.

Le mois de juin est donc le mois du « Spit », les braves et sûrs Thunderbolt sont dédaigneusement laissés sur le parking. Pourtant, les pilotes sont loin d'être fiers de se retrouver « chasseurs purs ». Les incidents se succèdent et après chaque atterrissage, ils

regardent avec envie leurs bons vieux P47 qui dorment dans un coin. Le 19 juin, un stupide accident au sol coûte la vie au lieutenant Boyer. Le 25 juin, le sergent L'Épée manque de se tuer à l'atterrissage. Le 28 juin est un jour de fête... Le groupe effectue ses derniers vols sur Spitfire. Il remet les avions au GC 2/5 « La Fayette ». Le 30 juin, les deux escadrilles arrosent dignement ce départ.

Le 1^{er} juillet 1947, le groupe de chasse 2/3 « Dauphiné » cesse d'exister. Pourtant, les pilotes retrouvent avec plaisir leurs bons P47. Ils seront désormais réunis sous le nom de :

« GROUPE DE CHASSE I/4 DAUPHINÉ »





L'adjudant Girard dit " Gibi ". De tout temps, les sous-officiers mécaniciens sont la cheville ouvrière de l'unité, sans eux rien ne serait possible (Collection EC 01.004).

Le 12 août 1947, après une visite du ministre de l'air, monsieur Maroselli, le groupe quitte Niedermendig... en train... Après cinquante-quatre heures de voyage, il arrive à Marseille et embarque sur le paquebot « Felix Roussel » le 19 août.

Que d'eau, que d'eau... Les rares escales sont appréciées de tout le monde : Djibouti, Colombo... Enfin, le 12 septembre, le bateau entre dans le port de Saïgon. Des « gentilles jeunes filles » se précipitent vers le groupe, les bras chargés de fleurs. Ces touchantes manifestations séduisent le cœur de nos militaires et ils oublient vite les souffrances de la traversée. Après une journée de repos, le groupe embarque à bord de « L'Ile d'Oléron ». Ainsi, trente-quatre jours après son départ d'Allemagne, le GC 1/4 est accueilli par le groupe de chasse « Alsace » sur le terrain de Nha-Trang.

L'arrivée en Extrême-Orient de la 4^{ème} escadre de chasse, équipée de Spitfire Mk IX, pose plus de problèmes qu'elle n'en résout véritablement. Chargée de relever la 2^{ème} escadre de chasse en vue de l'offensive que le haut-commandement est sur le point de mener contre le Vietminh au Haut Tonkin, cette formation ignore presque tout du caractère très particulier des opérations en Indochine. Le 18 septembre, c'est la première mission de guerre : mitraillage. Les pilotes lâchent des giclées d'obus dans la nature sans rien y voir...





Spitfire Mk IX HF pris sur le vif pendant un vol d'entraînement (Collection EC 01.004).

Pendant le mois d'octobre, le groupe sera dispersé dans toute l'Indochine : Hanoï, Touranne, Nha-Trang, Dong-Hoi et Saïgon. Les opérations du Tonkin deviennent vitales, les parachutistes doivent reprendre le haut pays et l'occuper. Les Spitfire assurent la protection des parachutages et la protection des troupes installées sur les points avancés.

Le 10 novembre, le lieutenant de Paul se tue suite à un atterrissage forcé dans une rizière. Il est la première victime du groupe. La 1^{ère} escadrille effectue des missions de bombardement avec l'aide des Dauntless du porte-avions « Dixmude ».

Le temps commence à être long, le seul vœu des pilotes du groupe est de retourner dans leurs foyers. Mais pour le moment, la 1^{ère} escadrille est à Touranne et la 2^{ème} escadrille à Saïgon. Le 11 janvier 1948 débute l'opération « Delta » réunissant dix Junker, dix Dakota, douze Spitfire et cinq cents parachutistes. Pour ce faire, le GC II/4 « La Fayette » s'installe avec les « Clébards » sur le terrain de Touranne. L'activité aérienne est très réduite car il faut économiser le potentiel des avions et l'essence en vue des prochaines opérations de parachutage en Centre Annam : opération « Rigabert » le 18 février, « Camille » le 7 mars, « Gérard » le 11 mars et « Dunes » le 19 mars ...

Le 22 mars, touché par un tir ennemi, le capitaine Gérard se crashe dans une région hostile. Malgré la rapidité des secours, il est trouvé mort de ses blessures. Le 30 mai, avec le déclenchement de l'opération « Terminus », les interventions se poursuivent sans relâche sur des avions passablement fatigués.

Pendant le mois de septembre 1948, le GC 2/4 « La Fayette » et l'état-major de la 4^{ème} escadre de chasse rentrent en Europe. Pour le groupe, des bruits plus ou moins fondés disent qu'il partira à Mont-de-Marsan pour une transformation sur jet, et cela en décembre...

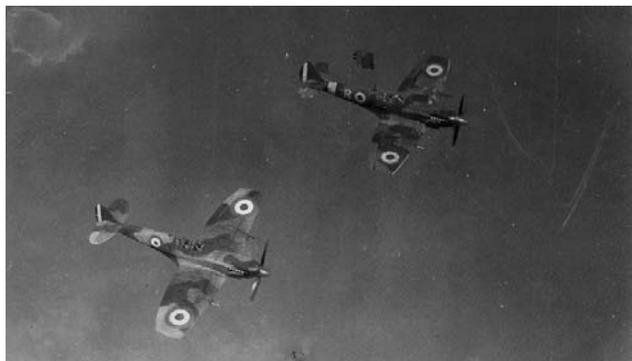
Tantôt à Tourane, tantôt à Nha-Trang ou Saïgon, les deux escadrilles participent à tous les raids en collaboration avec l'aéronavale : opération « Tortue » le 31 juillet, « Dragon » le 13 août, « Patron » le 29 août, « Ocarina » du 4 au 7 septembre, « Oscar » du 17 au 25 septembre.



Cheval de bois pour ce « Spit » des « Charognards ». Doté d'un train d'atterrissage à voie étroite, le Spitfire reste toujours délicat à poser, surtout sur des terrains sommaires (Collection EC 01.004).

Le 25 septembre, pratiquement tout le groupe est rassemblé à Saïgon pour accueillir la 3^{ème} escadre de chasse. Le 1^{er} octobre, le capitaine Marias quitte l'Indochine, il rentre en France pour préparer le retour du groupe. Il est aussitôt remplacé par le capitaine Ancellet à la tête de la 2^{ème} escadrille. Jusqu'à la fin de l'année, les deux escadrilles effectuent des missions d'appui feu. De graves accidents auraient pu se produire car les « biffins » ne mettent pas toujours les panneaux, les avions ne peuvent attaquer sans être sûrs de connaître leur cible avec précision.





Le «Dauphiné» passe 16 mois en Indochine, de septembre 1947 à janvier 1949. Les «Spits» conduisent des actions d'appui-feu au profit des troupes au sol dans des conditions parfois difficiles. L'ennemi, insaisissable, profite des nombreuses caches pour se soustraire aux regards des pilotes. Notez les ailes tronquées favorisant la maniabilité à basse altitude et la dérive pointue caractérisant la version LF Mk IX du Spitfire (Collection EC 01.004).

L'heure de la relève sonne, c'est au GC 2/3 « Champagne » de récupérer les avions de l'ex GC II/3 « Dauphiné »...

Mais la guerre d'Indochine continue toujours...

Le 3 janvier 1949, après une remise de décorations sur le pont des premières, le paquebot « Pasteur » quitte le port de Cap Saint Jacques, direction la France. Ainsi s'achève la campagne d'Indochine, soit seize mois sous les tropiques.

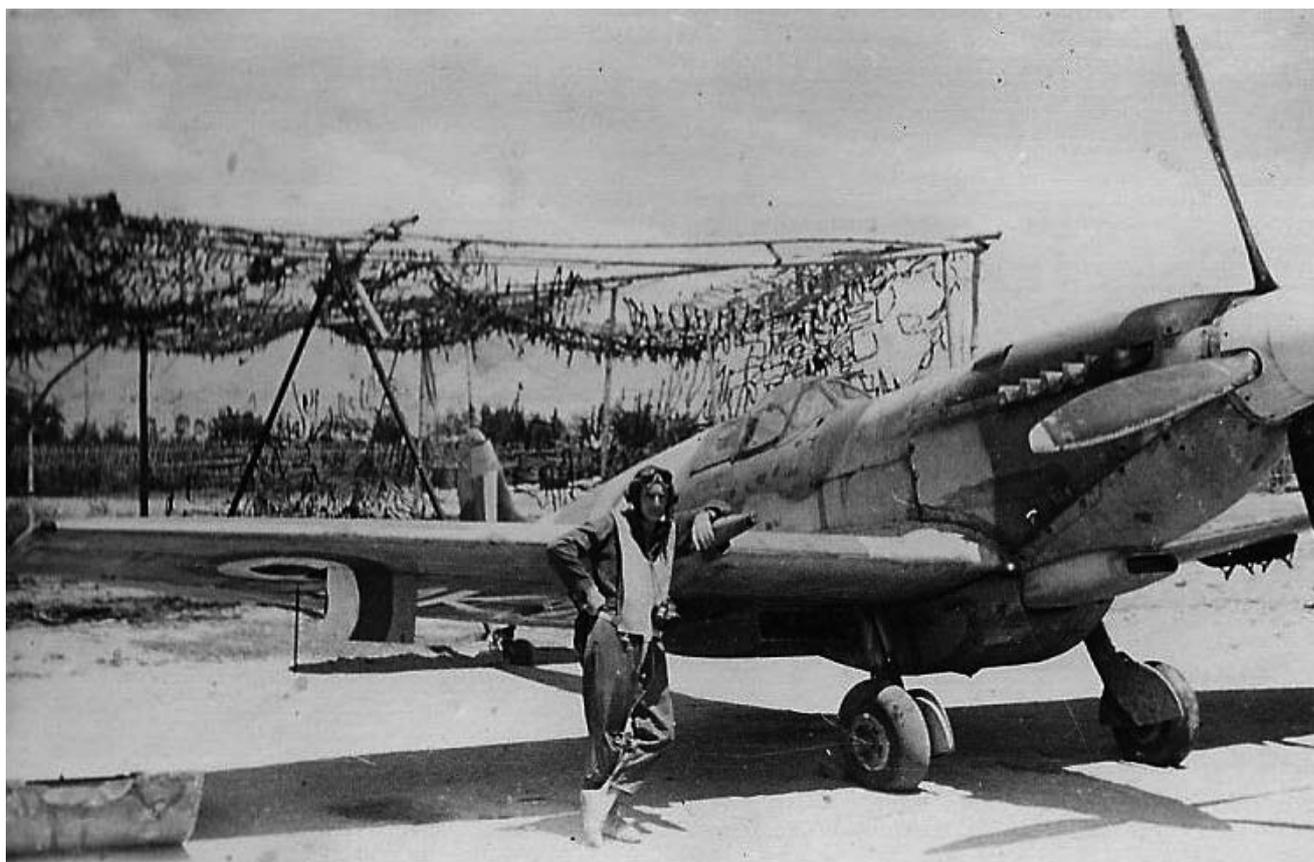
Après une traversée sans histoire, le 18 janvier 1949, Marseille est en vue. Le lende-

main, suite à une prise d'armes sur le camp de Sainte Marthe, tous les membres du personnel du groupe de chasse 1/4 « Dauphiné » partent, chacun de leur côté, pour deux mois de permissions bien méritées.



Retour de mission (DR)





Les Spitfire français souffrent des difficiles conditions climatiques caractérisant le théâtre indochinois. Usés jusqu'à la corde, les « Spit » donnent du fil à retordre aux mécaniciens de l'escadron, qui passent de nombreuses heures à les remettre en état de vol. Le Spitfire dispose d'un faible rayon d'action, imposant au personnel de nombreux déplacements sur le théâtre pour être au plus près des combats. Remarquez le réservoir supplémentaire de type « Slipper » équipant cet appareil et les trappes d'accès aux mitrailleuses de 0.50 ouvertes (Collection EC 01.004).



TÉMOIGNAGE DE SATISFACTION À L'ORDRE DE LA DIVISION

ORDRE N° 1 DU GÉNÉRAL COMMANDANT LES TROUPES DU CENTRE ANNAM

Au moment où le groupe de chasse « Dauphiné » quitte l'Indochine, le général commandant les troupes françaises du Centre Annam adresse ses plus vives félicitations à tout le personnel ayant pris part aux combats qui se sont déroulés au Centre Annam de novembre 1947 à décembre 1948.

Sous la remarquable impulsion du commandant Brunet, l'escadrille commandée par le capitaine Bruyère souvent accompagné du lieutenant Brissaud, officier de transmission, a sans cesse apporté aux troupes à terre l'aide la plus précieuse, grâce à la haute qualité des pilotes tels que le lieutenant Rombi, le capitaine Mazo, les lieutenants Ferrando et de Paul, l'adjudant Demetz, les sergents-chefs Lacasie, L'Épée, Founs et le sergent David, aidés par leurs infatigables mécaniciens.

Participant à plus de dix opérations importantes, les chasseurs ont toujours su préparer et protéger la progression des troupes en prenant sous leurs feux précis les rassemblements Vietminh qui leur étaient signalés ou qu'ils avaient découverts.

En tout temps, ils ont pris la part la plus active à la destruction du potentiel militaire des rebelles, par des missions de strafing exécutées sur les camps, les ateliers, dépôts situés hors de la zone soumise à notre contrôle.

Par leur dynamisme, leur mépris total du danger et les excellents résultats obtenus, ils se classent parmi les meilleurs artisans de l'extension française en Annam.



La joie de faire partie du grand « Dauphiné » (Collection EC 01.004).



VAMPIRE, LE DÉMON DE LA CHASSE

« De Stettin sur la Baltique à Trieste sur l'Adriatique, un rideau de fer s'est abattu sur le continent .»

Winston Churchill



A son retour d'Indochine, le « Dauphiné » retrouve brièvement ses P-47 Thunderbolt pour se voir équiper de De Havilland DH 100 Vampire Mk V. Face à la nouvelle menace représentée par le bloc soviétique, la France cherche à rénover son outil de défense. Afin d'assurer la protection de chasse du territoire national avec efficacité, l'état-major de l'armée de l'air décide de se doter de chasseurs à hautes performances. Cependant, mise en sommeil par les années d'occupation, l'industrie aéronautique française ne peut proposer que des copies de vieux modèles d'avions à hélice allemands déclassés. Le choix se porte donc sur des constructions d'origine étrangère, le Vampire anglais. Formidable petit chasseur, maniable et robuste, le Vampire est commandé à 124 exemplaires, 247 autres appareils seront construits sous licence par la France, sous la dénomination de SE 535 Mistral (Collection EC 01.004).





Chasseur-bombardier monoplace, le DH 100 Vampire Mk V est propulsé par un moteur Rolls Royce Goblin II de 1.520 kg de poussée. Avec une heure d'autonomie de vol, sa vitesse maximale est de 860 km/h à 9.145 m d'altitude. D'une masse au décollage de cinq tonnes, la distance franchissable par l'appareil est de 1.900 km avec des réservoirs auxiliaires. Il possède une envergure de 11,58 m, une longueur de 9,35 m et une hauteur de 2,62 m. Son armement est constitué de quatre canons Hispano de 20 mm à 150 coups par arme en interne, et d'une panoplie de 900 kg de bombes et de roquettes. Le Vampire équipe le « Dauphiné » de novembre 1949 à avril 1954 (Composition Jean Jacques Petit, Collection EC 01.004).

A la fin du mois de mars 1949, le groupe au grand complet se retrouve sur la base de Friedrichshafen. Il s'installe avec plaisir un vieil ami : le P-47 Thunderbolt. Le commandant en second du GC I/4, le capitaine Marias, accueille tous ses anciens compagnons d'armes qu'il a quittés un an plus tôt. Il a préparé ce retour, organisé les locaux, pris en compte les avions... Il leur présente le nouveau patron, le capitaine Cavaroz et le nouveau chef charognard, le capitaine de Premorel.

Suit alors la période des relâchers avec une expérience toute nouvelle : le « Link Trainer ». Le 27 avril 1949, le général Martin remet la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures et la fourragère de la médaille militaire aux fanions des deux escadrilles pour leur campagne en Indochine.

L'activité aérienne se poursuit normalement sur P-47 et sur Goeland. Pendant le mois de juin 1949, les pilotes du groupe vont affronter des ennemis redoutables : les cracs de la VSV 7 à Avord. Pendant trois semaines, sur Cessna P-78, ces moniteurs les initient aux « joies » du PSV (pilotage sans visibilité) puis du radio-range, des percées VHF et HF, du radio-compass.

Le 7 juillet, ils reviennent sur le terrain de Mengen avec la carte blanche dans la poche. Les travaux sur la piste de Friedrichshafen se terminent et le 1^{er} août, toute l'escadre retourne dans ses locaux qu'elle a quittés

deux mois plus tôt. A peine réinstallé, le groupe s'envole pour Cazaux chercher le beau temps pour une campagne de tir air/air de quinze jours. Ce sera le début d'une amicale rivalité entre les deux escadrilles lors de la restitution des panneaux.

Une page d'histoire se tourne, le groupe de chasse I/4 « Dauphiné » laisse derrière lui ses monoplaces à hélice et le 21 octobre 1949, c'est sous les sifflements des jets qu'il est accueilli au CTAR (Centre de Transformation sur Avion à Réaction) de Mont-de-Marsan pour la prise en main du Vampire.

La réception est très cordiale, mais dès le lendemain, les premiers cours au sol débute... A partir du 26 octobre, les lâchers sur Vampire Mk1 commencent à un rythme accéléré. Les pilotes sont surpris par les performances de leur toute dernière monture.

De retour sur la base de Friedrichshafen, le groupe prépare les futurs convoyages en Grande-Bretagne d'où il espère ramener de splendides Vampire Mk5 flambants neufs. Le 27 novembre, la 4^{ème} escadre de chasse reçoit une citation à l'ordre de l'armée aérienne pour sa participation en Indochine.

En cette fin d'année 1949, le groupe a donc un nouvel avion, mais il vit ses derniers jours.



L'avion du « Patron » du groupe est souvent reconnaissable par le fait qu'il ne porte pas d'insigne d'escadrille, mais seulement l'insigne de l'unité. Quittant le « Dauphiné » en 1949, les « Jug » poursuivent leur carrière en Algérie, au sein de la 20^{ème} escadre de chasse, pour participer à des missions d'appui-feu au profit des troupes au sol. Vieux soldat, le P-47 D sera retiré définitivement du service actif en 1960 (Collection EC 01.004).

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE DECISION 481 DU 27 NOVEMBRE 1949



« Le ministre de la défense nationale cite à l'ordre de l'armée aérienne la 4^{ème} escadre de chasse.

Unité d'élite engagée en Extrême-Orient de septembre 1947 à octobre 1948, qui, sous les ordres du commandant Papa, a contribué brillamment à l'œuvre de pacification de la France en Indochine.

Stationné à Saïgon et renforcé par des éléments du groupe de chasse « Dauphiné », l'état-major de l'escadre a obtenu des résultats remarquables en Cochinchine et au Cambodge. A, en particulier, largement contribué au succès des opérations amphibies menées dans la plaine des Joncs de juin à septembre 1948.

Le groupe de chasse « Dauphiné », sous le commandement énergique et audacieux du capitaine Brunet, s'est illustré en Annam et en Cochinchine en déployant ses patrouilles sur tous les terrains avancés, dans des conditions parfois très délicates. Grâce au dévouement de tout son personnel, a obtenu au prix de durs sacrifices des résultats remarquables dans l'appui direct des opérations de surface et les attaques contre les installations rebelles.

La présente citation comporte l'attribution de la croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures avec palme pour le drapeau de la 4^{ème} escadre de chasse et les groupes « Dauphiné » et « La Fayette » ».



Symbole de la renaissance de la chasse française, le Vampire est le premier avion à réaction de l'armée de l'air. Il est essentiellement utilisé dans des missions de défense aérienne du territoire (Collection EC 01.004).

Le 1^{er} janvier 1950, la nouvelle organisation de l'armée de l'air entre en application et le groupe de chasse 1/4 « Dauphiné » cesse d'être tel qu'il existait.

La 2^{ème} escadrille, celle des « Clébards », devient :

Escadron de chasse 1/4 « Dauphiné »

Et, de ce fait, conserve les deux insignes « Charognards et Clébards ». Tout le personnel de la 1^{ère} escadrille forme désormais :

L'Escadron de chasse 4/4 Ardennes

Il en est de même avec le groupe « La Fayette » qui devient escadron de chasse 2/4 « La Fayette » et escadron de chasse 3/4 « Flandre ». Seul rescapé des « Charognards », le lieutenant Rombi reste au 1/4, gardant jalousement avec lui son fanion et ses traditions. Pour la première fois, les avions ne portent plus les couleurs des escadrilles, mais uniquement celles de l'escadron. L'insigne est peint uniquement sur la trappe de train avant des Vampire.

En ce début d'année, les vols sont rares,

le mauvais temps est presque permanent et, de plus, les pièces de rechange des jets n'arrivent pas. Pendant les premiers jours du mois de mars, cinq pilotes partent en Angleterre pour un convoyage de Vampire. Ils veulent enfin, tandis que les autres, restés en Allemagne, doivent se contenter de vols sur Ramier ou sur Goeland et, faute de mieux, de Link Trainer.

Le 1^{er} juillet 1950, la 4^{ème} escadre est une nouvelle fois remaniée : l'EC 4/4 est dissous. Le capitaine Marias devient le patron de l'es-



cadron, les capitaines Ancelet et Rombi se voient respectivement attribuer les « portefeuilles » de chef Clébard et chef Charognard. La SPA 37 renaît, des pilotes tels que le lieutenant Choquet ou le sergent Deschamps quittent les « Cochons » (surnom donné aux pilotes de l'EC 4/4 « Ardennes » car leur insigne est un sanglier) pour revenir à la SPA 37.

Le 23 août 1950, la monotonie des entraînements se rompt grâce à des manœuvres sans précédent sur le terrain de Saint-Dizier avec la 1^{ère} escadre de chasse. Cet exercice amènera huit avions à se poser à Luxeuil-les-Bains. Malheureusement, les pilotes se distingueront d'une façon bien singulière. Tandis que Monsieur Maroselli, maire de la ville mais aussi ministre de l'air, les attend au Casino, ils se promènent dans les rues après avoir savouré un bon gueuleton au restaurant du « Lion Vert ».



Le parking de la quatrième escadre de chasse à Friedrichshafen en 1950. Composée alors de quatre escadrons, la quatrième escadre a la charge d'assurer la protection de chasse de la région du lac de Constance, en Allemagne. Les Vampire de l'escadre ne possèdent pas d'insigne d'escadrille. Seul l'insigne d'escadron est repris sur la trappe avant de l'atterrisseur auxiliaire (Collection BA 116).

Pendant l'automne, le groupe s'envole pour Cazaux. C'est la première campagne de tir sur jet et qui plus est, avec des collimateurs gyroscopiques. Les pilotes sont dégoutés des viseurs. Les équipages des Wellington, les avions remorqueurs, apeurés par les démonstrations de tir des stages précédents, réclament un « otage » pour surveiller les angles de tir à bord des Wellington.

Certains se feront peur, mais tous apprécient ce petit séjour qui doit se terminer le 5 décembre. L'année se finit par un exercice, l'opération « Baton », sur les terrains de Bizerte et de Nice en plein soleil. Mais c'est sur une piste recouverte de vingt centimètres de neige et balisée par des petits sapins que se posent le samedi 16 décembre les seize Vampire du groupe.



Le moteur Goblin II, de chez Rolls Royce, est très gourmand et dispense une modeste poussée de 1.500 kg. Les performances réelles de la machine s'en ressentent donc. L'accélération au décollage est longue, et la rotation doit se faire de manière souple, sans brusquer l'avion. La surveillance du pétrole est une préoccupation constante du pilote, qui ne dispose que d'une heure d'autonomie environ (Collection EC 01.004).

Depuis le célèbre « team » des MS 235 d'Étampes avant guerre, la France ne possède plus de patrouille acrobatique digne de ce nom. C'est de la bonne tenue des équipiers autour de leur leader que devait venir au capitaine Marias l'idée de pratiquer la voltige en patrouille.

Il avait eu la chance, avant d'être affecté en unité au GC II/3 en 1939, de faire un stage à l'école de voltige d'Étampes-Mondésir auprès des grands maîtres de l'époque. Dès le 1^{er} février 1951, il reprend la voltige en patrouille au 1/4 avec les lieutenants Choquet et Mahé. Une première démonstration a lieu sur la base le 28 février et cela donne envie à l'escadron 3/4 « Flandre » de relever le gant.



Après quelques tentatives peu concluantes, seule l'équipe du « Dauphiné » reste en lice, sous le surnom officieux d'« Ave Marias ». Le 7 mars 1951, à l'occasion du départ du général Bodet, commandant la première division aérienne, une nouvelle présentation a lieu, qui confirme le bon standing de la patrouille.

Parmi les quarante-huit Vampire du parc de l'escadre, il est prélevé quatre appareils n'ayant aucune décoration spéciale. Quand les meetings nationaux commencent à réclamer des patrouilles, celle de Friedrichshafen se déplace beaucoup.

Elle se fait remarquer le 6 avril lorsqu'elle rallie Tunis sans escale en deux heures et quarante-cinq minutes. Le Vampire n'ayant pas une grande capacité de carburant, ce trajet représente la limite extrême de son autonomie.

Le 8 avril, à l'issue de leur représentation, les « Ave Marias » reçoivent des mains de monsieur Périllier, résident général de Tunisie, la médaille qui les consacre officiers du « Nichan Ifftikar ». Les mécaniciens Clerlande, Labaute, Gourdon et Hubert, oubliés dans la distribution, sont raccrochés au tableau de chevalier après une vive protestation du capitaine Marias.

Dès les premiers jours du mois de juin, l'escadron se retrouve sur la base de Cazaux pour la campagne de tir air/air. Les scores ne sont pas très brillants, les pilotes passent leurs temps à calculer où ils doivent mettre le point du viseur pour faire des trous dans la cible.

Une sélection entre la 2^{ème} et la 4^{ème} escadre doit déterminer qui se produira pendant le mois de juillet au salon aéronautique du Bourget. L'équipe de Dijon se compose de sept Vampire, le désir de faire mieux encore conduit le capitaine Marias à adjoindre cinq nouveaux équipiers provenant des autres escadrons de la 4^{ème} escadre, ce qui constitue pour la première fois une patrouille à neuf avions. Les premiers vols de la patrouille

« gonflée » ont lieu les 16 et 17 juin, mais les « Ave Marias » gardent tout de même une certaine autonomie.

Il faut croire que les nouveaux éléments sont particulièrement doués, car le 19 juin à Dijon, jour de la sélection, la patrouille de la 2^{ème} escadre refuse de s'exhiber derrière celle de la 4^{ème}. Le choix est quasiment fait, d'autant plus qu'un événement tragique endeuille presque aussitôt la 2^{ème} escadre. Le 26 juin, le lieutenant Robert se tue alors que son « team » évolue à sept. Le 28 juin, c'est le départ pour Villacoublay d'où la patrouille doit décoller pour la représentation du Bourget.

Comme il n'y avait eu qu'un unique entraînement à neuf, le capitaine Marias décide de faire une courte répétition. Il y a alors une forte turbulence et, au cours d'une boucle pour laquelle la technique est un peu particulière (la patrouille part à faible vitesse et se maintient sur le dos à une allure inférieure à cent cinquante nœuds, ce qui fait flotter l'avion et rend les commandes molles), le capitaine Marias entend à la radio quelques phrases rapides, hachées, incompréhensibles. Il s'informe : silence... « Ce n'est rien, tout est arrangé », lui fait savoir le charognard. Au sol, impossible de lui cacher que deux Vampire se sont frottés les ailes sur le dos, non sans provoquer quelques sueurs froides.

Le 1^{er} juillet au matin, les quatre « Ave Marias » effectuent une première présentation, suivie l'après midi par celle de la patrouille de neuf appareils. Le manque de temps pour l'approfondissement du programme d'évolutions limite celles-ci à des passages en formation, des changements de formation d'équipiers, des tonneaux, des renversements et quelques figures classiques telles que l'immelman en patrouille et le passage du carré au losange en cours de looping. Par ailleurs, le capitaine Marias a mis au point hâtivement une figure de dislocation avec fumigènes qui représente une certaine complexité pour l'époque.





Les « Ave Marias » remportent un succès considérable auprès des foules pendant le début des années 1950. L'organisation des meetings prête parfois à quelques malentendus dans l'ordre des présentations (Collection EC 01.004).

Pendant ce temps, les pilotes restés à l'escadron effectuent des missions de couverture et de protection. Ils profitent de quelques jours de beau temps pour faire du tir canon.

serré à Niedermendig. Il devait y effectuer des missions d'interception mais les Américains ayant des problèmes avec leurs avions, il se voit dans l'obligation de faire également des missions d'appui.



Le « Dauphiné », le meilleur ! Avec les « Ave -Marias » (Collection EC 01.004).

Après son succès d'estime au Bourget, la patrouille des « Ave Marias » se produit dans des meetings mineurs mais ses jours sont comptés car, le 17 novembre, le capitaine Marias cède le commandement du « Dauphiné » au capitaine de Premorel qui cède lui-même le commandement de la SPA 37 au capitaine Massat.

La fin de l'année n'est pas propice au vol. Il règne sur toute l'Allemagne un brouillard digne de ce nom. De toute façon, l'escadron n'aurait pas beaucoup volé : il n'y a plus d'essence.

Dès la fin du mois de septembre 1951, les exercices reprennent. L'escadron est des-

Après quatre ans passés à la SPA 81, le capitaine Cazenave quitte l'escadron et laisse

son titre de chef de la meute au lieutenant Payen. Le 7 février 1952, la patrouille des « Ave Marias » se meurt. Les deux premiers équipiers du capitaine Marias, les lieutenants Choquet et Mahé, s'écrasent aux limites de la base aérienne 136 de Friedrichshafen, au cours d'un banal entraînement. Les deux Vampire se sont accrochés en vol pour des raisons inconnues.



Bien que les missions du « Dauphiné » soient essentiellement axées sur la défense aérienne, les pilotes s'exercent lors des campagnes de tir à l'appui-feu au profit des troupes terrestres (Collection EC 01.004).

Après un exercice à Metz, l'escadron s'envole pour une campagne de tir à Cazaux. Le temps y est brumeux et il est parfois difficile de voir le panneau, mais ce n'est pas un problème pour le lieutenant Payen qui envoie tous les panneaux à la mer.

De retour à Friedrichshafen, la majeure partie de l'activité aérienne se passe en couvertures, protections et assauts au profit des nouveaux candidats à la qualification de chef de patrouille. Pendant le mois de juin, l'escadron participe à des exercices avec les forces anglaises et américaines en Allemagne. Encore une fois, il se retrouve à Cazaux pour une campagne de tir et encore une fois, les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances.

Le 19 novembre, le lieutenant Salvain devient le nouveau commandant de la SPA 37. Le 4 octobre, l'escadre apprend qu'elle sera équipée de Mystère IV, enfin un avion à réaction français ! Le 16 décembre, l'armée de l'air se modernise un peu et tous

les pilotes de l'escadron laissent des détroques usagées, pompeusement appelées « combinaison de vol », au passé plus ou moins glorieux, contre de magnifiques combinaisons d'un vert indescriptible mais du plus bel effet.

Au début du mois de janvier 1953, les pilotes troquent leurs avions contre des skis : c'est la seule activité possible du moment ! Le capitaine Massat devient le nouveau commandant d'escadron et son premier travail est de préparer la campagne de tir à Cazaux, prévue pour le mois de février. Pour la première fois, le « biroutage » est effectué par des Vampire, petite innovation de la 4^{ème} escadre. Au début, les panneaux restent vierges, mais suite à un briefing sérieux du commandant d'escadre, le commandant Massart, les résultats sont meilleurs et le sous-lieutenant Machavoine réussit même régulièrement de bons scores. De retour en Allemagne, l'escadron participe à l'exercice « Fourneau » et il s'envole pour Sollingen, puis pour Lahr à l'occasion de l'opération « Jungle King » en mars. Le but de cette dernière manœuvre est l'interception de Canberra, mais ces derniers passent beaucoup trop haut.



A cette époque, le « Dauphiné » est identifié par la lettre « D ». La lettre de grand format est le code individuel de l'appareil au sein de l'escadron. Le pilote ne dispose pas de siège éjectable et l'évacuation doit se faire en quelque sorte en manuel. Le cockpit n'est pas pressurisé et les casques restent encore en cuir. Notez les goulottes de sortie des canons de 20 mm sous le nez de l'avion (Collection EC 01.004).

Pendant le mois de juin, certains pilotes partent à tour de rôle aux États-Unis pour y



effectuer un stage de vol sans visibilité. Puis arrive une pénurie de kérozène qui cloue tous les Vampire au sol. Pendant le mois de juillet, l'escadron s'envole pour Metz : exercice « Coronet », exercice rendu pénible avec des alertes en pleine nuit et la maigre pitance offerte aux pilotes. De plus, les Vampire se révèlent un peu dépassés face aux Sabre américains.



En mission d'appui-feu, il est difficile pour le pilote de discerner sa cible lorsqu'il est perché haut dans le ciel. Pour l'aider dans sa tâche, un contrôleur avancé, intégré aux troupes terrestres, le guide vers son objectif. Procédant par étapes, le contrôleur, à partir d'un point d'entrée référencé et d'un axe d'attaque, guide le pilote de points géographiques remarquables en points géographiques remarquables, vers son objectif. Une fois l'identification visuelle acquise, la cible est engagée après autorisation de tir (Collection EC 01.004)

Le mois d'août est marqué par une deuxième campagne de tir à Cazaux. Septembre est le mois des mutations. Ainsi, le lieutenant Payen part en Indochine. Il est remplacé par le lieutenant Prestat à la tête des Clébards ; le lieutenant Salvan cède sa place de chef charognard au lieutenant Lenain et devient commandant en second de l'escadron.

Les jeunes pilotes continuent leur progression et effectuent leur lâcher sur C 449 Goeland. Dans le cadre des rotations escadrons, le « Dauphiné » se déploie pour quinze jours sur le terrain de Wurnstorf, en pleine zone anglaise. Pour ce qui est des vols, le mois d'octobre n'est pas clément. De retour à Friedrichshafen, le SPA 37 voit le sous-lieutenant Chardes devenir chef charognard par intérim.

L'insigne de poitrine de la 4^{ème} escadre de chasse est homologué le 7 novembre 1953, sous le numéro A-581. Sa définition héraldique est la suivante :

« Ecu ancien d'émail blanc chargé du chiffre 4 de sinople sommé de deux chevrons du même, à la bordure de bronze portant les mots « La Fayette » en chef, « Dauphiné » et « Flandre » en flanc ».





Les patrouilles à plus de dix avions étaient chose courante pendant les années 1950 et 1960. Elles nécessitaient une grande maîtrise et une parfaite discipline de vol (Collection EC 01.004).



LE TEMPS DE L'OURAGAN

«Ce qui est à nous est à nous ce qui est à vous est négociable.»

N. Khrouchtchev.



En route vers une nouvelle mission de défense aérienne pour le « KA », premier des Ouragan attribué au « Dauphiné ». Responsables de la protection des approches du Rhin, les Ouragan mènent de nombreuses missions d'entraînement, notamment contre les redoutables Sabre canadiens de Sollingen. Celui-ci roule devant les locaux de l'escadron abritant les pilotes et mécaniciens de l'unité (Collection EC 01.004).





Marcel Dassault MD 450 Ouragan de l'escadron de chasse 1/4 « Dauphiné », Bremgarten, mars 1954 - décembre 1956. Excellente plate-forme de tir air-air, l'Ouragan ne dispose cependant pas des performances nécessaires pour faire face à ses contemporains comme le Sabre américain ou le MIG 15 russe. Notez les couleurs rouge et bleu des bidons de bout d'aile caractérisant les avions de l'escadron (Composition Jean-Jaques Petit, collection EC 01.004).

Fruit du renouveau aéronautique français, le Marcel Dassault MD 450 Ouragan équipe cinq escadres françaises à partir de 1952. C'est aux mains de l'ancien commandant du groupe de chasse II/3 « Dauphiné », Constantin Rozanoff, que le MD 450 exécute son premier vol en février 1949 à partir du terrain de Melun-Villaroche. Monoplace de chasse à aile basse à construction monocoque et entrée d'air frontale, il dispose d'un poste de pilotage pressurisé équipé d'un siège éjectable Martin Baker MK I. Son réacteur de type axial est un Hispano-Suiza Nene 104 fournissant 2 300 Kg de poussée.

Disposant avec ses deux réservoirs de bout d'aile d'une capacité de carburant de 1 900 kg, il est armé de quatre canons Hispano-Suiza HS 404 Mk V de 20 mm à 125 coups par arme. Il peut se voir aussi équipé de 16 roquettes de type T-10 ou de deux bombes de 500 ou 1 000 livres. Son envergure est de 13,16 m, sa longueur de 10,74 m et sa hauteur de 4,15 m. Sa masse à vide est de 4 150 kg pour une masse maximale au décollage de 7 900 kg. Sa vitesse maximale est de Mach 0.83 en piqué et son plafond pratique de 15 000 m, pour un rayon d'action de 450 km.

C'est en mars 1954 que l'escadron de chasse 1/4 « Dauphiné » commence sa transformation sur MD 450 Ouragan. Les pilotes sélectionnés se rendent à Dijon pour y découvrir, sous couvert du plus grand secret, leurs nouvelles montures. Le lieutenant Selvan est

le premier breveté sur Ouragan .Les quatre premières machines (332, 333, 334, 335), convoyées de Châteaudun par le capitaine Massat, commandant d'escadron du « Dauphiné », se posent sur la base aérienne 136 de Bremgarten le 23 avril.

Cette base aérienne construite aux normes OTAN est située à vingt kilomètres au sud-ouest de Fribourg en Breisgau, en Allemagne. Elle abrite depuis avril la 4^{ème} escadre de chasse, dont la mission est d'assurer la protection de chasse des abords du Rhin au profit de la 4^{ème} brigade du premier commandement aérien tactique (1^{er} CATac) intégré à la 4^{ème} Allied Tactical Air Force (4^{ème} ATAF) de l'Alliance atlantique. A l'instar des 2/4 « La Fayette » et 3/4 « Flandre », le « Dauphiné » conduit des interceptions de défense aérienne diurne dans un périmètre d'une centaine de kilomètres autour de la base.

Ces interceptions conduites sous le contrôle au sol de « Show-case » peuvent regrouper l'ensemble des appareils de l'escadre, qui constitue ainsi un véritable mur de chasse contre toute tentative de pénétration d'avions ennemis. Ces « Cheese-escadre », particulièrement complexes et difficiles à mettre en œuvre, entraînent souvent des accidents. C'est ainsi que le sergent-chef Elave trouve la mort en rentrant en collision avec un de ses équipiers au cours d'un rassemblement au-dessus du village de Buggingen.



Doté de quinze à vingt appareils, l'escadron dispose d'une trentaine de pilotes pour une répartition d'un tiers / deux tiers entre officiers et sous-officiers. Les mécaniciens sont commandés par un officier mécanicien du grade de lieutenant. Il coordonne l'activité de plusieurs ateliers spécialisés regroupant une cinquantaine de mécaniciens. Arme-ment, radio-électricité-radar, équipement et magasin-mécanique générale. Un secrétariat technique et d'escadron s'occupe de la gestion du courrier et de la diffusion des comptes-rendus vers l'escadre.



Les Ouragan du « Dauphiné » ne portent pas d'insigne d'escadrille distinctif. Chaque avion est décoré aux armes de l'escadron, disposées au-dessus du nom Ouragan porté sur un éclair jaune (Collection EC 01.004).

Au quotidien, l'entraînement de l'escadron consiste à attaquer des plastrons, à évoluer en patrouille serrée et à effectuer des poursuites accompagnées de virages relatifs. Des missions de bombardement sont aussi programmées sur les différents champs de tir entourant la base. L'escadron exécute de manière régulière des défilés aériens regroupant l'ensemble des appareils de l'unité. Ces démonstrations particulièrement appréciées du public montrent le haut savoir-faire technique des pilotes et leur discipline de vol.

En septembre 1954, le « Dauphiné » participe à l'exercice « Shooting star ». Cet exercice combiné interalliés met en œuvre des formations massives de 100 à 150 avions groupant Américains, Anglais, Français et Canadiens. Il permet d'évaluer dans quelle mesure les forces aériennes de l'OTAN peuvent défendre l'Europe occidentale contre une attaque adverse, en servant d'appui aux

forces terrestres. Le « Dauphiné » est plus particulièrement en charge d'intercepter des bombardiers nucléaires, qui tenteraient de rejoindre Paris. Malgré les commentaires di-thyrambiques de la presse, les pilotes mesurent la réelle difficulté de conduire ce genre d'exercice, et la faible probabilité de sauver la capitale d'un raid nucléaire massif.

Le 12 octobre, le capitaine Chastel, venant de la 3^{ème} escadre de chasse, remplace en tant que commandant d'escadron le capitaine Massat, qui se voit affecter au 2/11 « Auvergne ». A la même période, l'escadron se prépare à sa première campagne de tir à Cazaux, qui se déroule du 18 octobre au 6 novembre 1954. Les pilotes exécutent tout d'abord des passes caméra, puis des tirs sur une « biroute » tractée par un P 47 Thunderbolt de servitude. L'Ouragan se révèle être une excellente plateforme de tir. La bataille au score est serrée entre pilotes. L'adjudant-chef Lacassie remporte le prix très recherché du « Star Shooter » de l'escadron ce qui vaut, le soir arrivé, quelques pots bien arrosés.



Pilotes du « Dauphiné » en route pour l'Italie. Notez les nouveaux équipements mis à disposition des équipages en ce début des années 1950, comme les combinaisons anti-G et les casques de vol à coque. Les combinaisons anti-G seront remplacées en 1957 par un pantalon s'apposant sur la tenue de vol (Collection EC 01.004).

De retour de Cazaux, l'escadron assiste au crash du prototype du Potez 75. Avion développé par l'armée de terre, sa vocation est d'opérer des missions d'appui et d'observation au profit des troupes au sol. Ce monomoteur bipoutres conduisait alors des essais en vol à partir de Bremgarten pour en déterminer l'emploi. Sans conséquence pour



l'équipage, cet incident fait penser au personnel de l'unité que piloter des avions reste une affaire d'aviateurs. L'hiver 1954 est l'objet de nombreux exercices d'interception, de conduite de patrouilles et de rassemblements.

Le 21 mars 1955, le lieutenant Folloroux de la SPA 37 trouve la mort en rentrant en collision avec un de ses ailiers, le sergent Vauthier. Celui-ci tente de ramener son appareil sur le terrain de Colmar mais, trop endommagé, il ne peut se poser. Il décide alors de s'éjecter à 1500 pieds de hauteur, ce qui lui vaut le titre de « premier pilote éjecté » sur Ouragan.

Le mois d'avril est consacré aux exercices « Barrage » et « Barricade » visant à intercepter des hostiles attaquant le terrain de Bremgarten. L'escadron s'entraîne au combat et à la navigation. Le commandant d'escadron ne veut pas entendre à la radio « Je suis perdu ! ». Cette phrase a tendance à lui faire tangenter le Mach, ce qui est relativement un exploit pour un pilote d'Ouragan !



Ah ! La chasse ! Chasseurs mes frères : quel beau métier ! (Collection EC 01.004).

Les escadrons de la 4^{ème} escadre de chasse profitent des beaux jours pour se retrouver en plein ciel et pratiquer l'art du combat aérien. Les mêlées sont furieuses et l'identification des adversaires en combat

tournoyant est difficile, malgré les peintures de guerre rouges et bleues appliquées sur les bidons des appareils de l'escadron. Cependant, les « Matous » du « Dauphiné » ramènent quelques scalps « d'Indiens » et des cuisses de « Canards » pour le dîner. Le soir venu, ces victoires sont dignement fêtées par les « Moustachus » du jour, au bar de l'escadron.



De retour de vol, ce pilote du « Dauphiné » revient victorieux de ses combats lors d'un « Cheese-escadre » contre « La deux-quatre ». Quelques scalps « d'Indiens » accompagnés de cuisses de « Canards » seront dignement fêtés ce soir au bar de l'escadron ! (Collection EC 01.004).

Le printemps 1955 est endeuillé par la perte du sergent Blondéz qui trouve la mort lors d'une voltige aérienne.

En juin 1955, le « Dauphiné » participe à l'exercice « Carte blanche ». Les avions, suivis de la Mécanique, sont desserrés dans le bois de Chaville. Les Ouragan placés en alerte à deux minutes en bout de piste doivent intercepter les intrus venant de l'est. Malheureusement, l'Ouragan souffre de problèmes de fragilisation verrière l'empêchant de dépasser en toute sécurité les 25.000 pieds. Ainsi, c'est avec une certaine amertume que les pilotes laissent filer 20.000 pieds plus haut les Canberra et Tornado, jouant les bombardiers ennemis. Face aux redoutables Sabre CL-13 canadiens, l'Ouragan peine à faire face. Les combats tournent systématiquement à la défaveur des pilotes français, qui ne peuvent que constater les faiblesses de leurs machines. L'escadron termine l'exercice volatilisé par une explosion nucléaire fictive, ce qui laisse le personnel assez perplexe sur sa chance de survie en cas de conflit réel.



L'été 1955 voit une nouvelle campagne de tir à Cazaux. L'allocation en munitions est tirée sans problème et chaque pilote revient avec sa « qualif tireur ». L'Ouragan « 4-KX » se pose sur le ventre sur le terrain de Carpentras suite à une panne totale de ses systèmes. C'est avec une brillante maîtrise que son pilote pose l'appareil sur la piste en herbe sans autre dommage. Salué par la presse, cet exploit fait les titres des journaux et montre la qualité de l'entraînement dispensé par l'unité. Les pilotes canadiens, fiers de leurs montures, viennent souvent marauder autour du terrain de Bremgarten et provoquer par quelques passes à basse altitude la chasse tricolore. Les pilotes français montent alors à l'assaut mais le combat est souvent trop inégal.

Propulsé par le formidable réacteur Orenda de chez Avon de 3,3 tonnes de poussée, le Canadair CL-13 Sabre dispose en plus d'une aile en flèche performante à dispositif hypersustentateur, ce qui lui confère dans tous les coins du domaine de vol un net avantage sur l'Ouragan. Certains regrettent alors leurs vieux Mistral qui, plus fins, viraient mieux et plus vite.



Travailleurs infatigables, véritable esprit de l'escadron, les mécaniciens du « Dauphiné » œuvrent sans relâche pour assurer la meilleure disponibilité à leurs pilotes (Collection EC 01.004).

Le 30 décembre 1955, le capitaine Chastel rend son commandement au profit du capitaine Forget. L'année 1956 se poursuit dans la continuité des exercices OTAN et des entraînements du personnel navigant à l'obtention des brevets de sous-chef de patrouille et de chef de patrouille. L'obtention

des qualifications est un rendez-vous majeur dans la carrière d'un pilote de chasse. Les futurs brevetés sont convoqués sur une semaine pour un ensemble de tests au sol et en vol au cours de sessions organisées entre les différentes escadres. Les pilotes en qualification s'affrontent les uns contre les autres dans des missions de chasse ou de bombardement sous l'œil implacable des évaluateurs de l'escadre et de l'état-major. Gare à celui qui perd son combat, chaque erreur peut s'avérer rédhibitoire à l'obtention de la qualification. Les débriefings souvent « sanglants » marquent les esprits et chacun donne le meilleur de soi pour obtenir la divine « qualif ».

En mars 1956, la 4^{ème} escadre de chasse se voit assigner l'honneur d'armer la patrouille de démonstration de l'armée de l'air. Celle-ci reçoit alors, pour la première fois, le titre officiel de « Patrouille de France » que Jacques Noetinger improvisa dans son enthousiasme de commentateur le 1^{er} mai 1953 au meeting d'Alger Maison-Blanche lorsque les F-84-G « Thunderjet » de la « 3 » figurèrent au programme en rivalité avec les « Skyblazer » américains. La Patrouille de France est constituée de quatre appareils décorés aux armes de chaque escadron constitutif de l'escadre.

Le MD 450 n° 155 du « Dauphiné » se voit appliquer une livrée spéciale arborant pour la première fois les trois couleurs du drapeau national, sur les bidons, l'empennage et le long du fuselage, avec l'inscription « Patrouille de France ». Le nez de l'appareil est peint en bleu, laissant apparaître dans un cercle aluminium l'insigne du « Dauphiné ». La tuyère quant à elle, est peinte en rouge vif. Cette décoration variera par la suite lorsque les appareils adopteront sur l'empennage et les bidons une couleur bleu roi soutenue d'étoiles jaunes. L'inscription « 4^{ème} escadre de chasse » est alors apposée sur le côté gauche de l'appareil. Une étoile jaune à branches dissymétriques insère l'insigne de l'escadron à l'avant de l'appareil. Les démonstrations aériennes d'une tenue impeccable émerveillent les foules par la dextérité



des pilotes et l'audace des manœuvres. Mais les patrouilles acrobatiques sur avion d'armes sont trop chères et s'éteindront en 1963. Cependant, l'engouement du public pour ce genre de démonstrations décidera l'état-major de l'armée de l'air à pérenniser définitivement cette patrouille de démonstration, pour la plus grande joie de tous, cette fois-ci sur CM 170 Fouga Magister, sur la base de Salon-de-Provence.



C'est en 1956 que la 4^{ème} escadre étrenne le nom de « Patrouille de France » où elle fait l'émerveillement des foules. L'escadron met à disposition un Ouragan spécialement décoré aux couleurs du drapeau tricolore (Collection EC 01.004).

Suite à l'escalade algérienne, l'armée de l'air crée les escadrilles légères d'appui « EALA ». Chacune est parrainée par une escadre de chasse fournissant du personnel navigant et des mécaniciens pour un tour d'opérations d'environ un an. Pour sa part, la 4^{ème} escadre de chasse arme l'EALA 7/70 (puis EALA 3/4), basée sur le terrain de Oued Hamimin dans le Constantinois. En juin 1956, les premiers pilotes partent pour Salon-de-Provence pour se transformer sur Morane Saulnier MS 733 avant leur départ en Algérie. Les pilotes conduisent sur ce théâtre d'opérations essentiellement des missions de surveillance de zone, de protection de convoi et d'appui-feu au profit des unités terrestres.

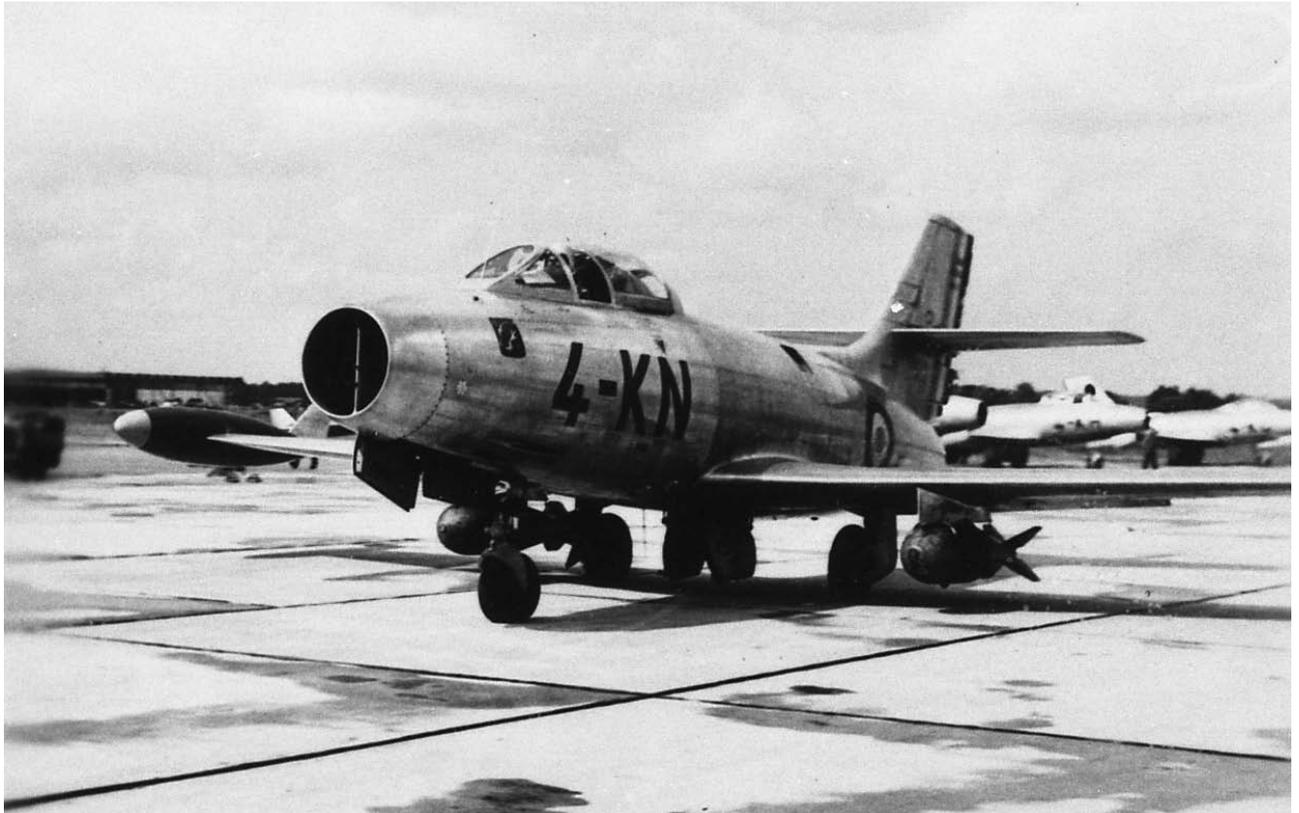
Ces pilotes courageux vont jeter les bases de la guerre aérienne anti-insurrectionnelle en milieu montagneux. Ils développeront l'action combinée en interarmées et les méthodes de soutien aérien rapproché guidé par des contrôleurs au sol ou en vol. Nombreux seront ceux qui tomberont sous les balles des fellaghas pour sauver leur camarades terriens d'une mort certaine.

En mars 1956, l'escadron effectue une campagne de tir roquettes sur le champ d'Epagny, près de Dijon. L'Ouragan n° 310 se pose train rentré sur le terrain de Colmar-Ensisheim par suite d'une panne réacteur due à la rupture d'une aube de turbine. Sans effet pour son pilote, l'avion quant à lui très endommagé est envoyé au quatrième échelon de maintenance pour réparation.

L'ensemble de l'escadre est mise en alerte suite à la nationalisation du canal de Suez par le colonel Nasser le 26 juillet 1956. Des lance-bombes sont montés sur les avions et tout le monde se prépare au départ. Cependant, l'évaluation de l'Ouragan armé de bombes montre que celui-ci ne possède pas le rayon d'action nécessaire pour participer aux missions prévues pour l'opération « Mousquetaire ». Le « Dauphiné » reste donc en Allemagne pendant la crise de Suez en attendant une éventuelle mise en alerte, d'autant que la Hongrie vient d'être envahie par les chars russes. Certains rêvent d'engagement, mais la situation géostratégique du moment et le spectre d'une guerre nucléaire totale ne laissent pas envisager une quelconque intervention des forces de l'OTAN.

En attendant, l'escadron participe à une nouvelle campagne de tir et à l'exercice « Whip-saw ». Cet exercice est mis à profit pour parfaire les rejointes en patrouille et les interceptions de nuit sur des plastrons jouant le rôle de bombardiers. Les pilotes mesurent l'importance de respecter les consignes du contrôleur de défense aérienne afin de se retrouver sur le bon cap d'interception et au niveau de vol voulu pour exécuter une passe de tir qui fera mouche. Mais une nouvelle agite ces derniers temps l'escadron, on parle d'un nouvel avion, un avion supersonique, un avion américain, le Republic F-84 F Thunderstreak.





Testé en 1956 en configuration bi-bombes, l'Ouragan ne possède pas le rayon d'action nécessaire pour espérer participer aux opérations sur le canal de Suez (Collection EC01.004).



En 1955, suite à une panne totale de ses systèmes, l'Ouragan « Kilo X-Ray » se pose en catastrophe sur le terrain civil de Carpentras, sans dommage pour son pilote (Collection EC 01.004).



LE « DAUPHINÉ » SUR THUNDERSTREAK OU LA CHASSE À L'AMÉRICAINNE

« Si vis pacem, para bellum »



Puissant chasseur-bombardier, le F-4E Thunderstreak dispose d'une vaste possibilité d'emport. Équipé d'un armement interne de six mitrailleuses de 12,7 mm à 300 coups par arme, il peut emporter des bombes de 500 ou de 1000 livres, des roquettes de type HVAR ou des bidons de napalm. Des réservoirs auxiliaires de 250 ou 450 gallons peuvent être aussi montés sous les ailes afin d'augmenter l'autonomie de l'appareil. Il dispose de la capacité à délivrer de l'armement nucléaire, cependant cette possibilité ne sera pas exploitée par les avions de la quatrième escadre de chasse dont les missions s'orienteront exclusivement vers la défense aérienne et l'appui-feu (Collection EC 01.004).





Republic F 84 F GK Thunderstreak de l'escadron de chasse 1/4 « Dauphiné », de la 4^{ème} brigade du 1^{er} CATac, 4^{ème} ATAF, BA 136 Bremgarten, Allemagne. Appareil robuste, apprécié de ses pilotes, il dispose de nombreux équipements modernes de navigation et d'une autonomie suffisante pour exécuter des missions de « sweep » à longue distance. Mis à la disposition de la France dans le cadre du plan de réarmement des forces aériennes de l'OTAN, le Thunderstreak équipe le « Dauphiné » à partir de 1957 pour être restitué aux Etats-Unis en 1966 suite au départ de la France du commandement intégré de l'OTAN (Composition Jean-Jacques Petit, Collection EC 01.004).

Cheville ouvrière des forces aériennes de l'OTAN, le Republic F-84 F Thunderstreak équipe cinq escadres de l'armée de l'air travaillant au profit de la 4^{ème} ATAF. C'est dans le cadre du programme d'aide militaire conduit par les États-Unis que la France reçoit, à partir de 1955, 364 F-84 F-GK construits sous licence par General Motors. Le Republic F-84 F Thunderstreak est un chasseur-bombardier monoplace à aile en flèche conçu pour exécuter des missions de chasse à longue distance. Développé à partir du F-84 E Thunderjet, le but est d'en améliorer les performances pour le rendre comparable au F 86 Sabre de North American Aviation. D'une envergure de 10,24 m, sa longueur est 13,20 m pour une hauteur de 4,57 m. D'une masse maximale au décollage 12.700 kg, sa vitesse maximale est de Mach 0.93 en palier et de Mach 1,17 en piqué.

Son plafond pratique est de 45.000 pieds en lisse et de 40.000 pieds s'il est équipé de réservoirs extérieurs. Cette altitude est atteinte en moins de 10 minutes à partir du lâché des freins en configuration intercepteur. Le F-84 F effectue son premier vol en juin 1953. Les modifications essentielles apportées par rapport à la version E du F- 84 sont une voilure en flèche à 38,5°, une structure métallique plus solide et l'ajout d'un turbo-réacteur axial J65-B-3 ou B-7 Sapphire de 3.500 kg de poussée. Doté d'un système

d'armes plus élaboré que le « E », il dispose de quatre mitrailleuses de capot et de deux mitrailleuses d'aile de type Browning en calibre 12,7 mm, dotées d'une provision de 300 coups par arme. Il peut être équipé d'une charge offensive conséquente constituée de bombes de 500 ou 1000 livres, de bidons de napalm, mais aussi des roquettes de type HVAR (High Velocity Aircraft Rocket) en cinq pouces ou T-10 sur adaptateur Matra .



On admire la bête ! Avec ses équipements modernes, le F 84-F représente un grand bon en avant pour les pilotes français (Collection EC 01.004)

Des réservoirs auxiliaires de 250 ou 450 gallons peuvent être aussi montés sous les ailes de l'appareil afin d'en augmenter l'autonomie à plus de 1.300 nautiques. L'appareil dispose de plus de la capacité de délivrer des armements spéciaux de type nucléaire à gravitation. Confronté à de nom-



breux problèmes de mise au point et de fiabilité, l'appareil est interdit plusieurs fois de vol en 1955. Le Thunderstreak subit alors de nombreuses modifications, notamment sur ses commandes de vols et son moteur.



La ligne du « Dauphiné ». L'escadron dispose d'une dotation conséquente en avions pour effectuer ses missions. De l'ordre de 25 appareils, celle-ci ira jusqu'à 32 à la suite de la dissolution des première et neuvième escadres de chasse en 1965 (Collection EC 01.004).

Préférant les missions air-sol aux missions air-air, le F-84 est un avion très robuste relativement agréable à piloter. Ses qualités de chasseur-bombardier se font particulièrement remarquer lors de sa participation aux opérations de bombardement sur le canal de Suez en 1956. Restitué en 1966 aux forces américaines suite au départ de la France du commandement intégré de l'OTAN, le F-84 F reste avec le Mirage III l'avion qui équipa dans le plus grand nombre les escadrons de l'armée de l'air.

La quatrième escadre de chasse est la dernière des escadres à se voir entièrement équipée du jet américain en 1957. Premier supersonique de l'escadre, le « Dauphiné » opère rapidement sa transformation sur Thunderstreak. Le 3 janvier 1957, le F-84 F n°830 immatriculé « KA » piloté par le capitaine Forget, se pose à Bremgarten. Bien que conçus en tant que chasseurs-bombardiers, les F-84 F français sont principalement utilisés dans des missions de défense aérienne et de « sweep » longue distance au profit du 1^{er} CATac.

Les pilotes du « Dauphiné » prennent alors l'alerte « Zulu » à deux, cinq ou trente

minutes en bout de piste du terrain de Bremgarten, de façon alternée avec leurs camarades des deux autres escadrons. « Scramblés », les avions décollent sur ordre, guidés par les contrôleurs de défense aérienne, pour intercepter, identifier, voire détruire toute menace potentielle venant du « rideau de fer ». Disposant d'un peu plus de vingt-cinq appareils, l'escadron a un effectif de 40 pilotes, officiers et sous-officiers, dont près du quart sont mis à disposition pour les opérations en Algérie. Les officiers mécaniciens sont maintenant deux pour commander une centaine de sous-officiers et militaires du rang des différents ateliers spécialisés.

En mars, le sergent Chevalier, détaché en Algérie, trouve la mort en opérations sur une mission de couverture de convoi.



Photographié en 1957, ce Thunderstreak se prépare pour une nouvelle mission au-dessus de l'Allemagne. Notez l'insigne de la SPA 81 « Lévrier » appliqué sur un fanion rouge, couleur de tradition de l'escadrille (Collection EC 01.004).

L'escadron poursuit sa montée en puissance en participant à l'exercice « Razzia » dont le but est d'entraîner les équipages à l'interception de bombardiers de nuit. Cet exercice met en relief la difficulté d'entreprendre une rejointe sur un appareil hostile sous le seul contrôle du sol, sans visuel, et d'obtenir sans radar de bord une solution de tir favorable. L'été voit le renouveau des « Cheese escadre ». Le « Dauphiné », du fait des capacités offertes par ses nouvelles montures, est plus particulièrement chargé de fournir la protection haute des Ouragan du « La Fayette » et du « Flandre ». Patrouillant à 40.000 pieds dans des « Sweep » à quatre ou huit avions, les « Matous » du « Dauphiné » affrontent les Sabre canadiens, tou-



jours accrocheurs, et les nouveaux North Américain F-100 Super Sabre de l'USAF, non sans difficultés d'ailleurs.



Opérant exclusivement dans le cadre de la défense aérienne au-dessus de la vallée du Rhin, le « Dauphiné » voit ses missions évoluer vers l'appui-feu et le bombardement, plus en cohérence avec les possibilités offertes par le F-84 F et ses capacités d'emport. Cet appareil équipé de bidons de 450 gallons de de roquettes HVAR se prépare pour une mission d'entraînement à l'appui-feu (Collection EC 01.004).

Août 1957 est endeuillé par la disparition du sergent Wassylcsuck qui, détaché en Algérie au sein de l'EALA 7/70, trouve la mort à bord de son T-6 G lors d'une opération de protection de troupes au sol.

En septembre, l'unité se voit confier une mission bien particulière. En effet, afin de tester le dispositif ami de défense et de surveillance de la zone frontière, l'état-major français décide de conduire des missions tests le long du rideau de fer. Navigant à basse altitude, à pleine vitesse, sous la couverture radar OTAN, les Thunderstreak du « Dauphiné » cabrent vers leur terrain à quelques nautiques de la frontière. Cette initiative déclenche certains remous au sein de l'OTAN et ces missions spéciales ne seront pas reconduites.

Dans le même temps, l'exercice « Counter Punch » est organisé afin d'évaluer la défense aérienne au-dessus du territoire national. Cependant, malgré plusieurs vols dans leur secteur, les Mystère IV de la deuxième escadre de chasse ne semblent pas daigner quitter leur nid pour affronter les Thunderstreak. Les avions du 1/4 immatriculés en « Kilo-X » se voient attribuer le « S »

comme nouvelle lettre d'identification escadron.

Suite aux opérations en Algérie, l'armée de l'air se trouve confrontée à des problèmes de sous-effectif en personnel navigant. Pour pallier ce phénomène, plusieurs escadrons sont dissous. Ainsi, le 3/4 « Flandre » ferme ses portes le 30 novembre 1957, son personnel renforçant alors le « Dauphiné » et le « La Fayette ».

L'exercice « Argus » agrmente la fin de l'année, qui se clôture avec le départ vers l'Algérie du capitaine Forget. Remplacé par le capitaine Pichancourt, le capitaine Forget retrouvera le « Dauphiné » en tant que commandant de la base aérienne de Luxeuil et par la suite en tant que commandant de la Force aérienne tactique et de la première région aérienne (FATac/1^{ère} RA).

Suite au retour d'expérience des années précédentes, le 1^{er} CATac décide de renforcer la réactivité de ses unités et d'améliorer leur aptitude à monter en puissance et à se déployer rapidement afin de diminuer leur vulnérabilité en cas d'attaque venue de l'Est. Les exercices « Rebecca » vont ainsi jalonner la vie de l'escadron entre la fin des années 1950 et le début des années 1960. Ramassage de l'ensemble du personnel, de préférence la nuit, puis préparation par les mécaniciens des avions en configuration de guerre...



Après 1957, les F-84 F du « Dauphiné » se voient immatriculés en « Sierra ». Celui-ci attend sur une pâquerette de desserrement d'être avitaillé par les « pistards » de l'escadron. Notez le « Charognard » sur fond bleu de la SPA 37 (Collection EC 01.004).



Roquettes, bidons et fusées JATO arment alors les avions en vue de leur déploiement sur les terrains de desserrement entourant la base aérienne. Au signal, les hommes et les matériels se rendent par voie routière vers les terrains d'accueil. Les postes de combat sont armés et les tentes de campagne sont montées. Puis c'est le décollage sur alerte. Chaque pilote connaît par cœur tous les éléments de sa mission de guerre et les caractéristiques de l'objectif qu'il doit traiter, le tout sous l'œil tatillon des évaluateurs de l'état-major à qui rien n'échappe ! Les exercices « Rebecca » sont redoutés et marquent les esprits des hommes qui, parfois, répètent cette manœuvre deux fois par semaine.

L'année 1959 voit la prise de commandement du capitaine Maffre. L'espace aérien se réglemente, au grand dam des pilotes, qui doivent maintenant rendre des comptes aux organismes de contrôle au delà de 20.000 pieds.

L'escadron conduit son activité standard d'entraînement dans le cadre des différents exercices organisés par l'OTAN et le 1^{er} CATac. En Avril, l'exercice « Top weight » met en évidence les performances médiocres du F-84 F avec les bidons de 450 gallons lors des manœuvres à haute altitude. Afin de tromper les écoutes ennemies, les codes radio identifiant les escadrons sont changés tous les mois par l'escadre, ce qui a pour effet de rendre parfois très difficile la gestion des patrouilles qui ne se reconnaissent plus entre elles.

En juin, à Lahr, le F-84 F n° 733 touche avant la piste par suite de la mauvaise visibilité ; la roulette avant est fauchée par le choc de l'impact mais, heureusement, le pilote en sort indemne.

En juillet, le sous-lieutenant Hervier est victime d'un terrible crash pour son lâcher. Se retournant sur la piste au décollage, il est éjecté de son cockpit et traîné sur trois cents mètres par son avion.

Les tragédies se suivent pour l'escadron lorsque, en février 1960, au retour de l'attaque d'un objectif « Rebecca », le sous-lieutenant Dufermont percute le sol à 10 km au nord-est de Saint-Dié à bord de l'avion n°93 immatriculé « 4-SR ». L'enquête présume qu'à court de carburant dans des conditions météo très défavorables, le pilote descend sous la couche sans être sous contrôle d'un organisme de sécurité dans une région montagneuse, alors qu'il pensait se trouver au-dessus de la vallée du Rhin.



Pilotes du grand « Dauphiné » devant leur monture américaine (Collection EC 01.004).

Puis c'est au tour du lieutenant Segala qui, victime d'une panne pendant un assaut sur Dijon, tente de s'éjecter. Malheureusement, l'arceau de la verrière ne part pas et le tue au passage.

En septembre, l'escadron part avec quatre avions pour un détachement sur la base de Boufarik, près de la ville de Blida, en Algérie. A partir de ce terrain, les F-84 F vont participer à des missions d'appui indirect en zone interdite, en soutien des forces terrestres qui conduisent des opérations de maintien de l'ordre.

Equipés de deux réservoirs de 450 gallons et de deux bombes de 500 livres, les Thunderstreak entreprennent des exercices de décollage et de navigation à pleine charge. Une patrouille légère fait escale à Ouargla avant de revenir en France.



Les pilotes sont très fiers de pouvoir coudre sur les manches de leur combinaison de vol les tous nouveaux insignes en tissu aux armes de leur escadrille favorite. Ces « Patches » allaient rapidement connaître un succès indéniable auprès du personnel navigant et des mécaniciens qui, encore à ce jour, les arborent avec fierté.



Afin d'améliorer la réactivité des unités face à une attaque surprise venue de l'Est, de nombreux exercices de montée en puissance sont organisés par le premier CATac. Ces exercices appelés « Rebecca » sont déclenchés par surprise à toute heure du jour et de la nuit. Ceux-ci inspireront les futures EValTac des décennies suivantes (Collection EC 01.004).

La campagne de tir de mai 1960 à Cazaux permet au personnel de découvrir les nouveaux prototypes en devenir. Le Breguet Alizé et le Dassault Mirage III sont présentés par le centre d'essais en vol (CEV), toujours très coopératif. Au retour, l'exercice « Monte Christo » occupe l'escadron. Cet exercice d'évasion permet aux pilotes de se frotter à la perspicacité de la maréchaussée, qui ne trouve pas auprès de la population grand secours pour attraper les fuyards !

En février 1961, le capitaine Peyssonnel prend les rênes de l'escadron. Le « Dauphiné » retourne à Boufarik pour un petit détachement de quelques jours. Les missions se suivent et se ressemblent, maudit « Rébecca » sur maudit « Rébecca ».

Cependant en mai 1961, une grande nouvelle agite l'escadron. Celui-ci rejoint la métropole. Tout le monde s'interroge sur la

destination, pour le moment tenue secrète. Ce sera finalement Luxeuil-les-Bains, en Haute-Saône. Grincements de dents à l'unité et surtout dans les chaumières ! Adieu le confort de Bremgarten et de la vie à l'américaine. Direction la cité militaire luxovienne !

L'escadron déménage en juin vers Luxeuil, qui sera (mais personne ne le sait) sa destination finale. Le « Dauphiné » prend rapidement possession de ses nouveaux locaux le long de la ligne des escadrons sur la base aérienne 116 « Tony Papin ». La proximité de l'EC 2/4 « La Fayette » permet d'envoyer les jeunes pilotes affectés au « Dauphiné » honorer de leurs fluides corporels les avions ornés de la tête de « Séminole » et de la « Cigogne aux ailes hautes » bizarrement appelée « Canard » par les gens de cet escadron.

Malheureusement, un comité d'accueil organisé par quelques chefs de patrouille facétieux, commanditaires de cette action d'éclat, attend souvent les jeunes insoucians qui, tout déconfits, trouvent toutes les peines du monde à expliquer à « Nuage noir » et à sa tribu les raisons de leur geste.

La fin de l'année voit la mort en service aérien commandé du sergent Euzenot et du lieutenant Laynaud.

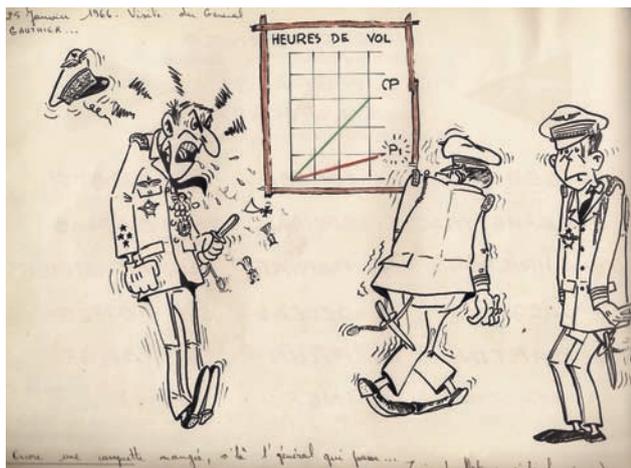


En configuration « Sweep » à longue distance, le F-84 F perd de sa maniabilité, surtout en altitude. Les réacteurs de l'époque sont sensibles aux variations de régime et de facteur de charge brusques. Le pilote doit donc piloter avec souplesse s'il ne veut pas voir son réacteur s'éteindre en plein vol (Collection BA 116).

La routine des exercices OTAN conduit l'activité de l'escadron pendant l'année 1962. « Valmy », « d'ASSAS », « Fallex » et



« Quick-Train » se déroulent successivement, chaque heure de vol étant mise à profit pour l'entraînement opérationnel des pilotes qualifiés et la formation des plus jeunes. L'état-major insiste particulièrement sur la nécessité de respecter la courbe en heures de vol attribuée aux pilotes de façon annuelle. Ceci provoque quelques énervements dans les hautes sphères, et déclenche quelques maux de têtes aux commandants d'escadrilles bien en peine pour résoudre la savante équation du PU (potentiel utilisateur).



Le respect de l'allocation en heures de vol attribuée annuellement à l'escadron est une des préoccupations majeures du commandement. Être en retard sur la courbe peut créer quelques désordres hiérarchiques (Collection EC 01.004).

Le capitaine Richard prend le commandement de l'unité en juin 1962. La population locale peste de plus en plus contre les bangs supersoniques qui affolent les bêtes et détruisent murs et vitres des environs. En juin 1963, l'escadron accueille six F-86 K du 332 Squadron norvégien de Garden Moën. Cet échange fructueux à tous points de vue permet aux pilotes de se mesurer à leurs camarades nordiques dans des engagements aériens où chacun veut montrer le meilleur de lui-même et tenir son rang. Il en va de même le soir au bar, où les deux camps s'affrontent dans quelques jeux conduits dans le plus pur esprit de la chasse. Plusieurs extinctions riches sont à signaler sans que les mécaniciens ne puissent réellement grand chose pour les victimes de celles-ci.

En septembre 1963, pour rendre la pareille, huit F-84 F du 1/4 se rendent sur la

base de Garden Moën pour un détachement de plusieurs jours. Les pilotes sont confrontés à une météo particulièrement défavorable, mais les échanges cordiaux avec les Norvégiens font oublier bien vite ces quelques tracas nuageux. La fin de l'année est consacrée à une campagne de tir air-air sur la base aérienne 126 de Solenzara. Sur le retour, les Thunderstreak participent à l'exercice « CEDAM » et attaquent le croiseur Colbert. Ils trouvent sur leur route les Eten-dard IV de la marine nationale qui tentent de les intercepter.

Au début de l'année 1964, l'escadron se voit confier le rôle d'unité de spécialisation tactique ou Opération Training Unit (OTU) dans la nomenclature de l'OTAN.

Ce rôle consiste à donner une instruction aussi complète que possible aux jeunes pilotes sortant d'école de façon à leur permettre, dès leur arrivée en escadre, une adaptation rapide aux conditions de travail d'une unité opérationnelle sur F 84. Les stages de transformation, d'une durée de six mois, comportent un minimum de 100 heures de vol. Par la suite, les jeunes licenciés de l'OTU sont orientés vers les unités disposant de F 100 D ou de Mirage III.



En 1964, l'escadron se voit confier la mission d'unité de spécialisation tactique (OTU). Ce rôle consiste à donner une instruction aussi complète que possible aux jeunes pilotes sortant d'école de façon à leur permettre une adaptation rapide aux conditions de travail d'une unité opérationnelle. Ces missions représenteront jusqu'à 70% des missions de l'escadron (Collection EC 01.004).

Les exercices OTAN animent par ailleurs l'activité de l'escadron, à l'instar des exercices d'interception de type « Roulette »



ou « Max Effort ». Le meeting de Luxeuil de juin 1964 attire les foules lors d'une grande journée aérienne où les pilotes de l'unité démontrent leurs savoir-faire par la qualité des présentations proposées.

En novembre, sur une passe de tir roquettes en salve, un F-84 F de l'escadron traverse la gerbe d'eau soulevée par l'explosion de ses roquettes sur le champ de tir en mer de Titan. Le pilote fait preuve d'une grande maîtrise et ramène son avion sur le terrain d'Orange sous le contrôle de ses ailiers. Plus de peur que de mal, mais l'avion est sévèrement endommagé et doit subir de longues réparations. Cet incident montre les difficultés inhérentes au tir au-dessus de l'eau et à l'absence de points de repère, qui rendent délicats l'évaluation des distances et les angles de tir.



Le 21 juin 1964, la base aérienne 116 de Luxeuil ouvre ses portes à l'occasion de la « Journée des Bases ». Le « Dauphiné » présente le F-84 F en voltige et opère des attaques simulées du terrain. On peut voir sur cette photo la ligne des escadrons et les appareils caractéristiques de cette époque (Collection EC 01.004).

A la même période, le lieutenant Bernadot est victime d'une panne de réacteur au décollage. Prenant la barrière, il sort in extremis de son cockpit entouré par les flammes.

Le capitaine Vergnaud remplace le capitaine Tronchet aux commandes du « Dauphiné » en janvier 1965. L'escadron subit les premières évaluations tactiques (EValTac) et part pour une nouvelle campagne de tir air-air à Solenzara.

Tous les pilotes s'emploient à exécuter au mieux les passes de tir briefées sur la

bande de tissu tirée par un « biroutier ». Les pilotes disposent d'un nombre maximum de cinq missions comprenant deux passes de tir exécutées sur un panneau à l'altitude de 20.000 pieds, sans passe de réglage préalable. Pour que la mission soit réussie, il faut au minimum trois impacts.

En air-sol, chaque pilote doit effectuer plusieurs présentations opérationnelles avec tir sur des cibles de 5m x 5m. Le nombre de passes est limité à cinq. Pour qu'une passe soit réussie, il faut au minimum cinq impacts. Les comptes sont tenus de façon méthodique et chacun évalue son nombre de trous dans la banderole.

Quelques-uns, dépités, cherchent vainement la marque de couleur laissée par leurs balles. Cependant, tous reviendront avec le Graal de la « qualif-tireur ». Lors de ses premières passes de tir, un pilote se plaint de « vibrations au moment du tir... », ce qui laisse assez perplexe toute la Mécanique, notamment les « Pétafs » qui, pourtant, sont difficiles à surprendre. Un échange entre escadrons est organisé en septembre 1965 avec les « Diablo Rosso » du 15^{ème} Gruppo italien.

L'année 1966 voit le chant du cygne pour le Thunderstreak. Disposant d'une composante nucléaire aéroportée opérationnelle, le général de Gaulle décide de faire sortir la France du commandement militaire intégré de l'OTAN. Ce retrait impose aux différentes forces de l'Alliance de quitter le territoire national et de fermer plusieurs emprises. A contrario, la France se doit de restituer les matériels précédemment fournis par les Américains lors du plan d'aide mutuelle. Ainsi, les F-84 F sont restitués au gouvernement des Etats-Unis après plus d'une dizaine d'années de bons et loyaux services. Cependant, la relève est assurée en la personne du plus fameux delta de tous les temps : Le mirage III E.



LE MIRAGE III E, DE LA DÉFENSE AÉRIENNE AU BOMBARDEMENT NUCLÉAIRE TACTIQUE

« Il faut être en mesure de réaliser une quantité de destruction suffisante qui annule au moins les bénéfices que l'agresseur escomptait dans son attaque ».

Général Pierre-Marie Gallois



Mirage III E de la SpA 81 «Lévrier» en configuration d'assaut nucléaire tactique armé de l'AN 52 (Collection SIRPA Air).





L'AMD-BA Mirage III E équipe l'EC 1/4 « Dauphiné » à partir de 1966. Issu d'une volonté de l'état-major de disposer d'un appareil capable de délivrer de façon autonome une arme nucléaire tactique, il conserve de larges capacités air-air lui permettant de conduire des interceptions haute altitude, grâce à ses missiles à guidage électromagnétique Matra 530 et infrarouge AIM-9 B Sidewinder. Aidé par une fusée d'appoint SEPR 844, il peut contrer un hostile volant à plus de Mach 1,8 à 60.000 pieds d'altitude (Composition Jean-Jacques Petit. Collection EC 01.004).

Le Mirage III E, la polyvalence avant l'heure

En 1958, l'état-major de l'armée de l'air exprime le besoin d'une version plus polyvalente de l'intercepteur AMD-BA Mirage III C. Cet appareil doit être capable d'effectuer de façon autonome une navigation à très basse altitude, haute vitesse, de jour comme de nuit, afin de délivrer une arme nucléaire de moins de 400 kg à 750 km de distance. L'appareil effectue son premier vol le 5 avril 1961 sur le terrain de Melun-Villaroche aux mains de Jean Coureau et entre en service opérationnel en avril 1964 au sein de l'escadron de chasse 2/13 « Alpes ».

Le Mirage III E profite des acquis du programme Mirage IV, notamment dans le domaine de la navigation. Développé à partir d'une cellule de Mirage III C, le Mirage III E se voit doté d'un système de navigation et d'attaque (SNA) spécifique, architecturé autour d'une centrale gyroscopique de chez Marconi, d'un calculateur de navigation et d'un radar multifonctions CSF Cyrano II bis. Une antenne doppler est ajoutée sous le nez de l'appareil afin de mesurer la vitesse sol et les dérives, le pilote pouvant ainsi recalibrer sa navigation en cours de mission.

Un système de visée « Low altitude bombing system » (LABS) permet au Mirage III E de délivrer de l'armement air-sol de façon automatique, par intégration directe des éléments de vol dans un calculateur spé-

cifique de tir. L'avion est, de plus, doté d'un système de radio navigation de type TACAN et d'une sonde radio-altimétrique, ce qui, à cette époque, est un véritable luxe pour un avion de chasse.

En matière de guerre électronique, un système de détection passif de type BZ puis BU permet de sectoriser la menace et de déterminer quelle en est la nature. Couplé au lance-paillettes PHIMAT, il permet de déjouer les missiles à guidage électromagnétique adverses. En fin de carrière, le Mirage III E recevra un brouilleur embarqué de type BARAX capable de leurrer de façon autonome les conduites de tir air-air et sol-air ennemies.





Cockpit de Mirage III E. La conduite machine et l'utilisation du système d'armes sont complexes et demandent au pilote, une attention de tous les instants. On note, à gauche, le manche de commande du radar, la détente de tir sur la poignée pilote, ainsi que le marquage sortie de vrille jaune et noir (Collection AO).





Chasseur-bombardier polyvalent, le Mirage III E peut emporter une vaste panoplie d'armements air-air et air-sol. Notez le châssis soutenant les deux canons DEFA 553 de 30 mm et les deux missiles à guidage infra-rouge de type AIM-9 B Sidewinder. L'emploi de la version « Bravo » de ce missile reste limité au tir en secteur arrière et à courte distance sous faible facteur de charge (Collection BA 116).

La cellule est rallongée de 30 cm afin de favoriser l'intégration du SNA et d'augmenter la capacité interne en carburant. D'une masse supérieure d'une tonne par rapport au « III C », le « III E » a son train d'atterrissage renforcé et adopte une nouvelle cinématique de rentrée. La motorisation évolue elle aussi au profit d'un ATAR 9 C de 6.400 kg de poussée avec post-combustion (PC). Ce moteur, moins sensible au phénomène de décollement tournant, adopte une tuyère munie de volets et un démarreur microturbo électrique de nez.

D'une envergure de 8,22 m, d'une longueur de 15 m et d'une hauteur de 4,45 m, l'appareil affiche une masse maximale au décollage de 13.700 kg et peut atteindre des vitesses avoisinant Mach 2.1 à 50.000 pieds et de l'ordre de 600 nœuds en basse altitude. Afin de pouvoir conduire des interceptions à hauts dénivelés, le Mirage III E peut être équipé d'une fusée d'appoint SEPR 844, montée en soute arrière, qui lui fournit une poussée supplémentaire de 1.500 kg par mélange d'acide nitrique-kérosène. Cette fusée possède l'avantage de pouvoir être éteinte et rallumée en vol par le pilote, ce qui permet d'optimiser les performances de l'appareil en phase d'interception.

L'avion possède une vaste panoplie d'armements qui lui confère une certaine po-

lyvalence. Il dispose en interne de deux canons DEFA 552 de 30 mm montés en châssis amovibles. Dotés de 125 coups par arme et d'une cadence de tir de 1200/1400 coups minute, ils autorisent six secondes de tir en rafale. Sous le fuselage, le Mirage peut emporter l'arme nucléaire de type 52 (AN 52), deux bombes de 400 kg Strim ou encore un missile air-air Matra 530 à guidage semi-actif ou infrarouge.

Les ailes peuvent recevoir deux lance-roquettes-réservoirs JL 100 R et deux missiles air-air à guidage infrarouge AIM-9 B Sidewinder ou MAGIC I. Des roquettes de 2.75 pouces et de 68 mm en conteneur et des bombes de 500 et 1000 livres peuvent venir s'ajouter à cette vaste panoplie.



Mirage III E n° 584 « AN » de l'EC 01.004 « Dauphiné ». Cet avion magnifiquement restauré par une équipe de volontaires de l'escadron orne l'entrée de l'unité depuis 1995. On voit ici l'appareil en configuration standard pour un assaut nucléaire AN 52 sous pylône central, réservoirs pendulaires de 1.300 litres, lance-leurres PHIMAT à gauche et brouilleur électromagnétique de type BARAX à droite (Collection AO).

Afin de garantir une autonomie suffisante, des réservoirs pendulaires (supersoniques) de 500 litres, de 600, 1.300 ou 1.700 litres peuvent être montés. Le Mirage III E peut aussi être pourvu d'armements plus spécialisés comme le missile anti-radars AS 37 Martel ou encore les missiles air-sol Nord AS 20 et 30. Polyvalent avant l'heure, le Mirage III E, de par la complexité de ses systèmes embarqués et de leur mise en œuvre, doit cependant imposer une spécialisation des escadrons en termes d'emploi. Ainsi, bien qu'utilisant le même vecteur, certaines se



voient attribuer des missions de défense aérienne (2^{ème} escadre de chasse), ou des missions de lutte anti-radars (3^{ème} escadre de chasse). Pour sa part, la 4^{ème} escadre se verra attribuer à partir de 1966 des missions de défense aérienne et, à partir de 1973, des missions d'assaut nucléaire tactique.



Le pilote est assis sur un siège éjectable de type Martin Baker 0 fts-90 Kts, ERM 4. Il peut s'éjecter en tirant la poignée haute ou basse du siège. Au début de la séquence, deux picots vont soulever la verrière qui est alors arrachée par le vent relatif. Le départ du siège s'opère avec une accélération initiale de 23 G, puis un parachute vient stabiliser l'ensemble siège pilote avant la séparation de ceux-ci. Une fois sous voilure, un paquetage de survie contenu dans le fond du baquet du siège se déploie sous le pilote avant son atterrissage (Collection AO).

La sortie de l'OTAN et la transformation de l'armée de l'air

L'année 1966 est une année de profonde restructuration pour les forces aériennes. Depuis l'échec de Suez en 1956, le gouvernement français a mesuré l'importance d'être maître de son destin. Il devenait évident que, pour acquérir sa pleine indépendance et assurer sa sécurité, la France devait se doter d'une arme de dissuasion. Cette volonté se matérialisera sous la haute conduite du général de Gaulle, par l'explosion de la première bombe atomique française à Reggane, le 13 février 1960.

Cet événement va marquer le début de la séparation progressive de la France du commandement intégré de l'OTAN et la montée en puissance d'une force de frappe autonome. La création du Commandement de forces aériennes stratégiques (CFAS) le 14 janvier 1964 concrétise la mise en œuvre opérationnelle du concept de dissuasion. Première des trois composantes, la composante air-aéroportée s'articule autour du couple Mirage IV A - AN 22 et d'une flotte de ravitailleurs Boeing C-135 F Stratotanker. La première prise d'alerte s'effectue à Mont-de-Marsan le 1er octobre 1964 au sein de l'escadron de bombardement 1/91 « Gascogne », mais il faudra attendre 1966 pour que soit déclaré opérationnel l'ensemble des neuf escadrons constituant la force de frappe.



Symbole de l'indépendance nationale retrouvée, l'AMD.BA Mirage IV est le premier vecteur de l'arme nucléaire. Certainement l'un des plus beaux avions jamais construit par la France, ses performances remarquables symbolisent le dynamisme de l'industrie aéronautique de l'époque. Mettant en œuvre l'AN 22, il équipe jusqu'à neuf escadrons de bombardement des Forces aériennes stratégiques (Collection BA 116).



Avec l'arrivée du Mirage III, le « Dauphiné » est logé dans de nouveaux locaux vastes et fonctionnels. Acteurs indispensables des opérations, les « marqueurs » assistent le commandant d'escadrille dans sa gestion de l'activité au quotidien (Collection SHD).

L'activation de la force nucléaire stratégique nationale clôturera définitivement le retrait de la France du commandement militaire intégré de l'OTAN. Les forces aériennes françaises sont réorganisées en 1965 autour de sept grands commandements spécialisés, dont la vocation est de protéger le sanctuaire national contre toute forme d'agression. Les CFAS, CAFDA, FATac, CoTAM, CEAA, CTAA et CGA, soutenus par les quatre régions aériennes, forment alors l'ossature de l'armée de l'air du temps de la guerre froide.

Le Mirage III E en « Dauphiné »

Le 10 janvier 1966, l'escadron de chasse 1/4 « Dauphiné » déménage pour s'installer dans une construction neuve symétrique à l'escadron 2/4 « La Fayette ». Le HM 1 est un bâtiment commun aux deux escadrons. Plus vaste et fonctionnel que l'ancien hangar de maintenance, il est plus approprié au travail quotidien.

L'ancien bâtiment occupé par le « Dauphiné » et son hangar deviennent l'escadron de maintenance technique (EMT) 08/004, créé le 1^{er} mars 1966, et dont la vocation est d'assurer les entretiens périodiques des appareils aux premier et deuxième échelon technique. De cette colocalisation des escadrons naîtra l'expression « L'Annexe », employée par certains personnels du 1/4 pour qualifier les « constructeurs de tipis » et autres éleveurs de « canards » de la maison d'en face.

En avril, le capitaine Tavernier remplace le capitaine Vergnaud aux commandes de l'escadron et se voit en charge de conduire la transformation de l'unité sur le nouveau chasseur bisonique.

Dans le cadre de l'arrivée prochaine des Mirage III E, d'importants changements concernant l'organisation et l'articulation de l'escadre sont entrepris. Le premier consiste à regrouper les services techniques des deux escadrons en une seule entité subordonnée à l'escadre. L'escadron technique avion (ETA) est créé avec l'EMT en avance de phase sur l'arrivée des matériels afin d'en roder les structures et l'organisation.

Du côté opérationnel, un bureau des vols est chargé de répartir les avions entre les deux escadrons à partir d'un service de piste unique. Ce bureau de coordination est animé de façon alternative par un commandant d'escadrille de l'un des deux escadrons. Les premiers Mirage III E commencent à être livrés à la 4^{ème} escadre de chasse à partir du 17 octobre. Ils seront toutefois exclusivement utilisés par le 2/4 « La Fayette » jusqu'au 1^{er} février, date à laquelle ils seront mis en pool pour les deux escadrons.

Du fait du retrait de la France de l'OTAN, la plupart des exercices interalliés ont été supprimés. Le « Dauphiné » et le « La Fayette » commencent donc sereinement leur transformation sur Mirage III E. Les pilotes et les mécaniciens sont envoyés à Lahr, en Allemagne, où sont encore stationnés les Mirage III E de la 3^{ème} escadre de chasse. Ils y suivent sur plusieurs semaines des cours théoriques à l'ensemble mobile d'instruction (EMI). Une fois cette formation accomplie, le personnel mécanicien est versé dans les escadrons de la « 3 » pour compléter la formation par une phase pratique sur la machine. Les navigants rejoignent pour leur part la 2^{ème} escadre de chasse de Dijon, et entament la phase d'apprentissage en vol sur Mirage III B et III C au sein de l'escadron de chasse 2/2 « Côte d'Or ».





Marque de fabrique de l'excellence aéronautique française, l'aile delta possède de nombreux avantages. Très bien adaptée au vol à vitesse supersonique, elle dispose d'une bonne tenue structurelle et permet de loger un volume de carburant important. Conçu en temps qu'intercepteur, le Mirage III vole pour la première fois en 1956. Il rentre en service dans l'armée de l'air en juillet 1961, au sein de l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes », pour y effectuer des missions de défense aérienne. Rendu célèbre par ses combats lors des différents conflits israélo-arabes, le Mirage III rencontrera un beau succès à l'exportation (Photo SIRPA Air).

Les pilotes découvrent les spécificités de l'aile delta et du vol à hautes performances. Excellent en roulis, le Mirage III a tendance à dégrader rapidement son énergie en virage et à prendre de l'incidence. Son aile delta se comporte comme un large aérofrein, les manœuvres de combats doivent être accomplies avec souplesse si l'on ne veut pas perdre son potentiel énergétique, et garder ainsi l'avantage sur l'adversaire. L'appareil a par ailleurs tendance à s'enfoncer, ce qui doit être pris en considération lors des ressources, notamment lors des évolutions près du sol.

Afin de mesurer les limites de l'appareil, les pilotes s'essayent à la vrille avec leur instructeur. L'avion tombe vite, passer 10.000 pieds sans avoir rattrapé son delta impose une séance de parachutisme organisée par Martin-Baker et son « Mk 4 ». L'atterrissage est délicat et s'exécute avec « du

Badin ». Il faut éviter de laisser partir le nez sous l'horizon en dernier virage. L'avion est alors difficile à rattraper, notamment s'il a pris trop d'incidence. L'approche finale s'effectue avec une vitesse assez élevée, de l'ordre de 180-190 noeuds, pour avoir 160 noeuds au toucher des roues. A ce moment, la tenue en vitesse et en incidence doit être particulièrement surveillée sous peine d'« ovaliser » la tuyère au poser !

En octobre 1966, les derniers F-84 F quittent l'escadron. Le lieutenant Poletti a l'honneur d'être le dernier pilote de Thunderstreak du « Dauphiné ». Disposant d'un effectif d'une trentaine de navigants, l'escadron s'organise autour d'un commandant d'unité et de son adjoint. Directement subordonnés à ceux-ci, les commandants d'escadrilles planifient l'activité aérienne quotidienne en fonction des besoins en ins-



truction et du maintien des qualifications du personnel. Au sein de l'escadron, des cellules sont en charge de conduire et d'animer des fonctions à thème spécifique.



Le Mirage III est un avion pointu à piloter et délicat à poser. Avion « d'homme », son atterrissage s'exécute sous une forte incidence et des vitesses élevées. Badin et ADEMAR sont à surveiller tout particulièrement, sous peine « d'ovaliser » la tuyère au poser des roues (Collection BA 116).

Les cellules navigation, tir, SNA, renseignement, sécurité des vols et traditions œuvrent chacune dans leur domaine à l'amélioration continue des performances de l'unité.

L'escadron se prépare à recevoir sa nouvelle monture. Les circuits d'approche et autres « Deplinavs » sont validés, les cartes aéronautiques sont remises à jour et chacun répète les check-lists et autres actions vitales à mener en cas de panne. Lors d'une inspection, le général commandant l'équipe d'évaluation s'étonne de ne pas voir les traditions respectées. En effet, le « Clébard » de la SPA 81 n'a pas ses attributs peints en rouge ! Cette grave faute de goût est réparée sur le champ par les mécaniciens de l'escadron. Tous les avions sont repeints aux bonnes couleurs, ce qui officialise définitivement la forme de l'insigne de la SPA 81.

Le 1/4 escadron de défense aérienne

A compter du 3 mai 1967, la 4^{ème} escadre de chasse est déclarée opérationnelle sur « III E » et l'escadron commence à prendre

l'alerte pour assurer la permanence opérationnelle (PO). La mission principale des « Ressac » est axée sur la défense aérienne et la couverture de la base de Luxeuil de façon à assurer le décollage de la force nationale stratégique. Pour ce faire, les avions mettent en œuvre les missiles Matra 530 et AIM-9 B « Sidewinder ». La mission secondaire est de conduire des missions d'assaut classique et d'appui-feu.

La responsabilité de l'unité est donc de protéger les Mirage IV A de l'escadron de bombardement 3/94 « Arbois » et le dépôt atelier de munitions spéciales (DAMS) abritant l'arme nucléaire de type 22 qui, depuis juin 1966, assurent l'alerte opérationnelle au profit du CFAS.



C'est le 3 mai 1967 que le « Dauphiné » est déclaré opérationnel sur Mirage III E. Son radar CSF Cyrano lui permet d'exécuter de façon autonome des missions de pénétration à basse altitude grâce à ses modes de découpe et d'évitement de terrain. Le doppler monté sous le nez permet au pilote de calculer les dérives et de recalculer sa navigation lors de la mission (Collection BA 116).

L'escadron dispose d'une zone de deserrement constituée par des alvéoles au nord-est de la piste 04/22. Les avions sont configurés pour exécuter une mission d'interception à haut dénivelé, avec un décollage sur alerte. Les bidons supersoniques de 500 litres équipent les voilures et la fusée d'appoint SEPR 844 remplace la quille anti-roulis. Les obus « bons de guerre » (BDG) arment les canons de 30 mm, prêts à être activés par les armuriers de la PO, par la mise en place des bouchons « Shunt de tir ». Les broches de sé-



curité des missiles Matra 530 et Sidewinder sont enlevées, et la cabine préparée pour un éventuel décollage.



Le Mirage IVA n° 23 de l'escadron de bombardement 3/94 « Arbois » sort de sa zone FAS pour effectuer une nouvelle mission d'entraînement (Collection BA 116).

Dans ce type de mission, le pilote doit revêtir le fameux « habit de lumière », une combinaison stratosphérique en cuir blanc entièrement pressurisée qui lui permet d'éviter tout risque d'embolie en altitude. Au klaxon, les portes du hangar abritant les avions s'ouvrent automatiquement, et chacun se précipite à sa tâche. En moins de quatre minutes l'avion est en l'air, guidé vers son objectif par un contrôleur de défense aérienne.

A l'époque, la menace principale est le bombardier nucléaire de type Tupolev TU-22 Blinder, pénétrant dans l'espace aérien à des vitesses de Mach 1.8 et des altitudes de l'ordre de 60.000 pieds. Intercepter un appareil possédant ce niveau de performances est une opération délicate. Les vitesses de rapprochement, de l'ordre de 2500 km/h, nécessitent une grande précision dans l'exécution de l'interception. Celle-ci demande une synergie poussée entre le pilote et le contrôleur de défense aérienne, qui doit travailler en anticipation pour positionner de façon optimale le chasseur par rapport à la cible.

Une fois « scramblé », le Mirage est guidé pour faire une présentation en face à face avec l'avion hostile. L'appareil monte à 40.000 pieds à 0.8 de Mach et accélère jusqu'à Mach 1.4. Puis, passant de plein gaz

sec à PC, il entreprend une montée iso-Mach à 42.000 pieds, où il enclenche sa fusée d'appoint SEPR 844 pour atteindre 52.000 pieds et la vitesse de Mach 2.

Après trente secondes de ligne droite, le pilote accroche la cible au radar à une distance de 25 nautiques. Il réactive sa fusée SEPR qui, à cette altitude, fournit une poussée équivalente à celle du moteur. Le Mirage vire ensuite pour former un angle de présentation de 140° avec la route suivie par son objectif.

Une fois dans l'enveloppe optimale de tir du M 530, à quelques vingt nautiques, le pilote appuie sur le bouton-roquettes-missiles (BRM) pour déclencher le tir de l'arme. Illuminé par le radar, le bombardier ennemi renvoie un écho capté par l'auto-directeur du missile qui établit une loi de navigation proportionnelle pour atteindre son but.

Une fois la cible détruite, l'appareil retourne à sa base. Du lâcher des freins au tir, seulement cinq minutes se sont théoriquement écoulées.



Superbement restauré, ce Mirage III E illustre la décoration arborée par les avions de la quatrième escadre de chasse à l'époque des missions de défense aérienne. Les insignes des escadrilles sont portés sur la dérive : à gauche, sur un éclair bleu pour le « Charognard » de la SPA 37, à droite, sur un éclair rouge pour le « Clébard » de la SPA 81 (Collection BA 116).

Au retour, il faut à peine une trentaine de minutes pour remettre l'avion en configuration de vol, prêt pour une nouvelle mission. Il existe pour la PO plusieurs niveaux



d'alerte, allant de 2 à 30 minutes avant le décollage effectif de l'avion et la PO peut se voir « scrambler » plusieurs fois par jour. Pilotes et mécaniciens partagent la même salle de repos, qui sert à la fois de dortoir et de réfectoire. Les longues attentes nocturnes et l'entraide nécessaire pour que la mission puisse se réaliser permettent de développer un fort esprit de corps parmi les hommes de l'unité.

Afin d'entraîner les pilotes dans des conditions les plus proches possibles de la réalité, des interceptions sur des plastrons armés par les Mirage IV A de la force de dissuasion sont entreprises régulièrement. Ces exercices nommés, « Oppidum », « Migex » et « Super Migex » se déroulent au-dessus du couloir rhodanien, et peuvent impliquer un ou plusieurs appareils évoluant en patrouille. Le but est alors d'amener le bombardier offensif dans une sorte d'entonnoir, en le rabattant sur un mur de chasseurs. Le Mirage IV est cependant loin d'être un adversaire facile, et les équipages du CFAS profitent des performances extraordinaires de leur machine pour échapper au piège tendu par les intercepteurs. Ceux-ci n'ont bien souvent que quelques secondes pour se mettre en position favorable et exécuter leur tir.

Le 17 avril 1967, devant l'échec de la nouvelle organisation technique de l'escadre et la baisse de motivation des mécaniciens qui, isolés, ne sentaient plus le résultat de leur travail, l'état-major décide, à la plus grande satisfaction de tous, de revenir aux escadrons ancienne formule. Les services de l'ETA sont scindés en deux, chaque escadron récupérant ses techniciens. Ils sont à présent commandés par un officier mécanicien, qui chapeaute un service de piste regroupant les fonctions SNA, armement, remise en œuvre, équipements et bidons-roues-parachutes. Il en va de même pour la planification des vols, qui ne sont plus mutualisés, chaque escadron gérant ses ressources et son activité de manière autonome, sous le contrôle de l'escadre.



La planche de bord du Mirage III E est typique des avions de la génération 1970. On note sur le bandeau gauche la palette de train et les différents commutateurs de commande en lacet et tangage, et de fonctionnement de l'auto-commande. Sur la planche de bord à gauche, on remarque le auvent CME-Magic, suivi des traditionnels indicateurs sphériques, badin, vario et altimètre ainsi que le sélecteur LABS au-dessus du bouton largage total fuselage. A droite, l'indicateur de navigation accompagné des indicateurs des paramètres du moteur. Sur le bandeau droit, le tableau de panne avec, au-dessus, les commutateurs batterie, génération électrique et freins secours. Sur le pylône central, le poste de commande central gyro et sélecteur de cap (Collection AO).

Les avions sont répartis par dotation en escadron. A ce titre, le « Dauphiné » se voit attribuer la série « FULA... » pour l'immatriculation de ses appareils. A cette époque, la livrée des aéronefs de l'escadron reste typique de l'héritage des années 1950. Les avions sont de couleur aluminium, avec des cocardes nationales de grandes dimensions. L'inscription « Mirage III E » est apposée sur le nez de l'appareil, et les deux dernières lettres du matricule sont inscrites après le chiffre « 4 », le long du fuselage. Les insignes d'escadrille sont portés sur la dérive. A gauche, sur un éclair bleu pour le « Charognard » de la SPA 37. A droite, sur un éclair rouge pour le « Clébard » de la SPA 81. Le gouvernail de dérive est aux couleurs tricolores, d'où le nom familier de drapeau employé pour le désigner. En juin, l'escadron participe à l'exercice « Meuse 67 » en soutien du premier corps d'armée. De nombreuses missions d'appui-feu sont conduites, au profit des unités terrestres.





A la mise en place du Mirage III, les escadrons sont réorganisés et perdent leurs mécaniciens au profit d'une structure technique mutualisée mettant en œuvre un pool d'appareils. A ce titre, les avions ne possèdent aucun signe distinctif d'appartenance. Devant la réalité du terrain, cette formule, qui ne satisfait ni les mécaniciens ni les opérationnels, est rapidement abandonnée au profit des anciennes structures (Collection EC 01.004)

L'escadron va connaître son premier drame sur Mirage III E. Le 13 juin 1967, au cours d'un assaut en vue de l'obtention de sa qualification de chef de patrouille, le sergent Patron trouve la mort, de façon inexplicable, à bord du Mirage 503 « AE ». Après une ressource, son avion passe sur le dos et tombe près d'Ambérieux, à côté de Sault-Brenot. Une cérémonie religieuse est organisée dans les locaux de l'escadron afin de rendre hommage à sa mémoire.

Le « Dauphiné » a l'honneur de participer au défilé du 14 Juillet 1967 pour montrer au public émerveillé ses nouvelles flèches d'argent. Cependant, afin de rendre plus difficile la détection des appareils évoluant en basse altitude et de retarder l'acquisition visuelle en combat aérien, il est décidé que les avions changeront de livrée pour adopter une tenue de camouflage disruptive, verte et grise de type centre-Europe...

Les avions seront repeints par l'industriel lors des grandes visites de maintenance, le drapeau est conservé ainsi que les dimensions des cocardes et du matricule. Cependant, les insignes d'escadrilles perdent leur éclat et sont maintenant simplement apposés sur la dérive. Le « Charognard » subit une modification importante en adoptant un nouveau profil. Il se rapproche désormais dans son dessin de la forme du vautour, sa couleur reste à prédominance blanche, mais

son cou est peint en rouge vif et son bec en jaune.



Une fois les escadrons reconstitués selon l'ancienne formule, chacun retrouve ses marquages de tradition. Le « Dauphiné » se voit attribuer la lettre caractéristique « A » qui, encore à ce jour, reste la marque distinctive des avions de l'escadron (Collection EC 01.004).

Le capitaine Ganeau prend en main les rênes de l'escadron en septembre 1967. L'unité participe alors à son premier échange escadron avec les Anglais du 162^{ème} Squadron de la Royal Air Force de Laarbruck, en Allemagne.

Les Mirage y effectuent des missions d'escorte au profit des bombardiers moyens Canberra britanniques. Après les missions, tous se retrouvent dans un moment de convivialité pour partager leurs impressions, et s'enquérir de la santé de la reine au travers de quelques toasts bien relevés. Puis c'est la première évaluation tactique conduite par la FATac, que l'escadron réussit avec brio.

Depuis 1965, la nouvelle Force Aérienne Tactique a remplacé le 1^{er} CATac. Ce commandement, qui deviendra légendaire, a la particularité de se voir associer la conduite de la première région aérienne. La FATac/1^{ère} RA est un outil cohérent associant l'opérationnel à la fonction territoriale. Elle s'avère particulièrement bien adaptée au traitement de la menace centre-Europe qui pèse sur la France en cette période d'incertitude de la guerre froide. Travaillant en synergie avec les éléments du 1^{er} corps d'armée, elle dispose à son apogée de plus de 350 appareils de combat, répartis en sept escadres de chasse spécialisées. Avec une vaste panoplie de moyens aériens offensifs et défensifs, elle peut pro-

duire une vaste gamme d'effets, dont la frappe nucléaire tactique. Afin de mesurer l'aptitude de ses unités à conduire leurs missions en toutes circonstances, l'état-major de la FATac conduit des évaluations. Elles se veulent être au plus près de la réalité. « S'entraîner comme on combat » devient alors la devise de ces fameuses EvalTac qui jalonnent l'histoire de l'escadron jusqu'à la chute du mur de Berlin.

L'escadron se déploie en décembre 1967 pour sa première campagne de tir à Cazaux, où les pilotes se familiarisent avec les missions d'appui-feu et de bombardement. L'année 1968 voit le début de la phase d'expérimentation du Mirage III E en assaut tactique avec l'utilisation du radar doppler. Pour ce faire, il est créé le centre de prédiction radar 04/116 (CPR) qui, rapidement, prendra l'appellation de centre de prédiction et d'instruction radar (CPIR) sur Mystère XX.

La mission du CPIR est de former en vol le personnel à l'utilisation du nouveau système d'armes et de mettre au point des cartes en relief prédictives pour effectuer des percées autonomes au radar. Le personnel du CPIR va recréer, en plâtre, tout le relief de l'Europe centrale. La maquette constituée est ensuite photographiée par une caméra utilisant une lumière rasante. Le jeu d'ombres et de lumières obtenu est alors très similaire à l'image radar élaborée par le système de bord de l'avion. Tous les axes de pénétration sont ainsi en quelque sorte « numérisés », en tranches de 10 nautiques. Les images produites sont associées aux cartes du terrain survolé, ce qui permet d'élaborer le deplonav reconstituant la mission planifiée. Grâce à ce système ingénieux et efficace, les pilotes de Mirage III E sont capables de conduire des missions d'assaut tout temps, de jour comme de nuit, en parfaite autonomie.



Créé en 1968, le CPIR est équipé d'une version modifiée du Mystère XX équipée en pointe avant d'un radar Cyrano II bis et d'une cabine fonctionnelle de Mirage III E en place droite (Collection BA 116).





Il faut à peine 30 minutes pour remettre en ligne de vol un Mirage III. Avion très fiable, il permet à l'escadron de bénéficier d'un taux de disponibilité supérieur à 75 %. La mise en œuvre de l'appareil est assurée par un service de piste regroupant plusieurs spécialités. Avioniques, électriciens de bord, armuriers, cellules et pistards sont commandés par un officier mécanicien qui assure la coordination des travaux et le dialogue avec les commandants d'escadrille pour la planification de l'activité aérienne (Collection EC 01.004).

Outre ces campagnes d'expérimentation, l'escadron entreprend en février 1968 sa première campagne de tir air-air, où deux Matra 530 sont tirés avec succès sur des cibles CT 20. Le capitaine Pélisson fait but, et chacun discute des meilleures tactiques à employer pour constituer des murs défensifs capables d'arrêter les vagues de bombardiers ennemis. Lors d'un décollage de nuit du terrain de Colmar, l'avion n° 533 immatriculé « AE » du lieutenant Bastide sort de la piste et prend feu. Par chance, le pilote en sort indemne.

En juillet 1968, l'unité reçoit des nouveaux bidons de 1300 litres, ce qui permet d'envisager d'entreprendre des missions d'assaut dans la profondeur. Septembre est consacré à une nouvelle campagne de tir à Cazaux. L'allocation en armement est conséquente et permet aux pilotes de pratiquer de nombreux tirs air-air au canon, sur cible « Soulé » tractée par un T-33 de servitude. Des passes à la roquette et des tirs de bombes en « skip » sont conduits pour familiariser les pilotes avec les performances du calculateur de tir.

Le 27 novembre 1968, un nouvel incident vient endeuiller l'unité. Le lieutenant

Blanco trouve la mort en Fouga Magister, lors d'une liaison d'entraînement en vol de nuit.

Le 30 mai 1969, le capitaine Gouyon prend le commandement de l'escadron. Une nouvelle campagne de tir s'annonce, suivie par un exercice « DATEX » de défense aérienne, où les Mirage III de l'escadron simulent des raids offensifs venus de l'Est. Cet exercice grandeur nature veut simuler la manière dont opérerait une puissance militaire hostile qui chercherait à détruire le potentiel militaire et les principaux points sensibles du territoire national. Force est de constater qu'en cas de guerre, la France ne dispose pas des moyens conventionnels suffisants pour contrecarrer une offensive massive à ses frontières et empêcher l'occupation totale du pays.



Avion école qui équipa la Patrouille de France, le CM-170 Fouga Magister est utilisé par les escadres de chasse comme avion de servitude pour effectuer des vols de liaison et des missions d'entraînement ou de voltige (Collection BA 116).

Vers la mission d'assaut tactique pré-stratégique



La ligne du « Dauphiné » devant le hangar de l'escadron en 1967 (Collection BA 116).

En ces temps de guerre froide, la menace la plus probable provient du bloc soviétique. Le mode d'action privilégié par les forces du Pacte de Varsovie s'articule autour d'une vaste offensive mécanisée bénéficiant d'un important soutien aérien. Conduite à partir du glacis constitué par les pays d'Europe de l'Est, cette offensive utiliserait la méthode du rouleau compresseur, fonçant au travers de la trouée de Fulda, en Allemagne centrale. L'utilisation d'armes non conventionnelles de type nucléaire ou chimique pour soutenir cette offensive n'est pas à exclure. La France, qui appartient depuis peu au cercle très fermé des puissances nucléaires, fait notamment évoluer sa politique de dissuasion, pour fournir une réponse adaptée et proportionnée à ce type de menace.

Cette politique s'articule sur la modularité du niveau de réponse face à une agression contre les intérêts vitaux du pays. En cas d'ultime nécessité, le Président de la République, seule autorité habilitée à engager le feu nucléaire, peut demander que soit opérée une frappe nucléaire tactique d'ultime avertissement, avant que soient engagés les moyens des forces nucléaires stratégiques. Cette gradation vise à montrer à l'adversaire potentiel la détermination française à protéger le sanctuaire national, mais aussi à porter un coup fatal à toute opération militaire. L'état-major des armées, sur ordre du président, en fonction des effets recherchés, peut

demander à ce que la composante air-aéroportée tactique entreprenne cette frappe d'ultime avertissement.

A partir de 1966, la FATac est responsable de la mise en œuvre de cette composante. Elle disposera pour exécuter cette mission de deux escadres de chasse dédiées : la 4^{ème} escadre de chasse sur Mirage III E et la 7^{ème} escadre de chasse sur Jaguar A, basée à Saint-Dizier. Pour conduire et gérer la montée en puissance du dispositif nucléaire, la FATac possède un centre d'opérations, le COFATac, implanté au fort de Guise. Celui-ci s'assure de la bonne disponibilité des moyens et de la cohérence de la manœuvre d'ensemble selon les directives gouvernementales.



Maquette d'AN 52 et son pylône de largage sous Mirage III E. Cette arme a une vocation pré-stratégique. Elle se trouve employée en coordination avec les missiles Pluton de l'armée de terre qui ont vocation de détruire le premier échelon des forces offensives ennemies. Les chasseurs, pour leur part, s'attaquent aux bases logistiques du deuxième échelon et aux plateformes aériennes (Collection AO)

L'arme nucléaire de type 52 (AN 52) est une arme à gravitation freinée de moins de 400 kg. Elle possède la particularité de disposer d'une charge nucléaire dont la structure est adaptable à d'autres types de lanceurs comme le missile Pluton de l'armée de terre. Développant une énergie de l'ordre de 15 kilotonnes, elle équipe en premier lieu la 4^{ème} escadre de chasse. Le « Dauphiné » commence alors à recevoir petit à petit des Mirage III E au numéro de série supérieur à 561, aptes au tir de la nouvelle arme.





Cette photo montre l'organisation générale du hangar de maintenance commun aux deux escadrons. On note le nouveau camouflage des appareils et les bidons lance-roquettes JL 100 sur l'appareil du milieu. On remarque surtout que ces avions appartiennent, en fait, au meilleur ennemi de l'escadron : le 2/4 « La Fayette ». Ceux-ci ont subi une attaque surprise pendant la nuit par quelques éléments du grand « Dauphiné », toujours prêts à conduire une action d'éclat. « Voilà ce qui arrive quand un indien boit trop d'eau de feu, il oublie alors de surveiller ses poneys sauvages ! »(DR).

De plus, afin d'améliorer leurs capacités air-sol et leur autonomie, les Mirage III E sont dotés d'un nouveau type d'armement très particulier, le JL 100. Il est constitué d'une partie avant abritant 18 roquettes de 68 mm et d'une partie arrière pouvant contenir 250 litres de carburant. Les Mirage du « Dauphiné » sont sélectionnés pour présenter l'avion dans sa nouvelle configuration au salon du Bourget de 1969.

En octobre 1969, l'escadron entreprend un exercice « Contre-point » de protection des bases FAS. Des raids offensifs, consistant en des attaques en vols rasants contre les bases de Creil et Avord, sont entrepris par des vagues d'assaut de plusieurs avions. Les Mirage III défendent la base de Luxeuil dans des combats aériens les opposant aux avions d'Orange. Un exercice « Mistral » de réaction des forces aériennes devant une crise soudaine est conduit, suivi en fin d'année 1969 d'une nouvelle évaluation tactique.

En janvier 1970, l'escadron teste pour la première fois les méthodes de largage de l'AN 52 et détermine les cas de tir les plus favorables à la réalisation de la mission d'assaut nucléaire. Nouvelle campagne de tir à Solenzara. Au retour, l'escadron reçoit pen-

dant 10 jours le 34 Jabombergeshwader de Memmingen équipé de F-104 G Starfighter. Des patrouilles mixtes sont organisées pour des passes de tir air-sol sur le champ de tir de Suippes, et quelques combats opposent les deux parties. Cet exercice permet de renouer avec les procédures OTAN et de sortir l'escadron de ses exercices franco-français.

Les formidables résultats acquis en 1967 par l'armée de l'air israélienne lors de la guerre des six jours sur les Mig-21 Fishbed d'origine soviétique ont permis au Mirage III de devenir un véritable succès à l'exportation. De nombreuses nations se dotent ainsi du Delta de chez Dassault pour ses qualités exceptionnelles de combattant. L'Espagne décide de s'équiper de 30 Mirage III EE et DE et envoie ses pilotes en transformation en France.

Ceux-ci sont accueillis par le « Dauphiné » qui a la responsabilité d'assurer les phases de progression tactique des pilotes espagnols. C'est dans la convivialité et la bonne humeur que se conduit sans difficulté la transformation des navigants espagnols, qui sont rapidement déclarés opérationnels sur leur nouvelle machine.



Mirage III E du « Dauphiné » arborant la première génération de camouflage centre-Europe. On remarque le drapeau et les cocardes tricolores de grandes dimensions, caractéristique du début des années 1970 (Collection BA 116).

Les grandes manœuvres aériennes « Datex 70 » permettent aux pilotes de se confronter au puissant Vought F-8 E-FN Crusader de l'aéronavale. Il semble que le



«Cruze » n'aime pas dévier de sa route, ou du moins s'effacer devant un avion non doté d'hameçons sur ses cocardes ! Certains découvrent alors, avec leurs camarades de la marine nationale, le véritable sens de l'expression « aller au casque », lors de passes de tir canon supersoniques en face à face.

Dans le même registre, les pilotes affrontent les Mc Donnell F-4-E Phantom II qui, à cette époque, sont les avions les plus puissants de l'arsenal occidental. Biplace, bi-réacteur, possédant un radar lui permettant de détecter un hostile à plus de 80 nautiques, le Phantom est équipé de huit missiles et d'un canon de 20 mm. Doté de systèmes de contre-mesures actives et d'une vaste panoplie d'armements de tous types, impliqué dans la guerre du Vietnam, il est l'opposant principal des MIG 17 Fresco et 21 Fishbed que les pilotes de Mirage seraient susceptibles d'affronter en centre-Europe. C'est donc avec grand intérêt que les pilotes du « Dauphiné » affrontent ce « MIG killer » de l'USAF.

Un nouvel exercice « contre-point », suivi de l'exercice d'appui aérien « Kleber 70 », permet d'entraîner l'escadron à l'appui-feu et à la FAtac de travailler en coordination avec les unités du premier corps d'armée. Ces exercices mettent à jour l'importance de posséder en interarmées des procédures communes facilitant le dialogue opérationnel.



A chaque nouvel appareil, une nouvelle version d'insigne d'escadrille ! Les traditions d'un escadron de chasse sont évolutives, elles vivent et se transforment au cours des générations. Les variations des insignes sont souvent fonction de la sensibilité du dessinateur en titre de l'escadron au moment de la transition sur le nouvel avion (Collection AO).

En septembre 1970, le commandant Savignac prend les commandes du « Dauphiné ». L'escadron enchaîne sur une campagne de tir Sidewinder de nuit. Celle-ci permet de valider le bon fonctionnement de la chaîne pilote-contrôleur dans le cadre d'une interception sans visuel sur la cible. Ces interceptions sont d'autant plus délicates que les conditions de tir de la version « Bravo » du Sidewinder sont très restrictives, notamment en termes de distance et d'angle de présentation sur l'objectif.



La transition sur Mirage III marque l'évolution la plus importante de l'insigne d'escadrille de la SPA 37 des « Charognards ». Le condor passant est remplacé par un oiseau au dessin plus en adéquation avec la dénomination de l'escadrille. Si l'insigne change, l'esprit Charognard reste (Collection AO).

En fin d'année, le sergent Garcia sort de piste à l'atterrissage à la suite d'une panne de freins. L'avion est endommagé et le pilote en sort indemne.

En 1971, les missions de l'escadron sont axées en priorité sur les missions offensives. Beaucoup de navigations au radar dans les réseaux réservés R 45 et R 69, avec passe de tir en aveugle, sont conduites pour entraîner les pilotes aux missions d'assaut tout temps. Le retour d'expérience de la guerre du Vietnam montre l'importance majeure de la nouvelle menace que représentent les missiles de type sol-air à guidage radar. Voler vite et bas, sous la couverture des radars de surveillance et d'acquisition ennemis est, pour les équipages de Mirage, le gage de survie en mission d'assaut.



Cette nouvelle menace réorientée de fait complètement les doctrines d'emploi des vecteurs tant tactiques que stratégiques, qui voient leur profil de vol préférentiel évoluer vers le vol à basse altitude et à grande vitesse. L'unité conserve toutefois sa vocation à protéger les installations de la base de Luxeuil et à conduire des interceptions en basse altitude.

Afin de rendre pleinement autonomes les escadrons en termes de moyens aériens lors des campagnes de tir air-air, le Mirage III E se voit équiper en ce début d'année 1971 d'un réservoir de 500 litres en soute canon avant, pour l'expérimentation de la cible « Soulé » sur ce type d'avion. Celle-ci se révèle concluante et ce système sera bientôt mis en service dans les différents escadrons dotés de Mirage.

Le 1/4 reprend ses exercices d'évaluation et ses missions d'entraînement à l'assaut et au combat aérien. Les pilotes participent en février 1971 à l'exercice « Arpège » en vue d'entraîner les batteries de missiles sol-air Hawk de l'armée de terre et de se familiariser avec les actions défensives nécessaires pour contrer ce genre de menaces.

Lors d'un exercice sur le champ de tir d'Epagny le 1^{er} mars 1971, le lieutenant de la Simone rentre en collision avec un autre Mirage III E de la 3^{ème} escadre de chasse. Le tube Pitot arraché, les deux appareils parviennent cependant à rejoindre leurs terrains sans autre dommage.

En juin 1971, l'escadron se rend avec six avions sur la base anglaise de Bentwaters, pour un échange escadron avec le 91^{ème} Tactical Fighter Wing « Bleustreaks » de l'USAFE équipé de Phantom II. Les pilotes français participent avec leurs camarades américains à des missions communes d'assaut radar et de bombardement en LADD. Ces missions démontrent les formidables capacités du Phantom en tant que chasseur-bombardier. La campagne missiles de septembre 1971 permet le tir de Sidewinder et de missiles air-sol AS 30.

En septembre 1972, le commandant Thevenot prend le commandement de l'escadron.

L'unité subit une nouvelle évaluation tactique. Passage au niveau premier d'alerte, puis armement et desserrement des avions sont effectués dans les délais impartis. Deux avions décollent pour assurer la couverture haute altitude du terrain. Des appareils hostiles sont repérés en rapprochement. Décollage de la patrouille d'intervention, les chasseurs ennemis sont interceptés, mais le terrain est susceptible d'être attaqué par des moyens non conventionnels. L'ensemble des avions décolle alors en survie. Touché par l'attaque, le terrain est déclaré indisponible, et tous les avions sont déroutés vers d'autres bases qui en assurent la remise en œuvre. Toute cette opération est conduite sous l'œil attentif des évaluateurs de la FATac, qui n'hésitent pas à mettre leur « grain de sel » lors de la conduite de l'exercice pour rendre plus difficile encore la tâche des acteurs de terrain. Cependant, malgré les difficultés, l'exercice est concluant et permet aux hommes de réviser leurs procédures et d'acquiescer les bons réflexes du combattant qui feront la différence en cas de nécessité.



Mirage III E de l'escadron sur une pâquerette de desserrement lors d'une évaluation tactique organisée par la FATac. Pendant la période de la guerre froide, le degré de réactivité de l'unité est particulièrement remarquable. Les hommes, les matériels et la logistique associée peuvent se déployer rapidement sur des terrains situés autour de la base afin de se préserver d'une éventuelle attaque (Collection BA 116).

A partir de 1972, l'armée de l'air entreprend un vaste plan d'amélioration de ses infrastructures de combat, afin de garantir une meilleure chance de survie aux hommes et aux matériels en cas d'attaque nucléaire ou chimique. Les bases aériennes commencent à être dotées d'abris avions bétonnés en forme de demi-tonneau, de postes de commandement enterrés et d'abris pour protéger le personnel. A Luxeuil, ces nouvelles infrastructures sont construites en face des escadrons.

En parallèle, sont créées de nouvelles unités pour assurer la mise en œuvre opérationnelle au sol et le soutien de la nouvelle arme. C'est ainsi que sont créés le 1^{er} juillet 1972 le DAMS 12.004 et le MPAT 13.004.

L'escadron se déploie sur la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan, pour participer à l'exercice de défense aérienne « DATEX 72 ». Celui-ci est suivi par « COOP 72 » où le « Dauphiné » effectue des missions de plastron offensif à basse altitude pour entraîner les escadres de défense aérienne à l'interception de chasseurs hostiles en phase de pénétration. Par la suite, l'unité prend part à une opération de grande ampleur au-dessus de la Corse. L'exercice « Stren » permet d'exercer la force d'intervention française aux opérations combinées. L'escadron exerce des missions d'opposition contre une mission aéroportée, soutenue par un groupe aéronaval constitué des porte-avions Foch et Clémenceau.



Face à l'augmentation conséquente des forces du pacte de Varsovie, l'armée de l'air cherche à protéger ses hommes et ses matériels d'une éventuelle attaque surprise par la construction d'infrastructures idoines. Elle entreprend au début des années 70 de vastes travaux d'aménagement des bases aériennes, avec notamment la construction de hangarets en demi-tonneau, durcis et capables de résister aux bombes d'origine russe de type FAB (Collection AO).

Le « Dauphiné » change de mission



La mise en service d'un système d'arme nucléaire nécessite de longues campagnes d'essais afin de définir les procédures de mise en œuvre et d'emploi de l'arme. Avant d'être validées, ces procédures font l'objet d'évaluations drastiques par des instances spécialisées afin de s'assurer de la bonne application des référentiels de sûreté. En ce sens, toutes les opérations de maintenance ou de mise en œuvre en présence de l'arme font l'objet de listes d'opérations spécifiques exécutées par du personnel qualifié et entraîné sous le contrôle de spécialistes de prévention (Collection AO).

En 1973, les missions de l'escadron commencent à s'orienter définitivement vers la mission d'assaut nucléaire tactique au profit de la FATac. Les zones d'accueil pour l'alerte nucléaire sont en voie d'achèvement, et l'escadre se réorganise en vue de sa nouvelle mission. 70 % de l'activité aérienne est dédiée aux vols de pénétration en appareil isolé à très basse altitude et très grande vitesse. Les missions de défense aérienne et d'assaut conventionnel deviennent des missions secondaires. Cependant, l'escadre continue à assurer pour le compte du Commandement Air des Forces de Défense Aérienne (CAFDA) la protection de chasse des approches de la base de Luxeuil. De plus, dans le cadre des montées en puissance nucléaires, l'escadron se voit attribuer la zone d'alerte (ZATAC) de Colmar en tant que zone de déploiement, et celle de Mont-de-Marsan pour les missions conventionnelles.

A cette époque, le matricule de l'avion est reporté sur le nez, les avions perdent les trois couleurs sur le drapeau de dérive, les cocardes nationales se voient réduites de d'un tiers, et les insignes d'escadrille adoptent un format de petites dimensions.



En juin 1973, suite à la dissolution de l'EMT 08/004 et à sa transformation en Groupe d'Entretien des Matériels Spécialisés 15/004 (GERMas), la fonction technique de l'escadron se voit renforcée. Celle-ci assure désormais tous les travaux de maintenance au premier échelon.

L'unité prend possession de l'équipement et du matériel nécessaires à l'exécution de sa nouvelle fonction de soutien. Les effectifs sont renforcés, et l'escadron dispose dès lors de 140 personnels techniques et administratifs, pour 27 pilotes et 17 avions en ligne.

Au cours d'un exercice « COSEX » de défense aérienne, le lieutenant Bochet, leader de sa patrouille, passe en secours huile et décide de se dérouter sur Saint-Dizier. Après avoir vidangé une partie de son carburant, il se pose, mais au moment de freiner, son avion se déporte à gauche. Le bloc de frein droit, noyé par l'huile du réacteur, est inefficace. Le lieutenant Bochet demande alors la mise en action de la barrière d'arrêt, mais celle-ci ne se lève pas ; la sortie de piste est inévitable, malgré les actions du pilote. L'avion quitte la piste en évitant au dernier moment les cabanes de servitudes techniques. Après plusieurs dizaines de mètres dans l'herbe, l'appareil s'arrête, sans dommage pour son pilote.

EvalTac, Coop et DATEX animent la vie de l'escadron. Celui-ci participe notamment, à Mont-de-Marsan, à l'évaluation du Système de TRaitement des Informations de Défense Aérienne (STRIDA).



Retour de vol pour ce pilote après un entraînement au vol très basse altitude très grande vitesse dans les couloirs spécifiques R 45 et R 69 (Collection SHD).

Ce nouvel outil de transmission de données du CAFDA permet de renforcer la capacité de l'armée de l'air à assurer les missions de police du ciel en temps de paix ou de crise. Il met en réseau les huit centres de détection et de contrôle air, et permet de collecter, fusionner et diffuser toutes les informations relatives aux mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien français. Les informations ainsi obtenues sont dirigées vers le Centre des Opérations de Défense Aérienne (CODA) de Taverny, qui est alors à même de présenter au décideur politique, à tout moment, une situation globale de l'activité aérienne.

En octobre 1973, le « Dauphiné » participe à un échange escadron avec le 31 squadron de la force aérienne belge stationné à Kleine Brogel. Le 14 novembre, lors d'un vol de contrôle exécuté par un pilote de Colmar, un Mirage III E de l'escadron est perdu, le pilote s'éjecte sans dommage de son appareil en perdition.

« Punch », le mélange détonant de la guerre simulée

L'arrivée du nouveau système d'armes va changer la nature des missions confiées à l'escadron. Afin d'entraîner au plus près de la réalité opérationnelle l'ensemble des structures et des personnels impliqués dans la mission nucléaire tactique, des exercices de grande envergure sont conduits régulièrement. Ces exercices, nommés « Punch », permettent d'entraîner le personnel à la bonne application des procédures de mise en œuvre de l'AN 52, et de contrôler l'aptitude opérationnelle de l'unité à exécuter sa mission. Les « Punch » se déroulent en deux phases. La première consiste en la mise en configuration de l'ensemble des structures et matériels concourant à la mission nucléaire. La deuxième implique l'exécution de vols au profil similaire aux missions de guerre avec le tir d'une arme fictive restitué sur un champ de tir.

Les exercices « Punch » sont souvent couplés à une Evaltac . Ils s'inscrivent dans un scénario qui se veut être représentatif des



modes d'action ennemis. Ils commencent souvent dans la nuit par un ramassage du personnel et une phase de défense aérienne avec interception de plastrons ennemis cherchant à attaquer les installations de la base aérienne. Une partie des avions sont préparés en configuration nucléaire, pour un déploiement sur ordre sur la ZATAC de Colmar.



Rare photo d'un Mirage III E en configuration lisse sur le parking de la 4^{ème} escadre de chasse en 1972. On note les hangarettés bétonnés non encore recouverts de leur peinture de protection (Collection BA 116).

Le personnel prend ses quartiers sur des terrains de desserrement autour de la base de Luxeuil, afin de limiter la vulnérabilité des hommes et du matériel face à une attaque aérienne.

En parallèle, une phase tactique est conduite avec plusieurs patrouilles légères entreprenant l'attaque fictive de terrains situés en Allemagne fédérale. De plus, dans le cadre des missions d'appui aérien et d'assaut conventionnel, des missions au profit des forces terrestres alliées sont entreprises, et des « mass raids » du niveau escadre (plus d'une vingtaine d'avions) sont conduits contre des objectifs stratégiques en France.

Par ailleurs, afin de mesurer l'aptitude des forces à poursuivre leurs missions en ambiance nucléaire, biologique et chimique (NBC), un préavis de raid à caractère non conventionnel est lancé. Tous les avions disponibles décollent en survie, avec un rendez-vous à la verticale de Colmar en attendant les instructions. Les avions tournent par la gauche, « empilés » sous contrôle de « Riesling » pour éviter la destruction totale ou

l'immobilisation partielle des moyens aériens.

Suite à un épandage chimique, le terrain est supposé contaminé. Les avions sont alors déroutés sur d'autres bases pour être remis en ordre de combat. Le personnel de la base procède alors à la décontamination du matériel afin de rendre l'aptitude opérationnelle de la plateforme. Une fois celle-ci rétablie, l'escadron retourne sur sa base.

L'unité entreprend une nouvelle phase de défense aérienne, avec couverture à basse altitude des axes d'approche entourant le terrain. La bataille aérienne fait rage et de nombreux chasseurs sont interceptés aux environs de la base. L'ensemble du personnel s'arme pour assurer la protection des installations. Consigné sur place, il attend l'arme au poing une éventuelle intrusion de commandos. Des plastrons tentent des attaques de nuit et de nombreux coups de feu retentissent sur la base.



Deux Mirage III E de la SPA 81 « Lévrier » en patrouille serree (PS) au-dessus de la Haute-Saône. La mission de pénétration nucléaire s'exécute de façon autonome à un seul avion selon un profil déterminé fourni par l'état-major de la FATac. Les vols à caractère conventionnel se conduisent pour leur part en patrouille à deux ou quatre avions. Ce dispositif très souple permet un changement rapide du schéma tactique défensif ou offensif de la patrouille (Collection EC 01.004).

La situation tactique prête à penser que l'ennemi va atteindre les frontières du territoire national. L'exercice « Punch » est alors déclenché. L'escadron est déployé vers ses zones d'alertes. Les mécaniciens sont projetés par transport tactique (Transall) vers les bases d'accueil, les avions sont remis en



configuration et rangés sous abris. Ils sont, par la suite, armés par les mécaniciens du DAMS, et prennent l'alerte en attendant l'ordre d'engagement.

Celui-ci arrive par des réseaux sécurisés et dédiés aux équipages qui en contrôlent la conformité. A ce stade, la phase « sol » s'arrête car, pour des raisons évidentes de sécurité, la France s'interdit tout vol d'arme nucléaire en temps de paix. Pour la phase « vol » de l'exercice, les appareils sont alors équipés de maquettes fonctionnelles de type CEN possédant les mêmes caractéristiques aérodynamiques que l'arme réelle.



« Tout ce qui n'est pas écrit est interdit ». Cette maxime décrit parfaitement les méthodes de travail appliquées dans les opérations de mise en œuvre des systèmes d'armes nucléaires. Les équipiers de mise en œuvre (EMO) travaillent avec des listes d'opérations décrivant de manière rigoureuse les gestes techniques à exécuter (Collection SHD).

Une fois équipés, les appareils réalisent un vol en avion isolé en navigation autonome, vol dont les caractéristiques sont similaires à ce que pourrait être une véritable mission de guerre. La mission nucléaire tactique est une mission extrêmement complexe et difficile. La charge de travail du pilote en cabine est à la limite des possibilités humaines. Les pénétrations s'exécutent grâce aux capacités de visualisation air-sol du radar Cyrano II Bis et au calculateur de navigation à plaquettes perforées.

Cependant, le Mirage III ne possède pas de pilote automatique. Son auto-commande et son dispositif de maintien de cap par plongeur ont un fonctionnement bien

trop aléatoire et complexe pour être utilisés en toute sécurité. Ainsi, le pilote suit son plan de vol au chronomètre selon le déclinav fourni par le CPIR. Lancé en pleine nuit, à moins de 200 mètres de hauteur, à des vitesses proches de celle du son, le pilote doit impérativement assurer la surveillance de ses paramètres de vol et de navigation, s'il ne veut pas se voir tutoyer la planète.

Après une pénétration, généralement perturbée par quelques tentatives d'interceptions par les défenses sol-air et air-air mises sur leur chemin, les Mirage III E exécutent un tir en mode LADD, ou LABS.

Cette passe de tir consiste en une approche à basse altitude vers un point de référence situé avant l'objectif. A ce point, l'avion exécute une montée rapide, sous un angle supérieur à 45 degrés. Le pilote suit alors les ordres de tir élaborés par son calculateur et appuie sur le BRM au moment opportun. La charge se sépare ensuite de l'avion de façon automatique, en fonction des paramètres intégrés par le calculateur de tir.



Accroché, l'avion prend l'alerte dans sa hangarrette avec son équipe de mise en œuvre en attendant l'ordre présidentiel de décollage. Pour des raisons évidentes de sécurité, les armes nucléaires ne volent jamais. Les exercices d'entraînement en vol sont conduits avec des maquettes possédant les mêmes caractéristiques mécaniques et aérodynamiques que l'arme réelle (Collection BA 116).

Après le tir, le pilote opère un retournement et rebrousse chemin, sans que l'objectif n'ait jamais été survolé. De la même manière, la passe de tir LADD reprend le même schéma que la passe LABS, sauf pour le dégagement qui s'exécute par un retournement en sommet de ressource, et une fuite dans l'axe de l'attaque.



Ensuite, la bombe suit sa trajectoire vers des cibles spécifiques munies de réflecteurs pour faciliter leur repérage par le radar de l'avion. Sur les champs de tir de Captieux et de Suippes, des contrôleurs au sol mesurent les résultats qui sont alors fournis à l'état-major pour évaluation.



Les Dauphiné Darts, patrouille de démonstration de l'escadron animent, par leur dextérité, les différents meetings en 1973 (Collection EC 01.004).

Ce schéma type va conduire la vie de l'escadron jusqu'à la fin du système d'armes Mirage III E- AN 52. Mission complexe et exigeante, la mission d'assaut nucléaire tactique montre le haut niveau de savoir-faire des hommes, dans des scénarii complexes et évolutifs. Il montre aussi le haut degré d'entraînement des forces, l'efficacité des structures et des procédures de mise en œuvre, qui garantissent en tout temps et en toutes circonstances la préservation des intérêts nationaux et la protection de la paix.

Pour finaliser définitivement la mise en service opérationnel du couple Mirage III-AN 52, il est décidé de réaliser un tir en grandeur réelle sur le site de Mururoa. Cette opération, baptisée « Tamara », a pour but de valider le concept et les doctrines d'emploi du système d'armes, mais aussi de démontrer la capacité de la France à maîtriser de bout en bout, la conception, le développement et l'emploi de l'arme nucléaire tactique.

Confié à la 4^{ème} escadre de chasse, ce tir implique une participation du « Dauphiné », qui fournit un appareil, le Mirage III E

n° 616, pour les vols d'entraînement qui se déroulent tout au long du mois de juillet 1973. Conduits sous les ordres du lieutenant-colonel Copel, commandant d'escadre, en collaboration avec le commandant Bellet et le capitaine Arnault, les vols ont pour but de valider les procédures de mise en œuvre et de répéter l'ensemble des séquences du tir. Puis, mi-août, l'ensemble du dispositif est déployé sur le site de Mururoa. Après un dernier vol d'essais le 27 août 1973, le tir est réalisé avec succès par le lieutenant-colonel Copel, mais à bord du 617 du « La Fayette ».

Afin de continuer à fournir un entraînement de qualité dans le cadre de sa mission secondaire, l'EC 1/4 participe aux exercices « Coldfire » et « Jupiter » au profit de la FATac et des organismes d'appui aérien pour l'ensemble des forces du théâtre centre- Europe.

En 1974, l'escadron, représenté par le commandant Thevenot, le lieutenant Bochet et le lieutenant Komajda connaît un grand moment de gloire puisque ceux-ci remportent la prestigieuse coupe « Comète » qui voit se mesurer dans des missions de navigation et de bombardement tous les escadrons de la FATac. Cette réussite démontre le haut niveau détenu par l'unité et la qualité de l'entraînement des pilotes.



Le 27 août 1973, l'opération « Tamara » valide lors du tir réel d'une l'AN 52 l'aptitude opérationnelle du nouveau système d'armes français (DR).



Vers le régime de croisière



On peut voir au centre de cette photo le sélecteur d'armement de l'avion et les commutateurs de mise en œuvre des sécurités, à sa droite le calculateur de navigation à plaquettes perforées dont la confection occupa des générations de jeunes pilotes à l'instruction (Collection AO).

Le commandant Valais prend les commandes de l'escadron en septembre 1974. Par la suite, afin de tester les organismes de défense aérienne en centre-Europe, l'unité est intégrée à l'exercice « Crack Force », qui met en exergue la difficulté d'intercepter des avions volant à très haute vitesse et près du sol, ce qui valide encore une fois la pertinence de la doctrine d'emploi du Mirage III E.

En décembre 1975, l'escadron se voit endeuillé par un tragique accident. Au retour d'une mission d'interception de nuit, le lieutenant Mignat, à bord du Mirage n°561 « AK », entre en collision avec son leader, le lieutenant Morlaix sur le 569 « AQ », qui s'éjecte dans des conditions difficiles. Le lieutenant Mignat, resté aux commandes de son appareil, percute le sol aux environs du village d'Enfonvelle. Les obsèques ont lieu sur la base de Luxeuil, en présence des autorités civiles et militaires. Les ennuis continuent pour l'escadron avec la perte le 1^{er} mars 1976 des deux Mirage n°622 « AL » et n°623 « AM », détruits au cours d'un accident lors d'un exercice d'interception au profit des cadres de défense aérienne « Barrage ». Les deux pilotes sortent heureusement indemnes de la collision.

La guerre du Yom Kippour, en 1973, a montré avec la guerre du Vietnam la prédominance et l'efficacité des missiles sol-air sur le champ de bataille. En effet, avec l'apparition du nouveau missile SA-6 Gainful, qui commence à supplanter le SA-2 Guideline dans les arsenaux des pays soutenus par l'Union soviétique, il devient évident que les avions seront de plus en plus confrontés à des rideaux de missiles, barrant leur route vers l'objectif.

Afin de contrecarrer cette menace et de se donner la possibilité d'échapper à un tir de missile sol-air, le Mirage III E est équipé d'un lance-leurres d'auto-protection PHIMAT. Celui-ci est spécialement étudié pour faire face aux menaces sol-air. Le pilote, grâce à son détecteur de menaces BZ, sectorise le radar sol de conduite de tir du missile adverse, puis pratique une évasive en leurrant avec les paillettes dispersées par le PHIMAT. Bien qu'efficace, le système PHIMAT reste directement subordonné à l'action du pilote ; il impose donc une charge de travail supplémentaire et une surveillance constante de l'environnement en phase d'attaque, pour détecter un éventuel départ missile.



Le lance paillettes PHIMAT équipe le Mirage III E à partir du milieu des années 70. Sa vocation est de contrer la menace de type SA-6 Gainful qui équipe de façon standard les troupes du Pacte de Varsovie (Collection AO).

En 1976, l'escadron participe à la coupe Centaure, qui consiste à tirer au sort quatre pilotes pour effectuer une mission de pénétration temps clair avec tir de deux CEN sur le champ de tir de Calamar et de deux bombes SAMP-T. Les résultats sont plus que



satisfaisants. Le « Dauphiné » se voit attribuer la coupe haut la main. L'année se poursuit avec de nombreux exercices organisés par la FATac et l'OTAN.

En septembre 1977, le commandant Demongodin cède le commandement de l'escadron au commandant Floch. Un échange escadron avec les Canadiens de Sollingen permet au personnel de découvrir le F-104 G de la RCAF.

Le même mois, le sergent Levere reçoit le prix Fuerza Aera Argentina, ce qui vaut à l'escadron une superbe réception à l'ambassade d'Argentine. En octobre 1977, le lieutenant Berthaud sort de piste suite à un atterrissage un peu dur.



Cette photo permet de distinguer la panoplie standard mise en œuvre par l'unité dans le milieu des années 1970. On note les réservoirs lance-roquettes JL 100 et le missile air-sol AS 30, dont l'emploi en mode manuel était particulièrement délicat (Collection BA 116).

En 1978, les avions sont modifiés pour pouvoir être équipés en missiles à guidage infra-rouge MAGIC I. Ce missile de conception nationale développé par Matra n'équipera toutefois pas les avions de la 4^{ème} escadre de chasse qui continue à employer ses vieux AIM 9 B pour l'autodéfense de ses avions. Des exercices « Cerisier » de pénétration basse altitude à plusieurs avions sont conduits pour développer de nouvelles tactiques de combat.

En 1979, le commandant Lebrun remplace le commandant Floch qui rejoint l'EPNER d'Istres pour intégrer en tant que pilote

d'essais la nouvelle équipe de marque en charge du futur avion de combat de l'armée de l'air, le Mirage 2000.

L'escadron reçoit les Jaguar anglais du 54^{ème} Squadron de Coltishall. Les échanges, toujours fructueux avec les pilotes de sa Majesté, démontrent la bonne intégration des forces françaises au sein de l'OTAN, malgré l'éloignement provoqué par le retrait du commandement intégré. Au retour, les Anglais profitent des capacités d'emport de leur « félin » pour remplir les caissons de munitions de l'avion de quelques breuvages de couleur rouge natifs de Bourgogne.

La campagne de tir qui suit permet de valider les cas de tir en piqué avec un départ à 7.000 pieds, 450 nœuds pour une ressource à 4.500 pieds. Les résultats sont cependant considérés comme décevants par les pilotes, qui ne parviennent pas à obtenir la précision voulue. En effet, le calculateur de tir de l'avion ne peut intégrer les paramètres de vent en phase balistique de la bombe qui, soumise à de forts vents de travers, dévie de son point d'impact estimé. De nombreux exercices de montée en puissance et d'évaluation occupent l'escadron jusqu'à la fin de l'année.

Le temps de la plénitude

Au cours des années 1980, avec l'arrivée de nouveaux moyens offensifs de guerre électronique, les missions d'assaut nucléaire se complexifient. Les avions qui conduisent leur mission en avion isolé sont maintenant intégrés dans de larges dispositifs aériens regroupant plusieurs escadres de chasse, qui assurent le support du bombardier nucléaire tactique. Les Jaguar de la 11^{ème} escadre rendent aveugles les radars de veille ennemis avec leur brouilleur CT 51, les Mirage de la « 3 » détruisent les radars de conduite de tir des défenses sol-air avec leur missile anti-radar AS 37 Martel. Les couloirs ainsi ouverts permettent aux bombardiers tactiques conventionnels de la « 13 » et nucléaires des 7^{ème} et 4^{ème} escadre de pénétrer le dispositif ennemi à très basse altitude et grande vi-



tesse, sous couvert des chasseurs de défense aérienne de la « 2 ». Ces raids démontrent le haut savoir-faire français dans l'organisation de missions complexes et le très haut niveau de préparation des forces en matière de guerre aérienne.



Là-haut, seule l'excellence compte. La mission nucléaire tactique est une mission très exigeante, nécessitant rigueur et discipline. Les pilotes de combat doivent faire preuve d'une parfaite maîtrise de leur système d'armes et de leur machine. Cette compétence s'acquiert par un entraînement quotidien de haut niveau planifié par les cadres de l'unité (Collection SIRPA).

Par ailleurs, afin de sortir de la routine, des missions d'assaut et de bombardement, des exercices de combat aérien entre escadrons sont organisés par l'état-major de la FATac. Ces exercices, appelés Dissimilar Air Combat Training (DACT), sont très appréciés des pilotes. Ils mettent en exergue leur savoir-faire, dans le maniement délicat du Mirage III en combat aérien.

Le retour d'expérience montre qu'il faut chercher systématiquement l'effet de surprise et éduquer sa vue à trouver rapidement l'adversaire, car les radars des avions de la quatrième escadre ont des réglages spécifiques optimisés pour les missions d'assaut et sont souvent inefficaces en mode air-air. Il est absolument nécessaire d'effectuer un combat en patrouille et d'éviter l'engagement individuel. Un chasseur offensif conduit l'attaque pendant que le second assure le support en couvrant ses arrières.

Le support mutuel est donc primordial, la qualité du dialogue entre les avions est gage de la réussite ou de la perte du combat aérien.

Il est important d'acquérir le visuel très tôt, en faisant face, et de rechercher la fuite après le tir, en profitant des formidables capacités d'accélération de l'avion. Il faut éviter d'engager le combat tournoyant avec l'adversaire, combat qui tourne souvent au désavantage du Mirage III, dont l'aile delta dégrade rapidement son énergie en virage. Pour être efficace, le pilotage doit s'exécuter tout en souplesse ; il faut savoir transformer sa vitesse en énergie dans des manœuvres en « Yo-Yo » pour s'approcher à moins de 400 mètres de la cible et exécuter une passe de tir canon optimale.

Les pilotes mesurent également les limites d'emploi du Sidewinder qui ne peut être tiré que par secteur arrière et sous faible facteur de charge. Une attention soutenue doit en outre être portée à la consommation de pétrole, très importante en basse altitude lorsque la réchauffe est engagée.

L'année 1981 voit la fin de la construction, en face de la ligne des escadrons, des abris durcis en demi-tonneaux. Les avions profitent dorénavant de façon permanente d'une protection efficace contre toute menace d'agression. L'unité obtient d'excellents résultats lors de l'exercice d'assaut nucléaire « Saule » organisé par la FATac. D'autres exercices parcourent l'année, à l'instar de « DATEX » et autres « Ample train ».



Pris dans le collimateur d'un Mirage III E de l'escadron, ce Mirage F1C tente un dernier « break » de survie, ce qui ne l'empêchera pas de terminer sur le tableau de chasse du grand « Dauphiné » ! (Collection EC 01.004).



Les Mirage ont l'occasion de se confronter au F-15 Eagle de l'USAFE et d'engager des combats. Les Américains craignent les Mirage III qu'ils ont du mal à détecter au radar du fait de leur petite taille. Les Français tombent du soleil sans crier gare et les pilotes du « Dauphiné » ramènent quelques clichés intéressants de vues arrières de F-15 en perdition.



Rencontre avec un pylône électrique pour ce Mirage lors d'un vol d'entraînement à très basse altitude (Collection EC 01.004).

Au cours d'un exercice d'assaut le 28 avril 1981, l'aspirant Conan percute un pylône électrique. L'appareil est très endommagé et perd son pétrole mais le pilote parvient à le ramener au terrain.

En septembre 1981, le commandant Gilbert prend en main la destinée de l'escadron.

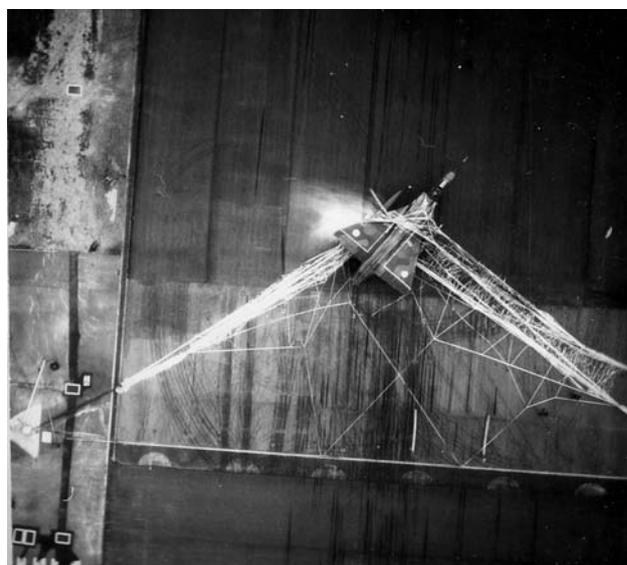
Courant janvier 1982, le Mirage III E n° 589 « AF » est victime d'une perte de poussée en dernier virage. Le pilote tente un rallumage en vol, mais il est trop tard : l'avion ne reprend pas vie, et il n'est plus possible de tenter une éjection en toute sécurité. Ce sera donc tout droit, l'avion fonce « dans la verte » et s'aplatit dans un champ. Son occupant s'en sort par miracle.

En septembre 1982, l'escadron participe à l'exercice « Langres » où il conduit des attaques contre les batteries de défense sol-air de l'armée de terre dans des mass-raids regroupant plus de trente six-appareils.

Le 27 septembre 1982, à l'issue d'un vol « Punch », le sergent Poirier s'éjecte sans dommage en finale GCA au seuil de la piste de Mont-de-Marsan, suite à un décrochage compresseur. Le Mirage n°537 « AK » est entièrement détruit par l'accident.

Une nouvelle auto-commande équipe les appareils en 1982 et permet d'améliorer la stabilité de l'avion en tant que plateforme de tir, notamment en régime transsonique. Le 17 novembre, le Mirage n° 549 « AJ » de l'aspirant Viard explose à la mise en route. Le pilote évacue d'urgence son appareil.

Le 29 novembre 1982, une autre tragédie frappe la petite communauté de la « 4 ». Le lieutenant-colonel Trassy effectue une mission d'assaut à bord du Mirage III n° 575 « AO » dans la région de Grenoble, suivie d'un atterrissage sur le terrain d'Istres. Surpris par les mauvaises conditions météorologiques dans cette zone, il fait un demi-tour difficile et heurte un relief en fin de manœuvre.



Ce Mirage III de l'escadron a pris la barrière après une panne au décollage (Collection BA 116).

1983 voit la prise du commandement de l'escadron par le commandant Gallas. L'unité poursuit ses entraînements à la pénétration basse altitude et conduit de nombreuses manœuvres d'appui-feu de type « Harmonie », mais aussi des exercices de type « Enterprise » au profit de l'OTAN.





L'Alpha Delta attend son pilote sur la ligne de l'escadron pour effectuer une nouvelle mission de pénétration basse altitude (Collection EC 01.004).

Au cours d'un assaut tactique à deux avions, l'EOR Costa est confronté à une panne électrique grave et insidieuse, lui laissant supposer qu'il ne pourra plus sortir le train. Costa s'éjecte dans la région de Luxeuil, il est indemne mais l'avion est entièrement détruit.

L'escadron part pour sa campagne de tir annuelle et rejoint par la suite l'Espagne pour participer à l'exercice « Red Eyes ».

Le 6 février 1984, le Mirage 612 « AE » se présente pour l'atterrissage sur un terrain jaune. Mal axé, le pilote remet les gaz pour effectuer une nouvelle approche. Arrivant avec un peu de vitesse, le train droit s'affaisse au toucher des roues. L'avion embarde alors à droite, et sort de la piste en fort dérapage. L'aile s'enfonce dans le sol et passe sur le dos. Le pilote s'en sort par miracle et évacue l'avion.

Pendant le mois de mars, l'unité participe à l'exercice AIREX-DATEX. Pendant deux semaines intenses, les hommes et les machines s'entraînent au combat. Les Mirages F1 en maraude viennent se frotter aux Mirage III de la « 4 », dans des combats à basse altitude dans la région de Luxeuil. L'évaluation de l'unité est encore une fois très positive. Elle montre les capacités d'adaptation des hommes face à des situations critiques en phase de crise. Par la suite, l'escadron rejoint Cazaux pour sa campagne de tir et qualifie l'ensemble de ses pilotes aux différents types d'armements équipant le « III E ».

1985 voit se dérouler un nouveau AIREX-DATEX, suivi d'un « Harmonie ». L'escadron remporte un grand succès en gagnant la fameuse coupe Centaure qui voit s'affronter la fine fleur des escadrons de bombardement de la FATac. Le commandant Gallas et ses hommes ramènent le trophée sur la base de Luxeuil qui fête comme il se doit, au champagne, cette prestigieuse coupe sur le tarmac de l'escadron, en compagnie du commandant de base et du commandant d'escadre.

Le « Dauphiné » exécute de nombreuses missions au-dessus de l'Allemagne, ce qui lui permet quelques combats d'opportunité avec les nombreux chasseurs de l'OTAN patrouillant dans la région.

Au premier trimestre 1985, le nouveau brouilleur BARAX commence à équiper l'escadron. Ce système très performant peut discriminer plusieurs menaces et engager de façon autonome des phases de brouillage de différents types. Il peut, de plus, commander automatiquement le lance-leurres PHIMAT et dégager le pilote d'une importante charge de travail, notamment à proximité de l'objectif ou lors de la phase d'attaque.



Le commandant Gallas revient en septembre 1985 avec la coupe centaure du meilleur escadron de bombardement de la FATac (Collection EC 01.004).

En septembre 1985, c'est au tour du commandant Veau de se retrouver premier de l'escadron. L'exercice « Fartel » conduit une nouvelle fois les pilotes dans des missions d'appui-feu au profit de l'armée de terre. Ces missions montrent la difficulté de trouver un objectif lorsque l'on gravite en altitude, mais aussi la nécessité de posséder un

bon dialogue et des procédures adaptées, pour décrire l'objectif au sol et amener les avions sur le bon axe d'attaque.



Le brouilleur BARAX amène à partir de 1985 un net progrès en matière de guerre électronique et de survivabilité de l'avion en milieu hostile (Collection AO).

En novembre 1985, l'unité part pour Cazaux en campagne de tir, mais les conditions météorologiques défavorables et quelques exercices impromptus de montée en puissance perturbent légèrement son bon déroulement.

Le début de l'année 1986 est très chargé pour l'unité qui subit une nouvelle Evaltac suivie d'un DATEX et d'un « Punch ». En avril, les aviateurs du 54^{ème} Squadron de sa Majesté la Reine reviennent en terre française avec six Jaguar et un C-130 pour un échange escadron. Très fructueux en termes tactiques, il permet à certains de voler en place arrière du Jaguar lors de missions d'assaut organisées en commun. Dans une catégorie plus culturelle, les pilotes anglais découvrent le fameux « Peel-Off » de la chasse traduit dans la langue de Shakespeare et profitent de leur séjour pour découvrir la douce France.

En cette année 1986, pour la première fois, le « Dauphiné » participe à l'exercice Tactical Leadership Programm (TLP). Cet exercice OTAN permet de former des chefs de missions aptes à organiser et conduire des missions complexes dans un cadre interalliés. Les Mirage III se retrouvent donc en compagnie des F-15, F-16, Jaguar et autres F18 pour réaliser des missions à plus de trente avions au-dessus de l'Europe Centrale. Très forma-

teur, ce stage de qualité va connaître un succès considérable dans les décennies qui vont suivre. Il deviendra par la suite une étape dans le cursus de formation des équipages de combat de l'armée de l'air.

En juin 1986, de façon assez étrange et au grand étonnement de tous, l'escadron reçoit deux navigateurs de la promotion NAV 85 D venant de Toulouse. Le but de cette mutation est de mettre en place la future filière de formation des équipages Mirage 2000 N avant l'arrivée du nouveau vecteur. Les aspirants Forest et Ossola se voient donc, pour le moment, être les premiers navigateurs sur monoplace de chasse, en attendant leur nouvelle monture. En juillet, l'escadron part pour la Corse pour effectuer sa campagne de tir.

Le commandant Roux devient le 42^{ème} commandant d'escadron en septembre 1986. Lors de la commémoration des 70 ans du « La Fayette » et du passage des 150.000 heures de vols effectuées sur Mirage III E par la 4^{ème} escadre de chasse, le colonel Floch, alors commandant de la base et ancien patron du « Dauphiné », obtient sous les bons conseils de l'officier traditions du 1/4 l'autorisation de décorer le deuxième prototype du Mirage 2000 N aux couleurs des escadrilles « Charognard » et « Lévrier ». Cette mission de haute importance est réalisée par le lieutenant Garros, officier adjoint technique (OAT) de l'escadron et l'adjudant Letondel.

Ainsi le Mirage 2000 N 02, armé d'une maquette du nouveau missile nucléaire à propulsion aérobie Air-Sol Moyenne Portée (ASMP), peut être présenté pour la première fois aux couleurs d'une unité opérationnelle de l'armée de l'air lors du superbe meeting organisé le 4 octobre 1986 sur la base de Luxeuil.

L'année 1987 voit le commencement de la transformation de l'escadron sur Mirage 2000 N. C'est au commandant Sinault, nouveau patron du « Dauphiné », que revient la lourde charge de conduire cette mission.





LA QUATRIÈME ESCADRE DE CHASSE

La 4^{ème} escadre de chasse est créée le 1^{er} mai 1944. Elle est initialement formée des groupes de chasse II/3 « Dauphiné », II/5 « La Fayette » et III/3 « Ardennes », dont les traditions remontent à la Première Guerre mondiale. La 4^{ème} escadre de chasse, avec une inlassable énergie, participe sur P47 Thunderbolt au débarquement en Provence, à la libération de la France et à la campagne d'Allemagne. Au 8 mai 1945, elle comptabilise plus de 10.000 sorties. Plus de 4.500 tonnes de bombes sont larguées sur des objectifs de tous types. L'ardeur déployée dans tous ces combats aux côtés des Alliés contribue à la victoire finale.

Les conflits de la Seconde Guerre mondiale à peine terminés et après deux années passées sur le territoire allemand, se profile déjà la participation de l'escadre à la guerre d'Indochine. Ce sont les préparatifs de départ pour l'Extrême-Orient mais, auparavant, le III/3 est dissous le 1^{er} avril 1947. Le 1^{er} juillet 1947, le II/3 devient le GC I/4 « Dauphiné », alors que le II/5 devient le II/4 « La Fayette ». La campagne d'Indochine dure jusqu'en novembre 1948 pour le II/4 et janvier 1949 pour le I/4. Les Spitfire Mark IX de la 4^{ème} escadre de chasse retrouvent l'Allemagne, à Friedrichshafen, ainsi que les P47. Dès le mois d'octobre 1949, elle commence sa transformation sur chasseurs à réaction Vampire Mark V.

En 1951, une patrouille acrobatique est constituée à la 4^{ème} escadre de chasse ; entre-temps, l'escadre s'est vu adjoindre deux escadrons : le 3/4 « Flandre » et le 4/4 « Ardennes », dont l'existence au sein de l'unité sera éphémère. En avril 1954, l'escadre déménage pour Bremgarten où, dès le mois de juillet, elle commence à recevoir le MD 450 Ouragan, avion sur lequel s'illustrera plus tard la Patrouille de France, aux armes de la 4^{ème} escadre de chasse. En mai 1957, l'escadre se transforme sur l'un des chasseurs les plus brillants de cette époque : le F 84F Thunderstreak. C'est en 1961 que la 4^{ème} escadre de chasse, toujours sur F 84F et

composée des escadrons « Dauphiné » et « La Fayette », retrouve le territoire métropolitain, sur la base aérienne de Luxeuil-Saint-Sauveur. Ainsi sont renoués entre cette ville et l'escadre, des liens qui remontent à la Première Guerre mondiale.

En novembre 1966, au moment où débute la transformation sur Mirage III E, les F 84F de la 4^{ème} escadre de chasse ont totalisé plus de 100.000 heures de vol. En 1972, la 4^{ème} escadre devient la première unité aérienne des forces nucléaires tactiques ; sa mission principale est le bombardement nucléaire tout temps avec l'AN 52. Les missions secondaires d'assaut conventionnel et d'interception de jour sont toujours effectuées. Le 4 octobre 1986, alors que se prépare la transformation sur Mirage 2000N, les Mirage III E ont effectué plus de 150.000 heures de vol au sein de la 4^{ème} escadre de chasse en vingt années de service opérationnel.

Le 30 mars 1988, le 1/4 « Dauphiné » reçoit officiellement les premiers Mirage 2000 N de l'armée de l'air et prend, à partir du 1^{er} juillet de cette année, l'alerte opérationnelle sur cet avion équipé du missile air-sol moyenne portée (ASMP).

Avec la disparition à la 4^{ème} escadre du Mirage III E le 1^{er} novembre 1988, c'est ensuite au tour de l'EC 2/4 « La Fayette », le 1^{er} juillet 1989, de prendre part à la dissuasion nucléaire sur ce nouveau système d'armes.

Dès le 1^{er} août de cette même année 1989, un nouvel escadron, l'EC 3/4 « Limousin », s'intègre au sein de la 4^{ème} EC. Ancien EC 4/7 sur Jaguar, il entame également sa transformation pour être opérationnel le 1^{er} août 1990 sur Mirage 2000 N-ASMP à Istres. Le 1^{er} septembre 1991, dans le cadre de la réorganisation de l'armée de l'air, la 4^{ème} escadre de chasse quitte la FATac pour être rattachée au commandement des Forces Aériennes Stratégiques (FAS). Lors de la céré-



monie officielle de cette mutation, le 3 septembre, les Escadrons de chasse 1/4 « Dauphiné », 2/4 « La Fayette » et 3/4 « Limousin » se voient affecter chacun une escadrille supplémentaire. La SPA 92 « Lion de Belfort » rejoint l'EC 1/4, la SPA 160 « Diables Rouges » l'EC 2/4 et la SPA 96 « Le Gaulois » le 3/4.

En 1993, le commandement de la 4^{ème} escadre de chasse est dissous : l'escadron de chasse 1/4 « Dauphiné » et l'escadron de chasse 2/4 « La Fayette » deviennent des unités autonomes. Le drapeau de la 4^{ème} escadre de chasse est alors confié à la base aérienne 116.

Texte SIRPA air, photos SHD



A 1217 @ SHD Air

1989 - 1993



A 581

1953 - 1989



1946 - 1953



1944 - 1946

LE MIRAGE 2000 N « LE TEMPS DU STRATÉGIQUE »

« La pierre n'a point d'espoir d'être autre chose que pierre. Mais de collaborer, elle s'assemble et devient temple »

Antoine de Saint-Exupéry



Le Mirage 2000 N



« Un bel avion est un avion qui vole bien » (M Dassault). Chasseur aux lignes très pures le Mirage 2000 est conçu initialement en tant qu'intercepteur. Maniable et puissamment armé il est l'avion phare de l'armée de l'air au tournant du millénaire (Composition Jean Jacques Petit, collection EC 01.004).

Depuis le début des années 1960, l'armée de l'air cherche à développer des chasseurs lourds de supériorité aérienne qui feraient le pendant aux productions américaines et russes de l'époque. Après l'échec du Mirage G 8, biréacteur d'interception à géométrie variable, il est décidé d'opter pour un appareil aux performances similaires, mais adoptant une formule aérodynamique plus classique.

En 1972, l'armée de l'air exprime son besoin pour un avion dont les caractéristiques sont révélées en avril 1973. L'avion de combat futur (ACF) est un biréacteur à voilure fixe, propulsé par deux moteurs SNECMA M 53, et capable d'atteindre des vitesses de Mach 2.5. Il est décliné en trois versions, d'interdiction, de pénétration et de reconnaissance. Il est prévu d'entrer en service au sein des forces au début des années 1980.

En réponse à l'appel d'offres, la société Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation (AMD-BA) élabore un projet d'avion de la classe des 20 tonnes dérivé du Mirage G8. Le « Super Mirage », appelé G8-A, est doté d'une aile fixe à 55 degrés, doit pouvoir employer un radar d'interception permettant l'usage de missiles à guidage semi-actif. Cependant, en plein choc pétrolier, l'état économique du pays est critique, les coûts de développement du programme s'envolent et augmentent de plus de 125 %.

Le 12 décembre 1975, en conseil de défense, le Président de la République Valéry Giscard d'Estaing décide d'annuler le programme ACF pour raison budgétaire. Dans cette situation critique, l'armée de l'air envisage alors de s'équiper de Mc-Donnell F-15 Eagle et envoie à Washington une équipe d'évaluation pour exécuter des tests en vol et négocier une éventuelle construction sous licence de l'avion en France.

Toutefois, la société AMD-BA, toujours à l'écoute des besoins de l'armée de l'air, possède dans ses cartons un projet d'avion correspondant aux desideratas opérationnels et répondant aux contraintes budgétaires.

Ce projet de chasseur qui équiperait de façon standard les forces aériennes au tournant des années 2000, est baptisé « Delta 2000 ». Le nouvel appareil, bien que disposant d'une filiation certaine avec le Mirage III, se présente comme un avion totalement nouveau. Il incorpore les nouvelles possibilités offertes par la conception assistée par ordinateur (CATIA), l'avènement des commandes de vol électriques et l'utilisation des matériaux composites.

En 1976, quatre prototypes propulsés par un moteur M-53-2 de 7.5 tonnes de poussée de chez SNECMA sont commandés. Dans la continuité de ce programme, sur fonds propres, AMD-BA propose une version à



l'échelle deux du Mirage 2000, le « Delta Super Mirage » qui conduira, pour sa part, à la construction du biréacteur Mirage 4000.



Le prototype du Mirage 2000 vole pour la première fois le 10 mars 1978. On note la dérive longue de l'avion avant qu'elle ne soit modifiée par Marcel Dassault qui en trouvait le dessin mal équilibré(DR).

Le 10 mars 1978, le Mirage 2000-01 effectue son vol inaugural aux mains du pilote d'essais de chez Dassault Jean Courreau, à partir de la plateforme d'Istres le Tubé. L'avion connaît un développement rapide malgré la perte du deuxième prototype suite à un problème moteur. L'avion de série, équipé du M 53-5 de 9 tonnes de poussée, vole pour la première fois le 20 novembre 1982, et c'est le 02 juillet 1984, dans sa version de défense aérienne, que le Mirage 2000 rentre en service dans l'armée de l'air au sein de l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes » sur la base de Dijon. Décliné en plusieurs versions, le Mirage 2000 connaît un certain succès à l'exportation. L'armée de l'air en commande 315 exemplaires dans ses versions « C » de défense aérienne (DA), « B » d'entraînement, « D » d'interdiction-appui-feu et « N » de pénétration nucléaire.

La version « N » est issue d'une expression de besoin formulée par l'état-major de l'armée de l'air, pour une version spécifique du Mirage 2000 apte à mettre en œuvre le nouveau missile nucléaire air sol moyenne portée (ASMP). C'est au début de l'année 1979 que sont conduits les premiers travaux concernant la version « P » de pénétration du 2000. Celle-ci voit son nom rapidement se

transformer en Mirage 2000 « N » pour « Nucléaire », plus en adéquation avec la mission à laquelle il est dévolu.

Le développement de l'avion est un franc succès. Sous la conduite dynamique de l'équipe de marque « Mirage 2000 » et grâce à une très bonne coordination avec l'industriel, l'ensemble des défis technologiques et humains sont relevés avec efficacité et rapidité.

L'avion utilise une base de Mirage 2000 « B » biplace à laquelle se voit ajouter un système de navigation et d'attaque (SNA) optimisé pour le suivi de terrain (SDT) et le tir de l'ASMP. Il est architecturé autour d'un radar ESD Antilope V mis en œuvre par un navigateur officier système d'armes (NOSA). Ce radar d'une grande fiabilité, couplé à un pilote automatique, met en action les commandes de vol électriques de l'appareil pour conduire des pénétrations à grande vitesse et à très faible altitude de manière autonome, par tous les temps, et en toute sécurité.



Mirage 2000 N 01 en configuration de pénétration nucléaire. Pour cette mission l'avion est équipé de deux réservoirs pendulaires accompagnés de deux missiles à guidage infra rouge Magic II et d'un missile à charge thermonucléaire ASMP (DR).

La cellule du 2000 N est modifiée par l'ajout d'un cadre zéro à l'avant de l'appareil, pour intégrer le radar et son système de conditionnement. Certains équipements radio se voient déplacer dans la pointe avant de l'appareil, et des trappes de visites sont ajoutées en conséquence. Le phare de police de la version DA est supprimé et le diélectrique constituant le cône radar adopte une couleur noire caractéristique de la version N du 2000.

L'avionique du 2000 N est architecturée autour de deux calculateurs principaux qui pilotent un digibus mettant en réseau l'ensemble des boîtes noires du système d'armes. L'autonomie de navigation est assurée par deux centrales inertielles SAGEM UNI 52 P possédant la capacité d'être recalées en vol par le NOSA. De plus, grâce à son système de défilement de carte Icare en visualisation tête basse (VTB), l'équipage peut connaître en permanence sa position exacte au cours de la navigation.

Le pilote et le navigateur sont assis en tandem dans une cabine pressurisée sur des sièges éjectables Martin-Baker Mk 10 F de type zéro-zéro. L'alimentation en oxygène est assurée par un convertisseur alimentant les masques et les pantalons anti-g des navigateurs. Le poste de pilotage compatible JVN est ergonomique et fonctionnel.

Il utilise le concept de commandes multiplexées qui permettent la mise en œuvre du système d'armes par l'équipage en conservant les mains sur le manche et sur la manette des gaz. Le pilote est en charge de la conduite machine, il dispose en particulier d'une visualisation tête haute (VTH) synthétisant toutes les informations nécessaires au vol, à la navigation et au tir de l'armement. Le NOSA est responsable pour sa part de la navigation, de la mise en œuvre des systèmes de contre-mesures et du radar.

Pour son auto-protection, le Mirage 2000 N possède un ensemble de contre-mesures actives et passives élaborées autour du brouilleur embarqué Caméléon, d'un dispositif de détection SERVAL et de systèmes de leurrage électromagnétique et infrarouge SPIRALE et ECLAIR. Ces contre-mesures, très efficaces, rendent très difficiles l'interception et le tir de l'avion par tout appareil ou défense sol-air hostiles.

L'avion a une envergure de 9.13 m pour une longueur de 14.94 m et une hauteur de 5.20 m. Le Mirage 2000 N, équipé, pèse 7.9 tonnes à vide, pour une masse maximale au décollage de 16.5 tonnes. Il dispose d'une

capacité interne en carburant de 3.1 tonnes répartie dans l'ensemble du fuselage et les ailes. La capacité en pétrole peut être portée à 4.1 tonnes avec l'ajout en point central d'un réservoir de 1.300 litres (configuration Fox), ou 6.2 tonnes lorsqu'il est équipé de ses deux réservoirs pendulaires de 2.000 litres (configuration Bravo) spécialement conçus au profit de la version N. Il dispose de la capacité à être ravitaillé en vol via une perche fixe, ce qui lui assure une large autonomie lui permettant de frapper en tout lieu de par le monde.



Le Martin Baker Mk 10 F est un siège de type zéro-zéro. Pesant moins de 80 kg, il est mis en œuvre par une unique poignée basse actionnant les mécanismes pyrotechniques d'éjection. Le parachute est contenu dans le boîtier de tête et un paquetage de survie modulaire à séparation automatique assure l'assise du pilote (Collection AO).

Sa motorisation est assurée par la version P2 du moteur simple corps double flux M 53 de chez SNECMA. Développant 6.5 tonnes de poussée au plein gaz sec et 9.7 tonnes à pleine charge, ce moteur de conception modulaire est commandé par un calculateur numérique qui optimise la conduite moteur en fonction des paramètres de vol et des sollicitations du pilote. Fiable et sûr, le M-53 P2 n'a pas de limites d'emploi particulières et peut être utilisé sans restriction dans tout le domaine de vol de l'avion.





Dans le Mirage 2000, l'homme fait corps avec sa machine. Le poste de pilotage est conçu autour de commandes multiplexées ergonomiques et fonctionnelles (Collection AO).



D'une masse de 1 500 kg le M 53 P2 développe 9.7 tonnes de poussée à pleine charge (DR).

L'appareil optimisé pour la basse altitude peut atteindre des vitesses supérieures à 600 nœuds à 200 pieds sol et dispose des mêmes capacités de manœuvrabilité que la version de défense aérienne. Ses commandes de vol électriques (CDVE) quadruplées à alimentation indépendante le rendent très sûr et facile à piloter. Ainsi, la conduite machine, grandement simplifiée par rapport au Mirage III, permet à l'équipage de se consacrer pleinement à la gestion de son système d'armes, à sa navigation et aux réactions face à la menace. L'avion conserve sa pilotabilité à plus de 29 degrés d'incidence et 110 nœuds de vitesse indiquée et peut être soumis à des accélérations de +9 g à -2,5 g sans restriction.

Le Mirage 2000 N est un avion très fiable et sa mise en œuvre est aisée. Tous ses systèmes électriques et hydrauliques sont redondants et utilisent le principe de dualité à source indépendante. Son dépannage est facilité grâce à un système de maintenance intégré et à une architecture conçue autour de boîtes noires remplaçables en piste. Il peut démarrer de façon autonome sur sa batterie interne, en utilisant son démarreur Miro-turbo Noël de 180 Ch. Sa génération électrique est assurée par deux vario-alternateurs Bronzavia de 20 Kva couplés à un relais accessoire entraînant la génération hydraulique et une partie des pompes carburant.

Bien que la mission principale de l'avion soit le tir « Stand-off » du missile ASMP, le Mirage 2000 N dispose de larges

capacités d'utilisation d'armements air-sol conventionnels. Avec la possibilité d'emporter 6.5 tonnes d'armements répartis sous neuf pylônes de fuselage et de voilure, l'appareil peut exécuter des missions de bombardement, d'appui-feu et d'attaque de piste. Le 2000 N peut emporter sous ses ailes 2 missiles air-air Matra Magic II sous LM 2255 pour son auto-protection et des paniers de roquettes F4 à 18 coups en 68 mm sous les points internes de voilure. Des bombes SAMP ou MK 82 de 250 Kg peuvent être montées sous CLB sur les quatre points d'emport latéraux de fuselage. De l'armement anti-piste et des bombes hyper-freînées BAP 100 et BAT 120 peuvent être montées sous adaptateur sous pylône PU 9010.

Des bombes d'exercice de type F4, montées sous LBF 2 en point central, permettent aux équipages de pratiquer des exercices de tir sur des sites dédiés tout au long de l'année. Depuis le début de l'année 2002, l'avion peut délivrer des armements de précision à l'aide d'un illuminateur laser embarqué par un autre aéronef ou mis en œuvre à partir du sol. A ce titre, le Mirage 2000 N peut emporter les bombes US GBU 24 de 1.000 kg à Kit Paveway III, et GBU 12 de 250 kg à kit Paveway II sur pylône central ou adaptateur bi-bombes AUF 2. Une munition d'entraînement de type LGTR permet, grâce à sa balistique similaire aux armements réels, de bénéficier à moindre coût d'un entraînement réaliste à l'emploi des armements de précision.



Les bidons de 2 000 litres RPL 541 et 542 ont été spécialement conçus pour le Mirage 2000 N. Leur mise au point fut longue et difficile (Collection AO).





Bombe lisse de type Mk 82 de 250 kg (DR).



BAP 100 sur PU 9010 (DR).

Deux prototypes du Mirage 2000 N seront construits. Le N 01 effectue son premier vol le 3 février 1983 à partir d'Istres avec Michel Portat aux commandes. L'avion est initialement peint en gris, arborant pour toutes marques les cocardes tricolores et, sur le flanc avant gauche, l'insigne d'escadrille de son pilote, le « Gypaète » de la SPA 153 du 1/3 « Navarre ». A partir du 7^{ème} vol, l'avion adopte une livrée spéciale qui reprend le schéma de camouflage de défense aérienne, mais dont le gris bleu clair a été remplacé par un vert foncé. Le dessous de l'appareil est, quant à lui, peint en gris clair. L'avion porte l'inscription « Mirage 2000 N 01 » et reprend sur le flanc gauche l'insigne d'escadrille de Michel Portat et celui de la C 56 « scarabée égyptien vert » de Bruno Coiffet, navigateur d'essais chez AMB-DA et ancien L'EB 3/93 « Sambre ». Pour sa part, le premier vol pour l'armée de l'air du prototype 2000 N 01 est effectué de la même plateforme le 6 mai 1983, avec pour pilote le lieutenant-colonel Floch, ancien patron du « Dauphiné », et le capitaine Jean-François Pascal pour navigateur.

N 02 vole quant à lui pour la première fois avec Michel Portat le 21 septembre 1983. Il adopte la même décoration que le N 01, et se verra être le premier à arborer les insignes d'escadrille du « Dauphiné » lors de la journée portes ouvertes organisée sur la base de Luxeuil-les-Bains le 4 octobre 1986.



Bombes F4 d'entraînement (Coll. Tintillier).



Lance roquettes F4 de 68 mm (DR).

L'avion reçoit son radar fin 1983, et entreprend sous l'égide du CEV et du CEAM les essais en vol du suivi de terrain en manuel, puis en automatique. Pour son 34^{ème} vol, le N 01 effectue le premier largage d'un ASMP inerte à Cazaux. Développement du SNA et des outils de préparation de mission CINA, intégration du brouilleur Caméléon et de l'ASMP, tir d'évaluation opérationnel occupent les 1108 vols d'essais du programme Mi-

irage 2000 N. C'est le 1^{er} avril 1988 que le Mirage 2000 N rentre en service opérationnel au sein de l'escadron de chasse 01.004 « Dauphiné », alors escadron de la FATac 1^{ère} RA.



Le lieutenant-colonel Floch accompagné du capitaine Pascal réalisent le premier vol d'un équipage de l'armée de l'air sur Mirage 2000 N le 6 mai 1983 (Collection Floch).

Construit à 75 exemplaires, le Mirage 2000 N a connu plusieurs versions au cours de sa carrière opérationnelle. La version initiale de l'avion est le Mirage 2000 N K1N2 apte uniquement à la mission nucléaire et au tir de l'ASMP. 31 avions sont construits selon cette version de base. Ils connaîtront des évolutions mineures portant la flotte au niveau K1 N7 et N20. Une version de transition K1 air-sol, adoptant certaines options de tir conventionnel, assure le pont vers le nouveau standard K2.

Le K2 est la version d'origine des 44 appareils de série suivants. Elle se différencie essentiellement par l'ajout des logiciels de tir permettant l'emploi des armements conventionnels emportés par l'avion dans sa pleine capacité, mais aussi par le passage des commandes de vol électriques au format tout numérique et par une protection plus efficace du SNA face aux agressions électromagnétiques.

Le standard K2 subira lui aussi des évolutions mineures portant essentiellement sur le SNA, amenant l'ensemble de la flotte au niveau K2 N32, et N50. Elles seront suivies ultérieurement des séries évoluant du format

K2-1C au K2-4C, intégrant la possibilité de monter un système de restitution de mission (SRM) et d'emporter sous point central le pod photo Reco-NG. Une version de transition appelée K2+ existe pendant la phase de transformation de la flotte 2000 N vers le standard K3, nouvelle version apte au tir du nouveau missile nucléaire ASMP-A.



La première fois sur 2000 (DR).



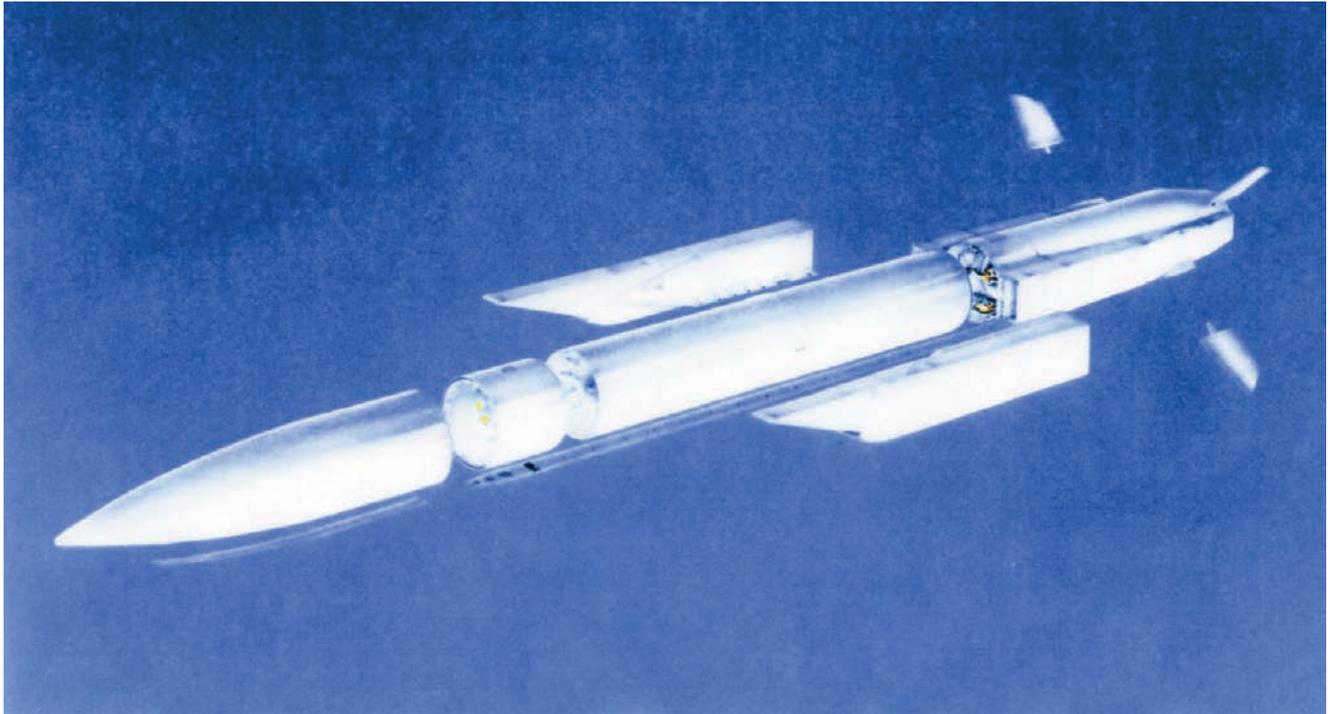
C'est parti pour la grande aventure ! (DR).





(Coll. Tintillier)

L'air sol moyenne portée ASMP



Vue fonctionnelle de l'ASMP (DR).

Au début des années 1970, les défenses sol-air russes ont fait de très nets progrès en termes d'efficacité. Les réseaux de défense du Pacte de Varsovie se sont densifiés, et il devient difficile de s'approcher d'un objectif à valeur stratégique pour délivrer une bombe à gravitation sans risquer de se faire abattre. L'état-major de l'armée de l'air cherche donc, à cette époque, à améliorer les capacités de pénétration de ses vecteurs en optant pour une arme pouvant être tirée à distance de sécurité.

La France possède depuis les années 1950, grâce aux études de l'ONERA et à l'expérience acquise par Nord Aviation sur les programmes Griffon, Vega et CT 41 une expérience robuste dans le domaine des statoréacteurs. D'un principe de fonctionnement simple, le statoréacteur est intégré à un porteur et utilise une rampe canalisant le flux d'air aérodynamique dans laquelle il est injecté du carburant. Celui-ci est ensuite brûlé selon un mélange stœchiométrique dans une chambre de combustion.

Les tests conduits notamment avec le programme CT 41 dans les années 1960 ont

montré qu'il est impossible d'intercepter un missile à capacité de manœuvre propulsé à des vitesses hypersoniques. De plus, la simplicité de fonctionnement du statoréacteur, et l'état de l'art du moment en matière de navigation inertielle et de structure des matériaux conduisent la FATac à choisir un missile à statoréacteur pour remplacer le système d'armes AN 52.



La mise en condition opérationnelle au sol de l'ASMP est effectuée par les mécaniciens spécialistes du DAMS. Les opérations de mise en œuvre sont réalisées sous le couvert d'un contrôleur de procédure en charge de la bonne application des opérations de sécurité. Un chargé de prévention unité vient s'assurer de la bonne application des mesures de sûreté associées à l'environnement de l'arme (Collection EC01.004).



Ce nouveau missile sera adapté à une version spécialisée de pénétration du Mirage 2000. De ce fait, l'état-major de l'armée de l'air lance en 1978 le programme du missile air sol moyenne portée (ASMP) dont le contrat de développement est remporté par la société Aérospatiale. L'ASMP doit pouvoir équiper le Mirage 2000, mais aussi les Super Étendard de la force aérienne nucléaire (FANU) de la marine nationale à partir du printemps 1986. Cette spécificité d'intégration sur avion de chasse impose de fortes contraintes sur la géométrie du missile, mais aussi sur sa masse globale qui doit rester compatible avec les possibilités d'emport des vecteurs.

L'ASMP est un missile à propulsion aérobique à accélérateur à poudre intégré, lui permettant des vitesses approchant le très haut supersonique. D'une masse inférieure à 900 kg, il dispose d'un corps portant à entrées d'air latérales. Son système inertiel lui permet une navigation autonome vers son objectif. Quatre gouvernes dirigent le missile, et une quille anti-roulis en assure la stabilité. D'une portée de plusieurs centaines de km, il est capable de réaliser des manœuvres en vol lui garantissant une haute probabilité de survie face à tout type d'intercepteur.

La charge nucléaire de type TN 81 développe une puissance de l'ordre de 300 KT. Elle est conçue sous la responsabilité de la division des applications militaires du commissariat à l'énergie atomique (CEA-DAM). Elle répond au double défi de la miniaturisation liée au faible maître couple du missile, mais aussi aux spécificités de sûreté garantissant à l'autorité d'emploi une impossibilité d'occurrence d'événement intéressant la sécurité nucléaire.

En 1980, l'ordre de priorité d'équipement des forces est changé. En effet, dans le but de maintenir la capacité des forces de dissuasion de niveau stratégique, il est décidé d'adapter l'ASMP au Mirage IV en portant le SNB de l'avion au standard Mirage 2000 N. Cette réadaptation entraîne une réorientation du programme de développement et

d'essais du système d'armes. Le missile subit sa phase de développement au sol de 1978 à 1982. Plusieurs tirs sont réalisés à partir du sol sur des engins munis d'accélérateurs à poudre. La phase d'essais en vol se déroule, pour sa part, de 1980 à 1984.



Les premiers tirs d'essai du statoréacteur de l'ASMP furent conduits à partir du sol (DR).

Le premier tir d'un ASMP est exécuté avec succès au milieu de l'année 1983 à partir d'un Mirage IV P au Centre d'essais des Landes (CEL). La phase d'intégration sur 2000 N débute en 1983 avec les études d'adaptation sous l'avion au sol et en vol, puis les tests de séparation en vol exécutés à l'aide de maquettes dédiées. Les premiers tirs sont opérés en 1985 et les campagnes d'évaluations opérationnelles en 1987. 35 tirs de missiles seront nécessaires à la mise au point globale du système d'armes qui rentre en service en juin 1986 au sein du 1/91 « Gas-cogne » sur Mirage IV P, à Mont-de-Marsan.



N 02 tire un ASMP de développement au-dessus de l'Atlantique sous le contrôle du CEL de Cazaux (DR).



(Coll. Tintillier).





Le N 312 vu à l'atterrissage le 30 mars 1988 lors de la cérémonie célébrant l'arrivée officielle du Mirage 2000 N sur le site de Luxeuil (Collection BA 116).

L'arrivée en « Dauphiné »

Le « Dauphiné » s'installera au sein de locaux entièrement neufs dans une « zone d'alerte » située en extrémité de la piste 30 (piste 29 aujourd'hui). Les travaux de la ZA 1 commencent en 1985. L'escadron regroupe navigants, mécaniciens et administratifs au sein d'un même bâtiment, le HM 18. La partie haute est occupée par les opérations, la partie basse regroupe autour d'un hangar de maintenance à quatre places l'ensemble de la Mécanique dans des ateliers de travée. Le bâtiment possède plusieurs annexes et hangars de servitude servant d'atelier ou d'aire d'entreposage du matériel. L'ensemble est construit en périphérie d'une zone protégée en demi-lune où sont disposées des hangarottes bétonnées (TAC) abritant les appareils. La zone est réceptionnée en 1987 et permet au « Dauphiné » de s'installer dans ses nouveaux locaux au début de l'année 1988.

En parallèle, les DAMS 13.004 de Luxeuil et 18.004 de Saint-Dizier associés aux opérations de montée en puissance de l'escadron subissent d'importants travaux d'infrastructure afin de pouvoir accueillir le nouveau missile ASMP.

Le « Dauphiné » se voit confier la mission d'assaut nucléaire tactique sur le système d'armes Mirage 2000N/ASMP. Il est une unité de la 4^{ème} escadre de chasse subordonnée à la FATac 1^{ère} RA. Il dispose, pour exécuter sa mission, d'une zone d'alerte dédiée et d'un parc d'une quinzaine de Mirage 2000 N avec les matériels associés à leur mise en œuvre. Il fonctionne en unité constituée regroupant des personnels navigants, pilotes et navigateurs, des mécaniciens, des officiers de renseignement, des agents d'opérations et des administratifs. Son support et son soutien sont assurés par les services opérationnels, techniques et administratifs de la base aérienne 116 « Tony Papin » de Luxeuil-Saint-Sauveur.

L'organisation du « Dauphiné » reprend celle connue sous le règne du Mirage III. Le commandant d'escadron est responsable de l'exécution des missions confiées et de la bonne gestion de son unité. Il dispose, pour ce faire, d'un adjoint et d'une structure à deux piliers organisée en une branche opérations et une branche technique.



Le hangar de maintenance HM 18 lieu de vie des mécanos. La construction de la zone d'alerte du « Dauphiné » et de ses infrastructures fit l'objet de nombreux débats entre les responsables de la base aérienne 116 et l'état major de la FATac (Collection Tintillier).

Le premier pilier est commandé par le chef des opérations dont la charge est de coordonner l'activité d'une dizaine de cellules spécialisées via ses commandants d'escadrilles. Le « chef Ops », en prise directe avec les services opérationnels de l'escadre, établit une planification à long et moyen terme, intégrant les directives d'activité aérienne issues de l'état-major de tutelle (PU) et le plan de formation interne de l'unité. Les commandants d'escadrille exécutent les plans et établissent sur la semaine l'activité aérienne en fonction des directives définies. Chaque jour, les « drilles » établissent une feuille d'ordres où sont planifiées les différentes patrouilles et les missions attitrées aux navigants de l'unité.

Le second pilier est constitué de la « mécanique ». Sa mission consiste à assurer la mise en œuvre en ligne et le dépannage de premier échelon de la flotte Mirage 2000 de l'escadron. Elle est commandée par un officier adjoint technique (OAT) et son adjoint. Les OAT sont responsables de la coordina-

tion de l'activité aérienne en fonction des ordres de vol planifiés par les commandants d'escadrilles. Ils disposent pour ce faire d'un service de piste en charge de la gestion de la ligne de vol et de la mise en œuvre des avions. Par ailleurs, les officiers mécaniciens, en coordination avec un major chef de hangar et en fonction des données issues des plans de maintenance fournis par le bureau technique (BT), planifient les travaux d'entretien et de régénération de potentiel de type graissage (G) et visite intermédiaire (VI). L'ensemble de ces opérations sont réalisées grâce à des ateliers spécialisés en SNA, CDVE, cellule (SER) et armement disposant d'une vingtaine de mécaniciens chacun. Un atelier gérant les matériels de servitude avion assure la maintenance et le suivi des différents matériels spécialisés afférant à la mise en œuvre des avions. La particularité de la Mécanique des escadrons à vocation nucléaire est sa pleine intégration à l'opérationnel. En effet, chaque mécanicien fait partie d'une équipe de mise en œuvre associée aux équipages d'alerte lors des missions associées à la dis-



suasion. En ce sens, ils subissent une formation rigoureuse et spécifique conduisant à l'obtention de licences opérationnelles ; ils sont donc, au delà du technique, des acteurs à part entière de la mission de dissuasion.



Cheville ouvrière de l'unité les mécaniciens se caractérisent par un haut degré de savoir faire. Âme de l'unité, pragmatiques, loyaux et francs, ils savent toujours faire, et comment faire : « Impossible n'est pas mécano... » (Collection Tintillier).

Au début de l'année 1988, l'escadron commence sa transformation sur Mirage 2000 N. Le personnel est logé dans des fillods du centre d'expérimentation aérienne militaire (CEAM) à Mont-de-Marsan, près de l'escadron de chasse 5/530 « Côte d'argent ». Les premiers vols se déroulent en janvier 1988 sur des appareils du CEAM. Le 18 janvier, les équipages composés du lieutenant Palau/sous-lieutenant Costel, commandant Robert/aspirant Sauvain, capitaine Neret/lieutenant Monot et capitaine Ichas/aspirant Heuillet effectuent leur premier vol sur Mirage 2000 N. L'unité perçoit son matériel de commissariat et aménage l'escadron. Pour leur part, les mécaniciens reçoivent les lots de fonctionnement et les outillages spécifiques pour armer les différents ateliers.

Le 30 mars 1988, les Mirage 2000 N sont accueillis officiellement sur la base de Luxeuil au cours d'une cérémonie présidée par le général de brigade aérienne Richalet. Ce dernier et le colonel Floch accueillent le général de corps aérien Pessidou, commandant la FATac, le lieutenant-colonel Michel, commandant la 4^{ème} escadre de chasse, leader

du dispositif, et le commandant Sinault, chef du « Dauphiné », à leur descente des 2000N.

Les capitaines Huret et Gojon sont les premiers commandants d'escadrille des SPA 37 « Charognard » et SPA 81 « Lévrier ».

Les avions adoptent une livrée centre-Europe disruptive à deux tons de camouflage, vert foncé et gris amiral. Le dessous de l'appareil est gris clair. Le radôme reste pour sa part de couleur noire, ce qui permet de reconnaître facilement le Mirage 2000 N. Le « Dauphiné » conserve sa lettre d'identification « A » suivie de la lettre individuelle de l'appareil. Le tout est apposé à la suite du chiffre « 4 » de l'escadre. Les insignes d'escadrille sont de petites dimensions (les deux tiers de la cocarde), posés à gauche pour le « charognard » et à droite pour le « clébard ».

L'indicatif radio de l'escadron est « Ressac ». De façon plus anecdotique, les avions et les équipages de la 4^{ème} escadre de chasse se voient attribuer, du fait de leurs couleurs pas assez d'azur, et de leur profil de mission pas assez stratosphérique, le surnom d'avions verts ou de « Muds » (ceux qui volent dans la boue) par leurs camarades « Bleus » de la défense aérienne.



Le « Dauphiné » est le premier escadron à se voir doté du système d'armes Mirage 2000 N/ASMP. Sa mise en œuvre impose un travail en équipe intégrée. Navigants, mécaniciens d'équipe d'alerte et gendarmes de la GSAN travaillent en synergie pour réaliser les opérations associées à la mission de dissuasion. (Collection EC 01.004).



Fresque décorative de l'entrée de l'escadron représentant le N 314 tirant un ASMP sur un fond évoquant les Vosges. Elle est réalisée en mai 1988 par le peintre de l'air Jean-Jacques Petit (Collection AO).



Le 19 mai 1988, l'équipage constitué du commandant Sinault et du capitaine Krivocheine, tire le premier ASMP de l'histoire de la 4^{ème} escadre de chasse sous le contrôle du CEL de Cazaux.

Le 28 mai, pendant le week-end de la Pentecôte, le peintre de l'air Jean-Jacques Petit peint dans le hall d'entrée de l'escadron une magnifique fresque représentant un Mirage 2000 N trois quart avant tirant un missile ASMP. Il exécutera par la suite pour la salle traditions de l'escadron une collection de ses fameux profils représentant les différents appareils utilisés par l'unité au cours de son histoire.

La première alerte opérationnelle est prise sur le terrain d'Istres pendant la période du 23 au 28 juin 1988. Le 1^{er} juillet 1988, l'escadron de chasse 01.004 « Dauphiné » prend officiellement l'alerte opérationnelle nucléaire. Le 12 juillet, la mise en service opérationnel de l'ASMP fait l'objet d'une visite particulière du Président de la République française sur la BA 116, durant laquelle monsieur François Mitterrand entouré des principales autorités militaires françaises assiste à une démonstration de chargement d'un ASMP sur 2000 N suivie

d'un décollage de six avions. Le 14 Juillet les 2000 N défilent fièrement sur les Champs-Élysées, juste derrière la Patrouille de France.

Le premier exercice Palmier de l'histoire est conduit du 24 au 25 août 1988 à partir d'Istres. Ces exercices d'entraînement aux procédures de mise en œuvre des systèmes d'armes nucléaires rythmeront la vie de l'unité pendant les vingt années suivantes. En octobre, l'escadron commence à accueillir les premiers équipages du « La Fayette », qui entame à son tour sa transformation sur 2000 N.

Le 10 novembre 1988 est célébré le dernier vol sur Mirage III E de l'escadre. Les cinq derniers III E accompagnés d'une formation de 2000 N participent à un défilé aérien lors d'une cérémonie présidée par le général de corps aérien Pessidou. Certains des III E de la formation, bien qu'immatriculés au 2/4, portent pour une dernière fois sur leur dérive les insignes Charognard et Clébard, pour un adieu plein d'émotion. Une stèle à l'entrée de la base de Luxeuil constituée d'un Mirage III E pointant vers l'azur honore tous ceux qui ont participé à l'épopée du fameux delta sous le drapeau de la « 4 ».



La visite du Président de la République François Mitterrand le 12 juillet 1988 marque officiellement la prise d'alerte opérationnelle nucléaire du couple Mirage 2000 N/ASMP (Collection EC 01.004).



Vers le régime de croisière

Les années 1989 et 1990 sont consacrées à la formation des nouveaux équipages et à la transformation du « La Fayette » et du « Limousin », 3^{ème} escadron à se voir doté du 2000 N. Les avions au standard K1 continuent à sortir des chaînes de production de chez Dassault et sont répartis dans les trois escadrons de la « 4 ». Ces appareils, qui ne possèdent pour le moment que le logiciel de conduite de tir de l'ASMP, sont employés pour des missions d'assaut nucléaire en avion isolé à très basse altitude et très grande vitesse. En septembre, le commandant Robert prend le commandement de l'escadron, suivi en 1990 par le commandant Buillon.



Le premier tir d'évaluation des forces est réalisé par le « Dauphiné » le 19 mai 1988 avec le commandant Sinault et le capitaine Krivocheine en équipage (Collection EC 01.004).

L'unité continue à appliquer le plan de charge et poursuit sa montée en puissance. En mars 1991, avec la fin de la transformation du 3/4 « Limousin », l'escadron récupère la zone d'alerte de Toul pour conduire ses opérations de montée en puissance. Les 5 et 7 juillet 1991, les capitaines Erschens et Charles tirent le premier missile Magic II sur Mirage 2000 N. Ce missile, équipé d'un auto-directeur infrarouge multi-spectral, remplace la version I qui ne pouvait être tirée que dans le secteur arrière de la cible. Il permet des passes de tir frontales et améliore ainsi la capacité d'auto-défense de l'appareil.

En mars 1991, le « Dauphiné » débute la transformation de huit pilotes de l'escadron 2/3 « Champagne », qui commence à s'équiper de la version K2 du 2000 N. Le

standard K 2 dispose des logiciels de tir permettant l'emploi d'armements conventionnels, ce qui permet d'ouvrir le domaine d'emploi de l'appareil aux missions d'interdiction et d'appui-feu. La mission du « Champagne » est exclusivement conventionnelle, il sera par ce fait le premier à se voir entièrement doté de la version polyvalente du Mirage 2000 N. Pour leur part, les escadrons à vocation nucléaire restent dans leur version K1 d'origine.

Le 3 septembre 1991, dans le cadre du plan Armées 2000, la 4^{ème} escadre de chasse est rattachée au commandement des Forces aériennes stratégiques. Les escadrons sont réorganisés et se voient dotés d'un nouveau format qui vise à leur donner une plus grande autonomie. En ce sens, l'ensemble des unités de chasse de l'armée de l'air accueillent en leur sein une 3^{ème} escadrille. Certaines escadrilles, dont les traditions avaient été mises en sommeil, sont ainsi réactivées et leur fanion remis de façon officielle aux unités bénéficiaires. La SPA 92 « Lion de Belfort » est choisie pour rejoindre le « Dauphiné ».

Créée à Belfort, elle marque l'attachement de l'unité à la région Franche-Comté. Le général Devaud, commandant les FAS, remet au commandant Buillon, lors de la cérémonie de transition de l'escadre de la FATac au CFAS, le fanion de la SPA 92 « Lion de Belfort ». Le capitaine Monot en devient le premier commandant et, à ce titre, il est le seul à en porter l'insigne, une « Demi-ronde de gueules au Lion de Belfort d'or terrassé d'azur. »

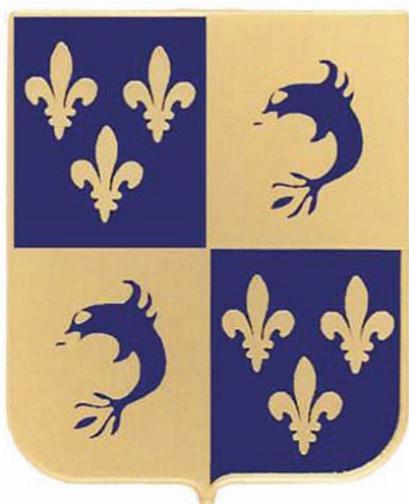




Le 3 septembre 1991 voit la renaissance de la SPA 92 « Lion de Belfort » (DR).

Ce changement de grand commandement impose de nouvelles méthodes de travail pour l'unité qui doit s'imprégner dorénavant de l'esprit FAS.

Le 5 septembre, l'escadron se rend à Saint-Dizier pour assurer la qualification nucléaire de sa future zone de déploiement. Cette qualification se déroule de façon séquentielle sous le contrôle des états-majors, qui évaluent la conformité des processus et procédures de mise en œuvre du système d'armes avec les attendus opérationnels et de sécurité nucléaire.



Le 24 septembre 1991, du fait de l'intégration de la SPA 92, l'escadron perd son insigne de tradition à deux escadrilles. Il reçoit son nouvel insigne aux armes de la région du Dauphiné, un « Écu moderne écartelé au 1 et 4 à trois fleurs de lys d'or, au 2 et 3 d'or au dauphin d'azur », homologué sous le numéro A 1234.

Du 14 au 16 septembre 1991, l'exercice Punch se déroule sur la zone de Luxeuil. Il permet au personnel de poursuivre l'entraînement des équipages aux vols de pénétration basse altitude tout temps.

L'instruction est divisée en deux parties, théorique et pratique. La phase théorique est dispensée par l'équipe technique d'instruction spécialisée (ETIS) 62.532 de Luxeuil, qui a vocation à instruire tout le personnel navigant et mécanicien susceptible d'opérer le SNA 2000 N. La phase pratique est du domaine de responsabilité du CITAC 00.339. Elle débute par une familiarisation avec les spécificités d'utilisation de l'avion sur un simulateur de vol spécialement dédié.



Former les équipages sur Mirage 2000 N est la mission principale du CITAC 00.339 (DR).

Par la suite, les navigants conduisent un cycle d'apprentissage divisé en phases les amenant progressivement au niveau requis pour commencer leur cycle de qualification en escadron de combat. Pour assurer cette mission de transformation, le CITAC dispose d'une flotte de Jaguar E permettant aux stagiaires de découvrir les spécificités du vol en très basse altitude sur avion d'armes. Il possède aussi une flotte de Mystère XX spéciali-

sés, dotés d'un SNA 2000 N, et équipés des planches de bord fonctionnelles avant et arrière du chasseur.



Avec l'arrivée du 2000 N, l'escadre s'équipe de moyens de simulation performants. Ils permettent aux équipages de s'entraîner aux actions réflexes en cas de panne, tester l'avion aux limites, et pratiquer des exercices de vol sans visibilité. L'avènement de ces systèmes, conjugués à la technologie des CDVE, ont été un facteur déterminant dans les progrès accomplis dans le domaine de la sécurité des vols (DR).

Une fois cette phase d'apprentissage terminée, les jeunes pilotes et navigateurs (PIM, NIM) entament, accompagnés par leurs parrains, les phases de progression vers les qualifications de pilote ou navigateur opérationnel (PO / NO) apte à la mission nucléaire (AMN). La formation de navigant est exigeante et nécessite un investissement personnel important. De nombreux stages doivent être suivis et les progressions en vol et théorique font l'objet d'une attention soutenue de l'ensemble des cadres de l'unité, dont le devoir est d'amener les plus jeunes vers l'excellence.

La formation en vol est suivie par le fameux « picasso », sorte de codier de couleur visualisant le niveau de performance de l'intéressé. L'évaluation théorique est particulièrement suivie par les cadres. Elle laisse souvent dans les mémoires des jeunes apprentis quelques souvenirs un peu piquants. La fameuse question du jour au briefing du matin, mais aussi les tests de niveau unité ou état-major (ECAG 1 et 2) sont autant d'étapes nécessaires pour obtenir le saint Graal de la « qualif ». Sous-chef de patrouille, sous-chef navigateur et enfin chef de patrouille et chef

navigateur jalonnent ce long parcours qui conduit à l'honneur de se voir confier une patrouille à quatre avions capable d'exécuter l'ensemble des missions de l'escadron en tout temps et en tout lieu.

L'arrivée au début de l'année 1992 des avions au standard K2 permet à l'escadron de débiter les entraînements à l'assaut conventionnel, qui devient officiellement sa mission secondaire. L'unité conduit alors sa première campagne de tir air-sol à Cazaux du 25 au 31 mars 1992. Elle met en œuvre des bombes SAMP de 250 kg, des roquettes en panier de 68 mm mais aussi des bombes anti-piste BAP 100. Les résultats sont excellents, et les équipages mesurent toutes les facilités offertes par la nouvelle conduite de tir de l'avion.

En septembre 1992, le commandant Bellec prend le commandement de l'escadron.

La capacité conventionnelle ouvre pour l'escadron de nouvelles perspectives, notamment celle de participer à l'exercice majeur outre-atlantique Red Flag à partir de la base de Nellis AFB (Nevada). A ce titre, plusieurs équipages sont envoyés en avance de phase sur l'arrivée des K2 au sein du 2/3 « Champagne » pour y entreprendre des missions d'entraînement et se familiariser au plus vite avec la nouvelle conduite de tir.



Pour entraîner les navigants dans des conditions au plus proche de la réalité, le CITAC possède une flotte de Mystère XX spécialisés, équipés du SNA complet du Mirage 2000 N (DR).



Le 9 juin 1992, un équipage se rend aux États-Unis avec le N 346 « AL » spécialement peint aux couleurs sable du désert du Nevada (cet avion sera abattu sous les couleurs du 2/3 « Champagne » par les forces serbes le 31/08/95). Exercice réputé pour son niveau de réalisme opérationnel, Red Flag permet aux équipages de voler dans des raids aériens interalliés constitués de plusieurs dizaines d'avions de combat et de soutien de tout type.



Dans le cadre de l'exercice Red Flag, les 2000 N reçoivent une livrée de camouflage sable en deux tons de couleur. Les Mirage 2000 N font particulièrement impression auprès des Américains qui ont bien du mal à les intercepter lors des raids au-dessus du « Range » de Nellis (Collection EC 01.004).

Il offre également, à l'instar des sessions TLP, de s'aguerrir à l'organisation d'un tel dispositif aérien en pratiquant le leadership en tant que « Mission commander ». Le retour d'expérience montre qu'il est en fait pratiquement impossible, même pour les F 15 de l'USAF, d'intercepter un Mirage 2000 N lancé à pleine vitesse dans les vallées. Cet exercice met en valeur la pertinence de la doctrine d'emploi du 2000 N et permet d'évaluer la forte probabilité de réussite d'un raid conduit par la composante air-aéroportée de la dissuasion.

L'expérience très enrichissante de Red Flag conduit l'état-major du CFAS à pérenniser la participation de ses escadrons de 2000 N à cet exercice de grande ampleur. Ainsi, en janvier 1993, de nouveaux équipages se rendent sur le « Range » à bord de deux avions peints spécialement de couleur sable (N 371 « AV » et N 341 « AF »). Ils traversent l'Atlantique convoyés par leurs cama-

rades de l'escadron de ravitaillement en vol (Boeing C 135 FR). Ces traversées démontrent la capacité des unités de Mirage 2000 N à se déployer en tout point du globe, mais aussi la dimension stratégique offerte par la capacité de frappe à longue distance du couple C 135-Mirage 2000.

Cependant, l'unité n'oublie pas sa mission principale. Elle effectue de nombreux exercices de montée en puissance et des vols d'instruction des forces (VIF). Les VIF ont pour but d'évaluer l'aptitude opérationnelle des équipages à la mission nucléaire grâce à un ensemble de dispositifs de restitution et de simulation de tir particulièrement performants. L'ensemble des résultats des campagnes VIF font l'objet d'une évaluation approfondie par l'état-major du CFAS qui juge alors de la qualité des performances des équipages. Toute anomalie est relevée et fait l'objet d'une étude particulière afin d'améliorer les savoir-faire et les procédures de mise en œuvre et d'entraînement.

Le 26 septembre 1993, la quatrième escadre de chasse est dissoute et son drapeau confié au commandant de la base aérienne 116 de Luxeuil. Cet événement majeur marque la fin d'une organisation née avec l'arme aérienne dans le feu de la grande guerre.



Le ravitaillement en vol n'est pas un sport de masse ! Il nécessite un entraînement périodique et son exécution n'est jamais gagnée d'avance. Donnant l'allonge idoine à la mission de dissuasion, les Boeing C 135 FR permettent aux 2000 N de pouvoir atteindre n'importe quel point du globe en tout temps (Collection EC 01.004).



« Vite et bas dans les reliefs » caractérise les profils de vol associés aux missions de l'escadron. Il est très difficile dans ces conditions d'espérer intercepter un raid nucléaire de Mirage 2000 N dont un seul suffit à frapper au cœur un adversaire potentiel (Collection EC 01.004).

Elle impose une évolution importante au sein de l'organisation technique de l'unité. Les officiers mécaniciens sont désormais trois : un chef des services techniques du grade de commandant vient s'ajouter aux deux OAT. Le CST est au même titre que le chef des opérations directement subordonné au commandant d'escadron qu'il conseille et guide dans toutes les affaires associées au fonctionnement de l'échelon technique de l'unité. La base aérienne voit aussi ses structures évoluer, notamment aux échelons de coordination opérationnelle et technique, avec la création d'un bureau de coordination logistique dédié (par la suite CCTO puis DATA en 2004) à la gestion de flotte et du poste d'adjoint forces, responsable de l'activité opérationnelle des unités navigantes de la base. Ce jour voit aussi la prise de commandement du lieutenant-colonel Mansion, ancien pilote de Jaguar, qui avait eu l'honneur de conduire le premier raid aérien fran-

çais sur Al Jaber au Koweït lors de l'opération Desert Storm, le 17 janvier 1991.

L'escadron, fort de son nouveau standard K2, participe plus régulièrement en cette fin d'année 1993 à des échanges avec des unités de l'OTAN, notamment avec les Tornado GR I anglais de Honnington. Les patrouilles mixtes organisées permettent aux équipages de mieux comprendre les problématiques associées à la standardisation des procédures liées aux vols en milieu interalliés. En parallèle, certains personnels de l'unité effectuent des opérations extérieures (OPEX), notamment en Italie dans le cadre de la crise yougoslave. Intégrés à la 5^{ème} ATAF de l'OTAN, ceux-ci arment des postes de planification en état-major de niveau opératif au profit de l'opération Deny Flight.



Le début de l'année 1994 est dense. L'escadron participe à l'exercice Spadeadam à Lossiemouth avec les Tornado anglais du 15^{ème} squadron de la RAF. Plusieurs équipages se déplacent pendant le premier trimestre 94 pour effectuer des vols dans les zones réservées TBA des high-lands. Le relief particulier de la région et le climat tout écossais permettent l'utilisation poussée des possibilités offertes par le mode SDT du 2000 N en condition IMC. Un nouveau détachement Red Flag permet à deux équipages de profiter des installations du Range de Nellis.

Du 19 au 20 avril 1994, les équipages constitués des lieutenant-colonel Mansion, sous-lieutenant Hubert, capitaine Taquet et lieutenant Rivière remportent la coupe Comète. Ce trophée qui récompense le meilleur escadron de chasse de France fait la fierté de toute l'unité. Pour commémorer ce succès remporté de haute lutte, tous les Mirage 2000 de l'escadron voient apposer au som-

met de leur dérive le dessin de la prestigieuse coupe ailée.

Dynamisé par le succès, le « Dauphiné » se voit attribuer le 9 juin 1994 la coupe Fantasia (coupe de bombardement commandant Heliot) du meilleur escadron des Forces aériennes stratégiques. Ces récompenses montrent pleinement la capacité de l'unité à maîtriser, dans l'excellence, l'ensemble des missions qui lui sont confiées.

En juillet 1994, le capitaine Leverre et le capitaine Brengarth effectuent avec succès le tir d'évaluation des forces (TEF) n°8. Ces opérations qui consistent en un tir d'un missile ASMP équipé d'une tête instrumentée, permettent de juger de bout en bout l'aptitude du système d'armes à exécuter la mission pour laquelle il a été conçu, mais aussi à démontrer à tout observateur la capacité française à maîtriser de façon pleine et entière la mission de dissuasion.



Le colonel Mathe patron de la base de Luxeuil accueille le lieutenant-colonel Mansion pour le féliciter de la brillante prestation de son escadron pendant l'édition 1994 de la coupe Comète (Collection EC 01.004).



Mirage 2000 N sur fond de clocher à l'impériale caractéristique des terres franc-comtoises (Coll. Tintillier).





Dans le cadre de la crise yougoslave le « Dauphiné » participe à l'opération Crécerelle en armant deux détachements au cours de l'année 1995. Cette photo rare montre un Mirage 2000 N en configuration guerre avec deux Magic II BDG et deux Mk 82 de 250 kg (Collection EC 01.004).

La Bosnie-Herzégovine, l'opération Crécerelle

Juillet 1994 voit aussi le départ d'équipages et de mécaniciens de l'unité vers Cervia en Italie, afin d'épauler le 2/3 « Champagne » dans les opérations qu'il mène dans le cadre de l'opération Crécerelle au-dessus des provinces de l'ex-Yougoslavie.

C'est dans le cadre des résolutions 816 et 836 du conseil de sécurité de l'ONU que la France a été amenée à intervenir avec des moyens aériens sur le théâtre de Bosnie-Herzégovine. Ces résolutions visent à interdire l'espace aérien au-dessus de ces territoires mais aussi à garantir la protection des populations à l'intérieur de 6 zones de sécurité constituées des poches de Sarajevo, Zépa, Gorazdé, Srébrénica, Bicha et Tuzla.

En février 1994, suite à la tragédie du marché de Sarajevo, l'ONU décide de durcir sa position. Le conseil de sécurité envoie un ultimatum aux Serbes de Bosnie pour qu'ils

retirent leurs pièces d'artillerie dans un rayon de 20 Km autour de la ville de Sarajevo. C'est dans le cadre de cet ultimatum que la France renforce son dispositif aérien en Italie. Trois Mirage 2000 D et trois 2000 N K2 des escadrons de chasse 1/3 « Navarre » et 2/3 « Champagne » sont mis en place sur la base de Cervia pour assurer des missions au profit de l'opération Crécerelle dont l'état-major est à Vicenza.

Le 6 juin 1994, le détachement des Mirage 2000 D retourne en France. Le dispositif se trouve alors redimensionné à hauteur de quatre Mirage 2000 N K2 armés par six équipages de la base de Nancy. Cependant, devant la cadence des opérations et le besoin croissant en termes de ressources humaines, il est demandé au CFAS de bien vouloir fournir un renfort en équipages et mécaniciens au profit du « Champagne ».

C'est ainsi que le « Dauphiné » envoie pour la première fois deux équipages le 26 juillet 1994. Ils assureront les premières mis-

sions de guerre au-dessus de la Bosnie-Herzégovine. Pleinement autonome sur le théâtre d'opérations, le détachement de septembre 1994 est entièrement constitué par l'EC 1/4 « Dauphiné », avec deux relèves de trois équipages les 14 et 26 septembre. La mise en place du dispositif est épique pour les mécaniciens qui rejoignent l'Italie non sans mal dans un bus militaire au profil rustique. Les navigants, plus chanceux, empruntent un Mystère XX du CITAC. Cependant, une petite extinction réacteur après un passage dans un cumulonimbus donne quelques tracasseries à l'oiseau blanc du CITAC qui rejoint toutefois sans peine la base de Cervia.

Après les briefings d'usage, les équipages profitent de la semaine de tuilage avec le détachement précédent pour se familiariser avec l'environnement du théâtre d'opérations. Le détachement français dispose d'une zone de stationnement mise à sa disposition par le 101^{ème} Gruppo. Les opérations sont logées dans un bunker spécifique, et les mécaniciens disposent de locaux dédiés qu'ils partagent avec les Mirage 2000 « bleus » de la défense aérienne.



Ravitaillement en vol au-dessus de l'Adriatique avant de pénétrer au-dessus du territoire hostile (Collection EC 01.004).

L'escadron est très vite dans le bain des opérations. Les avions sont armés généralement de deux ou quatre bombes MK 82 de 250 Kg selon le type de mission et de deux Magic d'auto-protection dans le cas d'une mauvaise rencontre avec l'aviation serbe. L'appareil dispose de l'ensemble de ses systèmes de contre-mesures pour faire face à la menace sol-air très présente sur ce théâtre d'opérations. Ce sont les Mirage 2000 N

n°337 et 357 qui, le 16 septembre 1994, tirent les premières bombes lors d'une mission Close Air Support (CAS) en soutien des forces de l'ONU. Les vols s'enchaînent et les équipages profitent de chaque instant de repos pour se ressourcer afin d'être au mieux pour la prochaine mission.

Les missions débutent la veille de leur exécution par l'arrivée de l'« air task order », qui définit le type de mission à conduire et les détails aidant à sa réalisation.

Les missions peuvent être du CAS au profit des Tactical Air Control Party (TACP), en Bosnie-Herzégovine, ou du GBAI lorsque les objectifs sont planifiés à l'avance par le centre d'opérations de Vicenza.

Une fois la mission connue, les équipages commencent leur préparation en étudiant avec l'officier de renseignement (OR) la situation tactique et les menaces potentielles. Tous les détails de la mission sont passés en revue selon une check-list afin que rien ne soit oublié. En parallèle, la Mécanique met les avions en configuration pour être en adéquation avec les spécificités de la mission à réaliser.

Le briefing des missions commence généralement deux heures avant le départ aux avions. Les équipages se préparent à exécuter une mission de guerre et s'équipent en conséquence avec notamment la perception d'une arme individuelle et d'un gilet de combat équipé bon de guerre de près de 11 kg. Ils étudient les consignes particulières en vigueur au-dessus du théâtre et s'assurent de la bonne connaissance des règles d'engagement par les éléments de la patrouille.

Après un point sur la météo, la mission est décrite de manière séquentielle par le leader de la patrouille qui donne ses directives à l'ensemble de ses ailiers. Il s'assure de la bonne compréhension des objectifs à atteindre et de la connaissance des actions à mener en cas d'événements particuliers arrivant au cours du vol. Un point sur la situation tactique établi par l'OR de l'escadron permet



aux équipages d'être au fait des dernières mises à jour concernant leur zone d'action.



Pour les guider vers l'objectif, les équipages travaillent en coordination avec des troupes spécialisées dans le guidage aérien (TACP) (Collection EC 01.004).

Les équipages arrivent aux avions 50 minutes avant leur décollage. Passage en piste où le chef de ligne les attend pour leur faire signer la forme 11 de prise en compte de l'appareil. Après un « check » de la configuration de l'avion, l'équipage accompagné de son mécanicien de piste se rend vers son 2000 N.

Le pilote exécute en compagnie du « pistard » le tour avion et contrôle différents points de sécurité. Pendant ce temps, le navigateur prépare le système d'armes en y intégrant les données nécessaires à l'exécution de la mission.



En route vers l'objectif. Les missions conduites par les 2000 N font partie d'un dispositif pouvant regrouper plusieurs types d'appareils au rôle spécifique. Chasseurs-bombardiers et d'escorte, avions de suppression des défenses aériennes et appareils de soutien sont regroupés en COMAO sous le contrôle d'un centre de conduite des opérations aériennes (Collection EC 01.004).

Mise en route, test des cinq doigts par le pistard. Les mécaniciens CDVE et SNA sont au pied de l'avion, prêts à intervenir en cas de problème. Tout est en ordre et l'appareil roule vers la piste d'envol pour décoller à l'heure du ravitaillement moins quinze minutes. Prise en charge par l'AWACS pour un rassemblement sur le tanker au-dessus de l'Adriatique. A l'issue du ravitaillement, les avions se dirigent vers la Bosnie-Herzégovine via des couloirs de navigation les conduisant à des portes d'entrée vers leur zone d'action. Arrivée sur site, la patrouille est prise en charge par un centre de commandement volant (ABCCC) responsable de la coordination des activités au-dessus du secteur d'opérations. Celui-ci fournit généralement la description de l'objectif à couvrir et les coordonnées du contrôleur aérien avancé (TACP) en charge de son traitement. Les objectifs sont généralement des chars, des pièces d'artillerie ou encore des entrepôts de munitions qui sont toujours relativement bien dissimulés.



Stables entre 15 000 et 20 000 pieds les avions tournent au dessus de la zone de travail. Le leader de la patrouille suit la description de l'objectif par le TACP pendant que son ailier assure la sécurité en détectant d'éventuels départs de missiles et en veillant à la fréquence de l'AWACS. Une fois le but clairement identifié l'équipage s'assure du bon respect des règles d'engagement et demande l'autorisation de conduire son attaque. La passe de tir est exécutée en semi piqué en respectant les points clefs associés à une éventuelle menace sol-air. Une fois l'objectif traité l'équipage rend compte de ses résultats à l'ABCCC qui peut éventuellement



l'orienter vers une autre mission. Une fois les minima pétrole atteints ou les munitions épuisées, les avions retournent vers Cervia sous le contrôle de l'AWACS.



La menace principale rencontrée par les équipages des Mirages 2000 N est de nature sol-air. Elle est représentée par les missiles de type SA-6 et SA-7 et par de l'artillerie anti-aérienne (AAA) de tout calibre. Pour y faire face les appareils disposent de dispositifs lance leurres infrarouges et électromagnétiques. Ils respectent des hauteurs minimales de vol pour rester hors du domaine de tir de l'armement adverse (Collection EC 01.004).

Atterrissage, puis passage en piste pour débriefer les éventuelles pannes de l'avion qui sera alors pris en charge par les mécaniciens. Ils travailleront si nécessaire toute la nuit pour que puisse partir la prochaine mission de guerre. Après ce passage aux « formes », les équipages se rendent en salle de débriefing pour discuter de la mission et faire avec les OR leur compte-rendu d'opération vers l'état-major de Vicenza.

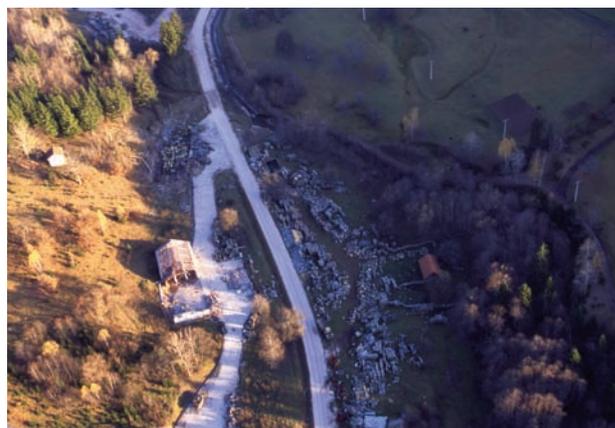
304 sorties et près de 700 heures de vol sont effectuées en missions de guerre numéro 2 par les équipages de l'EC 1/4. Cette expérience très riche d'enseignements a permis aux personnels de l'unité de conforter leurs connaissances dans le domaine des missions conventionnelles, mais aussi de développer un savoir-faire qu'il transmettront dans le cadre de la formation des plus jeunes dès leur retour en France.

Le « Dauphiné » sera par la suite relevé par le « La Fayette ». Il ne retrouvera l'Italie que neuf mois plus tard pour son deuxième tour d'opérations, le 12 juin 1995.

La situation en Bosnie a continué à se dégrader. Malgré l'action de l'ONU et l'intervention des appareils de l'OTAN impliqués dans l'opération « Deny flight », les enclaves bosniaques continuent à se faire bombarder par les forces serbes. La poche de Bihac ne peut être survolée et les snipers sèment la terreur dans les rues de Sarajevo. Les musulmans de Bosnie aidés par les Croates ont remporté quelques batailles mais la situation générale reste très instable, et plusieurs soldats de l'ONU sont détenus en otage.

L'escadron conduit des missions similaires à son premier détachement. La défense sol-air serbe est cependant beaucoup plus agressive et certains équipages se font « accrocher » par des conduites de tir de SA-6. L'escadron conduit encore une fois plus d'une centaine de missions de guerre sans incident majeur. Le sang froid des équipages a permis d'exécuter l'ensemble des missions et de soutenir efficacement les éléments de la force PRONU. L'escadron termine son tour d'opérations le 1^{er} août 1995.

L'opération Crécerelle marquera la dernière action de guerre du « Dauphiné », qui ne connaîtra plus le feu jusqu'à sa fermeture.



Jeu : où sont cachés les deux véhicules ennemis ? A 15 000 pieds, trouver sa cible dans des combats opposant troupes alliées et ennemies au contact est un exercice difficile qui nécessite l'application de procédures strictes en coordination avec le TACP. Le respect des règles d'engagement est primordial afin de maîtriser toute possibilité d'effet collatéral (Collection EC 01.004).





L'escadron réuni pour fêter les 30 000 heures de vol sur Mirage 2000 N (Collection EC 01.004).

Vers la dimension stratégique

Au début de l'année 1996, les travaux débutés en ZA 1 l'année précédente dans le cadre du passage à 20 avions sont terminés. Ils consistent en la construction de quatre abris avions supplémentaires (Astro-arches) d'un atelier bidons HM 19, d'un abris pour les pompiers et en l'agrandissement de l'escadron avec la construction d'une annexe au bâtiment HM 18. Le « Dauphiné » reçoit petit à petit des avions provenant du 2/3 « Champagne », qui commence pour sa part sa transformation sur Mirage 2000 D.

L'escadron poursuit ses entraînements à la mission principale en participant à des exercices de montée en puissance de type Poker, Punch ou Cèdre. Dans un cadre plus tactique, l'unité envoie de nouveaux équipages s'aguerrir dans des exercices de type Red Flag ou TLP.

Le Mirage 2000 N n° 340, la star de l'escadron, se voit encore une fois attribuer une superbe livrée jaune et bleue. Il est à noter que le N 340 « AA », par un étrange hasard des évolutions de dotation unité, a toujours fait partie du « Dauphiné ». Il fut aussi

dans les premiers à exécuter des missions de guerre en Bosnie en 1995 et a, de plus, participé à de nombreux exercices majeurs. Il est de ce fait particulièrement surveillé par les chefs de hangar qui veillent jalousement à sa bonne santé. Il existe un autre avion au sein de l'escadron qui fait l'objet d'une attention particulière, le 314 « AX ». Cet appareil au numéro si attachant est l'avion attitré des chefs de l'escadron. Il arbore sur sa dérive l'insigne de l'unité et sous le cockpit les noms du commandant d'escadron, de son adjoint, et du chef des services techniques.

En septembre 1996, le lieutenant-colonel Morizot prend le commandement de l'EC 01.004

Cette période est marquée par de profondes évolutions au sein des FAS. La composante SSBS du plateau d'Albion est désactivée et les attributions de la composante air-aéroportée sont redistribuées. Le 1^{er} juillet 1996 les escadrons de Mirage 2000 N reprennent à leur compte la mission de frappe stratégique abandonnée par les Mirage IV qui assurent désormais la seule mission de reconnaissance stratégique.



En 1996, la nature des missions des escadrons de 2000 N change. L'arme nucléaire n'est plus une arme de champ de bataille, sa portée devient pleinement stratégique et politique (Collection EC 01.004).

En décembre 1996, l'unité conduit un exercice de type Banco/Poker, premier d'une longue série, qui vise à vérifier l'aptitude des unités du CFAS à conduire une montée en puissance selon les directives en vigueur et à réaliser par un vol à caractère démonstratif un raid d'entraînement à la mission nucléaire.

Le Banco est une manœuvre d'ensemble qui reprend la philosophie d'action des exercices de type Punch. D'envergure nationale, il est conduit de façon pluriannuelle et implique tous les personnels du CFAS et des bases aériennes de support. Il mobilise l'ensemble des énergies de l'unité ; il exprime toute la rigueur et l'exigence associées à la mise en œuvre des systèmes d'armes nucléaires.

Poker permet d'évaluer, quant à lui, l'aptitude en vol des moyens du CFAS à réaliser la mission de dissuasion. Il met en œuvre, outre les Mirage 2000 N, un grand nombre de moyens aériens assurant la couverture et le soutien du raid nucléaire. La particularité de ces opérations réside dans leur cohérence. Cohérence des structures de commandement et des moyens dédiés mais aussi cohérence d'exécution où l'ensemble du personnel, quelle que soit sa spécialité, participe par son savoir-faire et son savoir être à la crédibilité de la mission de dissuasion.

Les années 1997 et 1998 restent des années « calmes » dévolues à l'entraînement à

la mission nucléaire et aux exercices tactiques. En mars 1997, le général Menu visite l'escadron et lui lègue de nombreux souvenirs ayant appartenu à son père qui commandait le groupe de chasse II/3 pendant la Seconde Guerre mondiale. La salle de traditions de l'escadron s'enrichit alors de merveilleux trésors qui permettent aux plus jeunes de se souvenir de la gloire de leurs anciens et de méditer sur le sens des valeurs associées aux traditions de l'unité.

Au mois de juillet, l'EC 1/4 effectue l'exercice Cooperative Key, en Turquie qui vise à entraîner les anciens pays du bloc de l'Est aux procédures OTAN dans le cadre des accords de partenariat pour la paix (PPF). Cet exercice très intéressant, permet de rencontrer ceux qui, hier, avaient pour mission de conduire des raids sur la France en cas de guerre en Centre-Europe. Les échanges sont très conviviaux et font remarquer le très haut professionnalisme des armées de l'ancien Pacte de Varsovie.



Décoration spéciale pour les 2000 N du « Dauphiné » en 1998 pour fêter la victoire des Bleus (Coll. Thouret).



La journée portes ouvertes du 21 juin 1998 organisée par la base aérienne 116 est l'occasion pour l'EC 1/4 de fêter ses dix ans d'activité opérationnelle sur Mirage 2000 N. Le Mirage 2000 N n° 340 se trouve à nouveau peint en jaune et bleu, avec sous son ventre, un magnifique insigne du « Dauphiné » qui aurait été peint à l'envers sans la vigilance de l'officier mécanicien !



Le 340, paré d'or et d'azur pour fêter les 10 ans du Mirage 2000 N au sein du « Dauphiné » (Collection EC 01.004).

En septembre 1998, le lieutenant-colonel Fritsch prend le commandement de l'escadron. Certains ont l'occasion de partir en détachement extérieur notamment en Arabie, dans des postes de niveau opératif ou en Yougoslavie pour intégrer des unités TACP.

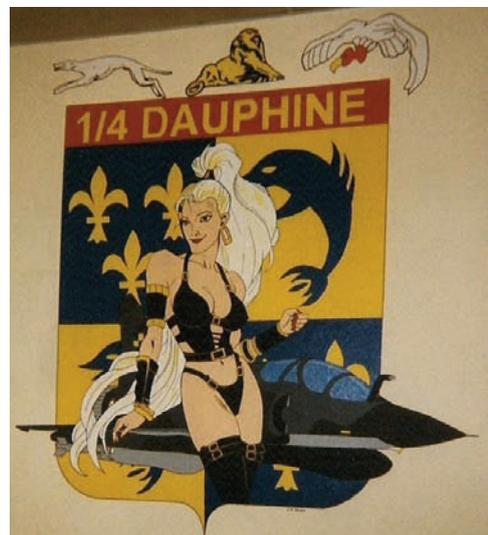
L'année 1999 voit une nouvelle fois les provinces de l'ex-Yougoslavie se déchirer. La situation nécessite des frappes aériennes de l'OTAN qui se déroulent dans le cadre de l'opération Allied Force. Cependant, à la différence de 1995, les 2000 N ne participent pas aux frappes. Le Mirage 2000 D arme maintenant largement les escadrons de Nancy, mieux équipés pour la frappe conventionnelle. Grâce au pod de désignation laser PDL-CT, ils possèdent la capacité de délivrer des armements de précision permettant une certaine maîtrise des effets collatéraux.



Assurer la mission en toute circonstance : le concept de dissuasion impose la capacité à assurer le continuum opérationnel même en conditions dégradées sous retombées nucléaires, radiologiques, bactériologiques ou chimiques (NRBC). A ce titre, équipes et équipages suivent des entraînements spécifiques leur permettant de faire face à ce genre de situation (DR).

L'accent est donc porté plus particulièrement sur la mission principale. L'unité conduit de nombreux exercices FAS à partir de ses zones de déploiement. Les opérations Banco et Poker font l'objet d'une attention soutenue tant dans leur préparation qu'au cours de leur exécution. L'escadron subit de nombreuses évaluations et les résultats remarquables obtenus démontrent la qualité des savoir-faire des personnels ainsi que leur implication pleine et entière dans la mission.

Le « Dauphiné » reçoit en juillet 1999 la visite du ministre de la défense, monsieur Alain Richard. Au mois de septembre, le lieutenant-colonel Duquenoy prend le commandement de l'escadron.





Trente minutes seront à peine nécessaires pour préparer l'avion à une nouvelle mission (Coll. Tintillier).



Le retour du conventionnel



L'élégance française. Ce Mirage 2000 N du « Dauphiné » nous présente ses belles lignes et sa taille de guêpe sur fond de désert lors d'un exercice de convoyage vers Djibouti (Collection Sirpa).

En 2001, le « Dauphiné » recommence à participer à des exercices majeurs. En mars, il se rend à Djibouti pour l'exercice Hippo-campe et au Maroc pour un exercice Marathon. Ces déploiements sont l'occasion pour les équipages de s'entraîner dans des missions intégrant des phases de ravitaillement en vol et des pénétrations basse altitude dans des conditions retrouvées lors de l'exécution de la mission principale. Ces exercices d'un très grand bénéfice seront par la suite reconduits annuellement.

En avril, le « Dauphiné » découvre une nouvelle région du globe en envoyant en Alaska un équipage constitué du capitaine Boitaud et du lieutenant Gruais pour participer à l'exercice Cope Thunder. Pendant nordique de Red Flag, cet exercice offre une large possibilité aux équipages de s'exprimer

pleinement aux commandes de leur machine. De nombreuses missions sont conduites au dessus du polygone de guerre électronique, en Allemagne, afin d'entraîner les navigants à réagir face aux menaces représentées par les conduites de tir sol-air et à utiliser leurs systèmes de contre-mesures.

L'escadron a l'opportunité de constituer une patrouille de deux Mirage 2000N qui effectueront une présentation « Bravo » exceptionnelle ! Sa première représentation se produit à l'occasion du meeting de l'air de la Base Aérienne 116 le 1^{er} juillet 2001. Ainsi s'instaure une tradition au sein de l'unité qui reproduira au cours des années suivantes cette démonstration mettant en exergue les qualités de pilotage et la dextérité en vol des équipages du « Dauphiné ».



Cette formation laisse imaginer la puissance de feu représentée par un escadron de Mirage 2000 N. La composante air aéroportée offre de multiples avantages... souplesse d'emploi, réactivité, démonstrativité et allonge (Collection Sirpa).





En septembre 2001, la SPA 92 « Lion de Belfort » fête les dix ans de sa renaissance en décorant le Mirage 2000 N 344 à sa gloire. Il est de tradition chez les aviateurs de peindre des avions afin de commémorer les événements importants. Ces appareils deviennent souvent les marques pages de l'histoire des unités et animent la passion des spotters et maquettistes (DR).

Au mois d'août 2001, l'unité reprend le large et part pour la côte est du Canada à Goose Bay pour l'exercice Distant Frontier. Il y pratique dans les grands espaces de l'Amérique du Nord des missions de pénétration à très grande vitesse, très basse altitude. Les conditions d'entraînement sont idéales pour les équipages qui se voient moins contraints par les problématiques d'interférence avec le trafic aérien civil de la métropole.

Le 5 septembre 2001, le lieutenant-colonel Taprest prend le commandement de l'unité. La journée traditions du mois d'octobre 2001 permet de fêter les dix ans de la renaissance de la SPA 92. Un avion Lion, (N 344) configuré en « Fox » est spécialement peint, son nez et sa dérive sont ornés d'une tête de lion rugissant et l'inscription « 10 ans » est rappelée le long du fuselage. En fin d'année 2001, l'escadron se rend en Espagne pour participer à l'exercice SIRIO et quatre appareils se posent à Sidi Slimane, au Maroc, dans le cadre de l'exercice Marathon.

C'est le 17 mai 2002 que le « Dauphiné » fête le 15^{ème} anniversaire de l'arrivée du Mirage 2000 N sous ses couleurs. A ce titre, une journée prestige est organisée en présence des autorités locales.

Le lieutenant-colonel Oursel prend le commandement de l'escadron en septembre 2002.

De manière générale, l'année 2002 est consacrée à la transformation des équipages à l'emploi d'armements guidés laser. Suite au retour d'expérience des derniers conflits imposant de maîtriser au mieux les effets des armements et la nécessité de remettre à niveau l'aptitude conventionnelle des avions de combat du CFAS, il est décidé d'ouvrir le domaine d'emploi du 2000 N aux armements de précision.

Ainsi, le domaine de tir de l'avion est ouvert à l'emploi des bombes de type GBU 12 et 24. Cependant, le Mirage 2000 N ne possède pas la capacité illuminateur-tireur, il doit donc travailler en coordination avec un avion équipé d'un dispositif de désignation laser ou avec des équipes spécialisées dans le guidage aérien, dotées de moyens de pointage.



L'intégration à partir de 2002 des armements de précision dans la panoplie d'emport du Mirage 2000 N ouvre de nouvelles perspectives aux escadrons des FAS qui s'intègrent pleinement dans les attendus associés à la guerre aérienne moderne. Ici, des armuriers de l'escadron montent deux GBU 12 de 250 kg sous adaptateur bi-bombes AUF 2 pendant la campagne de tir annuelle de Cazaux (Coll. Tintillier).



Le poids de la dissuasion doit pouvoir se porter sur l'ensemble des zones intéressant nos intérêts vitaux. A ce titre, les équipages s'entraînent à des missions de projection intégrant plusieurs ravitaillements en vol (Collection Sirpa).



L'unité entreprend, en coopération avec les unités de Mirage 2000 D de Nancy, des missions d'entraînement en patrouille mixte (MMFO) pour théoriser les cas de tir et valider les tactiques. Il développe par ailleurs en relation avec les forces spéciales du CPA 10 des commandos de l'air, les méthodologies de travail lors de missions de Close Air Support. L'accent est plus particulièrement porté sur l'aptitude à conduire la mission de nuit, avec notamment l'emploi de jumelles de vision nocturne (JVN).

L'escadron espère, grâce à cette nouvelle capacité, partir en opération extérieures notamment en soutien des Mirage 2000 D déployés à Manas (Kirghizstan) dans le cadre de l'opération Serpentinaire. A cet effet, l'ensemble du personnel s'emploie à améliorer les capacités de projection de l'unité et à se préparer pour un éventuel départ



En octobre 2004, les Forces aériennes stratégiques fêtent leur quarante ans d'existence. Pour commémorer cet événement un appareil de chaque unité navigante de la composante air aéroportée drapait un de ses avions d'une livrée spécifique. On note la présence d'un des Mirage IV P de l'ERS 1/91 « Gascogne » qui seront retirés du service quelques mois plus tard en juin 2005 (DR).

Outre les exercices à vocation nucléaire et l'entraînement aux qualifications l'escadron participe à des exercices OTAN tels Dynamic Mix (Espagne) en mai 2002 ou NAM (Norvège) en septembre. La campagne de tir annuelle tient toutes ses promesses lors de bons moments de convivialité propres à assurer la cohésion au sein de l'unité.

L'année 2003 voit l'activité consacrée à la mission secondaire perturbée par les événements au Moyen Orient. Les Américains pénètrent en effet en Irak pour chasser Sad-

dam Hussein du pouvoir. L'exercice Red Flag est annulé au dernier moment et les Français sont invités à rester chez eux pour attendre de meilleurs jours.

L'activité reste cependant soutenue et les exercices concernant la mission principale occupent l'escadron tout au long de l'année. L'exercice Dapex permet à quelques membres de l'unité de changer d'air en pays d'Espagne et de profiter de quelques bons moments.

A la même époque, les Mirage 2000 N subissent une légère modification. L'emploi des jumelles de vision nocturne est devenu un standard dans l'exécution des missions dévolues à l'escadron. Pour rendre l'appareil pleinement compatible avec ce dispositif, les cabines sont entièrement peintes en noir et l'éclairage modifié en lumière bleue-verte.

L'avion se voit aussi doté de nouveaux optionnels comme le détecteur de départ missile (D2M) qui, intégré au LM 22 55 du Magic, permet de contrer de manière plus efficace la menace représentée par les missiles sol-air infrarouge à courte portée.

En 2004, les FAS fêtent leur 40ème anniversaire. Une cérémonie commémorative est organisée en octobre sur la base de Mont de Marsan. On peut y admirer trois appareils spécialement décorés pour l'occasion représentant les trois escadrons de chasse de la composante air-aéroportée.

Le N 355 « AE » honore l'escadron dans une belle livrée évoquant l'appartenance de l'unité au CFAS. L'escadron participe aux exercices Crusex (Brésil) et Maple Flag (Canada).



L'escadron devant le Mirage 2000 N 355 pour les quarante ans des FAS (Collection EC 01.004).

Le lieutenant-colonel Taquet prend en main la destinée de l'escadron en septembre 2004, suivi en 2005 par le lieutenant-colonel Lenoble. L'unité participe dans la continuité de sa mission aux exercices intéressant la dissuasion et se rend au Canada pour l'exercice Maple Flag, et en Turquie pour l'exercice Anatolian Eagle.

En 2006, l'escadron participe à une nouvelle session de l'exercice Maple Flag et part en Roumanie pour effectuer une campagne de tir valorisée permettant l'emploi de l'armement à guidage laser.

Pendant le courant de l'année 2006, les équipages sont dotés du nouveau gilet de combat type Rafale offrant une plus large possibilité d'emport d'équipements grâce à un nombre important de poches et de rangements. Le casque Gueneau est lui aussi remplacé par un casque de type Gallet, plus léger et modulaire. Ce casque a la particularité de posséder un protège visière qui permet aux

équipages de les orner d'une décoration personnelle souvent élaborée par l'artiste « Titou », ancien mécanicien des Mirage F1.

Le 1^{er} juillet 2006, le CITAC 00.339 est dissous et ses Mystère XX retirés du service ; le Centre de formation des équipages Mirage 2000 N (CFEN) est alors créé en lieu et place. Cette unité rattachée au « La Fayette » reprend les traditions de l'ancien Centre d'instruction des Forces aériennes stratégiques 328 (CIFAS 328) dont l'insigne est la fameuse Pygargue à bombes rouges.



Elle ne possède pas d'avion propre et effectue ses vols de formation à partir des escadrons de Luxeuil. Pour rendre honneur à sa noble mission de préparer l'avenir, un avion de chaque escadron de 2000 N est décoré à son insigne. Le Mirage 2000 N 312 « CN » en est le porteur pour le « Dauphiné ».



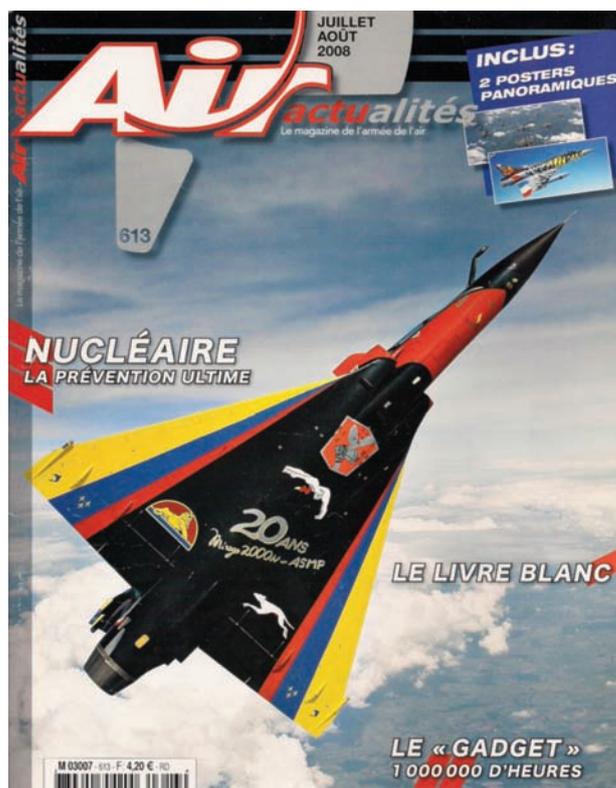
Le protège visière du nouveau casque Gallet permet aux artistes de s'exprimer et d'offrir de superbes décorations personnalisées (DR).

Les premiers Mirage 2000 N au standard K2 partent pour l'atelier industriel aéronautique (AIA) de Clermont-Ferrand pour obtenir l'aptitude au tir de L'ASMP-A. Cependant les modifications apportées ne seront rendues fonctionnelles qu'à l'arrivée effective du nouveau missile dans les armées. Les avions conservent donc la capacité de tir ASMP et retournent dans les forces sous la dénomination K2 +.

Le lieutenant-colonel Le Bouil prend la direction de l'escadron en 2007. L'unité participe à de nombreux exercices comme Sky-lance en Ecosse, Crusex au Brésil et Red Flag en Alaska. Il retourne également en Roumanie pour effectuer une nouvelle campagne de tir valorisée.

Le 2 juillet 2008, l'escadron de chasse 1/4 « Dauphiné » fête ses 20 ans sur Mirage 2000 N. Pour commémorer cet événement, l'escadron invite ses anciens pour une journée du souvenir particulièrement émouvante. Le Mirage 2000 N 355 est spécialement peint pour l'occasion. Ses ailes sont aux armes du « Dauphiné » et son fuse-

lage est paré de rouge et de noir à inserts d'argent. Sur la dérive, le sigle « 20 ans » rappelle l'événement et le ventre de l'appareil porte les insignes d'escadrille accompagnés de l'inscription « 20 ans Mirage 2000 N-ASMP ». La soirée d'anniversaire est pour tous un moment mémorable de convivialité où chacun ressent la joie de faire partie de la belle communauté du « Dauphiné ».



Le N 355 dans sa Livrée des 20 ans du « Dauphiné » (DR).





(Coll. Tintillier)





Le 21 mars 2008, le Président de la République Nicolas Sarkozy présente devant les hauts responsables de la défense sa politique concernant la dissuasion nucléaire.

Il déclare dans ce discours cadre : « La France applique un principe, celui de la stricte suffisance. Elle maintient son arsenal au niveau le plus bas possible, compatible avec le contexte stratégique (...) Ceci m'a conduit à décider une nouvelle mesure de désarmement : pour la composante aéroportée, le nombre d'armes nucléaires, de missiles, et d'avions sera réduit d'un tiers (...) Après cette réduction, notre arsenal comprendra moins de 300 têtes nucléaires. C'est la moitié du nombre maximum de têtes que nous avons eu pendant la guerre froide ».

Cette décision sera par la suite déclinée dans le Livre Blanc de la Sécurité et de la Défense de juin 2008 qui définit que : « Le missile aérobie ASMP-A sera emporté, à compter de 2009, par les avions Mirage 2000 N K3 et Rafale, à partir du territoire national (deux escadrons) et du porte-avions. Ce missile aura des performances améliorées au regard de son prédécesseur pour tenir compte, notamment, de l'évolution des défenses aériennes. Il sera équipé, dès sa mise en service, de la nouvelle tête nucléaire aéroportée (TNA) ».

Il est alors décidé de revoir à la baisse les programmes à vocation nucléaire intéressant la composante-air aéroportée. Un escadron de Mirage 2000 N ne sera pas transformé sur K3 et doit disparaître. Ce sera le « Dauphiné ».

L'annonce officielle en est faite par le général de corps aérien Paul Fouilland commandant les Forces aériennes stratégiques, lors de la cérémonie de prise de commandement du 3 septembre 2008 de la base aérienne 116 par le colonel Maigret et du « Dauphiné » par le lieutenant-colonel Benassis. La feuille de route fixée au 1/4 « Dauphiné » et au 2/4 « La Fayette » est d'assurer la tenue du contrat de posture présidentiel en maintenant le plus haut niveau de performance et de sécurité pendant la phase de transformation des escadrons de chasse 3/4 « Limousin » sur 2000 N K3/ASMP-A et 1/91 « Gascogne » sur Rafale F3/ASMP-A. Ces deux escadrons devront pouvoir prendre l'alerte opérationnelle en octobre 2009 pour le premier, et en juillet 2010 pour le second.



L'efficacité d'une unité réside dans la cohésion de ses personnels. Les liens qui unissent les femmes et les hommes d'un escadron de chasse vont bien au-delà des simples relations hiérarchiques ou fonctionnelles. Ils sont le fruit d'un sens aigu de la mission partagée et de la connaissance mutuelle des métiers et contraintes de chacun (Coll. Tintillier).

La dissolution du « Dauphiné » est programmée pour juin 2010. Le « La Fayette » termine le cycle de vie sur ASMP qui doit s'éteindre pour sa part à l'été 2011. Une fois l'alerte sur ASMP définitivement rendue, ses traditions remplaceront celles du « Limousin » à Istres mais avec de nouvelles escadrilles. Ainsi, en septembre 2011, seuls deux escadrons assureront la posture nucléaire de la composante-air aéroportée de la dissuasion : le « La Fayette » sur Mirage 2000 N K3 à Istres et le « Gascogne » sur Rafale F3 à Saint-Dizier.

Malgré le chant du cygne, l'activité opérationnelle de l'unité reste élevée et le personnel motivé. La mission de dissuasion et sa nécessité de cohérence en moyens humains et matériels permet à l'escadron de conserver sa Mécanique et ses équipes de mise en œuvre nucléaire attirées jusqu'à la fermeture. Le « Dauphiné » sera ainsi jusqu'à sa fin un et indivisible.



Rare image d'un Mirage 2000 N en configuration lisse vu à Cazaux lors de la dernière campagne de tir de l'escadron. On note le détail des trappes de visite courant sous l'appareil permettant d'accéder aux différents équipements de l'avion ainsi que les becs de bord d'attaque sortis et les trappes additionnelles d'entrée d'air ouvertes (Coll. Tintillier).

Bien que son temps soit compté, l'escadron prépare l'avenir en formant les jeunes de l'unité aux différents brevets de qualification qui leur permettront par la suite de gonfler les effectifs du « Gascogne » et du « La Fayette ». Cette noble tâche d'instruire occupe l'activité des cadres de l'unité dont le plan de charge est conséquent.

La campagne de tir annuelle du premier trimestre 2009 est perturbée par les très mauvaises conditions météorologiques et doit être écourtée. L'escadron subit de nombreuses inspections et évaluations au cours de ses exercices et manœuvres à vocation nucléaire.

Le « Dauphiné » se voit confier en avril 2009 la responsabilité d'armer la présentation tactique. Deux Mirage 2000 effectuent donc une série d'entraînement selon un programme représentatif des missions d'assaut de l'escadron et des capacités manœuvrières



du Mirage 2000. Cette superbe présentation validée en mai 2009, par les plus hautes autorités de l'armée de l'air, permet à l'unité de participer à de nombreux meetings, à la plus grande joie du public émerveillé par la tenue de la patrouille.



Le « Dauphiné » conserve ses capacités à répondre au besoin de la dissuasion jusqu'au dernier moment. Les équipages maintiennent leur savoir-faire en participant à de nombreux exercices organisés dans le cadre de sa mission principale. L'escadron passe le témoin de l'alerte nucléaire au 1/91 « Gascogne » et ses Rafale le jour de sa fermeture le 29 juin 2010 (Collection Sirpa).

Du 15 avril au 15 mai 2009 le « Dauphiné » participe à Red Flag Alaska qui se déroule à partir de la base américaine de Eielson. Offrant un territoire d'entraînement vaste comme le tiers de la France, ce « Range » est moins restrictif que son homologue du Nevada bordé par la zone interdite 51.

Pour la dernière fois les équipages du « Dauphiné » participent à de vastes « composite air opérations » (COMAO) à plusieurs dizaines d'avions regroupant un dispositif multinational d'appareils de tout type (F15, F-16, EA-6B, AWACS...).

Certains équipages ont la chance de jouer le rôle de « Red air ». Ils tentent, en compagnie de « Mig one » et ses F-16 du 18th Agressor squadron, d'intercepter les raids offensifs des « Blue air » et de perturber le train de la COMAO. Cet exercice riche d'enseignements permet, encore une fois, aux plus jeunes, de s'aguerrir et aux plus expérimentés de parfaire leur savoir-faire dans des missions complexes et évolutives, représentatives des conditions du temps de guerre.

En septembre 2009, le lieutenant-colonel Le Saint prend le commandement du « Dauphiné ». Il se voit confier la lourde tâche de mettre en sommeil l'escadron tout en préservant la pleine capacité opérationnelle de son unité jusqu'à la prise d'alerte nucléaire effective du 1/91 « Gascogne » sur Rafale F3/ASMP-A.

L'unité conduit son plan de charge sans faiblir malgré la disparition au fil de l'eau d'une partie de sa ressource humaine.

A la mi-septembre, l'exercice Bold Avenger conduit le « Dauphiné » en terre danoise pour quinze jours de détachement, afin de pratiquer des vols en COMAO au-dessus de la Baltique. Les nouveaux F 16 D block 52 polonais présents au cours de l'exercice permettent quelques vols en place arrière et la découverte des spécificités du ravitaillement en vol sur ce type d'appareil.



L'exercice Bold Avenger se déroulant au Danemark en septembre 2009 permet aux équipages de pratiquer des opérations de ravitaillement en vol à partir de C-160 NG Transall (DR).

En termes de traditions, les avions se voient parer sous l'impulsion des chefs de la technique, d'insignes d'escadrilles à grand format reprenant notamment pour la SPA 81 le Lévrier conçu par la caporal Baynes en 1918. En cette dernière année, certains appareils conservent le « 4 » de tradition pour évoquer l'attachement de l'escadron à ce numéro fétiche qui suit l'unité depuis 1949. Les métiers de l'air étant des métiers de passion le « Dauphiné » prépare la relève en parrainant



nant la promotion 2009 de l'Ecole des pupilles de l'air (EPA) de Grenoble, vivier de candidats à l'Ecole de l'air. A ce titre, le Mirage 2000 N 312 « CN » se voit parer, sur sa dérive à droite, d'une décoration élaborée par les jeunes de l'école.



En décembre, la dernière Saint Eloi est particulièrement chargée d'émotion et chacun des personnels présents ce jour-là se souviendra de la brillante prestation des musiciens de l'escadron et de leur chanson « Les portes du grand Dauphiné vont à jamais se refermer » sur l'air du Pénitencier de Johnny Hallyday.

Janvier 2010 voit le commencement de la déflation de la flotte des Mirage 2000 qui sont orientés vers les escadrons « La Fayette » ou « Limousin » pour certains ou stockés au GERSA de Châteaudun pour d'autres.

La dernière campagne de tir qui se déroule en février 2010 est particulièrement réussie. La disponibilité élevée de l'escadron permet de fournir le nombre nécessaire d'avions tireurs mais aussi deux avions en configuration lisse à la plus grande joie des équipages qui peuvent éprouver les formidables capacités de chasseur du Mirage 2000 N. En parallèle, certains mécaniciens ont la chance de participer à des vols sur Puma et Cougar, d'autres volent sur les Alpha Jet de l'Ecole de transition opérationnelle (ETO) et peuvent, lors de rejointes avec les avions du « Dauphiné » admirer en vol le beau delta du Mirage 2000 et savourer le fruit de leur travail.

De retour à Luxeuil, l'escadron participe en mars 2010 à son dernier exercice

Banco/Poker qui démontre la haute tenue de l'unité dans l'exercice de la manœuvre nucléaire. Les deux exercices d'avril et mai 2010 « Amitié Djibouti » et TLP Albacete, marquent les dernières sorties du « Dauphiné » à l'étranger.

Le vol de nuit familles d'avril met un point final à une longue tradition de l'escadron qui consiste à partager dans un moment de convivialité la passion du métier et la fierté de faire partie d'un groupe de femmes et d'hommes au métier d'exception. La présentation en vol à quatre avions conduite par le lieutenant-colonel Moneuse, commandant en second de l'escadron, sur son avion, le N 314, est particulièrement appréciée des spectateurs et la soirée organisée par l'amicale est très réussie et pleine de bons souvenirs.



Les vols de nuit représentent une part importante de l'activité d'entraînement des équipages. Celle-ci est en cohérence avec les attendus associés aux opérations aériennes modernes et les nouvelles méthodologies d'action comme le travail sous JVN (Coll. Tintillier).





L'escadron a l'honneur en 2009 et 2010 d'armer la présentation tactique, ce qui permet de faire découvrir au public les savoir-faire des équipages de l'armée de l'air dans un show représentatif des missions se déroulant sur le théâtre afghan (Coll. Tintillier).



Tous ceux du « Dauphiné » lors de la dernière journée traditions le 6 mai 2010 (Collection BA 116).

Le dernier exercice Palmier se déroule pendant la deuxième semaine de mai 2010, clôturant ainsi le cycle de formation du personnel de l'unité en matière de qualification nucléaire. L'escadron a une nouvelle fois l'honneur d'armer la présentation tactique pour une dernière saison de meetings et démontre encore la dextérité de ses navigants.

L'ultime cérémonie de remise d'insignes d'escadrille se déroule le 6 mai 2010. Elle voit pour la première fois l'ensemble du personnel versé dans une des trois SPA de l'escadron. Quelle est donc la meilleure des escadrilles ? Cette question brûlante est le sujet d'un dernier affrontement des traditions entre Charognards, Clébards et Lions sans que l'on puisse réellement en déterminer le vainqueur. Les Lions profitent de cette journée pour se rendre en pèlerinage en la cité de Belfort pour un dernier adieu à son gardien.

L'avion des chefs est retenu pour recevoir une magnifique livrée de fermeture conçue par le peintre « Titou ». Quinze jours

sont nécessaires pour son élaboration par les frères Jacques du pinceau, en l'occurrence les servitudes de l'escadron.

Le mois de juin est consacré à la délicate manœuvre technico-administrative de reversement des matériels et à la préparation de la cérémonie de fermeture. Les derniers jeunes en formation terminent leur cycle de qualification opérationnelle et c'est l'équipage capitaine Soidet/lieutenant Fraysse qui se voit être le dernier à obtenir une qualification de chef de patrouille/chef navigateur au sein du « Dauphiné ». Ne disposant que de neuf appareils, les vols restent toutefois soutenus et la mécanique occupée.

Le 16 juin le personnel de l'escadron rejoint Taverny pour léguer les photos de ses anciens à l'état-major du CFAS. « L'avenue Dauphiné » est inaugurée dans une aile du bâtiment du CFAS par le général de corps aérien Fouilland, afin que vive dans les mémoires l'action de ces serviteurs de la dissuasion.



Le 26 juin 2010 est organisée la journée des anciens du « Dauphiné ». Elle permet de réunir pour la mise en sommeil de l'escadron tous ceux navigants, mécaniciens et personnels du soutien, petits ou grands qui ont construit l'histoire de cette belle unité. Réunis autour du verre de l'amitié, ils content la légende du vent des hélices, du fracas des armes, des vols sur flèches d'argent et de la paix nucléaire. La soirée particulièrement émouvante unit avant la grande nuit les cœurs des jeunes et des anciens du « Dau-

phiné », tous fiers d'avoir appartenu au meilleur des escadrons de chasse.

Le 29 juin 2010 est organisée en présence des plus hautes autorités de l'armée de l'air la cérémonie officielle de mise en sommeil de l'escadron de chasse 01.004 « Dauphiné ». Le Lieutenant-colonel Le Saint remet au général de corps aérien Paul Fouillard, commandant les Forces aériennes stratégiques, les fanions de ses escadrilles.



Point de tristesse car nous nous reverrons, frères d'armes du « Dauphiné ». En route vers un nouveau destin et de nouvelles aventures ! Et à la chasse B... ! (Coll. Tintillier).

« Toi qui fus du « Dauphiné » sois un de ses grands, qui regarde le ciel. N'oublie pas notre amitié, et souviens toi d'avant. De ces jours où nous volions ensemble qui sont à jamais éternels. Envoie-toi maintenant vers ton destin, rappelle-toi ces chants de nos avions vaillants, qui percent avec fracas la grande pénombre bleue de l'histoire, appelant le retour vers la lumière et l'espoir d'une renaissance ».

A ceux du « Meilleur »



(Coll. Tintillier)





Le Mirage 2000 N 369 nous présente son beau delta à flèche de 58 ° (Coll. Tintillier).





Les commandants d'escadron sur Mirage 2000 N

1987	CDT SINAULT
1989	CDT ROBERT
1990	CDT BUAILLON
1992	CDT BELLEC
1993	LCL MANSION
1996	LCL MORIZOT
1998	LCL FRITSCH
1999	LCL DUQUENOY
2001	LCL TAPREST
2002	LCL OURSEL
2004	LCL TAQUET
2005	LCL LENOBLE
2007	LCL LE BOUIL
2008	LCL BENASSIS
2009	LCL LE SAINT





« Charognard éployé d'argent et de gueules, becqué d'or »

Les commandants d'escadrille sur Mirage 2000N de la SPA 37

1987	CNE HURET
1989	CNE MOUNIE
1991	CNE SALLERIN
1993	CNE BRENGARTH
1995	CNE ROY
1997	CNE BAILLEUX
1999	CNE BAJON-ARNAL
2000	CNE BRUDER
2002	CNE DE WISPELARE
2003	CNE OBELLIANNE
2006	CNE VENOT
2008	CNE BERON
2009	CNE MARTEL



« Lévrier bondissant au naturel »

Les commandants d'escadrille sur Mirage 2000N de la SPA 81

1986	CNE COTTEREAU
1988	CNE LAHENS
1988	CNE GOJON
1990	CNE ERSCHENS
1992	CNE MASQUILIER
1994	CNE PEIRETTI
1996	CNE TAQUET
1998	CNE COSTEL
2000	CNE SOTTY
2002	CNE DELORME
2005	CNE TABIS
2008	CNE MANSCOURT





« Demi-rondache de gueules au Lion de Belfort d'or terrassé d'azur »

Les commandants d'escadrille sur Mirage 2000N de la SPA 92

1991	CNE MONOT
1993	CNE LE VERRE
1995	CNE DELLARRE
1997	CNE LESCRIER
1999	CNE GUICHEMERRE
2000	CNE BOITAUD
2001	CNE LEROUX
2004	CNE FOURNERET
2007	CNE GRUAIS



Les chefs des services techniques sur Mirage 2000N

1987	CNE EGGENSPILER
1989	CNE BIAL
1991	CNE FRAZACK
1993	CDT BOUVET
1996	CDT SAUMITOU
1998	DODEMAN
2000	CDT MOUGEL
2002	CDT GIRARD
2004	CDT BLASCO
2006	CDT SUTTER
2008	CDT ASENCIO



Note

Cet ouvrage se veut être le reflet de la compilation des archives historiques en possession de l'escadron au moment de sa fermeture. Il regroupe des données de différentes origines accumulées par les cellules traditions de l'unité depuis sa création.

Les sources utilisées sont issues des « journaux de marche » de l'unité, de témoignages écrits et de synthèses historiques élaborées par le SHD.air et par les officiers traditions de l'unité.

L'iconographie est essentiellement puisée dans les documents en possession de l'unité. La majeure partie des photographies sont issues de la salle de tradition de l'escadron. Elles sont reprises dans ce livre afin de conserver la mémoire de ce lieu particulier.

De manière plus spécifique :

Les chapitres concernant La SPA 37 et SPA 81 font largement appel aux cahiers de marche des escadrilles de l'époque et aux données historiques issues des sources du SHD.air.

Le chapitre SPA 92 reprend les éléments fournis par le SHAA à la création de l'escadrille en 1991 et de données collectées au SHD.air.

Les chapitres « Entre deux guerres », « Seconde Guerre Mondiale », « Indochine » et « Le Vampire » reprennent très largement la synthèse historique élaborée par le capitaine Le Bourhis, ancien officier traditions du « Dauphiné ».

Les chapitres suivants sont la synthèse des éléments recueillis dans les archives ouvertes de l'escadron.

Le chapitre sur la quatrième escadre de chasse reprend un article édité par le Sirpa Air en 1992 pour le livre « L'armée de l'air aujourd'hui ».

PAROLES D'ANCIENS

Première anecdote guerrière...

Je dormis peu cette nuit-là et à l'aurore, mon sac bouclé devant ma tente, j'attendis le camion qui m'emporterait et en tenue de vol, avec ma seule musette. Je gagnai le mess où mes camarades et surtout Menu étaient déjà en train de se goinfrer. Je n'étais vraiment pas dans mon assiette, Menu s'en aperçut et me dit : « Roger, (il m'appelait ainsi depuis notre mission de Coastal et la partie de saute-mouton qui avait suivi), si vous ne vous sentez pas 5/5, prenez donc le Dakota des mécaniciens. Vous serez plus relax pour revivre ces derniers trois jours et je suis sûr que d'y penser calmement vous aidera à mieux supporter cette angoisse ». Je le remerciai et acceptai. Fallait-il que je sois perturbé pour renoncer à un vol en tant que pilote, surtout celui-là qui nous menait aux portes du combat, et pour accepter de faire le colis dans un Dakota, avec les mécanos sympas comme tout, et qui voulaient à toute force me faire bouffer du camembert arrosé de rouge !

Heureusement la Corse, au départ de Bône, est à un saut de puce et nous y fûmes bientôt posés. Le bled où nous devions être basés s'appelle Follelli. Il est situé sur la côte est de la Corse : distant au sud de 70 km de Ghizonaccio où étaient basés les bombardiers B-25 Mitchell ; au nord, à 30 km de Bastia ; à l'ouest, adossé à la chaîne de montagnes qui partage la Corse en deux du nord au sud ; et à l'est, bordé des terrains marécageux qui le séparaient des plages et de la mer.

Les Américains avaient trouvé non loin du village une espèce d'esplanade où se prolongeait le maquis descendu de la montagne et qui était en réalité l'estuaire d'un torrent, le Fium Alto, dont la violence en hiver avait dû avoir raison des marécages et arracher à la montagne les graines, petits arbres, et autres végétations qui avaient fini, au cours des âges, par former une espèce de delta, suffisant à la belle saison pour y installer une piste en grilles et, après défrichage, un cantonnement correct.

Ils y avaient aussitôt installé une base avec un Wing complet, équipé de P-47 et, sur la lancée, avaient défriché au bulldozer les deux pentes terminales de la vallée du Fium. Par la même occasion, ils avaient détourné le cours par une espèce de barrage qui retenait le peu d'eau qui y coulait en été et en faisait remonter le niveau assez loin dans la montagne, ce qui nous donnait à tous des bassins naturels où l'on pouvait se laver, se baigner et nager en eau toujours propre puisque le courant ne cessait jamais. Le « La Fayette » avait occupé le terre-plein rive droite et nous avait laissé le plus grand, rive gauche, dont nous occupâmes la moitié vers l'amont et laissâmes disponible l'autre moitié vers l'aval car on nous avait annoncé l'arrivée imminente du 1/4 « Navarre », équipé à Dakar et qui venait nous rejoindre pour former avec nous la fameuse 4^{ème} Escadre de chasse, la première mise sur pied avec du personnel exclusivement français. La logistique étant bien entendue américaine. D'ailleurs, si nous avions liberté de manœuvre en ce qui concernait notre travail, les ordres généraux nous venaient du Wing américain voisin que nous avions en quelque sorte renforcé. Nous trouvâmes le camp équipé, les tentes montées, les bâches à eau pendues aux arbres. Seules manquaient les cuisines, les Américains ne comprenant rien à nos méthodes d'installation, et les chiottes, qu'ils comprenaient encore moins, et que de toute façon, soit les unes, soit les autres, ils désapprouvaient hautement. Les groupes électrogènes étant en place, nous avions de la lumière. Quant à la bouffe, le temps qu'arrive notre échelon roulant, nous fûmes pris en compte par le « La Fayette », qui nous hébergea le plus gentiment du monde.

Son patron, le commandant de Rivals-Mazères, très chevalier des croisades, était, à défaut d'un grand pilote, un grand bourgeois, charmant et fort bien élevé. Cela ne dura que fort peu de temps car l'Air Transport américain, en deux coups, les gros, nous débarqua deux jours après notre fourniment complet et en 24 heures, le groupe 2/3 « Dauphiné » était en place et opérationnel, même les cochons et les poules que les cuisiniers avaient

transportés avec eux et pour qui ils avaient déjà, au pied de la tonne à eau, préparé le cloaque où les cochons se roulaient avec délice et où même les poules se baignaient pour bouffer ce que les cochons laissaient de ce que les cuistots leur jetaient. C'était bucolique à souhait mais dégueulasse en diable et, Dieu merci, hors de notre vue.

Une fois la maintenance à pied d'œuvre, les Américains ignorant profondément ces contingences du fait que pour eux, tout était prévu, préparé, peaufiné et très au point quand les combattants arrivaient, nous intégrèrent aussitôt dans les missions à accomplir et dès le quatrième jour après notre arrivée, nous étions sur les ordres. Le hasard fit que 12 avions de notre groupe sur 36 prévus furent dans le coup sur une mission de bombardement en piqué, suivi de straffing (mitrillage au sol) sur les arrières des troupes allemandes qui, en principe, devaient être l'objectif du Maréchal Juin et de la 1^{ère} Armée sur le Garigliano. Ce qui permit de dégager enfin le Monte Cassino qui tenait toujours, malgré les conneries du général américain Clark, du non moins minable Auchinleck, un Anglais, et du pire de tous, un Néo-zélandais qui fit sacrifier 3 divisions complètes, soit 30 000 hommes, avant de faire appel aux forteresses volantes qui pulvérisèrent l'abbaye de Monte Cassino et les 300 réfugiés qui l'occupaient. Cela fournit aux Allemands, qui n'avaient jamais occupé la basilique, des points d'appui et des postes de combat qu'il aurait fallu des semaines pour mettre au point et que les forteresses leur avaient offert en dix minutes.

C'est à la suite de ces erreurs monumentales que le Corned Beef, le Roasbeef, et le Kiwi mâtiné de kangourou écoutèrent enfin le maréchal Juin qui préconisait depuis des semaines le contournement de ce verrou par le sud, ce qui obligerait les Fritz à se retirer de la montagne sous peine d'encerclement. Mais pour cela, il lui fallait une aviation d'assaut puissante, polyvalente, pour désorganiser sinon les lignes de défense de l'ennemi, du moins ses arrières en attaquant les ponts, les gares, les dépôts de car-

burant et de munitions et, si c'était encore possible, les lignes avancées en les prenant à revers d'où l'implantation du Wing américain à Follelli et notre arrivée en renfort.

Menu était désigné comme leader des 12 avions du 2/3 et moi, son équipier, pour assurer ses arrières. Les 24 autres avions étaient américains. Chose curieuse, chaque groupe de 12 avait un leader, mais il n'y avait pas de chef de dispositif. Je pense que les Ricains, ne nous connaissant pas, étaient méfiants et préféraient nous voir au moins une fois en action avant de nous confier leurs « boys ». Cela ne nous vexa pas d'autant plus que, gentlemen jusqu'au bout, ils nous laissèrent décoller les premiers, ce qui signifiait en clair que nous allions inaugurer un secteur dont ils ignoraient tout, et en particulier son potentiel de Flak (DCA).

Décoller les premiers voulait dire pour moi qu'avec Menu, j'inaugurerai le cirque. Je m'y préparai soigneusement, essayant de ne rien oublier dans ma tenue de vol, dans la mise en ordre de mon cockpit et me retrouvai ce matin de juin vers sept heures, à la droite de Menu pour un décollage par patrouille de 2. Une brève pensée pour Mitzou, pour Joëlle, pour Annick, pour ceux qui, j'en suis sûr, après mon télégramme de Bône, pensaient à moi, et le cœur un peu serré, peut-être de trouille, j'ouvris les gaz et lâchai les freins. Mon premier saut dans l'inconnu commençait. Décollage sans histoire, rassemblement des autres avions, les nôtres, et prise du cap de l'objectif en grim pant doucement vers le bleu du ciel encore un peu palot.

La formation s'étagait sur environ 300 mètres en altitude et 100 mètres en latitude, le top étant le plus haut. Le temps était splendide. J'essayais vainement de repérer derrière nous ou dans notre proche périmètre les 24 taxis américains qui devaient prendre part à la corrida, mais le ciel était vide, du moins ce que j'en voyais.

Le silence radio étant impératif, je me gardais bien de poser des questions. Après tout, ça n'était pas mon boulot et le leader

était là pour ça. Effacés l'île d'Elbe et Monte-Cristo, la côte italienne apparut, un peu noyée de brume mais fort visible. Notre altitude, environ 20 000 pieds (6 000 mètres). Un calme de cathédrale.

Si c'était ça la guerre, c'étaient des vacances. Mais je savais bien que ce ne serait pas toujours ainsi. En effet, devant nous une espèce de dessin surréaliste escaladait le bleu du ciel, une pyramide de gris, de noir, de blanc, de jaune pâle se torsadait, se boursoufflait pour enfin s'effilocheur en altitude. Curieusement, aucun éclair ne traversait cette masse fuligineuse et je compris très vite que le déluge des éclatements d'obus se passait au sol, et j'eus une pensée douloureuse pour les pauvres gars qui crapahutaient dessous, en particulier pour mon beau frère Charly Huck, que je savais diriger un poste avancé de transfusion sanguine, et dont l'installation complète mais précaire suivait au plus près l'avance des troupes au sol.

J'essayais de me rassurer à son sujet en pensant que, peut-être, il avait suivi la 1^{ère} Armée dans son mouvement de contournement du Monte Cassino. Mais qui pouvait savoir ? Je veillais donc attentivement sur mon leader, scrutant sans arrêt le ciel au-dessus et autour de lui, les cadrans que je ne pouvais voir, étant surveillés par le flight d'accompagnement sur ma gauche et l'ensemble par celui du Top-cover environ 1 000 mètres au-dessus de nous. Nous franchîmes la côte un peu avant d'arriver sur la fournaise de Cassino et commençâmes notre mission.

La présence de chasseurs ennemis étant peu probable, le top nous rejoignit et les 12 avions plongèrent vers la zone à explorer et nettoyer, si besoin était.

Les Allemands qui n'avaient pas vu depuis longtemps des chasseurs-bombardiers, et encore moins les nôtres, tout nouveaux, ne prenaient aucune précaution et leurs activités s'accomplissaient au grand jour, sans camouflage et avec un minimum de défense aérienne.

Menu donna liberté de manœuvre à chaque patrouille, et la danse commença. En premier lieu, bombardement en piqué des ponts, des gares, des centrales électriques, des dépôts de munitions et de carburant cela, pour nous libérer de nos bombes.

Ensuite, le ratissage systématique de tout ce qui bougeait en bas sur les routes, les villages, les cantonnements par des attaques en ligne, en rase-mottes, où à chaque passe, 96, 12.7 mm crachaient leur semence de mort. Fort peu de réaction de la Flak. La surprise était totale. A court de carburant et de munitions, la formation prit le cap zéro, et nous rentrâmes à Follelli. Aucun écho encore de notre intervention à l'OPS où nous apprîmes tout de même qu'au dernier moment, les 24 Ricains qui devaient se joindre à nous avaient été déroutés pour escorter des Mitchell en opération de bombardement du côté de Rome.

Ces empafés d'Amerloques avaient préféré nous laisser essuyer les plâtres, car personne encore ne s'était attaqué au secteur d'où nous venions. Débriefing. Bilans, contrôles par la projection des films de la caméra montée en série avec nos mitrailleuses, de telle sorte que personne ne pouvait se prévaloir d'avoir détruit ceci ou cela si ça n'était pas vrai. La caméra était là pour témoigner.

Nous avons fait pas mal de dégâts mais si nous avions été plus nombreux, la mission aurait payé davantage.

Dans cette optique, Barbier s'en fut voir de Rivals-Mazères, le patron du 2/5, pour lui proposer d'essayer de convaincre le colonel américain qui commandait le Wing, et nous par extension, de nous donner des missions communes, voire de les étoffer par un ou deux de ses squadrons, car le gâteau qu'offrait l'armée allemande et qui protégeait Cassino sur ses arrières et le ravitaillait, valait vraiment la peine qu'on s'occupât soigneusement de lui. Ainsi fut fait et l'après-midi du même jour, c'est 48 P-47 qui prirent le chemin de cette marmite de sorcière qu'était devenue cette foutue montagne.

Tout le monde était joyeux (la guerre n'est-elle pas, a priori, fraîche et joyeuse, suivant les critères germaniques ?) et se régalaient d'avance à la pensée de tout ce que nous allons foutre en l'air dans le secteur en cause. C'était évidemment sans compter sur les réflexes prodigieusement rapides de la Wehrmacht, de son esprit guerrier, de son organisation, de la qualité de ses hommes, de l'abondance et de l'efficacité de son matériel. L'attaque de strafing, après le largage des bombes sur les targets importants, devait partir du centre approximatif de la zone où s'entassait tout ce qui montait vers le sommet et s'intéresser, de préférence, aux routes, aux véhicules quels qu'ils soient et, si on avait de la chance, aux quelques postes de Flak qui protégeaient les points stratégiques. Chaque vague de 12 devait se mettre en râteau, partir du centre théorique et se diriger vers un des points cardinaux pendant une vingtaine de kilomètres environ puis revenir sur ses pas afin de broser en sens inverse le terrain déjà parcouru et fouillé. Il y avait une petite chance pour que les Fritz planqués au premier passage et nous croyant partis reprennent leurs activités, ce qui nous permettait de leur tomber à nouveau sur le poil avec un certain effet de surprise. Bien entendu, les attaques partirent du centre de 5 en 5 minutes pour éviter qu'au retour, elles ne se retrouvent nez à nez au point de départ. La première vague, son nettoyage fini, devait grimper dare-dare à 20 000 pieds pour couvrir le reste de l'opération et éviter de se faire piéger par une patrouille de 109 dont nous savions qu'il en existait quelques-unes pas trop éloignées. Le plan se déroula comme prévu et l'idée de revenir était géniale. Tout ce qui était planqué, croyant le danger passé, était ressorti et ce fut un vrai jeu de massacre, malheureusement gêné par une foudroyante multitude d'affûts de Flak, mitrailleuses lourdes, canons octotubes Mauser de 15 mm, canons à fûts octuples de Beaufort de 40 mm et surtout, celui qui allait devenir notre cauchemar, le 88 en affût de 4 tubes utilisant des chargeurs de 5 obus, ce qui lui donnait une cadence de tir terrifiante de 0 à 8 000 mètres et dont les projectiles, munis de fusées à cellule photo-électrique, pétaient au niveau de

n'importe quel objet rencontré sur leurs trajectoires, à condition qu'il fut à moins de 50 mètres. Cette précision en altitude nous laissait perplexes, et ce n'est que plus tard qu'un officier de l' « Intelligence » américaine nous informa de cette astuce en même temps qu'il nous conseilla, autant que faire se pouvait, et en cas de besoin, de parachuter aussi loin que possible du point où nous avions été touchés, car les Allemands rendus furieux par ce harcèlement incessant que nous leur infligions, tiraient sur les pilotes pendus à leurs ficelles et les descendaient sans pitié.

C'est au cours de cette mission que je fis vraiment connaissance de la Flak et j'en conservai, la guerre durant, une peur bleue.

Dans la fameuse manœuvre aller-retour dont je viens de parler et qui eut des conséquences extraordinaires sur la suite des opérations, j'en reparlerai, notre formation était donc la première à passer et à rebrousser chemin.

Si l'aller fut relativement calme sur le plan de la défense et des objectifs rencontrés et détruits, le retour fut d'une toute autre cuvée.

Si notre « râteau » fit un très, très sérieux nettoyage, ce fut dans un enfer de traçantes rouges qui jaillissaient de partout, d'éclatement d'obus au niveau à cause de leur foutue fusée, de flocons blancs (Flak légère), gris (Flak moyenne), noirs (Flak demi-lourde), jaune sale (Flak lourde) qui tissèrent autour de nous, dessus, dessous, sur les côtés, un filet mortel si bien que j'avais, moi, l'impression d'être pris dans une nasse sans issue.

N'ayant plus à veiller sur Menu, je pensais, et les autres avec moi, que la solution était de foncer droit devant en tirant nous-mêmes à tout va, mais pas au hasard et Dieu merci, les targets ne manquaient pas, nous procurant une courte joie quand, dans le colimateur, surgissait un affût de Flak. Dans ces cas là, négligeant les hommes et les pièces,

nous donnions priorité aux caisses de munitions qui sautaient allégrement sous nos rafales, car nos bandes de cartouches étaient composées d'une suite renouvelée d'une traçante, d'une perforante, d'une explosive et d'une incendiaire au phosphore blanc.

L'explosion généralisée des caissons d'obus ou de cartouches se chargeait de la destruction des pièces elles-mêmes et des servants quand ne se mêlaient pas à ça les jerricans du camion tracteur qui, en explosant, finissaient de foutre le feu et de faire péter ce que nos rafales avaient raté. C'était dantesque et c'est là, pour la première fois aussi, quand, limite de carburant et à sec de munitions, sur le chemin du retour, au complet en ce qui concernait le « La Fayette » et nous, c'était un miracle, compte tenu du feu d'artifice maléfique dont nous sortions, que je pris conscience de redescendre dans ma vraie peau.

Jamais je n'aurais cru que j'étais capable de m'extrapoler ainsi, au point de devenir une machine à tuer, capable de ne penser qu'à ça, recherchant la vie sous toutes ses formes, avec pour seule idée, la détruire jusqu'aux racines, la peur au ventre mais la rage au cœur, capable, à la limite, si j'avais été touché sans recours possible, de m'écraser avec mon avion en feu sur les salauds qui m'avaient dégroupé.

La guerre en vérité est une horrible chose, à mon avis indispensable, pour libérer les humains du fond de violence venu des premiers âges, avec lequel ils viennent au monde et qui sommeille tout en croissant et embellissant au cours des années qui suivent, sauf si un bienheureux exutoire, appelé « guerre » qui, malgré l'indicible et répulsive horreur qu'il inspire, agit comme une soupe de sécurité et les libère au moins pour une partie de leur vie de ce besoin latent de se battre, de tuer ou se faire tuer, de faire souffrir, de souffrir soi-même, de torturer ou de l'être, enfin de se libérer des instincts inscrits probablement dans nos gènes et transmis par nos tous premiers ancêtres pour qui la loi de survie était la seule respectée.

Cette constatation me laissa rêveur et je pris conscience qu'il me faudrait, chaque fois que je décollerais pour une mission quelle qu'elle soit, laisser dans ma tente ma défroque du Docteur Jeekyll et revêtir celle de Mister Hyde. C'était monstrueux, mais si je voulais survivre, et Dieu sait si j'en avais envie, quand passaient devant mes yeux les images de Mitzou, de Joëlle, d'Annick et de Touty, il me fallait impérativement devenir un tueur, froid, raisonnable mais implacable et pour cela chasser de mon esprit les notions d'indulgence, de charité, de pitié, de tolérance qui, au fond, formaient ma vraie nature, mais avec toujours, tapie au plus profond de mes cellules, et ne demandant qu'à se libérer, la bête cruelle, hargneuse, sourde à tout sentiment de clémence, et n'ayant pour devise que cet axiome qui me hanta durant la guerre : « si ce n'est pas toi, c'est moi ». Il faut dire à ma décharge que nous avions en face et à ce sujet des maîtres à penser qui nous aidèrent, sinon nous forcèrent à revêtir ces armures détestables d'intolérance, d'envie de meurtre et surtout dépourvus de toute pitié, de tout regret, de tout remords jusqu'au moment où, sortis de l'enfer de la bagarre, on arrivait à se poser des questions que nous savions sans réponse, sauf celle, définitive, de lâcher le coussin.

J'ai su très vite que pour moi, ce ne serait jamais la solution et, comme je l'avais toujours fait, je pris le parti de m'accommoder de cet état de chose qui, probablement, me sauva la vie.

En effet, les faibles, les indécis, les amateurs d'états d'âmes, les coupeurs de cheveux en quatre, avec des mais, des si ou des peut-être, peuplent maintenant les Champs du Repos ou s'étaient trouvés de bonnes raisons, valables pour l'Etat-Major, de regagner leur foyer.

Ce métier était un métier d'hommes, d'hommes à part entière, devenant préhistoriques à certaines heures de leur vie, mais qui, redevenus normaux dans celles qui suivaient, n'avaient ni remords, ni regret, ni honte, ni pitié. La violence qui avait guidé

leurs gestes et leurs décisions pendant le temps d'une mission avait en même temps gommé de leur mémoire tout autre sentiment à l'exclusion de celui, bien vivace et bien tenace, qu'est la joie d'être vivant.

Cette espèce d'égoïsme, car c'en est une forme, m'habilla comme d'une seconde peau pendant le temps que dura « ma guerre », mais il est certain, et je m'en aperçus par la suite, qu'on ne porte pas impunément une défroque et ce, pendant assez longtemps pour qu'elle ne laisse pas sur votre peau, votre cœur ou votre âme une empreinte indélébile. Qu'était donc devenu le petit paysan joyeux, coureur de champs, prêt à partager le pain de son goûter ou de donner trois billes au « petit misère » qui n'en avait pas ? J'étais le même et pourtant, j'étais un autre et comme dit Pierre Duban dans sa chanson, j'avais définitivement perdu mes couches, mes langes et cassé bon nombre de mes joujoux. Il est vrai qu'on m'en avait donné d'autres mais, ceux-là servaient à casser ceux des autres ou à se faire casser par eux, et dans ce cas-là, intervenait cette notion du définitif que je n'avais pas encore connue mais qui me sauta au visage quand, pour la première fois de ma vie, je fus confronté à la mort.

Quoi qu'il en soit, nos interventions sur les arrières logistiques des mecs qui tenaient Monte Cassino furent payantes, car dans un message transmis au Wing américain avec dérivation spéciale sur nous, le Maréchal Juin nous remercia chaleureusement de notre aide et quelques jours plus tard, les Fritz, ne se souciant pas d'être pris à revers, abandonnèrent ce piton maudit et Juin et sa 1^{ère} Armée dont il nous avait baptisés le fer de lance, les culbuta sur le Garigliano et entama la poursuite vers Rome que, peu de temps après, il occupa après qu'elle eut été déclarée ville ouverte. Quant à nous, fidèles à notre tactique, nous allions, loin derrière les lignes allemandes, détruisant les ponts, les gares, les nœuds routiers et ferroviaires, les dépôts de munitions et de carburant, les centrales électriques, au passage quelques villages ne nous paraissant pas très catholiques avec un acharnement particulier sur les ponts magni-

fiques de la ville de Pise, traversée de bout en bout par le fleuve Arno, où nous avions l'ambition d'acculer les Allemands pour permettre à Juin, ses Pieds-Noirs, ses Tirailleurs et ses Tabors, de leur faire enfin leur fête, comme eux la leur avaient faite sur le Monte Cassino. Mais ces Fritz avaient le génie de la guerre et leurs unités de pontonniers n'étaient pas composées que de manchots. Ils reconstruisaient dans la nuit ce que nous avions cassé la veille et s'ils perdirent une montagne de matériel trop lourd pour ces fragiles passerelles, ils sauvèrent le gros de leurs troupes qui, allégées, cavalaient 24 heures sur 24 en direction du col du Brenner avec, au cul, la 5^{ème} armée américaine et la 1^{ère} armée française alors trop éloignées de leurs bases de ravitaillement pour effectuer une poursuite efficace.

C'est d'ailleurs sur Pise que m'arriva la première anecdote de ma carrière de chasseur-bombardier. Nous avions décollé ce matin-là par un temps tout à fait possible, hormis une couche de stratus qui se prélassait aux alentours de 1 500 mètres. Rien de bien grave. Nous étions trois patrouilles de quatre avions, tous avec des bombes car la chasse allemande ne se manifestait guère dans le secteur de Pise où nous allions, et la nécessité d'une protection en top ne se faisait pas sentir. Il restait 3 ponts intacts sur l'Arno et chaque patrouille en avait un pour objectif. Celui de Menu, donc le mien, était le dernier vers le sud. Montée en douceur au-dessus de la mer, mais surprise, passée la première couche de stratus, une autre était là 2 000 mètres plus haut. Pas de problème encore jusqu'au moment où, la deuxième couche traversée aux alentours de 4 000 mètres, une troisième couche 1 000 à 1 500 mètres plus haut cachait le bleu du ciel. Nous étions alors tout près de la côte italienne et Pise n'était pas bien loin. Sans aucun doute, il fallait traverser la troisième couche, prendre au pif le cap de l'objectif et compter sur la chance pour qu'un vent favorable chasse, sinon tout, du moins une partie de ces voiles de camouflage, nous permette le repérage au sol de ce que nous étions venus chercher. Quand il apparut au leader que nous devions approxima-

tivement survoler l'objectif, les trois patrouilles se mirent à tourner en rond à la recherche du ou des trous possibles. Mais rien ne semblait bouger, sauf qu'il me sembla que la dernière couche de nuages que nous survolions dérivait vers le nord et commençait à se fragmenter. Si celle-là bougeait, il était probable que les deux premières au-dessous le faisaient aussi. Je signalai le fait à Menu qui ordonna alors aux patrouilles de se scinder en deux, de s'échelonner vers le nord, lui-même restant au sud et de rechercher, chacun pour soi, la possibilité de plonger en évitant de trop allonger leur secteur de recherche pour éviter les collisions dans la traversée des couches et, le cas échéant, de l'effectuer en patrouille ultra serrée. Ce dispositif en place, je continuais donc ma ronde dans l'aile de Menu, mais pas trop près pour ne pas le gêner dans sa quête et me permettre à moi aussi de chercher le trou problématique. J'étais en arrière et un peu au-dessus de lui sur sa droite quand, brusquement, je le vis basculer à gauche en piqué. Le temps pour moi de bondir dans son aile et d'en faire autant, j'entrevis un magnifique entonnoir perçant les trois couches et au fond, en bas, le foutu pont. Mais si l'intuition que j'avais eue des couches qui bougeaient se vérifiait, elle ne m'avait pas dit qu'elles bougeaient en sens inverse, si bien que le premier trou passé, Menu ayant déjà passé le second, celui-ci se boucha sur moi. Je perdis donc le contact avec mon chef de patrouille et me retrouvai seul, piquant à la verticale dans le coton noir du stratus, à une vitesse qui montait de seconde en seconde et, mort de peur, d'encadrer Menu dont j'ignorais la position. Je ne pouvais absolument pas redresser dans cette purée de pois et force m'était de continuer pour m'en extraire au plus vite. L'œil rivé à mon altimètre qui tournait vite, trop vite à mon gré, j'émergeai enfin de la merde aux alentours de 3 500 mètres à une vitesse d'environ 450 miles P.H., rigoureusement à la verticale mais n'eus le temps de rien tenter car je m'engouffrai immédiatement dans la première couche et sans trou évidemment, donc de nouveau dans le noir. Je commençai vraiment à paniquer et cherchai vainement dans ma tête quelle solution je pourrais

adopter pour me sortir de ce merdier. Je savais simplement qu'il n'y avait dessous ni montagne, ni colline, et en désespoir de cause, je décidai qu'arrivé à l'altitude de largage, soit 1 200 mètres, je redresserais quoiqu'il puisse arriver et regagnerais le couloir clair que je venais de traverser en trombe 1 500 mètres plus haut. Ça n'était pas brillant comme solution car j'avais toujours mes deux bombes accrochées et de plus armées, mais je n'avais pas le choix.

J'en étais là de mes réflexions plutôt sombres quand, brusquement, au moment où j'allais mettre mon plan à exécution, le sol me bondit au visage. Je venais de sortir de la crasse à 1 200 mètres, n'avais aucun pont sous les yeux et n'avais surtout plus que le temps de redresser. Je tirai donc à mort sur le manche car entre-temps j'avais pris 50 miles de vitesse en plus, contrôlai mon dérapage vertical et quand je sentis l'avion répondre au lieu de remonter en chandelle suivant l'habitude, ce qui m'aurait de nouveau enquillé dans le stratus, je rendis la main et regardai enfin devant moi à l'horizontale. Malheur, ce que je vis me glaça le sang. J'avais dans mon axe de vol, haute comme une montagne et pratiquement à trois secondes à l'allure où j'allais, la fameuse Tour de Pise, dont je distinguais tous les détails tellement j'étais proche. Trop proche et trop vite pour tirer sur le manche, je l'aurais sûrement encadrée. Une seule solution, passer en tranche, mais avec les bombes au cul, et si près du sol, c'était plus que risqué. Je n'avais pas le choix, basculai brutalement mon taxi à gauche, enregistrerai au passage ce que je sus après être le Baptistère et franchis ce détroit comme un boulet de canon avec bien au-dessus de ma tête, à droite, le sommet de la tour et à gauche, au niveau de mes yeux, le toit rond du Baptistère. J'étais en vérité passé bien près d'une catastrophe, surtout si mes bombes, forcées dans leurs attaches par la brutalité de mes manœuvres, avaient lâché et pété.

J'étais si près du sol que la Tour et le Baptistère auraient sans doute été volatilisés vu leur proximité, mais j'aurais sauté aussi,

trop proche de l'onde de choc que produisent 1 000 kilos de TNT.

Je redressai mon avion, réduisis les gaz, me mis en montée spiralée et commençai à me détendre en cherchant Menu dans le bleu du ciel et en me demandant où diable il pouvait bien être. Je décrochai mon masque à oxygène pour vérifier mon micro, qui avait comme des hoquets et m'aperçus qu'il était à moitié plein d'eau, eau qui n'était que ma sueur qui, descendue de mon front en suivant le contour de mes sourcils et l'arête de mon nez, était venue s'amasser dans le fond de mon masque. Ce n'était donc pas mon micro qui avait des hoquets mais l'oxygène qui glougloutait en le traversant. Je réalisai alors quelle avait dû être l'intensité de mon angoisse à partir du moment où je m'étais trouvé seul dans la crasse puis pendant le temps de sa traversée qui m'avait paru interminable, et enfin quand je vis mon horizon barré à toucher par cette foutue Tour penchée et son satellite de Baptistère, qui m'obligèrent à cette manœuvre démentielle du passage en tranche au ras du sol avec 1 000 kilos de bombes au train. Pour suer comme je l'avais fait et ne pas m'en apercevoir, il avait dû falloir que je sois dans un état de tension tel que toute sensation épidermique était abolie, un peu comme le fakir qui se couche sur des clous. Je vidai donc mon masque, le remis en place et recommençai à fouiller le ciel des yeux. Mais le ciel était vide. Ayant regagné environ 1 500 mètres, j'acquis la certitude que Menu n'était pas dans le secteur et je ne pensais pas non plus qu'il ait traversé en montant les couches de stratus.

Sachant comment revenir à la base, je me dis que, seul pour seul, j'allais revoir un peu le pays où j'avais bien failli laisser ma peau, me remis à l'allure de chasse pour être prêt à toute éventualité et retournai voir la Tour et son voisin. C'est alors que je découvris que j'avais traversé le fleuve Arno, que le pont qui avait motivé tout ce cirque était en place, donc que Menu l'avait loupé aussi et en suivant des yeux la courbe du fleuve, vers le nord, j'aperçus comme des geysers de poussières jaillissant des rives. Je décidai

d'aller voir ce que c'était et en m'approchant, repérai onze P-47, qui, faute de pouvoir s'attaquer aux ponts, larguaient leurs bombes sur les magnifiques immeubles riverains. Il ne me restait plus qu'à les imiter, ce que je fis en choisissant un magnifique édifice qui prit mes deux patates de plein fouet et s'effondra gentiment dans le fleuve. Les autres m'avaient aussi repéré et m'attendaient dont Menu qui avait aussi « marché au canon » et que je retrouvais avec plaisir.

En rase flotte, l'Arno est large en arrivant près de son embouchure, la mission regagna la mer, puis la Corse.

Les ponts ne se sauveraient pas et en effet, c'est le lendemain que nous les effaçâmes de la carte. Ainsi s'acheva ma première anecdote guerrière. J'avoue humblement qu'elle s'imprima en lettres rouges dans ma mémoire car, si j'eus peur en d'autres circonstances, et elles furent nombreuses, celle-ci est la seule où, sans m'en apercevoir, j'ai rempli mon masque inhalateur de sueur d'angoisse. Après le débriefing où chacun raconta ses problèmes qui étaient tous à peu près les mêmes, Menu me raconta comment je m'en étais tiré. Il eut l'honnêteté de m'avouer qu'une fois engagé dans le deuxième trou qui s'était fermé pour moi, il m'avait complètement oublié et n'avait pensé qu'à se sortir lui-même sans casse de ce piège mortel où il nous avait engagé et où nous évoluions en aveugle à quelques dizaines de mètres l'un de l'autre. Il s'en excusa mais pour la forme... c'était à moi et à moi seul de me démerder à ne pas le perdre et il savait que je le savais.

La chance l'avait mieux servi que moi, car lui avait débouché sur le pont mais n'ayant pas le temps d'aligner sa visée, avait largué ses bombes sur une cité d'HLM qui avait eu la mauvaise idée de s'installer dans ce secteur. Mais là où j'ai compris qu'il avait fouetté autant que moi, sinon plus, et qui fit que je lui pardonnais ses excuses bidons, c'est qu'il n'avait pas vu, ni la Tour, ni le Baptistère et pour un chasseur de qualité, c'était aussi gros que de ne pas voir une forteresse

volante. C'était la guerre bien sûr. Nous étions des durs, bien sûr aussi, mais au fond, nous n'étions que des hommes.

Lieutenant Roger CHOLET

Document transmis par le général de corps aérien Jean MENU, fils du « commandant MENU ». Le GCA Menu précise que son père, d'abord second du groupe avec le grade de capitaine, en deviendra le patron avec le grade de commandant. Par la suite, il commandera la 5^{ème} escadre de chasse, puis la base de Dijon qu'il équipera des premiers Mistral, aura un terrible accident sur P-47 dont il sortira vivant mais fortement handicapé. Il servira plus tard au CAFDA, et dans l'OTAN avec le grade de général de division.

La dernière mission du capitaine Jallier

Il faut vous raconter comment, à la retraite, j'ai été « rattrapé » par le « Dauphiné » et ai découvert une page de l'histoire de « notre » escadron.

Au départ : une stèle banale dans un virage, faisant plutôt penser à un accident de la route...quand un ami du Souvenir Français me dit qu'il s'agissait d'une stèle à la mémoire d'un capitaine aviateur abattu en 1944.

Après enquête, il se trouve que cet aviateur était commandant d'escadrille au « Dauphiné ». Je ne pouvais donc que m'impliquer. Avec l'aide du maire et des amis du Souvenir Français, une stèle plus grande a été réalisée et rapprochée du lieu du crash. De plus, une rue du village de Malaucene a été baptisée du nom du capitaine Jallier. Tous les ans, à la date anniversaire du 30 juin, une cérémonie a lieu autour de la stèle.

Je peux donc, en quelques lignes, raconter la dernière mission du capitaine Jallier quand le « Dauphiné », stationné en

Corse pour effectuer des missions d'appui aérien sur le front italien, reçut sa première mission à exécuter au-dessus de la France. Mission qui fut fatale au capitaine Jallier lors du strafing du terrain d'Orange – Plan de Dieu occupé par la Luftwaffe.

Depuis le 8 juin 1944, le « Dauphiné » est basé en Corse (à Alto, au sud de Borgo), le plus grand « porte-avions » de la Seconde Guerre mondiale, qui abrite le 12th Tactical Air Command (2000 avions). Stationné en A.F.N. (Alger), l'escadron avait alors été rapproché du front italien pour être mieux à même d'y effectuer des missions d'appui des forces terrestres alliées.

Le 31 juillet, un dispositif de 12 P-47 décolle à 8 heures du matin pour faire une reconnaissance du Vercors où des partisans ont été attaqués par la Wehrmacht, puis exécuter un mitraillage du terrain d'Orange – Plan de Dieu.

Au-dessus du Vercors, il n'y a malheureusement plus rien à faire. Les forces allemandes ont nettoyé le maquis...Le dispositif descend alors sur le terrain de Plan de Dieu. La noria des patrouilles commence : 1 Messerschmitt 110 est détruit, 4 Junkers 88 et 1 Heinkel 111 sont endommagés.

Le capitaine Jallier a touché un Junkers 88, il renouvelle son attaque et le met en flammes, mais la Flak l'a atteint. Une fumée noire s'échappe du moteur. L'avion ne pourra pas rejoindre la Corse et doit être évacué. Le capitaine Jallier se dirige alors vers une zone où il sait pouvoir être recueilli par des résistants, c'est-à-dire vers le mont Ventoux. Quand il décide d'évacuer l'avion au-dessus de Malaucene, le drame se déroule sous les yeux de ses équipiers impuissants.

La sortie du P-47 était déjà réputée difficile mais, de plus, était-il blessé ? Toujours est-il qu'en sortant du cockpit, son parachute se déploie prématurément, se prend dans l'empennage et entraîne le pilote dans sa chute jusqu'au sol.

Les gendarmes allemands sont à la recherche du pilote dont l'avion a été abattu par la Flak. Les résistants de Malaucene ont recueilli le corps du pilote et le veillent toute la nuit avant de l'ensevelir clandestinement.

Le commandant d'escadrille du « Dauphiné » a, depuis, été en quelque sorte « adopté » par la population de Malaucene.

Général de brigade aérienne Pierre PICHANCOURT, ancien chef du « Dauphiné » (1957-1959)

Le « Dauphiné » passe sur réacteur

Ayant terminé sa campagne indochinoise, le Groupe de chasse 1/4 « Dauphiné » a rejoint sur la base aérienne de Friedrichshafen, début 1949, le 2/4 « Lafayette » rentré précédemment. Ainsi s'est retrouvée ressoudée la 4ème escadre. Cette garnison en Allemagne occupée présentait de nombreux avantages matériels pour les ménages qui avaient vécu une longue séparation. L'agrément que représente cette magnifique région du lac de Constance était aussi unanimement apprécié pour la proximité de la Forêt Noire et des stations de ski du Tyrol autrichien.

Le commandant Cavaroz a pris le commandement du Groupe avec pour adjoint le capitaine Marias, excellent pilote et leader remarquable. La SPA 37 a été confiée au capitaine de Prémoré et la SPA 81 au capitaine Brière. Nos anciens P-47, solides et confortables, ont été retrouvés avec plaisir, mais ils étaient bien usés. Lors d'un détachement à Francfort pour des manoeuvres avec les Américains, ceux-ci ont préféré nous prêter des P-47 neufs !

Notre prochain passage prévu sur avion à réaction nous a conduits à effectuer un stage de perfectionnement au VSV à Avord. Nous étions sous capote du décollage à l'atterrissage au GCA. Si ce stage s'est mal-

heureusement effectué par grand beau temps, il fut cependant très bénéfique et, pour continuer notre entraînement, nous avons reçu 2 bimoteurs Goéland avec lesquels nous avons pu enfin affronter les nuages.

Notre transformation sur Vampire s'est faite au CTAR de Mont de Marsan, commandé par le commandant Madon. Nous avons découvert le Vampire avec beaucoup de plaisir, apprécié la très grande visibilité permise par son cockpit, sa facilité de pilotage et son agrément.

En décembre 1949, nous avons touché nos Vampire et l'escadre a été réorganisée. Ses deux Groupes ont été dissous et remplacés par trois escadrons : le 1/4, le 2/4 et le 3/4 « Flandre ». Il y eut aussi le 4/4 « Ardennes ». Il eut une vie éphémère avec le capitaine Marias, qui a rejoint et pris le commandement du « Dauphiné » à la suite du commandant Cavaroz.

L'entraînement aérien s'est poursuivi dans d'excellentes conditions. Mais à cette époque, la tension était très vive entre l'Est et l'Ouest. C'était la Guerre Froide. A Fried, nous étions proches du rideau de fer, et nous devions avoir une cantine toujours prête, pour partir à la moindre alerte. Les familles devaient être prêtes à évacuer rapidement et nous avons reçu pour nos enfants de petites plaques gravées à leur nom avec de petites chaînes pour les mettre à leur cou.

Le commandant Marias, ancien pilote de l'équipe acrobatique d'avant-guerre à Etampes, a relancé l'entraînement à la voltige à 2 puis 4 avions. Il a obtenu un très beau succès lors d'un meeting à Tunis. La 2ème Escadre avait également monté une patrouille à 4 puis 6 Vampire, ce qui a créé une vive émulation, et une patrouille de 9 a été mise sur pied au 1/4 par Marias avec l'adjonction de pilotes du 2/4 et du 3/4 pour former une patrouille de la 4ème Escadre. Une présentation de cette Patrouille était prévue lors du premier meeting aérien international d'après-guerre avec des patrouilles étran-

gères d'avions à réaction, le 1er juillet 1951 au Bourget. Elle fut jugée exceptionnelle. Les patrouilles acrobatiques d'escadron ont été interdites par la suite.

Marias a quitté l'escadre en novembre 1951, et j'ai pris le commandement de l'escadron « Dauphiné ». Commander un escadron est bien le rêve de tout chasseur. J'étais bien rodé au travail qui m'incombait. J'avais beaucoup appris avec Marias.

Un terrible accident est venu endeuiller mon commandement. Le 7 février 1952, deux de mes meilleurs pilotes, le lieutenant Pierre Choquet, jeune chef de patrouille, et Claude Mahé, décollaient pour un vol d'entraînement au Brevet de chef de patrouille. Tous deux étaient anciens équipiers de la célèbre patrouille de Marias. Lors du rassemblement après leur décollage, les deux avions se sont heurtés. Désemparés, ils se sont écrasés à 2 kilomètres du terrain. Les deux pilotes étaient tués. Ils laissaient tous deux une jeune femme, l'une avec un enfant et l'autre avec trois. Il m'incombait de les prévenir, puis de faire l'éloge des deux disparus lors de la cérémonie religieuse. Bien cruelle tâche.

Nos vols ont repris, mais la météo hivernale était souvent rebutante. Les colonels qui ont commandé successivement la base pendant mon séjour avaient pris l'habitude de venir voler à mon escadron. Ils étaient d'anciens bombardiers, et n'étaient pas accoutumés à nos monoplaces.

J'ai eu ainsi la responsabilité de lâcher sur Vampire le colonel Steff, toujours très accueillant ainsi que son épouse. Ils avaient sept enfants. Peu après le retour d'une cure fatigante, il m'a demandé un Vampire pour effectuer une liaison à Paris. Je l'ai aidé à s'installer dans son avion. La météo était mauvaise, le vol d'environ une heure devait s'effectuer en P.S.V. avec percée en arrivant à Villacoublay. Il a perdu le contrôle de son avion au cours de son approche et s'est tué. Cela a été un très grand choc pour toutes les unités de la base et pour moi, qui avais été le dernier à le voir, une vive émotion.

Son successeur, le colonel Lager dit « le boeuf », était de grande taille et aussi de forte gueule. Le jour de son lâcher, il m'a causé une certaine frayeur. Je l'avais bien briefé et installé dans son Vampire. Aussitôt après, j'étais monté à la tour de contrôle pour suivre son vol et être prêt à le conseiller en cas de besoin. Son décollage s'est bien passé et il a viré à gauche puis, avec une voie étonnante, il a appelé : « *Ça va mal, je vibre de partout !* ». Je lui ai répondu de suite : « *Si ça vibre, réduisez un peu le moteur et venez vous poser* ». J'ai aperçu l'avion au travers de la piste, le train était bien rentré, mais l'avion avait une drôle d'allure ! J'ai alors entendu Lager, qui ne se rendait pas compte qu'il avait gardé le pouce sur l'interphone ; il gueulait : « *Merde, tu n'es qu'un con, tu es pleins volets sortis* ». Je lui ai dit immédiatement : « *Rentrez vos volets !* ». Tout est rentré dans l'ordre. Il avait fait une belle connerie en sortant ses volets après avoir rentré son train.

Le commandant de la base de Cazaux a aussi voulu se lâcher sur Vampire alors que nous étions en campagne de tir. Je lui avais si bien dit qu'il fallait se hâter de rentrer son train qu'il l'a rentré avant d'avoir décollé ! Cela s'est terminé sur le ventre et il a été si heureux que ce soit sans blessure qu'il est allé le lendemain à Lourdes remercier la Sainte Vierge.

J'ai quitté l'escadron « Dauphiné » le 1er mars 1953 pour prendre le commandement des opérations de la 4ème Escadre. Le commandant Massat, mon adjoint, m'a succédé.

La cuisinière de Michel Marias

Juste avant son départ pour la France, où il avait été affecté au Centre d'Essais en Vol de Brétigny, Marias avait acheté une très grande et magnifique cuisinière électrique.

Il n'avait pas eu le temps de faire les démarches pour l'intégrer dans son déménagement, ce qui lui aurait permis de l'importer hors douane, et il m'avait demandé de la lui

apporter à la première occasion en utilisant nos deux Goéland.

Un mois après le départ de Marias, devant me rendre en liaison à Paris, j'ai fait embarquer la cuisinière pour un décollage en début d'après-midi. J'avais trois ou quatre passagers en plus, dont le mécanicien qui avait chargé la cuisinière. J'avais pleine confiance en lui et je n'avais pas supervisé l'opération, nouvelle erreur de ma part. J'ai établi un plan de vol pour Brétigny, terrain où il n'y avait pas de douanier en permanence. Ainsi, le transfert de la cuisinière devait s'effectuer sans contrôle indiscret.

J'ai pris le cap en vol à vue, en longeant la rive nord du lac de Constance, tout en prenant de l'altitude. Arrivé à l'extrémité ouest du lac à environ 6 à 700 mètres d'altitude, les ennuis ont commencé : moteur droit en croix !

J'ai fait sur le champ demi-tour vers Friedrichshafen, et je me suis tout de suite rendu compte qu'avec toute ma charge, je ne pourrais pas maintenir mon altitude en volant sur un seul moteur. J'étais à la vitesse limite de contrôle avec un vario négatif, et le crash apparaissait inéluctable à assez brève échéance. Joyeuse perspective...

J'ai demandé au mécano de balancer sans attendre la cuisinière dans le lac que nous survolions. Elle devait bien peser 80 kilos, et était tout acier et fonte. Mon mécano est venu me dire : « *Impossible, mon commandant, croyant bien faire pour la charger dans sa caisse d'origine, j'ai démonté la porte pour la faire entrer, et à bord je n'ai pas de tournevis pour effectuer l'opération inverse !* »...

Sur avion de liaison, nous volions sans parachute. Impossible donc d'évacuer mes passagers pour m'alléger.

Les alentours du lac de Constance n'étaient pas favorables à un crash, et sur le lac il était bien aléatoire de le tenter sans dinghy ni Mae West. La profondeur du lac, 5 à

600 mètres, n'était pas engageante. Je connaissais uniquement une petite zone à l'est de Meersburg, où nous allions parfois baigner Yannick et Benoît, nos enfants.

Tout bien pesé, après avoir survolé cette zone, j'ai décidé d'essayer de rejoindre à tout prix Fried, seul espoir de m'en tirer au mieux. J'ai demandé priorité à l'atterrissage, et comme manifestement je n'aurais pas la possibilité d'effectuer un tour de piste, j'ai demandé à me poser vent arrière. Le vent était d'ouest.

Nous avons continué à perdre notre altitude, et avons atteint de justesse les deux tours du château Hohenzollern situé juste dans l'axe d'atterrissage. J'ai sorti le train au dernier moment et, sans volets pour gagner encore quelques mètres, nous avons touché des roues dès le premier mètre de la piste. Ouf, chance inespérée, la vraie baraka !

La cuisinière a été déchargée, extraite de sa caisse et embarquée dans le second Goéland. J'ai décollé avec celui-ci, et me suis posé vers 18 heures à Brétigny, après la fin du travail sur la base. C'est alors que j'ai vu avec stupéfaction arriver un douanier vers l'avion que je venais de parquer. Comble de malchance ! Comment arriverais-je à justifier dans mon avion la présence de cette cuisinière allemande toute neuve ?

Le soulagement a vite succédé à la crainte : ce n'était pas en effet un douanier mais un pompier de service, à l'uniforme semblable... Au C.E.V., les consignes de sécurité imposaient la présence d'un pompier à la mise en route et à l'arrivée de tout avion.

J'ai remis à Marias sa cuisinière avec un grand plaisir, tout en lui contant mes tribulations. Cette cuisinière est toujours en parfait état. Elle a échappé à la rouille qui aurait dû la ronger au fond du lac de Constance...

*Général de division aérienne
Charles DURAND de PREMORÉL,
ancien chef du « Dauphiné » (1951-1953)*

Un meeting mémorable

Le premier meeting aérien d'après-guerre en France au Bourget s'est déroulé le 1^{er} juillet 1951. Y étaient prévues des présentations de patrouilles acrobatiques sur avions à réaction, anglaise, américaine et française, et un défilé de 32 Vampire français en final.

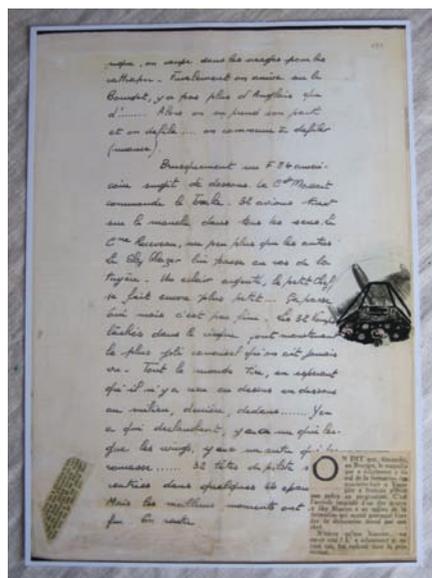
Il existe à l'époque en France 3 patrouilles acrobatiques à 4 Vampire : une à la 2^{ème} EC, basée à Dijon, et 2 à la 4^{ème} EC basée à Friedrichshafen, celle du 1/4 « Dauphiné » commandée par le capitaine Marias et celle du 3/4 « Flandre » conduite par le capitaine Sarrabayrouse. Le choix de la patrouille qui fera la présentation au Bourget sera décidé à la suite d'une démonstration prévue à la mi-juin à Dijon. Une quinzaine de jours avant, nous apprenons que la 2^{ème} EC est en train d'étoffer son dispositif en passant à 7 avions. Du coup, la 4^{ème} EC décide de rassembler ses deux patrouilles de 4 en y ajoutant un neuvième avion pour faire un beau losange, le tout sous les ordres du capitaine Marias.

Le 19 juin a lieu la rencontre à Dijon. La météo est crapoteuse. Du coup, le commandant de la 2^{ème} EC, qui n'est guère satisfait de la supériorité numérique de la patrouille de la 4^{ème} EC, pousse à annuler la compétition en raison du mauvais temps. Mais le capitaine Marias, qui avait prévu une exhibition spéciale « mauvais temps » de 3 boucles enchevêtrées de patrouilles de 3 avions, nous fait décoller dès que la météo nous assure un plafond de 2000 pieds. Les sommets des boucles passent un peu dans les stratus mais, à la 4^{ème} EC, faire de la patrouille serrée sur le dos en VSV ne nous fait pas peur et tout va bien. La 2^{ème} EC, qui n'avait pas prévu le cas mauvais temps, ne fait pas de démonstration. Pour nous, c'est clair, la 4 a gagné.

Le 26 juin, nous apprenons la mort de 2 équipiers de la patrouille de la 2^{ème} EC ; ils ne sont plus que 5 (au cours d'un vol de répétition à 7, un équipier arrache la gouverne de profondeur de celui de devant).

Vu les circonstances, c'est donc une patrouille de la 4 avec ses 9 avions qui l'emporte mais, et c'est bien normal, elle partagera les honneurs avec celle de la 2^{ème} EC qui fait une démonstration à 4 avions.

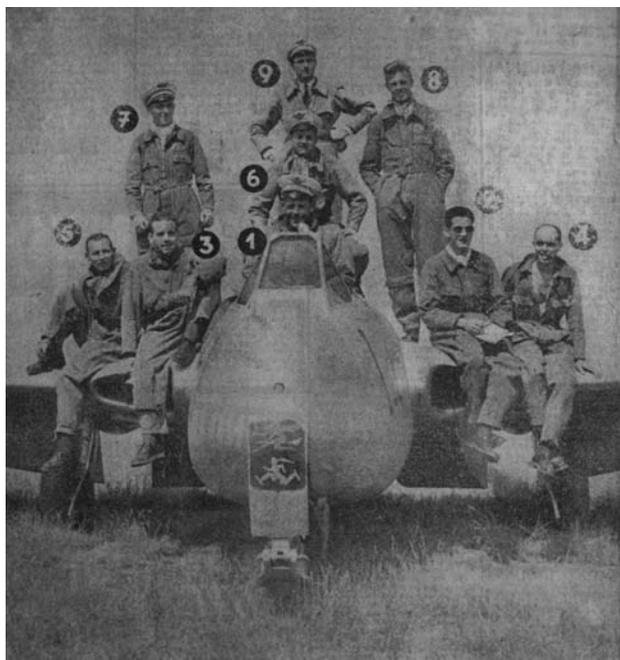
Tout cela est raconté dans le journal de marche du 3/4 « Flandre ». On y trouve en particulier des coupures du journal Carrefour, avec en plus une relation du fameux défilé à 32 Vampire avec l'éclatement de la patrouille américaine au milieu.



L'épopée de la patrouille du Cne Marias, relatée dans le journal de marche de l'EC 3/4 « Flandre ». Ce journal était tenu par le Lt Grenet (document transmis par C. de Prémorrel).

La composition de la patrouille à 9 de la 4^{ème} EC était la suivante :

- 1- Cne Marias, du 1/4 « Dauphiné ». Le chef.
- 2- Ltt Pierre Choquet, du 1/4 « Dauphiné ». Equipier interne gauche (mort en SAC en 1952).
- 3- Ltt Claude Mahé, du 1/4 « Dauphiné ». Equipier interne droite (mort en SAC en 1952).
- 4- Ltt Jean Grenet, du 3/4 « Flandre ». Equipier externe gauche.
- 5- Ltt Pierre Grandperret, du 3/4 « Flandre ». Equipier externe droite.
- 6- Cne Cazenave, du 1/4 « Dauphiné ». Premier charognard (mort en SAC en 1953).
- 7- Ltt Philippe Archambaud, du 2/4 « La Fayette ». Equipier droite du 2^{ème} chevron.
- 8- Ltt Pierre Faure, du 2/4 « La Fayette ». Equipier gauche du 2^{ème} chevron.
- 9- Cne Georges Sarabayrouse. L'homme de la guerre, du 3/4 « Flandre », qui était le chef de la patrouille acrobatique de cet escadron (mort en SAC au cours d'un vol d'essais sur Mystère II au CEV).



La patrouille prend la pose (document transmis par C. de Prémoré)

Général de corps aérien Jean GRENET

Quatre années de la vie de l'escadron de chasse 01.004 « Dauphiné »

1954, 1955, 1956 et 1957

Bremgarten : le 1/4 au sein de la 4^{ème} demi-brigade aérienne

À l'époque, la 4^{ème} Escadre de chasse était composée de trois escadrons à deux escadrilles chacun :

Le 1/4 « Dauphiné » (SPA 37 et SPA 81),
Le 2/4 « La Fayette » (Sioux et SPA 167),
Et le 3/4 « Flandre » (SPA 155 et SPA 160).

À partir du printemps de l'année 1954, l'escadre quittait la base de Friedrichshafen sur les bords du lac de Constance où elle était implantée pour se réinstaller sur la base de Bremgarten, au sud de Fribourg, une base flambant neuf, sortie de terre là où, auparavant, aucun champ d'aviation n'avait existé. Il s'agissait d'une plate-forme type OTAN, avec sa piste de 2 400 mètres, orientée sensiblement nord-sud, avec ses trois marguerites entourées d'alvéoles destinées à recevoir une escadre à trois escadrons totalisant 75 appareils, avec aussi toute l'infrastructure (neuve elle aussi) nécessaire au soutien et à la vie de ces unités (PC, tour de contrôle, hangars, cantonnements, mess et ordinaires, soutes, voirie, terrain de sport, etc.). Simultanément, la 4^{ème} escadre, dont évidemment l'escadron 1/4, abandonnait ses Vampire V dont elle était jusqu'ici dotée. Elle se transformait sur un nouveau chasseur, le MD450 « Ouragan », premier avion de combat français mis en service dans l'armée de l'air depuis le dernier conflit mondial.

L'installation sur la base de Bremgarten, baptisée base aérienne 136, était marquée également par une toute nouvelle organisation adoptée en juin 1954 par l'armée de l'air pour ses formations aériennes, à savoir l'organisation en « demi-brigades aériennes ». La demi-brigade aérienne consti-

tuait un tout placé sous l'autorité d'un colonel, chef de corps, comprenant non seulement une escadre d'avions de combat mais tous les éléments de support et de soutien opérationnel, technique et logistique permettant à cette escadre d'accomplir ses missions et de vivre (groupe de maintenance, groupe des moyens généraux, groupe administratif). La demi-brigade aérienne portait le numéro de l'escadre dont elle avait la charge. Ce tout homogène était, en outre, censé être entièrement mobile, c'est-à-dire capable de passer d'une base aérienne à une autre... ce que l'expérience se chargera rapidement de démentir, dès la manœuvre « Shooting Star » de septembre 1954 à laquelle le 1/4 avait participé. Ainsi, la BA 136 devenait le lieu de stationnement de la « 4^{ème} demi-brigade aérienne », dont le chef portait le double titre de commandant de la BA 136 et de la 4^{ème} demi-brigade aérienne. Cette dernière relevait sur tous les plans du 1^{er} commandement aérien tactique (1^{er} CATAC), premier grand commandement opérationnel disposant, depuis sa création en 1953, de ses services et ayant, dans la zone d'occupation française en Allemagne, les prérogatives d'un commandement de région aérienne.

La création des demi-brigades aériennes avait été liée au projet de la CED (Communauté européenne de défense), au moment où se posait la question de la participation de la RFA à la sécurité collective offerte par l'Alliance atlantique. Pour éviter la reconstitution d'une armée allemande (les souvenirs laissés par le III^{ème} Reich et la Wehrmacht étaient encore vifs) était née l'idée de créer une véritable « armée européenne », objectif de la CED, armée dans laquelle viendraient se fondre les contingents allemands. Pour cela, les unités devaient être « intégrées » (donc devenir multinationales) au-delà d'un niveau défini pour chaque armée. Jusqu'à ce niveau inclus, elles restaient nationales. Pour les forces aériennes, ce niveau était celui des escadres et de leur environnement. Toujours en avance sur la machine, l'armée de l'air mettait pour cela sur pied, dès juin 1954, son organisation en « demi-brigades aériennes », lesquelles ré-

pondaient ainsi aux normes de la future « armée européenne ». Deux mois plus tard, la France rejetait le projet de la CED qu'elle avait, elle-même, proposé... performance qu'elle renouvellera un demi-siècle plus tard avec le projet de constitution européenne !!! L'armée de l'air n'en maintenait pas moins l'organisation nouvelle qu'elle avait lancée. Celle-ci s'appliquera au moins à l'ensemble des unités du 1^{er} CATAC et durera dix années.

Le 1/4 sur Ouragan-1954 / 1955 / 1956

Installation du 1/4

Pour le 1/4, comme pour les deux autres escadrons, cette organisation toute nouvelle ne changeait pas grand-chose par rapport au passé, si ce n'est que les liens entre les différents éléments stationnés sur la plate-forme devenaient plus serrés, assurant plus de cohésion à l'ensemble. En revanche, il n'en était pas de même au niveau du commandant d'escadre dont l'autorité se trouvait coiffée par celle du commandant de la demi-brigade, le vrai « patron » de la plate-forme. D'où parfois des grincements de dents dont les échos parvenaient jusqu'au niveau de l'escadron, sans pour autant perturber l'atmosphère.

Le 1/4 dont la transformation sur Ouragan, comme celle des deux autres escadrons, s'était achevée au cours de l'été de l'année 54, occupait avec ses 25 appareils et son personnel la marguerite sud du terrain. Au centre de la marguerite se trouvait le hangar, dont les apprentis au rez-de-chaussée étaient occupés par la mécanique : bureau du chef mécanicien, service de piste, ateliers, service de vérification et de réparation. L'apprentis est comprenait un étage où étaient installés le commandement de l'escadron, les bureaux des commandants d'escadrille et la salle d'ops-briefing-repos (patins obligatoires à cet étage ; on ne plaisantait pas sur cette base nickel avec la propreté des installations, tout particulièrement au 1/4 !).

Missions et moyens

La mission de la 4^{ème} escadre de chasse, donc du 1/4, était de participer à la défense aérienne de la zone de la 4^{ème} ATAF. La France faisait partie en effet à l'époque de l'organisation militaire intégrée de l'OTAN. Le 1^{er} CATAC regroupait toutes les unités affectées à l'OTAN (essentiellement des unités de chasse et de reconnaissance) et relevait, sur le plan des opérations, de cette 4^{ème} ATAF. L'effectif total de l'escadron était de l'ordre de 150 hommes, pilotes et mécaniciens compris. L'effectif pilotes théorique était de 36, pour 25 avions en ligne. Au cours de l'année 1955, l'escadron enregistrait un lourd sureffectif en pilotes, dont le nombre allait atteindre près de 50, soit un sureffectif de près de 40 % ! C'était la conséquence du développement extraordinaire de l'armée de l'air et notamment de l'aviation de combat au cours de ces années 50... mais un développement qui donnait lieu aussi à la création de sévères « bouchons ». De nouvelles escadres étaient en effet en cours de mise sur pied, de nouveaux matériels étaient mis en œuvre tandis que les écoles de pilotage françaises, américaines et canadiennes déversaient leurs flots de jeunes pilotes recrutés en masse au tout début des années 50. Il s'agissait, en conséquence, d'affecter ces derniers, au moins provisoirement, dans les escadres qui n'étaient ni en cours de constitution, ni en cours de transformation sur matériel nouveau, en attendant que les escadres prévues pour leur affectation soient prêtes à les recevoir. La 4^{ème} escadre de chasse ayant terminé sa transformation sur Ouragan au cours de l'année précédente s'était ainsi trouvée l'une des unités toutes désignées pour accueillir les trop-pleins provisoires de pilotes. D'où, pour l'escadron 1/4 en particulier, les difficultés rencontrées en cette année 1955 et ce d'autant plus que l'intendance ne suivait pas toujours. C'est ainsi que les équipements pilotes (combinaisons anti-g, casques, masques à oxygène) s'étaient souvent avérés insuffisamment approvisionnés. Il ne fut pas rare que deux pilotes soient amenés à utiliser le même équipement de tête (dont le masque à oxygène) ce qui n'était pas particulièrement

sain... et compliquait singulièrement la tâche des commandants d'escadrille dans l'élaboration des ordres de vol... Dans ces conditions, au cours de l'année 55, la priorité était donnée à l'entraînement des jeunes pilotes sortant d'école, ce qui imposait aux chefs de patrouille et aux « moniteurs de chasse » (les futurs sous-CP) une cadence de vol particulièrement soutenue (entre 25 et 40 heures de vol par mois !). La disponibilité, heureusement en général excellente, fut un élément qui permit de faire face. Malgré cela, il n'a pas toujours été possible d'assurer à une telle masse de jeunes pilotes un taux d'activité, donc une progression, aussi satisfaisante que ces derniers l'auraient, à juste titre, souhaitée.



Briefings... (M. Forget)

A partir de 1956, les choses allaient progressivement se résorber... jusqu'à passer en léger sous-effectif pilotes à partir du milieu de l'année, conséquence de la guerre d'Algérie ! Néanmoins, la cadence des vols restait très soutenue et l'entraînement opérationnel reprenait avec vigueur. La défense aérienne était le thème principal de l'entraînement ce qui n'empêchait pas de maintenir un certain degré de polyvalence à l'unité, d'où une part non négligeable de l'entraînement consacré aussi à l'assaut :

- Sweeps à 4 appareils en « fluid four », c'est-à-dire en formation très lâche et symétrique, selon la tactique importée par les chasseurs américains de la guerre de Corée ; sweeps parfois à 8 appareils, répartis en 2 « fluid four » se succédant à une trentaine de secondes, le tout en général vers 20.000 pieds, altitude pratiquement imposée par la fragilité de la verrière de l'Ouragan qui avait une forte tendance, à très haute altitude, à se fendre... quand elle n'explosait pas !

- Couverture du terrain à très basse altitude par patrouilles simples afin de contrer d'éventuels raids hostiles. Couvertures à moyenne altitude en période d'alerte ; interceptions dirigées sous contrôle radar.

- Attaques de terrain à très basse altitude et le plus souvent en dispositif lourd, à la tombée de la nuit ou à l'aube.

- Aux missions « basic » de virages relatifs et de combat aérien s'ajoutaient celles d'entraînement au brevet de chef de patrouille (couverture/protection d'un plastron et assaut à très basse altitude). L'effort était porté également sur les vols en dispositifs lourds (jusqu'à 18 appareils), soit sous forme de défilé aérien (imposé ou non) soit sous forme de sweeps à 12 appareils (3 « fluid four »).

- Les campagnes de tirs air-sol (canons et roquettes à Epagny ou Stetten) et surtout, en août/septembre 1956, la campagne de tir air-air à Cazaux devaient révéler la qualité remarquable de la plate-forme que constituait

l'Ouragan. Les scores étaient étonnants. J'ai relevé dans mon propre carnet de vol les résultats suivants en tir canons sur cible remorquée : 17 %, 29 %, 39 %, 45 %, 54 %, jusqu'à 60 % le 30 août et même 65 % le 08 septembre !! Cela nous consolait des performances limitées de notre Ouragan. Non seulement l'appareil ne pouvait guère être utilisé au-dessus de 20.000 pieds cause verrière, mais encore sa vitesse était limitée à mach 0,82 en altitude et 510 nœuds au ras du sol tandis que ses 2350 litres de carburant (réservoirs de bout d'aile systématiquement remplis au départ) lui donnaient une autonomie comprise entre 45 minutes et une heure de vol pour une mission de combat et un rayon d'action maximum inférieur à 300 kilomètres. Face aux Sabre Orenda (F-86) des Canadiens et aux F-84F qui avaient commencé à équiper certaines de nos propres escadres de chasse, nous ne faisons pas le poids. En outre, l'avion était dépourvu de tout moyen de navigation moderne, pas même d'un simple radiocompas. Nous devions nous contenter des deux postes radio VHF... et de la vieille et bonne technique du cap et de la montre ! Mais, outre ses qualités exceptionnelles en tir, l'Ouragan était d'une solidité à toute épreuve, d'un entretien et d'une mise en œuvre faciles, d'où une disponibilité excellente et une activité aérienne très soutenue au cours de laquelle nous essayions de compenser par la manœuvre et notre niveau d'entraînement les faiblesses de notre chasseur.

Au cours de cette même année 56, l'escadron qui avait bonne réputation s'est vu confier l'entraînement de plusieurs pilotes de bombardement appelés à passer du B26 au Vautour, c'est-à-dire de l'avion à hélice au jet. C'est ainsi que l'escadron a eu l'honneur de lâcher sur Ouragan le commandant Pineau, futur général appelé à un brillant avenir mais qui devait trouver la mort en 1971 lors d'une liaison aérienne (la promotion 1978 de l'Ecole de l'air porte son nom).

L'ambiance

Les conditions de vie en Allemagne étaient, à cette époque, outrageusement su-

périeures à celles de la métropole. Certes, depuis 1954, le statut d'occupation avait disparu. Il y avait cependant encore de beaux restes (y compris au niveau des soldes)... Les installations sur la base étaient remarquables, elles étaient très soigneusement entretenues avec l'appoint notamment de personnels allemands. Les crédits marks avaient permis au 1^{er} CATAC la constitution d'un parc automobile militaire (véhicules de servitude, camions et voitures légères) de qualité dont les escadrons profitaient amplement. Les tannoys Telefunken reliant les escadrons aux opérations escadre étaient une révélation pour ceux qui venaient des bases de métropole. La quasi-totalité du personnel officier et sous-officier logeait en ville, à Fribourg, répartis entre deux quartiers strictement réservés aux Français. A l'époque, celui qui était affecté à Bremgarten se voyait attribuer quasiment sur le champ un appartement en ville, le plus souvent neuf, meublé et équipé, avec un loyer dérisoire : une stupéfaction pour ceux qui venaient de France. Les Français avaient non seulement leurs quartiers mais aussi leurs économats, leurs écoles pour leurs enfants, leurs cercles. La vie de garnison était ainsi particulièrement agréable. Les occasions de rencontres entre nous ne manquaient pas. Les relations avec la population locale étaient, il est vrai, limitées. La fin de la guerre datait d'à peine dix ans. Les Allemands étaient très absorbés par la reconstruction de leurs cités. Les conditions de vie étaient, pour eux, encore difficiles. Chaque communauté, la française et l'allemande, vivait de son côté, sans animosité et encore moins d'hostilité mais sans chaleur excessive non plus. Le climat général n'en restait pas moins bon.

Cette ambiance de garnison se retrouvait au sein même de nos unités. Au 1/4, notamment, la vie sociale était remarquablement organisée et soutenue, grâce à la participation de tous. L'arbre de Noël de l'escadron était l'occasion d'une grande fête de famille au sein de la même unité, notamment pour les enfants qui recevaient leurs jouets. D'où cette solidarité qui est restée une réalité pour beaucoup de ceux

qui on vécu cette période et dont beaucoup resteront en contact.

Quelques événements marquants des années 54. 55 et 56

Sur le plan des opérations, on prenait très au sérieux la menace nucléaire des forces soviétiques. Les autorités militaires occidentales réalisaient que les bases aériennes récemment construites ou restructurées pour répondre aux normes OTAN étaient certes adaptées aux menaces de frappes conventionnelles de par la protection et la dispersion sur chaque terrain des appareils mais qu'elles ne l'étaient plus du tout en cas de frappes nucléaires. Une seule de ces frappes était en effet capable d'anéantir une plate-forme ou tout au moins de la paralyser pour une longue durée. Le mot d'ordre, en cas d'alerte, était alors devenu de disperser hors plate-forme, au-delà d'un cercle de 7 kilomètres centré sur elle, les personnels, les avions et toutes les installations qui pouvaient l'être. Et chaque unité (notamment chaque escadron) d'élaborer son plan de dispersion dans le secteur fixé au niveau du commandement de la demi-brigade. Et le 1^{er} CATAC de déployer des chariots porte-avions capables, chacun, de porter un appareil, l'ensemble étant tracté hors de la plate-forme, les routes étant incapables de supporter un roulage des avions au moteur. On en revenait à la dispersion remarquablement appliquée par la Luftwaffe pendant la dernière guerre, avec cette différence essentielle que nous en disposions ni de taxiways, ni de dispersals bétonnés comme ceux que les Allemands avaient réalisés alors, sans demander l'avis des populations, aujourd'hui tout à fait opposées à ce genre de manœuvre. Au printemps 1956, à une date précise dont je ne me souviens pas, un vaste exercice de dispersion était déclenché par le commandement de la demi-brigade. Pour le 1/4, tout le personnel était évacué vers des zones reconnues à l'avance ainsi qu'une bonne partie du matériel, le tout dans le cadre d'un plan de desserrement très détaillé établi au niveau de l'escadron. Ainsi, des fiches précisaient pour chaque escadrille, pour chaque service de la mécanique le ou les

véhicules devant être mis à leur disposition, les plans de chargement, les itinéraires et les lieux de desserrement, les conditions d'hébergement sur place, le timing de l'ensemble, etc. Une fois arrivés sur place, les délais de chargement et de déplacements étaient notés, les locaux prévus pour être réquisitionnés reconnus par le personnel. Seuls quelques avions avaient été transportés hors de la plate-forme sur chariots. L'exercice n'avait pas duré plus de la journée, compte tenu de l'absence de moyens adaptés à un tel cirque, notamment dans le domaine des transmissions sol-sol. Il eut le mérite de mettre en évidence l'absolue nécessité de limiter les ambitions. Par la suite, dans un premier temps, il était prévu que resteraient sur la plate-forme, dans chaque escadron, les seuls services indispensables à la transmission des ordres opérationnels, à la mise en œuvre immédiate des appareils d'alerte avec leurs pilotes. Dans un deuxième temps, la dispersion devait se traduire par le déploiement de deux escadrons sur trois sur des terrains extérieurs aménagés ou à aménager, à raison d'un escadron par terrain, Bremgarten ne gardant qu'un escadron. Sur chaque terrain, seuls étaient desserrés hors plate-forme les unités non indispensables à la mise en œuvre des appareils, les subsistances et les cantonnements ainsi que les matériels légers. Les terrains OTAN ne manquaient pas pour envisager une telle manœuvre. En 1956, ils étaient tous construits, un bon nombre d'entre eux étaient inoccupés ou en attente de l'être. Beaucoup ne disposaient d'aucune installation sérieuse (cas de Lure, Belfort, Broyes-les-Pesmes, Mirecourt, Chambley, etc.) mais pouvaient parfaitement être utilisés dans le cadre de ces plans de desserrement avec les nombreux véhicules spécialisés dont nous disposions alors (camions opérations, camions magasins, camions subsistances, etc. réalisés par le CATAC sur crédits marks, tours de contrôle mobiles, shelters transmissions, ...).

A la mi-56, l'escadron 1/4 commençait, comme toutes les unités de l'armée de l'air, à faire face aux contraintes de la guerre d'Algérie, laquelle avait pris depuis le début de l'an-

née une tournure de plus en plus préoccupante. En mars 56, avait été promulguée la loi sur les pouvoirs spéciaux permettant au ministre résident en Algérie de prendre toutes les mesures de sécurité qui s'imposaient et notamment de déléguer à l'autorité militaire ses pouvoirs d'intervention. Un mois plus tard, était décidé le rappel massif des réservistes de métropole (les disponibles des trois dernières classes) tandis que la durée du service militaire passait à 27 mois. Depuis le début de l'année, l'armée de l'air renforçait considérablement ses moyens déployés en Algérie, et d'abord ses moyens aériens. De 15.000 hommes présents en AFN fin 1955, elle devait passer à 33.000 hommes un an plus tard. Une nouvelle escadre, la 20^{ème} escadre, était créée en 1956 à Oran, équipée au début de P47. Deux groupes de bombardiers légers B26 étaient déployés en fin d'année respectivement à Oran et Bône. Les hélicoptères entraient simultanément en force dans la guerre, avec notamment la création fin 56 de deux escadres d'hélicoptères prévues pour être dotées de l'hélico lourd H35. Quant à l'aviation légère d'appui dont les quatre premières escadrilles avaient été créées dès 1955, elle connaissait à partir de 1956 un développement considérable avec la commande aux USA, en mars et avril, de 300 appareils T6 afin d'armer une vingtaine d'escadrilles d'avions légers d'appui (EALA) réparties sur l'ensemble du territoire algérien, escadrilles d'une douzaine d'appareils chacune. Au même moment, l'armée de l'air obtenait l'autorisation de créer cinq commandos parachutistes de l'air (CPA) constitués de volontaires et dont trois étaient mis sur pied entre mai et juillet de cette même année 1956. A cela s'ajoutaient les besoins en personnels nés du renforcement des états-majors et notamment de la création d'une vingtaine de postes de commandement air (PC Air) adaptés aux différentes divisions de l'armée de terre.

Pour armer toutes ces unités et tous ces organismes, il fallait du monde : officiers et sous-officiers pilotes, mécaniciens, commandos, personnels du service général. Les unités aériennes de chasse, dont le 1/4, étaient lour-

dement ponctionnées en pilotes car c'étaient eux qui armaient en majorité les EALA, les unités d'hélicoptères, et les PC Air. Pilotes et mécaniciens étaient détachés de leur escadron en métropole pour un tour d'opérations en général de un an, pour revenir ensuite dans leur unité d'origine... ou recevoir, surtout les officiers, une toute autre affectation. La grande noria commença surtout à la mi 56. Ainsi, en juin, 14 pilotes de la 4^{ème} escadre dont 5 du 1/4 étaient désignés pour partir en Algérie parmi lesquels le commandant en second de l'escadron, le capitaine Prestat... qui ne sera pas remplacé. L'un de ces cinq, le sergent Chevallier, ne reviendra pas, « mort pour la France » le 12 avril 1957 après un crash au cours d'une mission de protection de convoi. Un an plus tard, ils seront 24 pilotes de l'escadre à partir, dont 8 du 1/4. Tant et si bien que d'une situation de sureffectif, les escadrons, dont le 1/4, passaient en sous-effectif à la fois pilotes et mécaniciens, ces derniers étant eux aussi très sollicités. Pour combler les déficits en personnel qui se creusaient, le commandement allait être conduit à ramener toutes les escadres de combat (sauf la 33^{ème} escadre de reconnaissance) à deux escadrons. C'est ainsi que le 3/4 « Flandre » allait être dissous en novembre 1957 ! Le 1/4 échappait, pour cette fois, à l'élimination.

A noter que le 1/4 comptait, parmi ses pilotes, un algérien de souche, le sergent Lakhdar- Toumi. Celui-ci ne devait bien évidemment pas être envoyé en Algérie. Il allait vivre une période très difficile pour lui, et ce d'autant plus que son père avait été tué au cours de ces premières années de guerre dans des conditions restées douloureusement obscures. Notre ami restera fidèle à la France et servira plusieurs années encore au sein de l'escadron puis à la 11^{ème} escadre de chasse. Nous nous efforcions tous de le soutenir, lui et sa famille.

En septembre 1956, alors que le 1/4 était en campagne de tir à Cazaux, nous suivions avec attention les événements d'Egypte après que Nasser eut nationalisé le canal de Suez à la fin juillet. Malgré l'épais secret qui

entourait les projets d'action militaire, nous savions que quelque chose se préparait du côté franco-britannique pour relever le défi. Et ce quelque chose semblait bien être une action aérienne, sans doute à partir de Chypre. L'ambiance au 1/4 était très guerrière, et ce d'autant plus que l'affaire de Suez avait des retombées évidentes sur les événements d'Algérie. Les qualités dont notre Ouragan faisait preuve, non seulement en tir air-sol et air-air, mais encore en bombardement en piqué renforçaient notre volonté d'en découdre. Encore fallait-il mettre en évidence les limites précises en rayon d'action de notre avion en configuration « bombes ». C'est pourquoi, le 03 septembre, deux bombes de 1 000 livres étaient accrochées sous un de nos Ouragan pour un vol test dans cette configuration. Tracté en bout de piste pour une pas perdre une goutte de pétrole, l'avion décollait, ce qui, en soi, était déjà une performance satisfaisante, montait (péniblement) à 20.000 pieds et passait en régime de croisière optimum. Après avoir parcouru au dessus de notre beau pays 280 kilomètres, le débitmètre montrait qu'il était temps de faire demi-tour pour rentrer à Cazaux, non sans avoir au préalable largué en mer lesdites bombes... Tout espoir de participer à l'aventure qui se préparait s'était envolé !

1957 : le 1/4 et la chasse pure sur F 84F

La déception de Suez fut largement compensée par l'annonce, un mois plus tard, d'une transformation du 1/4 sur F-84F. La décision d'équiper progressivement la 4^{ème} escadre de cet appareil transsonique était prise en effet à l'automne 1956. L'escadron 1/4 devait être le premier à être transformé, un an avant les deux autres (de fait, seul le 2/4 passera sur F-84F en 1958, le 3/4 ayant été dissous entre-temps). Ainsi, trois ans après avoir perçu ses Ouragan, le 1/4 « Dauphiné » commençait sa transformation sur « 84F » au cours du dernier trimestre 1956, les mécaniciens étant envoyés par roulement en EMI à Metz (?) tandis qu'un petit noyau de pilotes, commandant d'escadron en tête, était lâché à Luxeuil sur le nouvel appareil à la mi-décembre.

Le 1/4 et son nouvel avion

La transformation était difficile pour les mécaniciens : l'avion était certes plus moderne que l'Ouragan mais il avait surtout un système de commandes hydrauliques complexe et fragile. En outre, sur le plan logistique, il fallait passer de la nomenclature française à la nomenclature américaine, ce qui n'était pas évident pour des mécaniciens dont beaucoup, au 1/4, étaient peu familiarisés avec la documentation US...

Pour les pilotes, l'affaire se présentait bien : confort de la cabine, large visibilité, tableau de bord d'une lecture facile ; un siège éjectable qui avait bonne réputation (sans donner pour autant l'envie de s'en servir) ; un équipement de navigation sans doute pas éblouissant mais tellement supérieur à celui de l'Ouragan, nul sur ce plan (radiocompas, enfin !, même s'il était d'une accessibilité médiocre) ; et postes radio UHF, ce qui donnait une plus grande souplesse d'emploi des fréquences ; un éclairage de nuit à faire rougir de honte le concepteur de l'éclairage de l'Ouragan !



« Tableau de bord d'une lecture facile... » (M. Abily)

La difficulté résidait essentiellement dans la complexité des tests du circuit hydraulique à effectuer après la mise en route. Les servocommandes étant simple corps et alimentées par un seul circuit hydraulique, toute défaillance de ce dernier pouvait avoir les plus graves conséquences. D'où l'existence de deux systèmes de secours dont la vérification au sol, après la mise en route, était impérative : un système électro-hydraulique tel que le pilotage restait possible par la seule

utilisation du bouton du fletner sur le manche (quelques pilotes ont réussi à se poser dans ces conditions) ; un autre système (SSPAE) purement électrique et agissant directement sur la profondeur par l'intermédiaire d'un contacteur situé sur le côté gauche de la cabine (ce système n'était là que pour prendre, si nécessaire, une configuration de vol permettant l'éjection !). Ces procédures de secours devaient être d'autant mieux assimilées que le programme de transformation comportait un test « en vol » de ces systèmes ! Ainsi, pouvait-on apprécier le charme (?) de quelques secondes de vol le manche « dans le béton » en utilisant successivement le fletner puis la commande électrique latérale... et en souhaitant que le circuit normal veuille bien se rebrancher à la fin de l'exercice ! L'appareil était d'un maniement facile dans toutes les phases de vol, notamment au décollage et à l'atterrissage grâce à la visibilité dont profitait le pilote. La transformation en vol fut en conséquence rapide, ne demandant que quatre ou cinq vols dont un comportant le passage du Mach ! Nous devenions enfin supersoniques (de peu, il est vrai, d'où le qualificatif « transsonique » de l'appareil) et le faisons savoir en plantant sur la base le double bang caractéristique de notre nouvel état.

Le déroulement de la transformation

Dans ces conditions, la transformation de l'ensemble du 1/4 allait être rapide et sans incident. Le 03 janvier 1957, je posais à Bremgarten le premier F-84F en provenance de Luxeuil affecté à l'escadron. Le 13 mai, l'escadron décollait avec douze appareils pour un show aérien au profit de la base... et surtout de nos mécaniciens. Simultanément commençaient les exercices de tirs au sol tandis qu'était repris l'entraînement aux épreuves du brevet de chef de patrouille et de sous-chef de patrouille. Par ordre général n° 328 du 19 octobre 1957, le général Stehlin, commandant le 1^{er} CATAC, exprimait sa satisfaction à l'escadron 1/4 : « ... Cet escadron a transformé tous ses pilotes de jour et de nuit entre le 1^{er} Janvier 1957, date d'arrivée du premier avion à la Base aérienne 136 et le

1^{er} juillet 1957, poussant l'entraînement opérationnel en effectuant 1960 heures de vol sur cet avion d'armes sans aucun incident aérien ».

La mission originale du 1/4 sur F-84F pendant l'année 1957

La grande originalité de ce passage du 1/4 sur F-84F était que l'escadron conservait avec ce type d'appareil conçu essentiellement comme un chasseur-bombardier la mission principale qui était la sienne jusqu'ici, à savoir la défense aérienne. C'est-à-dire que nous volions, sauf exception, avion parfaitement lisse, sans aucune charge extérieure, et que nous jouions aux chasseurs purs dans le ciel de la vallée du Rhin en engageant à 40.000 pieds les appareils passant à notre portée. Contre des Mystère IVA, les combats n'étaient pas inégaux. Il en allait tout autrement contre les fameux Sabre Orenda canadiens basé à Sollingen... Le plus étonné d'une telle utilisation du F-84F décidée par le 1^{er} CATAC était l'officier de liaison de l'USAF (plus précisément du MAAG) détaché cette année là au 1/4, lequel ne manquait pas de rappeler aimablement, de temps à autre, que cet avion était fait pour l'assaut. Il rejoindra sans aucun doute les Etats-Unis sans avoir compris les subtilités du commandement français.

Tout au long de cette année 57, les missions de sweeps à 40.000 pieds, de couverture, de protection de plastron et d'assaut, ces dernières dans le cadre de l'entraînement BCP, ainsi que les missions de tir air-sol à Suippes et Stetten se sont succédées. Avec ses six mitrailleuses de 12.7, le 84F n'était guère adapté aux missions de défense aérienne. En tir air-sol, en revanche (mitrailleuses et roquettes), ses performances étaient correctes, sans plus (des scores de 20 et 40 % ont été enregistrés), la puissance de feu restant néanmoins peu cohérente avec les performances de l'avion lui-même.



Le F-84 F (M. Forget)

Si les vols avion lisse ont été si nombreux, surtout au début, c'était aussi parce que les réservoirs supplémentaires étaient mis en place au compte-gouttes. Par la suite, dès lors que l'escadron a disposé d'équipements suffisants, plusieurs missions de longue durée (1 heure 45 environ) ont été effectuées, soit dans le cadre de l'entraînement à l'assaut, soit dans un cadre plus opérationnel. C'est ainsi qu'en septembre 57, sur demande d'une autorité du 1^{er} CATAC, laquelle doutait de l'imperméabilité du réseau de surveillance radar devant le rideau de fer, l'escadron montait une mission très particulière. Elle consistait à envoyer une patrouille simple à très basse altitude, IFF coupé, sans aucune prise de contact radio avec quelque station que ce soit jusqu'au-delà de Munich avec retour cap à l'ouest en montant à 35.000 pieds, IFF toujours coupé, jusqu'à la base de départ. La première mission n'entraînait aucune réaction... Une deuxième mission du même type était effectuée huit jours plus tard. Cette fois, au retour, la patrouille était interceptée par des Sabre Orenda, lesquels avaient décollé en « hot scramble », c'est-à-dire avec des appareils armés bons de guerre et prêts à ouvrir le feu si nécessaire. Ils se mettaient en patrouille sur la nôtre, patrouille qu'ils ne devaient pas lâcher jusqu'à ce que le dernier appareil ait touché des roues à Bremgarten. L'expérience ne fut évidemment pas renouvelée.

Fin 57 : changement de commandement au 1/4

Toute cette activité du 1/4 sur F-84F au cours de l'année 57 a permis à l'escadron d'être prêt à recevoir la nouvelle mission qui l'attendait, à savoir une mission offensive. Le 19 décembre, deux ans jour pour jour après en avoir pris le commandement, je quittais le 1/4, destination l'Algérie et passais le flambeau au capitaine Pichancourt, lequel venait du 3/4, dissous. Pour corser l'affaire, dans la nuit du 18 au 19, le 1^{er} CATAC déclenchait un nouvel exercice qui consistait à armer dans un minimum de temps les avions de toutes les unités aériennes relevant du CATAC avec des munitions « bonnes de guerre » correspondant à la mission principale de chaque unité. A quelques heures de la prise d'armes prévue pour la passation de commandement, pilotes et mécaniciens du 1/4 se retrouvaient sur le pont. L'exercice était stoppé à midi. Il portait un nom qui fera date par la suite dans l'histoire du 1^{er} CATAC : Rebecca ! Mais c'est là une autre histoire.

Quelques mots sur la suite des événements

En 1958, le 2/4 sera transformé à son tour sur 84F. L'escadre recevra également une nouvelle mission correspondant à celle pour laquelle le F-84F avait été conçu : l'attaque d'objectifs au sol avec pénétration à très basse altitude. Les vols avec réservoirs supplémentaires deviendront la règle. Le 1/4 recevra ses objectifs réels qu'il devra être prêt à attaquer au top transmis par les opérations du CATAC. En attendant, les pilotes s'entraîneront selon des profils de missions équivalents aux profils réels, profils dont ils devront connaître « par cœur » tous les éléments. Les nombreux exercices « Rebecca » des années 58 à 60 rôderont le système. Le 1/4 fera mouvement en 1961 avec la 4^{ème} escadre sur la base de Luxeuil afin de laisser la place à la 11^{ème} escadre équipée de F-100 et appelée à recevoir l'arme nucléaire tactique US Mk-43.

J'ai retrouvé une nouvelle fois le 1/4 d'août 1969 à août 1971 en tant que comman-

dant de la base de Luxeuil. Transformé sur Mirage III E depuis 1965/66, sa mission de guerre était, comme pour toutes les unités de combat à l'époque, après que la France eut quitté l'organisation militaire intégrée de l'OTAN, la défense aérienne : on en était encore à une stratégie du tout ou rien, en attendant que la 1^{ère} armée soit en place, que le rôle des forces de manœuvre aériennes et terrestres soit précisé et surtout que l'arme nucléaire tactique française soit mise en service. En attendant, le 1/4 se préparait ardemment à sa future mission nucléaire prévue en 1973 avec l'arrivée de l'AN 52. D'où son activité consacrée à l'entraînement aux pénétrations à très basse altitude tout temps sur les itinéraires R45.

Je retrouverai encore le 1/4 de 1978 à 1983 comme commandant en second puis commandant en titre de la FATAC 1^{ère} RA. Le 1/4, sur les avions duquel j'ai souvent volé à cette époque, était qualifié nucléaire depuis plus de cinq ans et continuait à s'entraîner de jour comme de nuit sur les R45 et autres itinéraires réservés aux missions équivalentes. Il était l'un des cinq escadrons nucléaires dont disposait la FATAC. Il était ainsi l'un des piliers de notre aviation tactique.

In memoriam:

J'ai visité la base de Bremgarten en 2007. Elle a été transformée en zone industrielle. De nouvelles routes la traversent. De nouveaux bâtiments se sont élevés, la plupart des anciens ont disparu, sauf l'ex PC base et la tour de contrôle (1 200 mètres de piste restent entretenus pour l'aviation d'affaire et l'aéroclub du coin). La marguerite du 1/4 a disparu, rasée. Plus de trace du hangar et de ses apprentis. Plus de trace du merlonnage des alvéoles. Un désert en attendant sans doute l'implantation de nouvelles entreprises... *Sic transit gloria.*

*Général de corps aérien Michel FORGET,
commandant l'Escadron de chasse 1/4
« Dauphiné » de la mi-décembre 1955
à la mi-décembre 1957*

L'épopée du « F »

Présent à cette unité du 5 janvier 1959 au 14 décembre 1961, je vais tenter de vous apporter, malgré l'éloignement dans le temps, un témoignage aussi précis et pertinent que possible sur cette période.

L'avion

Mon premier vol sur le F-84F de l'unité date du 18 mars 1959.

Cet avion ne m'était pas inconnu puisque je l'avais déjà pratiqué à la 11^{ème} EC en 1957 à Luxeuil, mais l'avion de Bremgarten était doté d'un système hydraulique de commandes de vol nettement amélioré (véryns à double entrée) qui le rendait à la fois plus sûr et plus opérationnel : fin des systèmes de secours électrique-hydraulique et électrique-électrique, ce dernier n'autorisant que le retour vers une zone d'éjection possible. Et surtout, fin de la check-list interminable peu compatible avec les décollages sur alerte.

Radio UHF (à 20 fréquences pré-réglées ?) également améliorée, puisqu'il nous était possible de changer les pré-réglages en vol. Procédure toutefois malaisée, puisqu'il fallait extraire le cylindre de son réceptacle et repositionner chaque curseur. Délicat en formation relâchée, impossible en patrouille serrée ! Et pour corser la difficulté, la FATAAC nous fit expérimenter une grille de codification des fréquences destinée à camoufler les changements de *Channel* en vol. Pas de poste VHF, donc navigation en CAG interdite et CAM obligatoire pour les voyages. Aides à la navigation réduites à un radiocompas (d'excellente qualité toutefois).

Armement de bord de 6x12,7 : désuet comparé à celui du Mystère IV, mais viseur équipé d'un télémètre radar. Armement externe : roquettes et bombes classiques. Pas de missiles. Système de guidage de bombardement aveugle (à travers la couche) avec restitution des impacts fictifs pour les entraînements. Précision très aléatoire pour une

munition classique. Je ne connais pas d'exemple de bombardement réel réalisé sous contrôle MSQ.

Possibilité d'assistance par 4 fusées JATO pour les décollages à pleine charge. Chacun d'entre nous a pu bénéficier d'un ou plusieurs décollages d'entraînement à l'occasion de manœuvres ou de convoys lointains. Les fusées étaient mises à feu à 80 Kts. Le temps de combustion assez bref n'autorisait que la prise de vitesse nécessaire au décollage. L'arrêt de la poussée d'appoint se produisait alors que la vitesse de montée n'était pas encore atteinte ce qui, pour les non-initiés, produisait une sensation fort désagréable de perte de poussée, à peine décollé. Après avoir rempli leur office, les fusées devaient être larguées. Obligation donc de revenir sur le terrain pour les lâcher sur l'aire ad hoc, avec un coût non négligeable en temps de navigation et en consommation.



Les JATO ... (J. Merlet)

Nos avions furent équipés à cette époque d'un parachute frein logé sous la queue. Usage réservé au cas de panne de freinage à l'atterrissage et au décollage avorté...

C'est aussi à cette époque qu'apparurent les premières barrières d'arrêt à chaînes sur les pistes aux normes NATO : deux lourdes chaînes attachées aux deux extrémités de la barrière et simplement posées au sol en bordure de la piste assuraient le freinage en cas d'engagement. Il y eut un cas d'engagement à la vitesse de décollage, limite extrême pour le système, car des chaînons furent rompus et les débris projetés à travers

le terrain, dont l'un endommagea gravement une voiture qui stationnait à une distance considérable du lieu de la rupture.

Autre particularité du « F » : un système de démarrage autonome à air comprimé se rechargeant en vol pour permettre une mise en route sur terrain extérieur non équipé pour la remise en état de vol du F. Astucieux et pratique jusqu'à cette nuit où la boule pressurisée explosa sur un avion parké dans son alvéole. Je me souviens que le lendemain matin, quelqu'un avait marqué sur le tableau d'ordres de la salle d'ops : « Aujourd'hui, jour mémorable : la première bombe A française a explosé... et le J aussi ! ». La boule fut donc déclarée inutilisable et tous les démarrages furent effectués avec le banc de piste.

Au final, le F ne méritait pas pleinement la mauvaise réputation qui lui fut faite. Il n'était pas, et de loin, le plus brillant des avions de combat que les US auraient pu attribuer à leurs alliés de l'OTAN (le F-86 par exemple), mais il avait le confort de l'avion américain: cabine spacieuse, ergonomie, sécurités... Et comparé au Mystère IV, il bénéficiait déjà d'une certaine polyvalence, notamment sur les missions offensives et à ce titre, il était plus « interopérable » dans le cadre des nombreuses manœuvres OTAN qui furent nos missions prioritaires à cette époque.

La progression du pilote

Arrivé comme équipier confirmé, j'ai fait au 1/4 le plus clair de mes classes, jusqu'au brevet de chef de patrouille obtenu le 1^{er} juillet 1961. Je peux donc témoigner de la progression du pilote de chasse telle qu'elle se concevait dans le cadre du règlement de chasse de 1959, lequel s'inspirait encore beaucoup des techniques et tactiques de combat de 1939-1945 :

Progression de l'équipier orientée vers la connaissance et la maîtrise de l'avion en pilotage pur et en conditions IFR (décollages et approches contrôlées SRE + GCA jusqu'aux minima de la carte blanche VSV) et vers le

combat en patrouille légère : voltige, poursuite, formation d'attaque, formation de manœuvre, virages relatifs, combat tournoyant, tir air-air sur panneau et tir air-sol (armes de bord et roquettes). Programme ponctué par le CCAG (certificat de connaissances aériennes générales) donnant accès à la suite, c'est-à-dire à la formation du sous-chef de patrouille.

Progression du sous-chef de patrouille axée sur la conduite d'une patrouille légère. Qualification obtenue après avoir satisfait à 4 épreuves:

- Navigation de 1000 km en VFR, avec atterrissage sur terrain extérieur.

- Navigation de 500 km en IFR.

- Assaut type appui aérien sous contrôle d'un PGA (rôle joué par le n° 2), avec cheminement à vue à la 1/100.000 (au cap et au chrono) et traitement d'objectifs ponctuels donnés en vol.

- Trois interceptions effectuées sous contrôle radar avec restitution des passes de tir par cinématrice.

- Brevet de chef de patrouille: sessions d'examen à deux épreuves type, organisées sous le contrôle (ou la responsabilité ?) de l'Inspection de la Chasse.

- Epreuve d'interception. Selon le scénario, interception et attaque d'un bombardier (rôle tenu par une patrouille légère en formation serrée) protégé par une patrouille simple. Le candidat dirige une patrouille de 4 intercepteurs dont le n° 2 est l'examineur.

- Epreuve d'assaut à 6 avions, de type *strike*. Objectif en conséquence (la centrale de Sombornon par exemple), navigation à vue obligatoirement (carte au 1/500.000). Profils: 2000'- 10 km/mn dans les lignes amies, 500'- 14 km/mn en zone ennemie. Conditions opérationnelles réalistes, avec restrictions de survol (DCA, zones dange-

reuses.. .) et interception avant l'attaque (à moins de 5 minutes) par une patrouille légère ennemie. De quoi flanquer une belle pagaille et corser la conduite de patrouille !

Ces sessions du BCP étaient à la fois redoutées (par les candidats) et vécues avec passion par tous les participants. Requérant la participation des escadres concernées, elles créaient une certaine émulation et une ambiance approchant celle du combat réel.

Examineurs et participants extérieurs pouvaient se retrouver en position d'être lâchés sur des avions différents des leurs, avec un minimum de préparation. Les avions de l'époque étaient assez simples et proches pour permettre ce genre d'exploit... Et pourtant, le piège pouvait exister et se révéler lourd de conséquence. J'ai souvenir d'un accident grave à Bremgarten où un pilote de Mystère IV, non familier du F, tenta après une percée plusieurs arrivées à la porte GCA sans pouvoir se faire prendre en compte par la GCA. L'affaire se termina par une éjection, heureusement sans conséquence pour le personnel. L'enquête révéla que le pilote avait interrompu sa descente à 11.500 pieds au lieu de 1500. L'accident fut vraisemblablement la conséquence d'une lecture erronée de l'altimètre!

Les missions types

Les missions alors confiées au « Dauphiné » étaient les suivantes :

- Mission permanente : l'alerte de défense aérienne et la police du ciel, à partir de la position « en deux minutes »

- Missions d'assaut de type *strike*, selon un profil haut-bas-haut ou bas-bas, programmées ou à partir d'une position « en 15 minutes »

- Manœuvres OTAN, multiples et variées, dont je me borne à donner une liste, sans pouvoir les détailler toutes : Top Weight, Facker, Argus, Rebecca, Kim, Cabri, Pré ADIZ avec ou sans bombardement MSQ,

Flash-back, Roulette, Apple Core, Check Mate, Round-Robin, Cross-Sector.

Cet inventaire fourni souligne, s'il en était besoin, notre engagement de l'époque dans l'OTAN. Dans cette liste, il faut peut-être distinguer Rebecca, déclenchée périodiquement à l'initiative de la FATAC, et qui avait pour vocation de mettre la base en capacité d'exécuter les missions des premiers jours du conflit... Avec déclenchement de préférence en dehors des heures d'activité normale afin que la montée en puissance parte du stade d'alerte le moins élevé. A l'époque considérée, la périodicité de cet exercice était quasiment mensuelle. A cette fin, l'escadre avait pris des dispositions permanentes comme, par exemple, l'attribution à chaque pilote opérationnel d'un objectif réel. En général, des sites équipés pour recevoir un radar mobile, situés au-delà du rideau de fer, en RDA ou en Tchécoslovaquie. Nos entraînements consistaient à « briquer » la partie de l'axe située en RFA, de manière à se mettre dans la tête le profil, les repères, le minutage et les axes d'approche possibles. Donc mécaniser les gestes pour avoir la tête le plus souvent dehors...

Quand j'ai débarqué pour la première fois au 1/4, je me souviens d'avoir été frappé par un détail très guerrier : au dessus du tableau d'ordres, un panneau affichait la composition des patrouilles simples dites « bonnes de guerre ». Ce tableau, qui faisait rêver les élèves équipiers, ne fut pas reconduit à Luxeuil, après l'échange de nos bases de stationnement avec la 11^{ème} EC, en juin 1961. Le désengagement de l'OTAN était en marche...

Les zones ADIZ et Pré-ADIZ des missions du même nom, positionnées le long du rideau de fer, faisaient partie du dispositif mis en place par les Américains pour contrôler les entrées aussi bien amies qu'ennemies. L'ADIZ proprement dite était strictement interdite sans autorisation et en dehors des manœuvres prévues.



Pilotes du 1/4. On reconnaît, debout, de gauche à droite, les capitaines Bourgninaud et Delépine, les lieutenants Coppel, Richalet et Paton (dernier à droite) ; accroupis, de gauche à droite, en 1ère et 2ème position, le lieutenant Meuneret et le capitaine Merlet (J. Merlet).

Et comme il nous fallait malgré tout des profils de mission complets en plus de ces missions ADIZ, notre panoplie d'entraînement se complétait de missions dites équivalentes sur des objectifs choisis en raison d'un éloignement et d'un profil approchant. Dans le Massif Central, par exemple. Pour moi, c'était Ussel-Talami, en Auvergne, dont les riverains ont bien dû se demander la raison de tant de survols aussi agressifs...

Tirs aériens réels

Tir air-sol aux armes de bord, roquettes de 5 inches, bombes d'exercice, napalm sur les champs de tir de Stetten en RFA, d'Epagny et Suippes en France. Et, pendant les campagnes de tir air-air, au Trincat (Cazaux) et à Solenzara.



Roquettes de 5 inches (J. Merlet)

Tir air-air : deux campagnes de tir à Cazaux en avril-mai 1960 et à Solenzara en jan-

vier 1961. Tirs sur panneau remorqué, à 180 Kts et 20.000', par patrouilles de 4, chaque pilote ayant sa couleur propre. Selon une procédure immuable : perche à partir d'une trajectoire parallèle à celle du plastron, tir vers le bas, sous un angle supérieur à 15°, à la distance d'harmonisation des armes. De 100 à 160 obus tirés à chaque mission, avec pour ma part un score moyen (au sens arithmétique !) de 11.3 % à Cazaux et 12.45 % à Solenzara.

Ces campagnes permettaient d'évaluer les avions autant que les tireurs. En dépit des réglages répétés, certains appareils restaient moins performants que d'autres et, chacun d'entre nous cherchant à obtenir sa qualification, le couple bon tireur / meilleur avion était prioritaire, au moins en début de campagne. Ensuite, comme il fallait aussi qualifier le plus grand nombre, dans les derniers jours, les meilleurs avions devenaient plus accessibles aux tireurs modestes.

Solenzara était une base NATO, flamboyant neuve mais à peine terminée, destinée à accueillir trois escadrons de chasse, français, belge et allemand. Les Belges étaient bien là mais pas les Allemands, qui n'avaient pas homologué leur installation. A l'usage, on leur donnait raison: on était en janvier avec une météo idéale pour les vols mais glaciale et, tablant sans doute sur des moyennes de températures favorables, les moyens de chauffage, chichement comptés, ne dépassaient pas un poêle à gaz butane par étage ! A l'extérieur, la situation n'était pas plus engageante. Seul signe de vie, le village de Travo (sic !), ne comptait que quelques maisons particulières mais chacune, hospitalité corse oblige, était prête à offrir le café au passant, un café familial assez différent du café filtre, que l'on qualifiait ici, avec mépris, de café parisien !

La cohabitation avec les Belges, en l'air comme au sol, fut aussi facile qu'on pouvait l'espérer: même avion, même langue (même pour les Flamands : l'armée belge était bilingue obligatoirement) et tous, amateurs d'histoires belges racontées par les Français

et... d'histoires françaises racontées par les Belges! Au seul compte des Belges, par contre, le « 7-14-21 », jeu de dés dénaturé, franchement cruel et parfois suicidaire : en ne comptant que les As, le premier arrivé à 7 commande au barman une mixture de sa composition, le titulaire des 14 points paie la note et celui des 21 points boit le poison (s'il est assez fou pour le faire) !

Quelques missions marquantes de la période

L'expédition à Boufarik

Du 6 au 9 septembre 1960, à 4 avions « leadés » par le commandant d'escadron (capitaine Maffre).

Thème : appui-feu réel dans le cadre des missions de « maintien de l'ordre »...



La ligne de « F » à Boufarik (J. Merlet)

Je relève sur mon carnet de vol 6 missions, dont 4 opérationnelles : trois appui-feu à la roquette de 5 inches et à la bombe de 500 lbs dans les régions de Dellys et Djelfa ; une « équivalente » transposée au décor désertique, décollage assisté par 4 JATO, avec Hassi R'mel comme objectif ; et deux missions de défense aérienne pour l'entraînement des contrôleurs locaux, comme dérivatif aux guidages habituels de MD 315. Missions de dépaysement pour nous et de contact avec les unités combattantes, en particulier avec les éléments de la 20^{ème} escadre volant à l'époque sur AD4 et Mistral.

Les missions Gosselies

Une convention entre Etats avait attribué aux usines Fairey-SABCA de Charleroi les révisions générales de nos F, résultant probablement d'une clause de compensation d'un autre marché. Il fallait donc livrer les avions ou les réceptionner à Charleroi-Gosselies, l'idéal étant d'effectuer la double opération le même jour, avec le bagage minimum : tenue de vol et documents indispensables. En cas d'opération à sens unique, un avion de liaison assurait le transport aller ou retour du ou des pilotes nécessaires aux convoyages.

Deux pièges nous guettaient à Gosselies :

- L'indisponibilité fortuite de l'avion à réceptionner avec la perspective d'une nuit sur place, ce qui ne manqua pas de m'arriver. C'est ainsi que, sur l'insistance de mes hôtes belges, je me retrouvai dans un cinéma de Charleroi, en combinaison pressurisée et plutôt gêné...à tort semble-t-il car personne ne s'en offusqua...il faut croire que ce genre d'avatar n'était pas aussi exceptionnel que cela !

- L'hospitalité parfois excessive de nos amis belges qui pouvait nous placer en situation d'intempérance limite. C'est ainsi que fut définie et exigée pour ces missions... une aptitude appropriée : celle de la fermeté absolue face à la tentation.

Essais d'une caméra oblique sur le F

Montée de façon artisanale dans le logement de la batterie, sous le nez de l'avion, à l'initiative de la FATAC, cette caméra devait donner à nos avions une capacité supplémentaire de reconnaissance photo.

J'eus à effectuer 3 missions d'essais et de mise au point de ce matériel (altitude, vitesse, angle, visée, etc.) en février et mars 1961. Objectif : la forteresse du Haut-Koenigsbourg. Succès garanti grâce à la dimension de l'objectif. En réalité, la caméra

déclenchée par appui sur une commande électrique sur le manche prenait une séquence de photos assez longue pour encadrer l'objectif.



Le Haut-Koenigsbourg vu du « F » (J. Merlet)

Projet vite abandonné, sans doute peu rentable en regard du coût de la modification... ou peut-être pour cause de concurrence déloyale à la 33^{ème} ER !

Un F du 1/4 supersonique à l'horizontale

Ce record ne fut pas homologué, il n'en est pas moins authentique. Les habitants de la région survolée auraient pu en témoigner, car le bruit ne fut pas celui d'un passage en piqué accentué produit habituellement (le double bang), mais plutôt celui d'un F-100 US qui leur était tout aussi familier à l'époque.

C'était une mission de chasse libre. Je suis en n° 2 d'une patrouille légère. Météo très perturbée par des castellatus et cumulonimbus. Parvenus au-dessus de la couche, à 40.000', nous nous retrouvons au-dessus d'une magnifique enclume dont nous entamons la traversée. Ça ne secoue pas et on a l'impression de faire de l'aéroglesseur. Mais nous sommes dans une zone habitée par de puissants courants qui peuvent affecter sérieusement les conditions de vol. Effectivement, le leader se laisse « porter », car je le vois s'élever facilement, alors que nous ne

sommes pas loin de notre plafond. Au bout de l'enclume, il aura grimpé de près de 10.000'. Dans le même temps, avec son accord, poussant sur le manche pour rester collé au nuage, je vois mon machmètre approcher du Mach puis le dépasser pour se stabiliser autour de 1,03 !

Au-delà de l'enclume, c'est le vide vertigineux où le leader me rejoint après avoir « dégueulé » plutôt qu'être descendu de son perchoir. L'illusion n'aura duré que quelques minutes et notons qu'il s'écoulera encore quelques années avant que les premiers supersoniques français se fassent entendre dans ce même ciel.

Le coupable passage du Mirage III sur Bremgarten

Rectificatif aux assertions du paragraphe précédent: en fait, un Mirage III du CEAM s'était déjà manifesté (et de quelle manière !) avant notre banale mission d'entraînement.

Les circonstances : une coupe Comète, pendant notre absence (nous étions, je crois, en campagne de tir à Cazaux). Présence dans nos locaux d'équipes étrangères avec leurs avions, des Anglais entre autres, dont nous relevions quelques traces bien *british* à notre retour. Exemple: du papier hygiénique dans nos toilettes marqué du sceau « By property to her majesty the Queen ».

Le fautif ? Un Mirage III du CEAM venant de Mont de Marsan et à destination de Bremgarten. Le lien entre ce déplacement et la coupe Comète n'était pas évident, mais pour le commandant de la 4 (ou son second ?) il fut aussitôt établi. Question d'opportunité : une forte présence étrangère et le plus beau fleuron de notre industrie aéronautique. L'ordre parvint au pilote incrédule du Mirage: pouvez-vous faire un passage supersonique sur la base pour honorer nos visiteurs ? Tellement incrédule qu'il se fit bien confirmer le « supersonique ».

A l'époque, les effets du Mach à basse altitude n'étaient pas encore bien connus. Après cet unique passage, ils le furent au-delà de toute espérance : dégâts matériels, traumatismes... et sanctions éventuelles ; il y en eut probablement par principe, mais on ne retint de l'histoire que le magistral coup de cravate.

Qu'en pensèrent les étrangers au juste ? Sans doute ironisèrent-ils sur notre capacité d'autodestruction en pareil cas... Mais il se vendit 1300 Mirage III à l'exportation.

Echange d'escadrons avec la base italienne de Guedi

Du 5 au 10 juin 1961. Guedi, au sud, sud-est de Brescia et à 160 km de Venise. Lors du vol aller, la tentation était trop grande pour ne pas aller survoler la Lagune, avant de se poser à Guedi.

Trois missions exécutées sur place qu'il faut bien qualifier de touristiques si l'on note les points tournants de ces sorties. Vicenza, Aviano, Ravenne, Bologne, Parme pour la première. Piacenza, Pinerolo, Sestrière, Billa, Parme pour la seconde. Pise, Rome, Orbetello, Piombino, Livorno, Parme pour la troisième.

Tous ces vols furent effectués sans participation italienne. On peut regretter qu'un autre sens n'ait pas été donné à cet échange en nous faisant participer aux missions italiennes. Il fallut nous contenter de ce que nous pûmes observer au sol sur les mœurs et méthodes de nos hôtes, assez différentes des nôtres. Exemple: l'officier de service, reconnaissable (ô combien) à sa belle écharpe bleue en travers de la poitrine !

La collision du 12 juillet 1961

Les années 1960-61 furent pour la 4^{ème} EC celles des collisions : la vallée Blanche (accrochage d'un câble de téléferique) ; collision au cours d'un entraînement au BCP (1 mort) ; collision dans le circuit de Dijon entre deux équipiers (dégâts matériels) ; et

cette collision sévère de juillet 1961 dont je suis le témoin direct et le survivant.

C'était encore une mission d'entraînement au BCP. Leader du plastron, mission terminée et disposant d'un peu de temps avant de me présenter pour l'atterrissage, je me mets à la disposition de Boxcar pour une chasse libre et une interception éventuelle. Peu après, le contrôleur nous fait monter à 42.000' à la poursuite de deux Woodoo. Ayant obtenu un visuel un peu tardif sur l'un des deux, j'ordonne à mon équipier, en surveillance sur ma droite, de passer à gauche en formation de combat. La collision se produit pendant le croisement, alors qu'absorbé par la visée, je n'ai rien vu arriver... J'abandonne l'avion incontrôlable, après une décompression explosive et un début de feu dans la cabine, vers 35.000'. La séquence de séparation du siège et l'ouverture de la voilure commandée par capsule anéroïde à 14.500' se déroulent normalement. Je sautais pour la première fois. Au bout des suspentes, je n'échappe pas à toutes les angoisses du novice: la Moselle sans Mae West, tous les clochers d'église extrêmement pointus, et l'incapacité à modifier la trajectoire et arrêter les balancements. Je prends contact avec le sol assez durement dans un champ, en bordure du village de La Neuveville - devant - Bayon.

Le corps du sergent Euzenot, mon équipier, est retrouvé du côté de Gripport, près de son avion, parachute non sorti du sac. L'analyse des débris au sol montre que le choc s'est produit au niveau de la cabine et que la mort a été probablement instantanée.

Le défilé à Strasbourg, le 23 novembre 1961

A l'occasion de la visite du Général de Gaulle et de son discours à Strasbourg.

Défilé grandiose à plus de 150 avions, chaque escadre ayant fourni son contingent. Manœuvre de rassemblement complexe et interminable au dessus d'une plaine d'Alsace complètement plombée de stratus bas. Manœuvre réussie malgré l'éjection d'un pilote

de Colmar sur panne réacteur peu après son décollage.

En l'absence de toute visibilité, le dispositif fut dirigé du sol par radar en direction de la cathédrale. Le passage eut bien lieu au bon endroit mais la foule au sol n'entendit que le son des moteurs.

On raconte qu'en raison d'une légère erreur de timing, le défilé intervint au milieu du discours qui s'en trouva perturbé. Apparemment, le Général n'en tint pas rigueur aux responsables.

Le cadre de vie en Allemagne, puis en France

L'Allemagne et le régime de stationnement qui a suivi le régime d'occupation offrent des conditions de vie exceptionnelles : logement bon marché assuré pour tous, les familles dans des cités militaires, les officiers célibataires au Grand-hôtel (cercle des officiers de la garnison), situé au centre de Fribourg.

La garnison est une véritable ville dans la ville qui dispose de ses propres installations, de ses équipements et de ses services, ce qui lui assure une large indépendance vis-à-vis des autorités allemandes : éconômats détaxés, établissements d'enseignement, cinéma, terrains de sport et jusqu'à la prévôté militaire qui assure sa propre police, ce qui nous donne une chance supplémentaire d'être sanctionnés en cas d'infraction... routière, par exemple ! Le Grand-hôtel organise de multiples activités : club de bridge, loto, télévision, réceptions diverses.

La Forêt Noire offre de son côté des ressources touristiques innombrables : lacs et forêts, pêche et randonnées (les Allemands sont inventeurs de la marche populaire), hôtellerie et gastronomie.

En revanche, les contacts avec la population autochtone sont assez réservés et se font surtout dans le cadre d'associations et d'événements officiels. L'Allemand ne se

lâche qu'une fois par an au Carnaval, auquel les Français sont admis et y ont leur part de succès. On observe quelques mariages franco-allemands... qui ne sont pas toujours la conséquence directe du carnaval !

Le retour en France, à Luxeuil, dans une garnison moins huppée, est donc une reprise de contact avec une réalité plus dure. Logement sur la base pour les célibataires, dans un environnement strictement militaire : ameublement, literie, sanitaires, subsistances.

En compensation, les Vosges ont aussi leur charme : le domaine skiable (le col de la Schlucht, notamment), la gastronomie locale et surtout, pour les célibataires, les diverses villes d'eaux : Gérardmer pour le canotage, Contrexéville, Vittel, Plombières et, bien entendu, Luxeuil.

Inutile de s'étendre sur les avantages de Luxeuil. Le célèbre humoriste Jean Rigaud les a décrits à l'époque avec la verve qui le caractérisait : « cette charmante ville d'eau est spécialisée dans la stérilité féminine... et comme par enchantement, il y a à proximité une base aérienne... ils ont des dossiers médicaux épais comme ça... et à la fin de la cure, tout le monde repart en ballon ! ». Pour Plombières, le danger est tout autre : il s'agit des maladies vénériennes, ce qui peut perturber sérieusement la disponibilité des lundis matin... Et la plupart de ces villes possèdent un casino, autre danger redoutable... pour l'encadrement, qui doit se préoccuper de la bonne conduite de ses ouailles !

Colonel Jean MERLET

Les derniers jours de l'E.A.L.A. 3/4

Janvier-Août 1962

Fin janvier 1962, Bégel, sous-chef de patrouille, et moi-même, élève équipier (PI), pilotes du 1/4 « Dauphiné » - Luxeuil affectés à l'EALA 3/4 à Télergma, arrivons à Alger, où nous devons suivre le stage obligatoire de réadaptation à l'hélice et de vol en montagne dans un Centre ad hoc. En effet, de nombreux accidents se produisaient quand les T-6 faisaient du vol rasant dans les reliefs et se faisaient piéger par des rabattants. Il fallait apprendre à s'approcher des reliefs à 45° pour se ménager une possibilité de sortie.

Nos chefs étant comme toujours à la pointe de l'actualité, nous y apprenons que le centre en question est dissous depuis 3 semaines et prenons le train pour Constantine. Seuls dans notre compartiment, nous sommes rejoints par un Algérien (on disait alors FSNA : Français de souche nord-africaine) qui, au bout d'un certain temps, se lève, tripatouille dans son sac de plage posé dans le porte-bagages et s'éclipse. Comme il ne revient pas, Bégel et moi, persuadés qu'il a amorcé un détonateur, restons debout dans le couloir jusqu'à son retour, un certain temps plus tard. Avait-il l'air déçu ? Nous ne le saurons jamais.

Nous débarquons à Télergma par deux mètres de neige, dans nos délicates chaussures de ville. Encerclée de barbelés et de miradors, la base aérienne opérationnelle 211, surnommée « le porte-avions du désert » par la propagande officielle, et le « Stalag 211 » par ses occupants, était située sur le plateau désertique et rocailleux qui sépare Sétif de Constantine, à 10 km de cette dernière, à côté de la bourgade de Télergma. Elle partageait cette « garnison » avec le 2^{ème} REP (Régiment étranger de parachutistes).

Le personnel et les escadrons étaient logés dans des baraques Fillod préfabriquées en métal, chauffées en hiver par des poêles

qu'il fallait entretenir soi-même (nous n'avions pas d'ordonnance...), et en été par le soleil. La piscine, pour d'obscures raisons, nous était interdite, réservée aux appelés.

Nos premiers vols d'orientation en place arrière des T-28 « Fennec » (moteur de 1450 CV, armés de deux nacelles de 2 mitrailleuses 12,7 mm et de lance-roquettes T-10) consistent à rechercher l'avion de mon camarade de promo Meuneret, disparu le 8 février avec son observateur. Sur un djebel enneigé, deux hommes marchent, portant de gros sacs. Surpris par l'arrivée de l'avion, ils jettent les sacs à terre, se mettent à genoux dans la neige et lèvent les bras. Ambiance...

On ne retrouvera l'avion de Meuneret qu'au début de l'été, dans la dernière formation rocheuse avant la côte. Piégé au-dessus de la couche (il n'y avait pas de moyens radar pour percer à Télergma), il avait tenté de percer sur la mer.

Pour un pilote de jet, la transformation sur T-28 n'était pas aussi difficile que sur T-6, m'a-t-on dit, puisque le T-28, avion-école américain, avait justement été conçu pour faire progresser les élèves pilotes de l'hélice de leurs débuts vers les réacteurs de leur affectation opérationnelle. Aussi, le T-28 avait-il une roulette de nez et le couple de l'hélice y était-il moins sensible que sur T-6. Nous étions armés d'un pistolet MAC 50 en holster et d'une carabine US dans l'avion. N'ayant pas de masque, nous communiquions par laryngophone, ce qui permettait à l'observateur en place arrière d'entendre nos déglutitions et vice-versa.

Le cessez-le-feu étant effectif à compter du 19 mars, suite aux accords d'Evian signés la veille, je n'ai participé qu'à une seule mission d'appui des TROSOLS (l'armée de terre), avec ouverture du feu, dans la presqu'île de Collo. Dans l'aile de mon commandant d'escadrille Radet, ancien d'Indochine sur Bearcat, les TROSOLS me font tirer mes roquettes T-10 dans la forêt, sur un obus de mortier fumigène orange. Super excité, j'oublie d'afficher la hausse et mes 2 ro-

quettes tombent aux pieds des biffins qui en ont vu d'autres.

Heureusement pour moi, au même moment, le L-19 (un successeur du Piper Cub) du PGA (Poste de Guidage Avancé, chargé d'aider au guidage des avions tireurs) annonce qu'il a « pris une rafale des Fells dans son moteur », et qu'il va se crasher sur un minuscule îlot miraculeusement bien placé. Puis nous n'entendons plus que son halètement alors que, le doigt crispé sur le bouton émission, il assure le coup en vol plané, touche le sol, passe sur le nez... la queue se lève, se lève, mais presque à la verticale, elle retombe vers l'arrière. Pas de flammes. Ouf !

Entre autres déchaînements qui ont suivi le cessez-le-feu, celui de l'OAS (Organisation de l'Armée Secrète), tentant par tous les moyens de freiner le processus d'indépendance et le départ des Pieds Noirs, a eu deux conséquences pour la BAO 211, plantée dans son désert géographique et affectif.

La première, c'est que le colonel a isolé la base, interdisant donc toute sortie ou entrée sans ordre de mission. Fâcheusement, cela nous a interdit l'accès au BMC (Bordel Militaire de Campagne) de la garnison, le dernier bar à la mode, qui n'était qu'à 100 mètres au-delà du poste de police, et auquel nous entraînait presque tous les soirs le sympathique OLAT (Officier de Liaison de l'Armée de Terre), encore un ancien d'Indochine. Signe des temps : avant de consommer, les sous-officiers et hommes du rang devaient se soumettre à un examen par l'infirmier de service ; les officiers n'étaient tenus que de signer un registre... (ces registres sont-ils archivés à Vincennes ?)

La seconde, c'est que l'OAS a fait sauter la tour de contrôle de l'aéroport de Constantine. Les Caravelle d'Air Inter et d'Air Algérie ont donc opéré à partir de Téliergma, où un sous-lieutenant appelé de l'escadrille a été bombardé chef d'escale. Conséquence : remaniement général des tables au mess officiers, les aviateurs se plaçant tous le dos au mur pendant le déjeuner pour mieux regarder

les hôtes de l'air qui déjeunaient en face.

Avec sa longue piste en dur, Téliergma recevait de nombreux détachements, et nous avons eu la chance d'y accueillir le dernier de la flottille 17 F du commandant Jacobi, avant sa dissolution le 1^{er} avril. Elle était équipée de F4U- 7 Corsair, ceux de la guerre du Pacifique, avec lesquels nous avons engagé des combats aériens épiques à plus d'un titre.

Pratiquement jusqu'à la fin, notre mission a surtout consisté à protéger contre « des éléments incontrôlés » les convois routiers de Pieds Noirs de l'intérieur, escortés par l'armée de terre, qui rejoignaient la côte pour s'embarquer vers la France. Il était surprenant pour nous de voir fleurir des drapeaux du FLN un peu partout, de voir des camps de l'Armée de libération nationale se dévoiler là où ils avaient jusque-là été camouflés dans la forêt, et d'en voir des sous-officiers en uniforme nous saluer lors d'une journée plage au détachement hélico de Djidjelli. Tristement, nous avons été envoyés une fois faire des passes de tir fictives d'intimidation pour forcer une milice d'autodéfense villageoise à rendre ses armes à l'armée française avant le départ de cette dernière.

Le Constantinois n'était pas que de rocaïlle, et nous survolions parfois des forêts de chênes dont on nous dit que toute la Méditerranée en était entourée dans l'Antiquité, avant que les ovins les fassent disparaître en en broutant les sous-bois. Une fois, survolant une prairie en fleurs, nous en avons senti le parfum, très fort, à 500 pieds dans nos avions non pressurisés. Il y avait aussi quelques ruines romaines, dont les villes de Timgad et Djemila, où, pendant mon séjour, 6 militaires sont morts quand le Broussard duquel ils prenaient des photos a décroché en virage. Assez loin au sud, le plateau désertique était fissuré d'une immense et étroite crevasse de plusieurs dizaines de km de long. En la survolant, on apercevait au fond, à une centaine de mètres au moins, un oued, de la verdure, des hameaux, véritable Shangri-La algérien.

Après une soirée d'adieu historique avec nos invités du 2^{ème} REP, nous avons été, je crois bien, la dernière unité aérienne de combat à quitter l'Algérie au mois d'août, dans une grande formation d'une douzaine de T-28 (j'avais le chef de piste en place arrière, donc le meilleur avion). Escales à Bône, Ajaccio et Istres, avant de livrer les avions à Toulouse-Francazal et Bordeaux-Mérignac pour y équiper les ERALA (Escadrille de Réserve d'Aviation Légère d'Appui) 2/38 et 1/38 respectivement. Avant de rejoindre Luxeuil, toujours pilote à l'instruction, j'ai dû rester à Bordeaux quelques mois comme « noyau d'active », avec le capitaine Chirouze et sous les ordres d'un réserviste, le commandant Chotard, pour lâcher les réservistes sur T-28.

Épilogue : Lors du départ des toutes dernières unités militaires françaises d'Oran, début 1964, deux F-84 F du 1/4 ont été détachés quelques jours à Oran-La Sénia avec pour mission de se montrer dans la région pour prévenir toute velléité malveillante de dernière minute. Plaisir du radada intégral et autorisé, je revois le bédouin sortant de sa tente, sa tasse de thé à la main, et croisant mon regard au même niveau. En ville, à Oran, les guérites étaient toujours devant les casernes, mais peintes en vert et blanc au lieu de bleu, blanc, rouge. Dans une banlieue, le monument aux morts des deux guerres, en forme d'obélisque, était le même, mais la plaque de marbre avait changé : « Aux morts de la guerre d'indépendance de l'Algérie », en français dans le texte.

Colonel Michel POCHOY

Six ans au 1/4 à Luxeuil les Bains

Je suis arrivé au 1/4 en 1961 comme élève équipier sur F-84 F et, après une interruption de quelques mois sur T-28 en escadrille parrainée EALA 3/4 à Télergma (Algérie), puis à l'ERALA 1/38 de Bordeaux-Mérignac, j'en suis sorti commandant d'escadrille sur Mirage III E en 1967.

Le F-84 F Thunderstreak était un chasseur-bombardier (et ses pilotes des « jaseurs bombardiers ») sans PC et supersonique en piqué. Outre son armement conventionnel, canons, roquettes, bombes freinées, objet de notre entraînement, le « F » avait la capacité de ravitaillement en vol et d'emport, sous l'aile gauche, d'une arme nucléaire tactique, capacités que nous n'utilisions pas mais dont la dernière l'était par nos voisins américains de Chaumont de 1961 à 1963, les 108^{ème} puis 366^{ème} Tactical Fighter Wings, qui pratiquaient le LABS (Low Altitude Bombing System). C'est un pilote de la 108^{ème}, Richard Bach, qui a écrit sur place l'ouvrage de référence pour les anciens du F-84 F: « Stranger to the Ground » (Dell 1963, ISBN 0-440-20658-8).

Nos F ont été prêtés à la France par les États-Unis en 1955 dans le cadre du PAM (Programme d'Assistance Militaire) en attendant la montée en puissance de notre industrie aéronautique, elle-même boostée par les commandes « offshore » américaines de Mystère IV. Ce qui fait qu'il a fallu par la suite rendre non seulement les F-84 F mais aussi les Mystère IV aux Américains quand nous n'en avons plus eu l'usage.

Ainsi, le 9 janvier 1967, de retour de ma transformation sur Mirage III à Dijon, j'ai dû moi-même convoier à Châteaudun, à la ferraille, un F dont on m'avait prévenu que l'indicateur de température tuyère resterait à zéro pendant la durée du vol.

J'ai exécuté cet ordre pas très « SV » (sécurité des vols) en criant mentalement « Vive Zorglub ». En effet, ce personnage maléfique de la BD « Spirou et Fantasio », avide de domination comme le vizir Iznogoud, son contemporain moins oublié de nos jours, tenait alors une grande place dans l'imaginaire collectif des Français en général et des pilotes de l'armée de l'air en particulier. Ceci surtout depuis l'épisode où il avait ordonné à trois pilotes de Mirage, lancés à sa poursuite mais hypnotisés à distance, de s'éjecter de concert en criant « Vive Zorglub »... Nous l'invoquions donc à chaque ordre exécuté à contre-cœur et plus généralement à chaque cafouillage de notre hiérarchie. D'ailleurs, l'une de ses bases secrètes ne s'appelait-elle pas « Zorg-les-Bains » ?



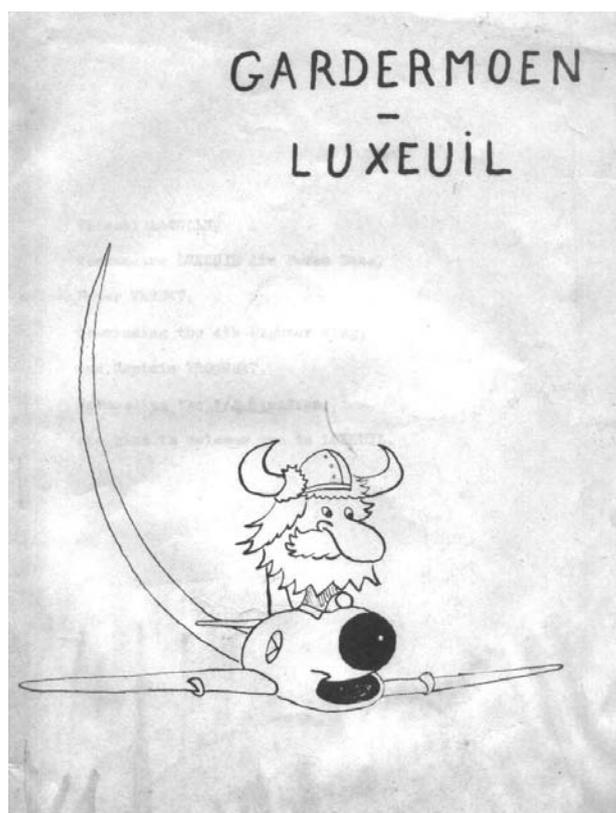
Les autres escadres bénéficiaires de ce prêt furent la 1, la 3 la 9 et la 11. En octobre 1956, les deux premières ont participé à la campagne de Suez, à partir des terrains de Lydda (Israël) et Akrotiri (Chypre) respectivement.

Dès mon arrivée, on m'a raconté qu'un récent commandant de l'escadron, Forget (EA 46), avait reçu comme cadeau de départ un abonnement au quotidien régional « Le Dauphiné Libéré », fondé à Grenoble en 1945 par sept membres de la résistance avec pour devise : « Le libre journal des hommes libres ». Ça promettait...

Le 12 juillet 1961, quelque temps après mon arrivée, le capitaine Merlet (EA 52) part un matin en *sweep* avec un jeune équipier, le sergent Euzenot. À 35.000 pieds en formation de manœuvre défensive a droite, le CDC Menthol signale un avion américain à 2 heures. Merlet ordonne un changement d'aile à Euzenot qui, ce faisant, percute sa tuyère et est tué sur le coup.

Dans son avion qui tombe cul par-dessus tête, Merlet attend une altitude plus convenable pour s'éjecter. Mais les flammes de son réacteur en feu pénètrent dans le cockpit par les ouïes de la climatisation et lui brûlent le bras droit et le visage. Contraint de s'éjecter vers 30.000 pieds par -50°C, il tourbillonne en chute libre jusqu'à 10.000 pieds, ouverture automatique de son parachute. Il arrive au sol brûlé, gelé et en proie à un sévère mal de mer.

En 1964, je suis pilote opérationnel et nous partons en échange d'escadron à Gardermoen (Norvège), une base de F-86 K « Sabre ». Le commandant d'escadron (Tronchet, EA 52) me prend comme n° 2 en raison de ma maîtrise de l'anglais. À l'arrivée, la couche va de 38.000 à 300 pieds, avec excellente visibilité dessous, et les Norvégiens nous font percer avec GCA.



L'ennui, c'est qu'à la fin du palier GCA, les contrôleurs étrangers ne disaient pas tous : « commencez votre descente », ce qui nous faisait sortir pleins volets, mais simplement : « vous êtes sur le glide path ». De plus, les F-86 K recevaient, eux, l'ordre de sortir leurs volets au palier GCA et cela nettement avant d'intercepter le glide. Vous me suivez ?

Donc en entendant « flaps », Tronchet nous met en descente, ce qui est immédiatement suivi de l'avertissement « You are below the glide path ! ». Nous stabilisons, attendons l'ordre de mise en descente qui ne viendra jamais, et passons évidemment au-dessus du glide... et je ne peux pas placer un mot, car Tronchet parle au contrôleur.

Bref, nous sortons de la couche à 300 pieds et à droite de la piste. Je réalise que, si je reste avec mon leader, ça va très mal se terminer et je l'abandonne pendant qu'il remet les gaz, faisant une baïonnette au ras du sol, touchant la piste d'une roue, puis des deux, parachute, petites chandelles devant les yeux.

Tronchet, heureusement excellent pilote en français, réalise lui aussi que s'il repart dans la couche, c'est fini, et pour cela ne m'en a jamais voulu. Il annonce « Visual circuit » sur la fréquence de l'approche qu'il n'a pas quittée et entame donc un large circuit rectangulaire, cap et chrono, train et volets sortis, initialement tellement bas qu'il fait sauter tous les gens de l'escadron des ailes sur lesquelles ils s'étaient juchés (nous étions de loin la dernière patrouille à percer, en raison d'incidents divers), puis un peu plus haut, entre la forêt de sapins à perte de vue qui devaient bien monter à 100 pieds et la couche à 300, et se pose parmi les applaudissements. Pendant ce temps, le terrain passe « rouge » et dérouté ses propres F-86 K, dont les pilotes, furieux, demandent pourquoi on les dérouté, eux de la chasse tout temps, alors que les Français font des circuits à vue !

Fin 1965, j'avais découvert que la filmothèque de l'US Air Force en Europe se trouvait à Châteauroux, et tous les mois, à deux F-84 F, j'emmenais un jeune se roder aux procédures en langue anglaise, et nous rapportions d'excellents films d'instruction américains sur des sujets divers, dont l'épopée de l'US Air Force dans la guerre du Pacifique, très populaire. Au briefing météo, avant et après la projection, je faisais un résumé-translation du commentaire.

Un jour, je rapporte un film en couleurs montrant comment il fallait procéder si on se

trouvait seul avec une femme en train d'accoucher, dans un ascenseur en panne par exemple. Plusieurs accouchements y figuraient, de très près naturellement. Là, j'avais visionné le film avec le médecin de la base, qui est venu ajouter ses commentaires lors de sa projection au briefing météo. Ce film a eu un tel succès auprès des jeunes maris, certains visiblement très émus (on fumait au briefing à l'époque) qu'une délégation des épouses a demandé au colonel d'organiser une projection pour elles.

Accordé. Rendez-vous est pris pour un matin et, une fois toutes les épouses palpitantes réunies, le médecin m'appelle, me dit qu'il a une urgence, et que je n'ai qu'à répéter son commentaire moi-même. Moi-même, le célibataire notoire, j'ai donc expliqué à ces dames que si la fréquence des contractions dépassait les deux minutes, c'était pour bientôt, comment freiner la sortie de la tête avec la main (accompagner le quart de tour qu'elle doit effectuer, recueillir le placenta, couper le cordon ombilical, tout ça devant les flots de sang qui sortaient de l'écran). Dur, dur le métier de pilote de chasse.

Les 2400 mètres des pistes standard OTAN ne permettaient pas à un F en plein complet (ses deux réservoirs largables de 450 gallons) de décoller par les températures courantes, même en hiver. Il fallait alors utiliser des fusées JATO (Jet Assisted Take-Off) de 1000 livres de poussée chacune, et qui s'éteignaient au bout de 14 secondes. Ensuite, il fallait faire un circuit avec l'avion très lourd pour larguer les fusées et leur châssis entre la piste et Baudoncourt. Un hiver pourtant, la température se fixe entre -10 et -15°C pendant plusieurs jours, par grand beau temps. Je prends un équipier à l'entraînement en leader, nous faisons les pleins complets et partons en Lo-Lo-Hi attaquer un point à côté d'Ajaccio. Pour traverser la mer, toujours à 500 pieds depuis Luxeuil, nous suivons le couloir BA obligatoire qui partait de la balise de Saint Tropez. À mi-chemin, nous voyons droit devant une grande colonne blanche surgissant de la surface, et qui se rapproche vite : c'était un immense ballon-sonde en fin

de vie, sa nacelle posée sur l'eau. Ce vol au profil exceptionnel a constitué pour moi une sorte d'apothéose de mon métier de chasseur-bombardier sur F-84 F, utilisant enfin au maximum les performances de l'avion.

Un autre ballon-sonde dérive dans les voies aériennes vers 15.000 pieds et aux environs de Luxeuil. Le sergent-chef Bégel est chargé de le mitrailler pour le faire descendre. À la première passe, il a failli l'empailler, ne pouvant juger de sa taille et trompé par sa très faible vitesse de déplacement. Il l'a touché aux trois passes suivantes, mais le ballon n'a pas explosé comme dans les films, mais s'est dégonflé par la suite. De belles photos de cinémitrailleuse pour le cahier de marche...

Transformé sur Mirage III en décembre 1966, je crois bien que mon meilleur souvenir a été de réaliser ce que j'avais dû lire quelque part. En 1967, je vais à Colmar, où se trouvait le 2^{ème} échelon de maintenance des centrales de navigation des Mirage III E, chercher un avion et le ramener à Luxeuil. C'était un après-midi, par grand beau temps. Je pars en BA, traverse les Vosges et là, je vois une traînée qui arrive en sens inverse, décalée sur la gauche. Je mets la PC et de 500 pieds au départ exécute un seul virage relatif qui m'amène à distance de tir canon derrière un avion de ligne au niveau 320, le tout en parfaite légalité, le CDC m'ayant pris en compte en pick-up et autorisé à effectuer cette reconnaissance pendant ma montée en virage.

Colonel Michel POCHOY

Aventures et mésaventures en « Dauphiné »

Un plat original : la cagade d'huîtres

La 4^{ème} escadre de chasse, à Luxeuil, a volé sur F-84 F Thunderstreak jusqu'en 1966, date du début de sa transformation sur Mirage III E.

Ce chasseur-bombardier américain pouvait emporter deux réservoirs largables de 450 gallons US chacun, soit 1743.75 litres. Pour faciliter la remise en oeuvre lors des déplacements sur terrain étranger, les mécanos de chaque escadron avaient bricolé un réservoir, le « bidon valise », en y découpant dans sa paroi une large plaque, maintenue par des « dzeuss » (attaches de la marque DZUS), l'ouverture ainsi réalisée permettant de transporter du matériel, des rechanges, voire des bagages.

Chaque décembre, un escadron envoyait à Cazaux (près d'Arcachon) un « F » avec un bidon valise, qui y était rempli de bourriches d'huîtres correspondant aux commandes des personnels de la base et assimilés pour les fêtes de fin d'année, l'huître sauvage étant rare en Haute-Saône. L'ordre de grandeur était de mille douzaines d'huîtres.

Le seul problème était que les huîtres ne devant pas geler, l'avion devait revenir en espace aérien inférieur, au-dessous de l'isotherme zéro, ce qui posait des problèmes de circulation aérienne et de sécurité des vols quand les conditions n'y permettaient pas le vol à vue.

Mais ça s'est toujours bien terminé, jusqu'au jour où (était-ce sur le parking du 1/4 ou du 2/4 ? les historiens trancheront) le pilote avait à peine coupé le réacteur que le camion citerne de carburant était là et qu'un vaillant appelé au champ visuel étroit dévissa le bouchon prévu à cet effet (sur le bidon va-

lise comme sur les autres), introduisit sa lance dans l'orifice ad hoc (Honni soit qui mal y pense !) et exécuta les milliers d'huîtres en les noyant dans le carburant réacteur.

Heureusement que Greenpeace n'a démarré qu'en 1971 et n'a donc rien su de ce massacre...

La mère de toutes les cagades : Solvent Green

Le lieu : Luxeuil-les-bains, le pôle français du froid depuis qu'on y a construit une base aérienne et installé une station d'observation météo.

L'époque : entre 1962 et 1968

Quand la piste gela, la 4^{ème} escadre était paralysée, car nous n'avions pas, comme la Royal Air Force, des pneus neige (stupéfaction quand deux Hunter en balade se posèrent sur notre piste gelée et enneigée, donc en QGO technique, tout surpris que nos avions n'aient pas de pneus neige à basse pression comme eux), ni de réacteur sur chariot pour dégivrer la piste, ni encore, comme l'USAF, de résistances chauffantes sous le tarmac. Passons.

Notre cas n'étant pas unique, l'état-major fit donc l'emplette d'un liquide dégivrant, à épandre sur la piste à partir d'une ancienne remorque citerne d'eau ou de carburant tirée par un véhicule de pompiers et pourvue à l'arrière d'un système d'arrosage type municipal.

Je n'ai pu retrouver le nom de ce liquide : il était vert (le glycol ne l'est pas), assez dense, et coûtait très cher. Je l'appellerai donc « Solvent Green », par analogie avec le titre du film culte de science fiction de 1973 « Soy lent Green » [Contraction de *Soy bean* (soja) et *lentil* (lentille)], *starring* Charlton Heston, négligemment traduit en France par : « Soleil vert ».

Le but était donc de dégivrer la piste à l'occasion d'évènements importants et seule-

ment à ces occasions-là, à savoir : 1. Une offensive du Pacte de Varsovie, 2. Un exercice de réaction, pour montrer à l'OTAN ce dont nous étions capables.

La remorque citerne était donc pleine de solvant green et stockée dans un local de l'infra.

Une nuit, exercice de réaction: la piste étant gelée, on téléphone au domicile de l'ingénieur des Ponts et Chaussées affecté à la base, car c'est lui qui avait la clé du local. Peine perdue, l'ingénieur avait découché et ne s'est présenté à la base qu'à l'heure habituelle du début du travail. La 4 n'a donc pas pu réagir. Honte et consternation.

Le commandement base décide alors de garer la remorque sur le triangle de gazon situé devant le PC escadre, à côté du drapeau. L'été passe. Un hiver clément. Un autre été. Pluie, soleil, pluie, soleil. Etc.

L'hiver suivant, exercice de réaction, piste gelée. Les pompiers se précipitent : ils y sont encore. En effet, en position stockage, la remorque repose sur deux roues et sur deux pieds télescopiques, chacun s'appuyant sur le sol via une plaque carrée. La surface de cette plaque est calculée pour une citerne pleine d'eau ou de carburant, donc de densité égale ou inférieure à 1. Le solvant green a une densité largement supérieure à 2. La charge accrue par cm² de plaque a fait que pendant les étés, le sol ramolli par les pluies a laissé s'enfoncer les plaques et une certaine longueur de pied télescopique. La boue a recouvert les plaques, puis a gelé...

« Carrramba, encore rrraté », a dit le commandant d'escadre, qui avait des lettres (Le perroquet dans *L'oreille cassée*, par Hergé).

Le mystère du triangle noir

En 1966, avec la collaboration de l'armée de l'air, étendue sur plusieurs bases mais principalement celle de Dijon avec les Mirage III C et B et le personnel de la 2^{ème} escadre de

chasse, le réalisateur François Villiers tourne « Les Chevaliers du Ciel », une première série de 39 épisodes qui sera diffusée par l'ORTF à partir du 16 septembre 1967.

Dans l'épisode « Les Pirates du Ciel » de la B.D. (1965), un pilote mercenaire, Muller, aux commandes d'un P-51 Mustang privé, abat un DC-6 en Afrique. Son commanditaire, l'adversaire politique du Président Yanoaga, croyait ce dernier à bord. D'accord avec leurs chefs, Tanguy et Laverdure font maquiller un DC-6 du COTAM en avion présidentiel. Tanguy en prend les commandes, le faux renseignement selon lequel le Président est à bord est diffusé, et Laverdure ainsi que 2 autres pilotes, à bord de vieux Spitfire empruntés à un aéroclub local, tendent une embuscade à Muller. Mais celui-ci survient avec un collègue sur un deuxième P-51 ! La suite au prochain numéro.

De même, dans les épisodes 12 et 13 de la série télévisée, que l'on peut consulter dans le coffret DVD qui en retrace l'intégrale, le méchant X, un monsieur cette fois, fait abattre par un pilote mercenaire un DC-3 dans lequel il pensait (à tort) que se trouvait un chef d'État africain. Un peu plus tard, Tanguy refait le vol aux commandes d'un autre DC-3 dans lequel on a embarqué, puis discrètement débarqué au point de manœuvre, le dit chef d'État. Une patrouille simple de Mirage tend alors une embuscade au mercenaire, qu'elle descend.

Pour filmer ces épisodes, on avait demandé à la 4^{ème} escadre de chasse de Luxeuil de peindre des triangles noirs (la marque du pirate Monsieur X) par dessus les cocardes de deux de ses F-84 F Thunderstreak. Pilote à l'escadron 1/4 « Dauphiné » et leadé par un CP nommé Bégel, j'ai alors personnellement « descendu » le DC-3 en plusieurs passes de tir n° 2, pendant qu'un autre avion, situé sur la perche opposée, nous filmait.

Ensuite, il s'est agi de dépeindre les triangles et repeindre les cocardes. Les mécanos demandant quelques jours pour l'opération (les cocardes fraîches devaient être

séchées dans un coin de hangar équipé de diffuseurs de chaleur) et nos chefs ne pensant qu'à « la courbe » des heures de vol à faire, un certain temps s'est écoulé pendant lequel ces F-84 F pirates ont volé comme d'habitude, avec leurs triangles noirs.

Or, à l'époque (c'était avant le coup d'État des « officiers libres » qui devait amener Kadhafi au pouvoir), le roi Idris 1^{er} de Libye louait aux Américains un gigantesque champ de tir dans le désert de son pays. Les escadrons de chasse de l'USAF stationnés en Europe allaient régulièrement en campagne de tir à Wheelus Air Base, à côté de Tripoli. La plupart traversaient la France en CAG, utilisant la voie aérienne passant à la verticale de Luxeuil.

Lâchement, nous allions les attaquer avec nos F-84 F alors qu'ils ne pouvaient pas évoluer pour se défendre, vu leur régime de vol. Et, avec les cinémitrailleuses de nos vieux F-84 F, nous rapportions de superbes photos de tuyères de Phantom et autres appareils de combat de deux générations en avance sur les nôtres. Quelques-uns d'entre nous, pas sympas du tout, remontaient le long des malheureux Américains pour leur faire un bras d'honneur.

Un jour pourtant, un pilote américain, à l'arrivée, fit un rapport comme quoi il avait été intercepté par ce qui ressemblait à un avion de chasse de nationalité inconnue, avec des triangles noirs sur le fuselage... Comme il est d'usage pour les auteurs de ma génération, je passe maintenant à une langue étrangère pour y dire ce que la bienséance m'interdit de dire en français : *The shit hit the fan...* (et retomba en pluie fine). Les F-84 F furent repeints sans délai. Je ne sais ce qu'il advint de mes chefs.

Colonel Michel POCHOY

A la Quatre sur F -84

Mon arrivée à la 4^{ème} escadre

Affecté au 1/4, je suis arrivé sur la base début juillet 1962 (je n'ai pas la date exacte), accompagné de mon camarade de promotion Christian Karczinsky, affecté au 2/4, et nous avons entamé ensemble le circuit arrivée.

La plupart des services de la base devaient être de connivence pour nous recevoir dignement car, presque partout, il a fallu boire un coup après notre prise en compte et on ne nous servait pas du jus de fruit (bière, puis Ricard, whisky... en allant vers la fin de matinée). On nous a offert ensuite l'apéritif au bar du mess, avant un repas arrosé.

L'après midi, on est passé encore dans quelques services, toujours en buvant un petit coup pour faire connaissance puis, vers 16h30, on s'est rendu au pot d'arrivée officiel déjà bien « chauds »!

Par malchance pour moi, mon escadron était absent (je ne me souviens plus de la raison), seuls quelques personnels du 1/4 étaient présents. Le pot d'arrivée des deux sous-lieutenants a donc eu lieu au 2/4 et, bien entendu, son personnel a été très attentionné à mon égard, si bien qu'assez rapidement, je me suis endormi au pied d'une table.

Mon camarade Karczinsky savait jouer de la trompette. Je ne sais pas comment cela s'est su et comment on lui en a trouvé une, mais il paraît qu'il jouait pour me réveiller: « Soldat lève toi... ». Mais rien n'y a fait.

Soutenu par des bras charitables, j'ai été conduit dans ma chambre, retenue sur la base le matin même, accompagné du médecin PN à ce que l'on m'a dit, et je me suis réveillé 24 heures plus tard encore très fatigué.

Tout cela n'a pas empêché, après mon lâcher sur F-84F quelques jours plus tard,

que j'aie cherché l'insigne du 1/4 au fond de la coupe remplie d'un curieux mélange alcoolisé. Mais ce jour là, j'ai quand même mieux résisté.

Ce lâcher sur F-84F reste pour moi une aventure marquante, même si j'en avais vécu une similaire quelques mois plus tôt sur Mystère IV à Tours. On n'avait qu'une petite expérience (moins de 300 heures de vol) et il n'y avait pas de biplace de ce type d'avions et pas de simulateur. On apprenait donc l'avion et les procédures dans les livres, on faisait des amphis cabine, puis un jour on montait dans un F-84F pour sa première mission, avec enthousiasme et aussi un peu d'angoisse en pensant à l'atterrissage.

La vie à la cité de l'air

Dans les années 1962 - 1965 où j'ai été affecté au 1/4, presque tout le personnel de la base habitait la cité de l'air en dehors des célibataires qui, pour la plupart, avaient une chambre sur la base. Cela avait des inconvénients et quelques avantages.

Par exemple, en cas d'exercice, le ramassage du personnel était facilité. Une jeep avec une sirène faisait le tour de la cité et, peu de temps après, presque tout le personnel était prêt à prendre les cars.

A l'époque, on se fréquentait beaucoup, notamment les pilotes, et on « dégageait » souvent. La 4^{ème} escadre avait une réputation de joyeux lurons qui, je pense, n'était pas usurpée. Il y avait les pots et les soirées sur la base, mais aussi des soirées à la cité, programmées et non programmées.

Régulièrement, 3 ou 4 couples se recevaient le vendredi soir pour un dîner puis, après le café et le digestif, ils décidaient de ne pas en rester là et d'aller boire un verre chez des voisins qui, après quelques coups de sonnette impératifs, finissaient par ouvrir la porte et servir à boire à leurs visiteurs assoiffés.

On faisait éventuellement une ou deux danses au son d'un tourne disques et, une demi-heure après, les convives un peu plus nombreux allaient réveiller un autre couple. D'étape en étape, la soirée s'animait et elle finissait en général vers 5 ou 6 heures du matin.

Mes parents habitaient Besançon et, comme ces soirées très sympathiques mais assez fatigantes avaient tendance à devenir une habitude, il nous arrivait avec mon épouse d'aller le week-end dans la famille pour être sûrs de bien se reposer.

Tout le monde en l'air !

Je ne me souviens plus du nom de cet exercice ni de la date (1963 ou début 1964). Je me souviens par contre assez bien des circonstances, qui m'ont marqué.

Au matin du premier jour de l'exercice, la météo n'était pas très bonne et une aggravation était prévue. Cependant, tous les avions disponibles sur la base (F-84F du 1/4 et du 2/4, RF-84 du 1/33) ont décollé dans un espace de temps assez court. J'étais personnellement équipier de l'adjudant Augé pour une mission d'environ 1h45 - 2h00.

Pour cet exercice, le 1/4 était déployé sur le terrain de Lure situé au pied des Vosges à environ 20 kilomètres dans le sud-est de Luxeuil. Plusieurs tentes avaient été montées sur ce terrain pour nous accueillir 2 ou 3 jours, mais il n'y avait pas de moyens d'approche. Nous devions donc percer à Luxeuil puis faire le trajet Luxeuil- Lure sous la couche, par terrain au moins « vert ».

Au retour, il y avait bien entendu beaucoup de trafic. Nous avons percé dans les premiers avec soi-disant terrain vert, mais nous sommes sortis de la couche bien en dessous de 1 000 pieds et nous nous sommes dirigés vers Lure en formation de combat rapprochée.

On s'est rapidement retrouvé coincé entre les collines et les nuages, la visibilité

était devenue mauvaise et on ne trouvait pas le terrain de Lure. Je ne me souviens pas si mon leader ne m'a pas ordonné de rassembler en patrouille serrée ou si j'ai tardé à le faire, mais je l'ai vu disparaître dans la couche avant d'avoir pu me rapprocher.

J'ai réduit la vitesse, sorti les aérofreins et le train, et j'ai commencé à chercher le terrain à vitesse faible, toujours au raz des collines.

A mon très grand soulagement, j'ai fini par le découvrir, à passer directement en dernier virage car j'étais en configuration d'atterrissage, et à me poser sans dommage. Jeune équipier, je m'étais cependant permis de dire à la radio: « C'est quand même des jeux cons... » ; une voie grave a répondu laconiquement : « Affirmatif ! ».

Mon leader qui avait contacté l'approche et était retourné se poser à Luxeuil était, paraît-il, très inquiet à sa descente d'avion d'avoir perdu son équipier, mais il a été rapidement rassuré car la base a été prévenue par téléphone que j'étais posé à Lure.

Pendant ce temps, la météo avait continué de s'aggraver et tous les avions devaient atterrir sur GCA à Luxeuil ; les durées d'approche étaient donc plus longues et les patrouilles s'étageaient et orbitaient en attendant de pouvoir percer. Il n'y avait pas vraiment de déroutement possible car les autres bases de la FATAC étaient aussi en exercice.

Le pétrole baissait dans les réservoirs et plusieurs pilotes ont annoncé « Jaugeurs à zéro » en finale. Je crois même, mais je n'en suis plus certain, qu'un avion avait éteint sur le taxiway. Finalement, tout le monde est rentré à la base sain et sauf, aucun pilote n'a dû s'éjecter au grand soulagement de nos chefs.

La Corse

Les campagnes de tir à Solenzara étaient des moments très attendus des pilotes en raison de l'intérêt des missions de tir air-air et air-sol.

La vie sur la base était un peu monotone même si elle était agrémentée des repas en commun, parties de poker menteur au mess et autres distractions. Par contre, j'ai beaucoup apprécié certains week-end dans l'île de Beauté notamment grâce à Michel Pochoy de la promo EA 1957 qui, pour une des campagnes de tir, avait fait venir sa voiture, une très belle 404.

Le jour où Michel Pochoy avait récupéré sa voiture, je l'avais rejoint à Ajaccio depuis Solenzara en faisant le trajet en stop dans la journée du samedi. Les Corses s'arrêtaient facilement et je me souviens avoir pris 13 véhicules différents car mes conducteurs ne faisaient que de petits trajets d'un village à l'autre. J'avais eu tout le temps d'admirer les très beaux paysages.

Le dimanche, nous avons fait une grande partie du tour de l'île en longeant la magnifique côte ouest par de belles mais très sinueuses routes (Porto, Calvi, L'île-Rousse...), en faisant un arrêt assez long à Bastia en soirée pour finalement rentrer par la côte est, nettement moins belle.

Michel avait connu des légionnaires car il avait fait un séjour en Algérie et il avait été invité un week-end pour la cérémonie commémorative du combat de « Camerone » à Corte où était stationné le 2^{ème} REP. J'avais eu la chance de pouvoir l'accompagner et nous avons fait le trajet en pouvant admirer d'autres paysages magnifiques.

Inutile de dire que nous avons passé une très bonne journée avec les légionnaires, suivie d'une soirée festive particulièrement sympathique mais un peu difficile. Heureusement, nous étions logés sur place.

Autre souvenir de la beauté de la Corse: au retour d'un week-end passé à Luxeuil, il nous restait beaucoup de pétrole et nous en avons profité pour faire un tour complet de l'île à deux avions, en survolant la côte à basse altitude pour l'enchantement de nos yeux.

Pendant mon séjour au 1/4, j'ai fait trois campagnes de tir à Solenzara. A mon grand regret, la dernière a été écourtée ; on a fait en sorte que je sois rapidement qualifié et je suis rentré à Luxeuil car j'étais appelé aux hautes fonctions de commandant de compagnie au centre d'instruction !

Quelques mois après, en mars 1965, mon séjour au 1/4 s'est terminé à ma grande déception car j'ai été « aspiré » par les FAS où les choses ne se sont pas bien passées pour moi car je suis arrivé à la 92^{ème} escadre de bombardement pas du tout motivé. Mais c'est une autre histoire.

Colonel Jacques AMIOT

Nouvel avion, nouveau concept de maintenance...

Le 1/4 stationné à Bremgarten, en Allemagne fédérale, fit mouvement vers Luxeuil à l'été 1961.

L'escadron était équipé de F-84 F Thunderstreak, chasseur-bombardier genre « camion à bombes » emportant une grosse quantité de carburant et de munitions. Point de postcombustion, ce qui transformait le décollage avec gros chargement en aventure. Le moteur J65 poussait peu : 3,5 tonnes ! Notre gros bébé emportait soit 8 roquettes de 5 pouces, soit 2 bombes de 500 ou 1000 livres, ce qui empêchait alors l'emport des bidons, et en permanence 6 mitrailleuses de 12,7 (dont 4 en service et 2 interdites de tir). Deux bidons de 450 U.S. gallons (1900 litres) ou de 230 gallons lui assuraient une bonne autonomie. Chargé au maximum comme un mulet, il pouvait quitter la piste en prenant des risques mais il était vivement conseillé de décoller avec l'aide de la poussée additionnelle fournie par 4 JATO (*Jet assistance take-off*, fusées d'appoint à poudre utilisées également sur Mirage IV) et beaucoup se sont fait très peur quand celles-ci ne s'allumaient pas. Un de mes camarades de promo a fini son décollage, sain et sauf, dans la prairie, en bout de piste, côté Breuches. L'avion n'a pas survécu.

Un grand spectacle était régulièrement et souvent offert à la base au cours des exercices délicatement dénommés « Rebecca », exercices qui consistaient en un ramassage surprise de tout le personnel vers 2-3 heures du matin, et à équiper, en 3 heures, 70 % des appareils en charges extrêmes, avec décollages JATO réels des trois escadrons à 25 avions chacun. C'était du temps de la guerre très froide. La flotte décollant au petit matin était un spectacle irréel. Parfois des inspecteurs de l'OTAN, souvent américains, contrôlaient l'exercice.

Le grand amusement très malsain de la foule regardant le spectacle consistait à manifester bruyamment quand, après le décollage, quelques-uns des avions revenant pour larguer, sur un emplacement de la base, vers Beaudoncourt, leurs JAT'O et leur support, larguaient leurs bidons. En effet, sur la console gauche du tableau de bord coexistaient l'un à côté de l'autre « JATO jettisson » et la commande de largage des objets accrochés aux deux pylônes. La confusion était possible et les bidons pleins s'écrasaient dans une énorme gerbe de pétrole. Tout le monde riait, sauf moi, quand le maladroit était de chez nous, car une montagne de « paille » (on dit toujours cela ?) m'attendait pour sortir des comptes le matériel détruit et perdu !

Trois escadrons car, en plus des 1/4 « Dauphiné » et 2/4 « La Fayette », stationnait l'ER 1/33 de reco équipé de RF-84 F Thunderflash et détaché en permanence de la BA 124 (Strasbourg) sur notre terrain. Cet escadron était situé géographiquement entre le 1/4, qui occupait le dernier hangar de la file, vers Breuches, et le 2/4. Après le 2/4, dans un hangar plus petit, existait une section d'accueil et de liaison (SALE) équipée d'avions légers.

On peut apercevoir, sur la photo ci-dessous, prise du 1/4, la ligne d'avions RF-84 F et, plus loin, ceux du 2-4 (photo de l'auteur).



Le PC de l'escadre et des opérations se trouvait dans un bâtiment dans l'axe du parking avion, après la SALE.

Vers 1965, il me semble, l'organisation, très au point, fut totalement bouleversée. Avant, l'escadron, entité autonome, était constitué de pilotes, de mécaniciens, de personnels du service général, sous les ordres d'un commandant d'escadron (capitaine Richard, EA 51, tué sur la route en 1969). L'officier mécanicien, muni d'une très importante délégation du chef, était de fait mais non de droit le chef absolu de la centaine de mécaniciens de l'unité. Un chef, une mission, des moyens... et cela baignait ! En matière d'armement, on appelle cela un « coup complet ». Comme presque tous mes camarades de promotion, je fus un vrai petit chef, sous-lieutenant malmené, jeté dans l'arène dès mon arrivée et me demandant sur quelle planète j'avais atterri. Mon adjoint était un adjudant-chef.

Tout cela fut brutalement détruit. Les deux escadrons furent réduits au personnel navigant. Il fut créé deux unités techniques autonomes, regroupant le personnel mécanicien des deux escadrons. D'abord, l'Escadron technique avion (ETA 08004) composé essentiellement de mécaniciens de toutes spécialités à l'exception des télémécaniciens. Je fus le commandant de cette nouvelle unité, petit lieutenant en charge de 120-150 personnes. Ensuite, l'Escadron technique électronique (ETE...?) ; mission et organisation identiques, commandé également par un petit grade. C'était dément !

Le principe consistait à mettre dans les mains de la mécanique le pool d'avions, mains qui étaient essentiellement les miennes et j'étais un commandant d'unité à part entière, détenteur dépositaire des avions qui étaient distribués aux escadrons selon leurs besoins et la hargne des commandants d'escadrilles. Ce système pouvait être bénéfique car il groupait les moyens techniques et évitait ainsi les variations des surcharges d'un escadron classique alors que l'autre était en faible activité. La régulation de l'entretien et l'équilibre des charges étaient ainsi assurés. Cette organisation était calquée sur l'organisation US d'alors, qui ne peut fonctionner que si l'intendance suit. Elle ne

suivait pas (quelle surprise ! Et j'ai entendu dire que maintenant...). Cette nouvelle organisation, disait-on, était conçue pour préparer l'arrivée du Mirage III E.

Pendant ce temps, le hangar fut modifié et une aile supplémentaire fut accolée au mur du hangar, côté Breuches, qui, avant, n'en possédait pas. La gêne induite par les travaux de ce bâtiment ne facilita pas la tâche. Je crois que ce hangar est toujours le seul de la lignée à être encadré par deux ailes.

Ce fut un peu pagailleux, mais tout cela fonctionna sans trop d'incidents graves.

Simultanément :

- La moitié des mécaniciens étaient partis en ETIS Mirage III (école de spécialisation sur Mirage).

- Les F-84 F des autres bases, en transformation, furent affectés à la Quatre, et j'en reçus beaucoup, sans lot de bord ou si peu... Le total des appareils s'éleva à soixante trois... grand troupeau à faire voler sans restriction de carburant.

- Peu à peu, les F-84 F étaient reversés à Châteaudun, sous contrôle US, pour être ensuite ferrailés, mais avec le lot de bord complet, évidemment. Le lot de bord de type US était énorme, dont la bonne moitié était inconnue ou disparue. Je découvris qu'une montagne de bidules avait été, il y a des années, livrée avec les avions et personne ne savait où ils étaient et même à quoi ils servaient. Mes ennuis furent tels qu'une équipe du 1/4 fut affectée provisoirement là-bas pour régler les litiges engendrés par une administration tatillonne. Le dernier vol sur F-84 F dans l'armée de l'air fut effectué par le capitaine Pochoy (EA 57) qui convoya le 875 à Châteaudun.

- En peu de temps, nous reçûmes le matériel Mirage arrivant par convois entiers à l'ETA. Nous ne savions où le mettre et l'intervention musclée du commandant de la base fut nécessaire pour que le chef des moyens

techniques prêtât ses hangars vides pour entreposer ce fatras dont on ignorait alors l'usage et qu'il fallait mettre en œuvre pour l'instruction urgente des futurs mécanos Mirage.

- Et pour finir, des gros travaux d'aménagement des ateliers, devenus mixtes F-84 / Mirage, et l'implantation de nouvelles alimentations en fluides et énergie dans les ateliers et le hangar, gros travaux qui perturbèrent le fonctionnement de l'unité.

Tout était réuni pour provoquer un gros gag dans ce foutoir et le petit lieutenant secondé par un autre sortant d'école digéra très mal la façon dont le haut commandement géra (de très loin) cette affaire. Mais c'était « la chasse, bordel ! »...

Aucun accident ou incident ne ternit cette période et je remercie encore mon personnel d'avoir été à la hauteur et les pilotes pour leur indulgence, car devenus très conscients du vaste chantier et de l'agitation brownienne régnant partout.

En 1966 arrivèrent les Mirage III E qui cohabitèrent avec un petit nombre de F-84F non encore reversés, et cette politique était l'exemple type de ce qu'il ne fallait pas faire. On reversa le reliquat des vieux avions à Châteaudun et tout le matériel de mise en œuvre et de maintenance « complet et en bon état, conforme à l'inventaire » dans différents entrepôts. Ce fut sublime, l'affaire des lots de bord avions se répéta et on perdit notre temps à régler en permanence des litiges pour des montagnes d'objets devant être ferrailés juste après. Longtemps après, je compris les raisons de la chute en série des régimes bureaucratiques inertes et irresponsables qui implosèrent avec fracas.

Confucius a dit: «Officier mécanicien, évite toujours d'être l'acteur principal d'un changement de type d'avions et arrive après, longtemps après ».

En 1966, arrivèrent les Mirage IV de l'EB 3/94 « Arbois ». Ils réquisitionnèrent le

hangar du GERMAS (2^{ème} échelon avion) situé près de la petite piste, à gauche, en regardant le PC base. Le GERMAS F-84F /Mirage fut tout simplement viré et il s'installa dans le hangar de l'ETA, ex-hangar du 1/4, qui fut à son tour viré et déménagea (je crois, ma mémoire...) dans l'ex-hangar du 2/4...Et on reçut l'ordre de désigner nos meilleurs mécaniciens, les mieux notés, pour être mutés manu militari à l'EB. Les volontaires bien notés furent contents, les mal notés furent déçus et les bien notés non volontaires mais mutés exprimèrent, aussi violemment que moi, leur fureur. Beaucoup de chefs de service me quittèrent.

Ensuite, je quittai la Quatre pour m'agiter ailleurs.....

Beaucoup de photos ont été prises à « Zara » où se déroulaient les campagnes de tir. J'en ai, je crois, organisé quatre ou cinq. Tout l'escadron déménageait à Zara pour quatre à cinq semaines et nous devions apporter avec nous le nécessaire. Zara fournissait l'eau, le gaz et l'électricité à tous les étages, le coucher et la mangeaille, l'oxygène et les munitions... Le départ et le retour étaient grandioses, car tout ce petit monde et le matériel étaient transportés le même jour par une flotte de Noratlas, avion solide mais ne transportant pas grand-chose...

Colonel Marcel ABILY

Tribulations d'un officier mécanicien

Rebecca Corsica

Au cœur de la FATAAC, il était habituel de réveiller les militaires très tôt, de les embarquer dans de gracieux cars de couleur vert armée, de les déverser ensuite sur la base et de les faire s'agiter dans des exercices inopinés aux appellations poétiques : « Rebecca », « Quick train » et autres animations dont j'ai oublié les noms. Ces exercices consistaient à mettre en œuvre une nuée d'aéronefs de guerre moderne (c'était l'appellation officielle), de les expédier en haut, vite et bien armés, pendant qu'au sol, les malveillances NBC, intrusions, attaques et sabotages essayaient de tourmenter les troupes. Journées pénibles pour tous et pleines de dangers, car se disperser dans de multiples et subits incidents et y accoler l'activité aérienne n'était pas excellent pour la sécurité et cela m'angoissait, ce que je tentais de cacher à mes subordonnés. Nous étions super conditionnés, que nous le voulions ou pas, et c'était quand même le but des ces nombreux grands shows à répétition, à tel point qu'il n'y avait plus besoin d'organiser, chacun fonctionnait parfaitement dans son rôle dès le coup de sifflet bref.



« Il était habituel de réveiller les militaires très tôt... ». F 84 F éclairé, de nuit (M. Abily)

Et une ou deux fois par an, le bonheur complet... Pendant quelques semaines, les campagnes de tir à Solenzara, lieu magique dans un pays magique, d'un côté la montagne blanche, de l'autre l'eau bleue et la douceur de l'air et la lumière dorée. Seul à la tête de ma centaine de bonhommes très motivés, ne rechignant pas à dépasser les quotas horaires syndicaux, et jusqu'à 25 avions à faire re-luire, loin de tous les chefs souvent trop actifs, je baignais dans l'aisance et la félicité professionnelle. On décidait sur place, loin de tout, tel l'Empereur en campagne. Mais tout de même, nous étions conditionnés, imbibés d'esprit FATAAC, c'était indélébile.

La preuve...

Une nuit, évènement insolite, la sirène déversa soudain ses hurlements et chacun reconnut tout de suite les modulations normalisées si crispantes. Dans la nuit corse calme et tiède, c'était lugubre et triste à en mourir. Ce n'était pas l'incendie, c'était hélas un appel péremptoire connu de nous tous, un de plus, mais tout de même, à cette distance !... Les réflexes ont joué immédiatement, et ce fut le rush vers le hangar et les OPS escadron. A ma grande satisfaction, je vis qu'il ne manquait pas un mécano, lesquels ouvraient déjà les portes, sortaient quelques avions, remuaient toutes les servitudes à roulettes et s'activaient sur les appareils en ligne. Je regardais autour de moi, l'Escadron, le nôtre, était la seule source lumineuse et le seul centre d'agitation et de bruit de la base... Bizarre ! Un tour aux OPS, à quelques mètres, confirma mes doutes, car les collègues y étaient également dubitatifs et très surpris. Certains, en l'absence de leurs correspondants lointains et habituels en cas d'exercice, me demandaient pourquoi et comment. Le comble ! Je calmais mes troupes en attendant de plus amples informations. Il n'y en eut pas.

Personne, à part nous, ne fit le moindre exercice. Sauf la sirène qui en avait fait un, et longuement. Semble t-il, ce fut un exercice national dont était peut-être exclue Zara, base support internationale. Néanmoins,

ce signal intempestif de sirène déclencha l'agitation du 1/4 « Dauphiné ». Ce n'est que supposition. A ma connaissance, cela ne s'était jamais produit ici. A Luxeuil, et surtout dans l'Est, il y eut ramassage et manœuvres, et cela exactement au même moment.

Que faire ? Nous étions tous là, sur un parking tiède de la nuit, vent nul, légèrement amusés, devisant calmement, sous les étoiles et un ciel extraordinaire, dans la quiétude du grand sud. La décision fut vite prise : puisque vous êtes là, et bien, préparez tout le bazar pour une nouvelle journée normalement agitée. Nous avons dû, ce jour-là, battre des records de disponibilité matinale. Comment appeler tout cela ? Rebecca Corsica ? Ce fut une grande première !

Quand l'activité ne tient qu'à un fil...

L'oxygène liquide était distribué par des citernes roulantes de piste. Hors d'âge, elles fuyaient de partout. Le chargement se faisait à l'aide d'un gros tuyau flexible gainé par une paroi tressée de fil d'acier très fin en biais et en quinconce, ce qui lui donnait l'aspect d'un gros serpent brillant, d'où le nom de boa. Les embouts, à chaque extrémité, n'étaient pas quelconques, car un chargement était une affaire sérieuse. Ce matériel était délicat et sensible, les gaines d'extrémité ayant une fâcheuse tendance à se dessertir. Si vous avez deviné que le ravitaillement en rechanges était presque nul, ne croyez pas que vous êtes perspicace, car c'est un pléonisme de le dire. Les boas étaient rares et, au mess, entre nous, on découvrait que la collaboration des forces aériennes au grand débat international dépendait de ce rare bout de tuyau. Il en était ainsi à Saint Dizier, à Metz, Strasbourg... Et personne, en haute altitude hiérarchique, ne semblait s'en soucier.

Ma grande surprise, au cours de ma carrière, fut de découvrir peu à peu le désintérêt ou l'ignorance des plus hautes autorités pour la logistique, laissant ce domaine aux mains des mécaniciens, qui n'avaient aucun pouvoir de décision stratégique et financière et pouvaient peu agir, car cantonnés dans

l'épicerie, même en gros. Copions, pour cela, les USA. La logistique aurait dû être une affaire noble de Commandement au sommet, mais il n'en fut pas ainsi, à cette époque lointaine. La conséquence fut le départ précoce de beaucoup d'officiers mécaniciens, lassés et irrités, qui comprirent que ce drame peu voyant mais permanent, allait perdurer pendant longtemps, sans espoir de réformes. Ils eurent raison...

Pour en revenir au boa, il y eut à Luxeuil un exercice grandiose, vers 1963 ou 1964, exercice au cours duquel le 1/4 déploya à Lure-Malbouhans, sous la pluie. C'était, à l'époque, notre terrain de déploiement. J'y étais, à la tête de mes troupes et du grand bazar. Tentes SAGA et matériels sur des alvéoles, mécanos sous leur poncho ruisse-lants, cuisines de campagne fonctionnant... et pas un avion du 1/4 à l'horizon bouché. Nous étions à Lure, un officier des OPS et moi-même représentions le commandement de tout cela, en vérité de vrais petits chefs... sans troupes aéronautiques.



La Mécanique à l'œuvre... (M. Abily)

La Mécanique se promenait les mains dans les poches ou chauffait les cartes, quand nous vîmes un F-84 F se poser. D'autres vinrent plus tard, mais peu. Mais l'affaire dramatique fut que le 1/4 n'avait QU'UN BOA en service et que le 2/4, resté à Luxeuil, n'en n'avait plus aucun. On prêta le notre au 2/4 puis on le lui réclama ensuite de façon expresse.....IL NOUS FUT LIVRE PAR HELICOPTERE (hélicoptère qui devait rôder quelque part dans les parages de la BA 116 en ces moments). Cette affaire n'amusa per-

sonne et j'ai ressenti, chez le personnel, une envie de ricanement mêlée d'indifférence. J'ai presque eu honte, ce jour là, en contemplant une agitation générale et guerrière pouvant être anéantie par un banal manque de boas, en attente de livraison depuis des mois... Le compte-rendu lénifiant de l'exercice fut, comme d'habitude, lisse et sans accroch, ne fâchant personne, comme devait l'être la Pravda de l'époque. Je n'avais pas les moyens, ni la taille de g..... bien fort jusqu'en haut.

La Grande Réorganisation

Il y a quelques siècles, au sein de la 4^{ème} Escadre, vers 1965, un événement bouscula la routine ronronnante : la Grande Réorganisation. Celle-ci fut soudaine et brutale pour ceux « d'en bas ». Elle surprit car d'habitude, il était de coutume de ne changer régulièrement que les noms des organismes, trompant ainsi « l'ennemi » très perplexe et trompant aussi ceux du bon bord.



Le hangar du 1/4 avant « La Grande Réorganisation ». Ce bâtiment accueille aujourd'hui l'escadron du soutien technique aéronautique (ESTA) et le centre de formation des équipages de Mirage 2000 N (CFEN) (M. Abily).

Cette fois, on brasse tout, on casse et on reconstruit, mais au même endroit, sur les ruines. Et subitement, les Mécaniques sont arrachées aux escadrons et regroupées en une unité, une véritable unité qui possède les avions, les soigne, les distribue aux escadrons réduits, eux, aux acquêts et à un groupe de brillants et sémillants chasseurs. Cette organisation, que j'estime discutable, ressemble fortement à celle des unités américaines,

mais celles-ci, par leurs énormes moyens, peuvent absorber les gros grains de sable sans que quiconque s'en aperçoive. Il en est autrement chez nous...

En même temps, le Mirage va arriver. On s'y prépare, comme on peut. Ailleurs, des escadres sont dissoutes ou changent de matériels. Une grande agitation s'abat sur nous : nous recevons tous les F-84F de la FATAC et l'escadre en a possédé jusqu'à soixante trois, sans restriction d'emploi. La nouvelle unité, dénommée Escadron Technique Avion 08.004, reçoit une avalanche de jeunes mécaniciens sortant directement d'école, à instruire pour le Mirage, néophytes comme moi, il y a encore peu d'années. En les observant, gauches mais attentifs, je me vois rétrospectivement et cela me gêne beaucoup. Ils sont inexploitable et cela pour longtemps... mais il faut s'en occuper et les gérer. Des chefs de service sont en EMI, et leurs seconds, propulsés brutalement en avant, se révèlent souvent dépassés.

On résume donc tout cela : on a récolté tous les F-84F de l'est du pays, on les entretient pour assurer une activité fébrile ; une partie du personnel, des jeunes comme des anciens, est en transformation sur le Mirage ; des nouveaux matériels de servitudes Mirage arrivent par wagons entiers, il faut les réceptionner (occupation administrativement et techniquement ardue et épuisante pour les nerfs ; faites confiance aux mécanos pour compliquer ce qui pourrait être simple !) ; nous n'avons pas de place pour les stocker, malgré la présence, à proximité, de hangars vides, mais refusés obstinément et aveuglement par leur propriétaire, le chef des MT de l'époque qui, finalement, pliera de mauvaise grâce sur injonction très ferme du commandant de base.

L'avalanche de F-84F est accompagnée aussi d'une avalanche de matériels sol qui encombre le hangar. On en met partout, à l'extérieur, sur l'herbe, sous des grandes tentes très déchirées par l'hiver, et même sur des armoires vestiaires. On ne sait plus que faire des bidons de 230 et 450 gallons. De

plus, des F-84F sont peu à peu éliminés et convoyés à Châteaudun et les avions ne sont acceptés que s'ils sont accompagnés du volumineux lot de bord, conformément à l'inventaire américain modèle type machin des années 50. Ou retrouver les anneaux spéciaux pour hissage et arrimage sur plates-formes mobiles, les bâches spéciales de je ne sais plus quoi, les kits de protection contre des choses bizarres, les entretoises pour emploi spécial en campagne, les « bolts-caps-pins » spéciaux pour je ne sais quoi ? Les inventaires sont en anglais US et chacun les découvre en écarquillant les yeux et en essayant de deviner la signification de toutes ces choses, totalement inconnues en escadron, chez nous comme chez les autres, et égarées, même dissoutes, dans l'éther militaire depuis longtemps... Les Américains aimaient des lots de bord assez stupéfiants, peut-être pour faire riche ou sérieux. Mais où a disparu la moitié de cette quincaillerie jamais employée et jamais soupçonnée d'exister ? Quelle histoire...! Des montagnes de matériels de servitudes, de maintenance et d'outillages spéciaux nous quittent également, sans être tous complets, comme au jour de leur naissance, il y a des années, et toutes les semaines, nous sommes submergés de réclamations déplaisantes exigeant la livraison d'objets afin de pouvoir ensuite les éliminer et les ferrailer physiquement et administrativement, mais complets, très complets.

Une équipe de l'ETA, détachée par intermittence à Châteaudun, base très spécialisée en inventaires avions (c'est sa mission) essaye d'arrondir les litiges et négocie âprement leur «vente, lot de bord complet et documentation à jour » aux autorités pointilleuses de là-bas, qui, à leur tour, seront probablement chargées de restituer les matériels aux Américains, encore plus pointilleux, comme chacun le sait, surtout quand il s'agit des Français... Nos appareils furent ensuite réformés sur place et vendus au poids.

Les travaux d'aménagement du hangar, la construction d'une nouvelle aile accolée ac-

centuent la gesticulation quotidienne. Pendant ce temps là, les Mirage vont vite arriver. Tout cela doit être mathématiquement pagailleux et ça l'est par moment. Les porteurs bas niveau de la roue dentée estiment unanimement que le processus de transformation n'est pas une affaire très bien pensée.

Et ce nouveau commandant, « détenteur dépositaire » d'une montagne de matériels de tous types, de 63 avions au maximum, de plus de 150 personnes dispersées partout et nulle part, est un petit lieutenant, secondé par un, puis deux jeunes lieutenants. Il a signé la prise en compte d'un bazar innommable et invérifiable. Malgré un moral très solide, le trio de potes fléchit à plusieurs reprises et se redresse. Mais on fait aller tant bien que mal, dans la bonne humeur entre deux coups de gueule, et ils sont nombreux. Il faut tenir la barre, et fermement. On se trouve tous les trois un peu jeunes, courts et très isolés pour soutenir l'édifice, mais rien ne s'écroule. Combien et de quels grades seraient-ils, à notre place, de nos jours ? J'avoue que, dans d'autres conditions, j'aurais été ravi. Je ne le suis pas tout à fait, comme mes deux compagnons : l'affaire est ardue, trop d'agitations simultanées, trop de dispersions difficiles à contrôler, choses funestes en aéronautique. L'accident mortel me tient lieu de pensée le jour et de rêve cauchemardesque certaines nuits, mais aucune égratignure n'a terni notre activité. Plus tard, le bon sens reviendra et chaque escadron reprendra sa Mécanique et retrouvera sa taille à une échelle raisonnable et commandable, ce qui fut un extraordinaire bienfait (« Un chef, une mission, des moyens »).

L'évaporation du Sierra Lima

Tout cela n'empêche pas les gags et, par la force des choses, ils arrivent. Un officier mécanicien possède dans sa musette un gros poids de gags racontables. Je suis sans doute l'officier mécanicien qui a subi l'un des plus originaux, et j'en souris encore en racontant l'histoire à ceux qui savent ce qu'est du béton de piste, un hangar et un avion de combat.

Nous changeons de commandant d'Escadre, et la matinée est consacrée aux habituels défilé au sol et défilé aérien. Ce dernier est plus que fourni et imposant : ceux qui veulent un avion peuvent se servir, il n'en manque pas... Tout se passe de manière grandiose : nos chasseurs savent très bien voler en ligne droite, dans l'axe du parking, ils l'ont prouvé, on peut les complimenter et maintenant, nous nous apprêtons à un gigantesque repas de corps qui s'annonce agité et joyeux. Les mécaniciens de piste bâchent les derniers avions posés, le gros de la troupe est déjà sur le chemin du mess, je suis dans mon bureau, « bâchant » moi-même toute ma paille, prêt à me recouvrir de mon couvre-chef réglementaire, quand le chef de piste, très excité, hors de lui et accompagné d'un jeune, entre et, très ému, me dit à peu près ceci :

« Chef, le Sierra Lima (avion choisi au hasard, je ne me souviens pas du détail) n'est pas rentré ».

C'est exactement le genre d'affirmation qui donne l'impression que le ciel nous tombe subitement sur la tête. Mes adjoints sont partis, je reste seul avec une poignée de mécaniciens. Je suis effaré : un avion manquant soulève une agitation explosive à tous les niveaux, et il ne s'est rien passé. Tout ce petit monde m'entoure, perplexe. Je leur ordonne de ne pas quitter les lieux et je parcours en voiture la très longue ligne d'avions, le chef de piste, près de moi, prenant note des présents et moi cherchant désespérément la marque 4-SL sur les nez des appareils. Il n'est pas là. De retour au hangar, son mécanicien subit un interrogatoire serré ; il est formel : le 4-SL, préparé par lui-même est parti sous ses yeux et... il l'attend toujours. J'envoie tout le monde parcourir le parking en tous sens en leur faisant comprendre qu'ils ont intérêt à ne pas flâner et baguenauder. Mon humeur s'obscurcit à grande vitesse tandis que mon angoisse monte.

Il est quand même curieux de constater que nous sommes les seuls à nous agiter. Une autre vérification générale s'avère aussi né-

gative. La mort dans l'âme, je me résous donc à prendre le téléphone et annonce aux OPS Escadre, le plus calmement possible, qu'un avion manque à l'appel. Je m'imagine l'effet que produiront mes quelques mots. L'effet est immédiat et explosif, on me l'a dit plus tard. Je cite le numéro de l'avion et le nom du pilote et les OPS, très agitées, m'affirment qu'il s'est posé à ... heures, sûr, certain, juré... J'ai quand même discerné un accent de panique quand je leur ai demandé si leur certitude était vraiment certaine.

L'avion est donc quelque part sur la base. La vigie use ses jumelles, sans résultat, et je décide d'envoyer tout mon petit monde disponible à bicyclette, en voiture, en tracteurs d'aérodrome, vers tous les points susceptibles d'accueillir un avion de combat de l'armée de l'air française. Et j'attends au bureau de piste. J'attends en ruminant, j'attends en me disant que, probablement, c'est sans doute la première fois qu'on cherche, sur une base, un avion introuvable, non accidenté, certainement intact, donc debout sur ses trois jambes et non au repos sur son parking préféré et habituel. C'est sans doute la première fois qu'au sommet de la tour, des yeux, collés à des jumelles, cherchent un avion immobile reposant tranquillement sur ses trois pieds. Les OPS me confirment de nouveau qu'il s'est bien posé à l'heure indiquée...

Soudain, je les vois revenir.... ils l'ont trouvé.

Il faut maintenant que j'explique une situation que ne n'ai toujours pas très bien comprise. A Luxeuil existe une « petite piste » (appellation non contrôlée de la Mécanique) peu employée, sans barrière ; l'une des extrémités se perd dans les premières maisons des faubourgs, entre l'ERT, le GERMAC, l'Infra, le parc à ferraille et les ronces. Une ou deux mini « marguerites » oubliées frôlent les clôtures, elles sont entourées d'herbes folles, de caisses d'emballage en bois finissant de s'écrouler, les raccords des plaques de béton ont laissé la place à l'herbe.. Jamais quiconque ne fréquentait ces endroits

lugubres. Notre Sierra Lima, comme me le disent les mécaniciens, est sur une marguerite, verrière ouverte. Mais que diable était-il parti faire dans cette galère? Et le pilote? Pas vu...

Je suis stupéfait, les mécaniciens me cachent-ils quelque chose ou essaient-ils de couvrir une grosse bévue? Mais une bévue de qui? Je ne peux le croire, le début de cette affaire me paraissait net et transparent. Ont-ils découvert autre chose? Je les questionne: « Oui chef, on l'a découvert en cherchant et en draguant » (et ils semblent sincères). Je crois que je dois être pâle de rage, ayant le sentiment que cette affaire m'échappe et sort de mon contrôle. Et pourtant, l'avion est bien là-bas, dans ce lieu invisible de la tour... Il ne pouvait être ailleurs, la vigie l'aurait trouvé. Les OPS cachent-elles quelque chose? Je ne peux le croire, je n'ose le demander. Je finis par admettre ce qu'on me raconte. Le jeune mécanicien devant moi, ému sans doute par mon air peu amène, bredouille.... Le chef de piste est silencieux et remué.

L'appareil est ramené. Il est intact, il est rapidement bâché, forme 11 non signée, et on ferme la maison.

Maintenant, je crois que je vais exiger des explications, en essayant de me contrôler. Sur la route du mess, je suis plus que perplexe, on m'a dressé à ne jamais me séparer de mon arme, et auprès de celle-ci, je vivais heureux... Il y a eu abandon d'arme, c'est ma conviction, tout cela est-il réel? Je me calme peu à peu et arrive au repas de corps à la mi-temps, comme tout mon petit monde qui avait assisté à l'affaire et auquel j'avais donné des consignes de discrétion. Mes collègues sont étonnés et je leur raconte brièvement, sans donner de nom. Je crois qu'ils ont compris le sérieux de l'affaire car après, aucun commentaire ne sera fait publiquement. Calmé, je décide de taire cette histoire, mais les OPS la connaissent car j'ai quand même eu la courtoisie et l'obligation de rendre compte. Je laisse donc aux OPS le soin de donner suite, et.... je n'ai jamais eu, par la suite, d'informations complémentaires.

Nous sommes tous les trois interloqués et je n'ai pu m'empêcher de sonder discrètement quelques très bons amis pilotes. Les rares réponses que je reçois sont confuses et peu probantes. Il y a manifestement ignorance de l'incident. Une rumeur a retenu mon attention: l'avion est allé dans cette allée, proche de la sortie de la base, pour une raison que j'ignore et le pilote, délaissant son appareil, a quitté immédiatement celle-ci, car il était, semble-t-il, très pressé. Il n'a pas assisté au repas de corps....L'affaire n'a jamais été évoquée officiellement devant moi et personne ne m'a jamais demandé le moindre renseignement ou rapport.

Retour à Zara

Lorsque je pris place au volant de ma jeep de service, ce matin là, à Solenzara, mes yeux exorbités se fixèrent sur le pare-brise. L'adrénaline m'inonda subitement. En face, devant moi, sur le verre déjà sale, à hauteur exacte de mes yeux, étaient dessinés les « diamants » du viseur du F-84F et, fait aggravant, au crayon gras noir.

Le crayon gras noir était, à l'époque, l'outil de travail principal d'un officier mécanicien, tous les jours debout devant son tableau (le plus grand possible) recouvert de rhodoïd, et contenant l'essentiel de la technique de l'Escadron. Avec son adjoint, quand il en avait un, il était le seul à comprendre le fatras d'informations très mouvantes et éphémères et les gribouillages qui le guidaient dans la décision. Un Tableau - un Crayon gras - un Chiffon comme d'autres diraient une Mission - un Chef - des Moyens...

Le crayon gras rouge signifiait des choses désagréables, le noir signifiait la routine. Mais tailler un crayon noir sans casser la mine plusieurs fois était un exercice que seul un technicien habitué pouvait pratiquer sereinement, ce qui entraînait l'usure rapide conduisant à la rareté de ce produit, très sous-estimé dans les prévisions logistiques du Commandement. Malgré des demandes répétées et hargneuses, le rhodoïd et le

contre-plaqué étaient des matériaux introuvables, même en échange, au noir, de trois mètres cube de carburant avion. Le crayon gras méritait d'être enfermé, le soir, dans le coffre. A l'époque, dérober à un officier mécanicien ses crayons gras relevait de la cour martiale au motif de « Privation volontaire de moyens d'actions opérationnelles ».

Curieusement, le crayon gras était suffisant partout, sauf dans la Mécanique et mes collègues et moi-même en avons dérobé, sans la moindre honte, aux Opérations considérées trop privilégiées, dans des endroits divers lors de brefs passages, et même aux services administratifs. Ce produit n'était pas classé « technique » et je n'ai jamais très bien compris pourquoi les officiers mécaniciens, au contraire des autres, en étaient souvent dépourvus.

S'agissant des diamants, je le précise pour les rares béotiens de l'assemblée, c'étaient des petits dessins apparaissant sur la glace translucide du viseur de l'avion. Un point central était joliment entouré par dix petits losanges noirs formant un cercle du plus gracieux effet, le tout mobile, et suivant féroce et implacablement la cible visée par le pilote.



« Ma énième campagne de tir... ». Pilotes du 1/4 à Solenzara (M. Abily)

Nous étions donc à Solenzara, Corse, pour ma énième campagne de tir au sein du grandissime Escadron 1/4 et je me sentais un peu seul et abandonné, mais combien libre parmi ma vingtaine (et plus) de F-84F et la centaine de mécaniciens, y compris des ren-

forts gracieusement prêtés, ou plutôt négociés avec rage par l'officier mécanicien de l'autre escadron, sur ordre incisif et péremptoire du commandant d'escadre. Le schéma inverse et absolument identique survenait également avec toute la cordiale, amicale et permanente mauvaise foi régnant entre nous.

Nous transportions presque toute notre logistique, un énorme bagage remplissant plusieurs Nord 2501, sans oublier bicyclettes et vélomoteurs par dizaines et qui me valurent quelques insultes de commandants de bord pour lesquels, sur le manifeste d'embarquement, la mention « matériels de transport bi roues » ne faisait pas très sérieux. La mise à ma disposition d'un Galaxy, s'il avait existé à l'époque, m'aurait fait brutalement tomber à genoux sur le parking, le corps tourné vers l'est et le front rasant le bitume. Ceux qui avaient étudié le Nord ne sont sûrement pas ceux qui ont subi, après, le tracassé du chargement. A l'époque, un DEUG de chargement de cet appareil aurait dû être créé. Que l'officier mécanicien qui n'a jamais senti ses poils se hérissés à la vue d'une remorque 40 pieds reculant pour se placer à cul d'un Nord, à deux centimètres du bord arrière, entre les deux coquilles, lève le doigt !

La base nous fournissait le carburant, le manger et le coucher, l'oxygène, les munitions, les cibles. Elle nous fournissait aussi les véhicules, pauvres mécaniques martyrisées par tout le monde et personne. Au fil des passages des unités, on pouvait résumer ainsi les événements : pas responsables mais tous coupables. Nous frémissions quand le commandant de base, après la cérémonie des couleurs, hargneux, nous déversait des montagnes de consignes et de menaces hurlées par un homme ulcéré à la vue du triste état de son matériel. A mon tour, dès l'action commencée, debout sur un escabeau de piste, devant le personnel rassemblé, je gu... bien fort que « le premier à être pris à faire le c... avec un véhicule » subira les derniers outrages. Il y avait manifestement un phénomène de mimétisme avec ce que je venais de voir et d'entendre.

Et là, devant moi, le pare-brise déjà gras et sale sur toute sa surface exhibait avec insolence ses diamants. J'étais pressé, de mauvaise humeur, préoccupé par mille problèmes, seul, loin de tout et en plus, là, devant moi... Je regardais mieux et j'ai dû sourire car le dessin était remarquable et le dessinateur était un artiste incontestable. C'était bien fait et même très bien fait.

Je le gardai donc, et interdis qu'on l'effaçât.

La suite des événements résulte de l'ambiance qui régnait dans un escadron en campagne de tir. Du tir à outrance, du tir à faire fondre les armes de bord, du tir sans retenue sur des cibles remorquées appelées, allez donc savoir pourquoi, « biroutes ». Cette biroute était remorquée par un F-84F kamikaze « biroutier » qui la traînait derrière lui, au bout d'un câble de quelques centaines de mètres, loin et haut sur la mer, au large de Solenzara. Ce câble s'est parfois révélé trop court quand certains, désirant fortement une victoire aérienne complète, poursuivaient au-delà du raisonnable la cible et son biroutier et se retrouvaient, toutes armes de bord crachant, presque dans l'axe de ces derniers. Quelques projectiles, heureusement inertes, ont provoqué des trous du plus bel effet là où ils n'avaient rien à y faire. Mais personne n'est revenu à la nage...

Le retour de la cible, trouée, tordue, malmenée, était un événement qui, le soir, réunissait presque tout le monde. Pour savoir qui avait fait les trous, les munitions affectées à l'un ou à l'autre étaient enduites de peintures qui laissaient une marque colorée lors de leur passage dans la cible. Un non-initié aurait été surpris d'entendre quelqu'un dire qu'il était « rouge » ou un autre qu'il était « marron ».

Intenses rigolades contenues par décence, en ces temps préhistoriques, quand on voyait un pilote chercher pathétiquement des trous « rouges » cruellement inexistantes au milieu d'une dentelle de trous multicolores

ornant joliment l'oripeau qu'était devenue la cible. Le visage fermé, la voix cassante, cela se terminait inmanquablement par la sentence définitive et sans appel « Encore ce p... de viseur mal réglé par ces c... de mécanos ». J'ai vu des formes 11 d'abord couvertes du bienheureux RAS, ensuite rayé rageusement et remplacé par : « Viseur HS ». Connaissant les rares coutumiers de ces faits, on provoquait alors le miracle technique : sans la moindre thérapie, le viseur incriminé retrouvait sa santé au vol suivant. Pour cela, il suffisait d'inscrire : « Réglage viseur ». Et je signalais personnellement la forme, pour n'inquiéter personne. Messieurs, il y a prescription, qu'on se le dise.

On baignait dans cette ambiance des norias de tireurs virevoltant autour d'une cible poursuivant imperturbablement, en droite ligne, son bout de chemin. « In... tata-tata...out ». Tout le monde participait, on en parlait, même ceux qui, à longueur de journée, confectionnaient des mètres de bandes, occupation peu exaltante, on peut en convenir.

Je transposais tout cela sur mon véhicule (presque) de combat, mi-Patton, mi-Guynemer, roulant sur la base, réglant ici un problème d'oxygène, là un déficit en roquettes, ailleurs un différend de carburant. Justement, ce dernier était fourni par la société Mobil, sise tout au bout et à droite de la grande route longeant les hangars. Je revenais vers le 1/4, roulant sur cette route paisible et j'avais pris l'habitude de regarder mon chemin au travers les diamants du viseur. J'avais également pris l'habitude d'aligner ces diamants sur tout ce qui bougeait devant moi. C'était un réflexe, une action inconsciente, une obligation induite par ce viseur très hypnotisant. Que pouvais-je faire d'autre ?

Ce jour-là, à bord de ma jeep, je revenais donc de je ne sais où, sur cette grande route, quand, au loin, j'aperçus devant moi une grosse citerne de la Mobil, rouge vif, me semble t-il. Sa silhouette occupait toute la surface du viseur. La cible était idéale, n'évo-

luait pas, nous étions à la même altitude, le vent nul et la température douce n'obligeaient pas à une quelconque correction automatique de température, tâche trop ardue pour un viseur fonctionnant au crayon gras. Une seule passe suffira pour descendre cette grosse baleine paresseuse. J'allais tirer quand, subitement, la cible tourna à droite. Avait-elle flairé le danger d'un tir définitif et mortel ? Non ! Elle avait tout simplement tourné pour rejoindre son entrepôt. Morbleu ! Je rectifie ma trajectoire pour la retrouver dans le viseur et l'achever d'une longue rafale.

Ce fut mon malheur ! Un énorme bruit, d'énormes secousses me tirèrent de mon délire. J'avais quitté la route et me retrouvais subitement dans la caillasse qui bordait si élégamment, en ces temps-là, les routes de la base. Mon engin de guerre était toujours sur ses quatre roues, le moteur arrêté. Le silence était total, je n'osais bouger... Emu, j'inspectai mon chasseur d'opérette, il ne semblait pas avoir souffert. Merci Willis et sa jeep tout terrain, merci n'importe qui, merci les roues, merci les pneus...

Eh oui, pendant cette campagne, je fus le « premier à faire le c... avec un véhicule » ! Mais cela, personne ne le sut.

Un mécanisme a rendu l'âme au fond du réservoir principal, juste derrière la cabine et le siège. Ce mécanisme ne défaillait jamais, paraît t-il, sauf chez moi, évidemment. Au mess, amer et un peu furieux, j'ai certainement dû raconter cela à mes collègues des autres unités et ils ont certainement dû remuer les oreilles en m'écoutant. J'ai dû également lire dans leurs pensées : « Vaut mieux lui que moi, il n'a vraiment pas de pot ! ».

Il faut donc faire quelque chose, et vite. Le déroulement chirurgical est simple. Il commence par l'enlèvement des différents panneaux supérieurs avec quelques dérives insignifiants, et l'entrée du réservoir apparaît vite dans le champ opératoire. On contemple une porte de visite, joliment bor-

durée par une rangée d'une multitude de boulons autobloquants, le total noyé dans une mélasse figée d'un produit d'étanchéité. Tout le petit monde autour de l'appareil sait faire tout cela et quand c'est ouvert, chacun, consterné, contemple l'orifice... et je suis immédiatement prévenu. Je comprends tout de suite le problème : changer le mécanisme est simple, à la portée d'un jeune mécanicien... La difficulté essentielle est l'accès.

Comment faire rentrer quelqu'un dans un petit réservoir par une toute petite porte ? Et un réservoir, par définition, contient toujours un reste de pétrole, et surtout des vapeurs, malgré un assèchement forcené. Une étrange conférence technique s'installe, les uns les autres sur les ailes, debout dans la cabine ou à cheval sur le fuselage, et j'en suis le centre, position mentalement très inconfortable. C'est à moi de décider et je ne suis pas à l'aise pour le faire, le problème est nouveau et de taille.

Il faut assécher totalement le réservoir et le ventiler. La bonne vieille méthode de la serpillère est décidée pour enlever les dernières grosses gouttes, serpillère au bout d'un long bras d'un grand mécanicien allongé sur l'arête dorsale, la tête à demi plongée dans le réservoir. Le ventiler est plus difficile, de l'air chaud s'impose. Nous possédions d'inénarrables réchauffeuses au label « Aéronautique », dont la disponibilité moyenne ne devait pas dépasser 50%. Je n'ose dire que ce fut encore un marché probablement passé pour sauver une entreprise fabriquant des petites séries, et employant des matériels non standards, donc introuvables, et dont la disparition entraînait systématiquement la disparition des rechanges. Que ceux qui décident ainsi viennent en unité constater les résultats ! Je n'en ai jamais vu, heureusement pour eux, ils risqueraient un accueil peu chaleureux. Que la grande Fatwa soit sur eux ! La réchauffeuse à moteur thermique (ce détail est préoccupant) est prolongée par de multiples tuyaux flexibles raccordables. Le réservoir est aussitôt ventilé, tous les tuyaux disponibles ont été employés pour éloigner au maximum le moteur thermique du réservoir.

voir, bien que tout cela soit certifié « Emploi aéronautique ». Il ne faut pas d'étincelle dans le réservoir, ce n'est généralement pas recommandé. Plusieurs mécaniciens, redoutablement armés d'extincteurs et prêts à dégainer surveillent l'opération. Le réservoir s'assèche raisonnablement mais, maintenant, qui va faire quoi ? Il est suggéré qu'un petit plonge dans le réservoir, les pieds dépassant au dehors, et une corde liée à ses deux pieds permettrait de le tirer rapidement de cette situation en cas d'ennui. Je m'y oppose fermement, je m'oppose au travail, la tête en bas dans des vapeurs résiduelles, et je surveille. Les connaissant, ils seraient capables de le faire. La solution est enfin trouvée : un petit, mince et souple, volontaire, y pénétrera, et une corde transformée en harnais autour de la poitrine l'assurera, comme un alpiniste. Chacun renifle dans le réservoir, l'atmosphère y semble supportable.

Le petit est préparé vestimentairement : chaussures de sport souples sans la moindre trace de boue, veste de treillis aux poches vidées jusqu'aux miettes et soigneusement fermées, pantalon ajusté, rien sur la tête... Tout est conduit afin que rien ne se détache de lui dans son agitation et que rien ne dépasse ou n'accroche. Entouré par tous ses collègues du service et par moi-même, le petit s'y faufile et, à quatre pattes, position aplatie, configuration minimum, demande les outils comme un chirurgien demande les siens. Un outil non indispensable est aussitôt sorti, remplacé immédiatement par un autre, tendu par dix mains. Tout se passe bien. Il s'extrait enfin. Voila, c'est fini. Je n'oublierai pas cet homme, peu spectaculaire, mais qui est du type même avec lequel je partirais au combat.

Et ici commence ma micro anecdote qui est l'objet de cette histoire. Immédiatement après l'opération, je vois arriver le chef de hangar suivi des protagonistes de l'affaire et ils me demandent... du lait ! Du lait pour le boire !

Je suis interloqué, sans le montrer (il y

a des principes à respecter)... Oui chef, du lait, car « le lait est un contrepoison, et si des fois... ». Je savais, à cette époque, que ce liquide était considéré ainsi. L'est-il toujours ? Je n'en sais rien.

Je leur ai donné satisfaction, le croyant moi-même. J'étais tout de même un peu inquiet des conséquences éventuelles de l'opération.

Il n'y eut aucune suite, et pour les personnels qui restèrent fringants, et pour l'avion qui se comporta, par la suite, en gentleman.

Mais ce fut la première fois de ma vie que des mécaniciens me demandèrent du lait, pour le boire.

Ce fut également la dernière.

Colonel Marcel ABILY

Histoire du seul « Candidat libre » connu au brevet de chef de patrouille de l'armée de l'air

J'étais arrivé au 1/4 « Dauphiné » en avril 1962, en sortie d'école de chasse et de deux mois d'OTU à Nancy, Istres et Oran sur Mystère IV. En même temps qu'Antoine Polletti. Ma progression avait été retardée à cause d'un accident de planeur, mais j'avais repris les vols sur F-84F en fin d'année. Sous-chef de patrouille en 1965 et sergent-chef. En 1966, avec deux capitaines, l'un du 1/4 et l'autre du 2/4, nous étions parvenus au stade de l'entraînement au brevet de chef de patrouille.

Ce brevet était attribué à cette époque par une commission composée d'officiers su-

périeurs de la FATAC après que le candidat eut présenté un briefing de missions d'assaut et d'interception, répondu aux nombreuses questions qui en découlaient, et conduit avec succès lesdites missions. Toute l'escadre était ce jour-là sur le pied de guerre, et les candidats bien sûr dans leurs petits souliers. L'entraînement préalable s'étalait sur une période de six mois environ, durant lesquels toutes les missions devaient ressembler à celles réalisées pour le brevet : participation des autorités de l'escadre, briefings, missions et débriefings, non moins importants.

Le commandant de la 4^{ème} escadre était alors le commandant Charton et celui du 1/4 le capitaine Tavernier. L'entraînement des deux autres pilotes avait déjà commencé et j'attendais patiemment mon tour, sachant que je n'étais sans doute pas prioritaire. Au cours d'une soirée escadron, très joyeuse comme d'habitude, le commandant Charton m'aborde derrière le comptoir du bar d'un « Alors, le candidat libre du BCP ! ». Je suis abasourdi, il s'en aperçoit et comprend que personne ne m'avait encore averti de cette nouvelle. Léger embarras du commandant d'escadron, qui n'avait pas encore eu le temps de m'en parler. Explication : la FATAC venait de décider de ne plus entraîner les pilotes sous-officiers au brevet de chef de patrouille. Je pense qu'à terme l'idée était de ne plus en présenter du tout, et pour une période limitée de laisser se présenter les sous-chefs de patrouilles en « candidats libres » afin de démontrer que, la formule ne donnant pas de résultat, on supprimerait aussi cette possibilité. Bien entendu, ma soirée était gâchée!

A partir de là, l'échéance étant la prochaine session BCP, déterminé à me présenter, je me demandais comment j'allais pouvoir m'organiser pour me donner seul les moyens de ne pas échouer. Je ne pouvais bien sûr pas profiter de l'entraînement de l'autre pilote du 1/4, les séances se passant quasiment à huis clos pour les briefings et débriefings, et avec les autorités de l'escadre pour les vols. Rien ne m'a été accordé qui ait pu m'aider.

Mes vols comme sous-chef de patrouille au profit des pilotes plus jeunes ne pouvaient bien sûr pas me servir non plus dans le cadre de cette préparation. Volant sur T-33, je pouvais juste profiter de certains vols à basse altitude pour attaquer quelques objectifs « pointus ».

Mais comment allais-je m'y prendre pour les briefings et les débriefings ? C'était une partie cruciale de ces missions et je ne pouvais pas me permettre d'improviser le jour de l'examen. Je ne pouvais pas non plus m'y consacrer durant les journées d'activité normale. Le détail de la mission d'examen, comme des missions d'entraînement, était donné à l'impétrant quelques heures avant le décollage. Je n'avais plus que les week-ends, les jours fériés et quelques soirées pour me préparer dans les conditions du jour.

Mais seul dans la salle de navigation, sur le tableau noir, devant une salle d'ops vide dans laquelle je disposais néanmoins les sièges de tous les participants fictifs à la séance de questions et aux vols. Je préparais tout : cartes, y compris celles de l'examineur en chef, briefing complet, schémas de navigations, d'attaques, détails sur l'armement, les formations, les réactions en cas d'interception...enfin, tout ce qui est à faire pour un briefing le plus complet possible, n'amenant que le minimum de questions subsidiaires qui peuvent embarrasser.



Petite reine et chevaliers du ciel... Cne Hugues Poncet et Lt André Romary (doc. transmis par l'auteur)

Et le travail d'acteur devant ces chaises vides commençait, en travaillant le ton, les enchaînements, le regard (qui se voulait persuasif et autoritaire), l'absence de bredouillage dans les formules indispensables, et le timing, si important le jour venu. J'avais quelquefois un participant précieux à ces préparations et exercices : mon ami Jean-Marie Boillot, alors jeune sergent-pilote à l'instruction, qui se chargeait fort gentiment de me donner son avis durant ces briefings sur le ton, les erreurs éventuelles de termes, le timing dépassé, etc. Cette seule présence a été d'une valeur extraordinaire, et je lui en suis encore reconnaissant à ce jour. Peut-être ces séances lui ont-elles été profitables par certains cotés. Victime successivement d'un accident sur Mirage lors de son lâcher de nuit à Dijon et d'un très grave accident de la route, il a quitté l'armée de l'air peu de temps après et a fait une très belle carrière dans l'industrie pétrolière et automobile.

Et le jour du BCP arriva. Escadre en émoi. Salle d'ops escadre réservée à la préparation des briefings et débriefings. Rôdeurs interdits. Officier de renseignement escadre sur le pont... Grand jour pour les escadres et qui servait en quelque sorte d'évaluation des qualités de l'instruction et donc de la préparation aux missions.

N'étant pas prioritaire, j'ai attendu avec angoisse que les deux premiers candidats soient passés sous les fourches caudines avant d'être jaugé moi-même. Atmosphère pesante, d'autant plus qu'il flottait dans l'air l'idée d'une insatisfaction de la commission et en particulier de l'inspecteur à l'issue de leurs prestations. Était-ce de la très grande sévérité ou le résultat de prestations vraiment trop moyennes ?

En tout cas, mon tour finit par arriver au milieu de toute cette pesanteur. La mission d'assaut avec six avions, une première pour moi, consistait à attaquer à la roquette un mini croisement de voies ferrées et de route quelque part au sud de Chalons sur Marne. Un retour en altitude permettait la partie « interception » de l'examen. Un des

candidats, celui du 2/4, étant chargé, également dans le cadre de son test, du rôle d'attaquant.

Préparation, détermination des moyens, briefing au tableau... Et l'heure du briefing arriva. Et les chaises se remplirent ! La FATAC était à cette époque un réservoir de « terreurs », dont une partie était là ! Prêts à rejeter aux oubliettes cette notion de « candidat libre ». Mais d'un autre côté, je le sentais bien, curieux de vivre cette expérience, avec un petit sourire en coin.

Et mon numéro d'acteur commença, se poursuivit jusqu'à la fin du briefing avec assez d'assurance. J'en perdis un peu face à la rafale de questions qui suivirent, mais je fis front. Respectant le timing, l'inspecteur jugea qu'il en savait assez et nous nous rendîmes aux avions.

Six avions, ce n'est pas deux. Lapalisse n'aurait pas dit mieux, mais il avait de l'esprit et du courage. Je devais flotter un peu pour cette première le jour du test : déjà le premier check radio pour 6, roulage et alignement pour 6, rassemblement de 6 avions... tout change: un vrai départ sans la préparation physique ! Tâcher de garder la tête froide et ne pas vouloir trop en faire en jouant sur le silence radio maximum imposé, tels étaient entre autres les principes que je voulais respecter. La météo n'était pas optimale mais néanmoins suffisamment bonne. Pas de souci de ce côté, heureusement. Navigation, passage des lignes, accélération, ordre d'attaque et, fort à-propos, l'objectif est devant moi après un cabré suffisant pour assurer le coup et rester réaliste pour une attaque à la roquette. Tout le monde a « visuel » et attaque.

Rassemblement à nouveau, contact radar et retour en montée. Prêt pour la partie « Inter ». L'attaque vient du sud. Prévenus, conformément au briefing, nous accélérons à la vitesse max. suffisamment tôt. Jamais nos attaquants, dont le candidat du 2/4, ne pourront approcher et c'était ce qu'il fallait rechercher avant tout. *Skip it* forcé donc pour

eux. Il sera, je crois, reproché au candidat un manque d'anticipation et une mauvaise utilisation de sa patrouille... Percée en *snake* à Luxeuil pour l'atterrissage, et débriefing.

Je n'avais pas le sentiment d'avoir été grandiose, mais juste d'avoir pu réaliser ce qui était prévu comme c'était prévu. C'était aussi sans doute l'avis de la commission, pas si « terreurs » que cela à mon goût, qui m'accordera le BCP avec une note très honorable. L'ambiance pesante ne retomba pas pour autant au sein de l'escadre : une journée de pourparlers s'ensuivit pour décider entre les membres de la commission et les autorités de l'escadre si le brevet serait accordé aux deux autres candidats qui avaient été moins « appréciés ». Ils l'obtinrent néanmoins au finish. Mais à ma connaissance, on n'entendit plus jamais parler de candidat libre parmi les pilotes sous-chefs de patrouille !

Je suis devenu sous-lieutenant l'année suivante. Resté à la « Quatre » jusqu'en 1972, je suis allé à Salon pour m'occuper de l'équipe de voltige jusqu'en 1975. Affecté à la 7^{ème} escadre à Saint Dizier, commandant d'escadrille au 3/7, présentateur du Jaguar. Affecté en 1980 à la 5^{ème} escadre à Orange, commandant du 2/5 « Ile de France ». Affecté à la 8^{ème} escadre à Cazaux comme chef des ops en 1984. Retiré de l'armée de l'air en 1985, pilote conseil chez Dassault Aviation. Commandant de bord en aviation d'affaire jusqu'en 2008, j'ai eu la chance d'être le premier commandant de bord client à voler sur le Falcon 7X S/N 005. Comme chef pilote depuis 1997 pour une compagnie privée, j'ai eu le plaisir de transformer et de faire voler avec moi six chasseurs ayant quitté l'armée de l'air et de faire embaucher un ancien de l'aéronavale ! Bons vols à tous et pour longtemps, je l'espère...

André ROMARY

Contrôleur aérien... et membre d'honneur du « Dauphiné »

Après réflexion, je me suis dit « Pourquoi pas ? » vous apporter ma participation, qui n'est peut-être pas des plus adéquates, mais qui me replonge, moi, dans de vieux et bons souvenirs.

C'était dans les années 1960. De retour d'Algérie, je suis affecté à la 4[°]EC. En ces temps-là, au 1^{er} CATAAC, les contrôleurs aériens, dont j'étais, étaient affectés aux escadres de chasse, et non aux bases. Je n'en fus pas peu fier. Même si de Bône à Luxeuil, on perd quelques degrés C.

J'eus l'occasion de me trouver à l'Approche et au GCA devant des situations assez complexes, voire un peu angoissantes. Nos patrons, les OPS d'escadre, nous appréciant comme très performants, mettaient un point d'honneur à retarder le plus possible la mise en « Rouge » du terrain. Nous nous sommes toujours sortis sans encombre de nombreuses situations de saturations (météo et aéronautiques) telles les alertes Rebecca (lorsque tous les avions décollent et reviennent en même temps), ou « short pétrole » ou encore en « panne géné ».

Sous l'égide de mon réputé patron du CLA, le commandant P., je me fis un nom et une voix reconnus qui m'ont valu d'être intronisé « membre d'honneur » du 1/4, alors commandé par le capitaine R., avec remise de l'insigne...au fond d'une marmite de punch ! C'est cet événement, je crois assez rare, qui m'a poussé à vous écrire mon histoire.

Mais je peux terminer par une anecdote, réelle, concernant un de mes amis, le lieutenant D., à l'occasion de son examen de CP (ou sous-CP, je ne me souviens plus). Nous nous sommes mis d'accord pour qu'à un certain moment de l'exercice, il quitte

quelques secondes sa fréquence de travail pour me contacter sur une fréquence particulière de l'Approche. Je surveillais le dispositif ainsi que le plastron, et j'ai pu lui en communiquer aussitôt les coordonnées (2 heures, 40 nautiques, cap 320). De retour sur sa fréquence, il indique : « Visuel » et organise sa patrouille pour l'attaque, parfaitement réussie, ce qui lui a valu un brillant succès (qu'il aurait obtenu, je crois, de toutes façons) et la réputation d'apercevoir les avions à 40 nautiques ! Ce qu'il n'a jamais démenti. Il s'est malheureusement tué quelques années plus tard.

Voilà, en raccourci, mon passage de quatre ans à la 4^{ème} EC, dont je garde bien sûr un très bon souvenir, professionnellement tout au moins...

Commandant (H) J. LE ROUX

Paroles d'un ancien chef

C'est un souvenir d'ensemble très fort que m'a laissé mon passage à la tête du 1/4 il y a exactement 44 ans (prise de commandement le 1^{er} avril 1966)...sur une base aérienne qui, comme la ville de Luxeuil, a beaucoup changé, ainsi que j'ai pu le constater le 2 juillet 2008.

Deux évènements émergent :

En 1966, le passage du F-84F au Mirage III E qui, pendant quelques semaines, a fait de l'escadron, transformé après le 2/4 « La Fayette », le mieux doté en avions de combat : 56 F-84F, les derniers de la FATac, encore pourvus de potentiel avant réforme. Ils nous ont permis de terminer la progression en cours des plus jeunes pilotes de l'escadre.

En 1967, une « course en sacs » opposant les deux commandants d'escadron, sur Mirage III E. Au retour d'une réunion à Ca-

zoux, Jacques Lécrivain, ancien officier de marque de l'appareil et commandant le 2/4, me lance un défi en allant aux avions (plan de vol individuel) : « Le dernier posé à Luxeuil paye l'apéro ». Je passe sur les détails de ce vol de 12 minutes qu'il me faudrait quatre pages pour raconter. Disons que, ayant dû décoller à 1 minute d'intervalle, et malgré une prise de cap directe et une accélération à Mach 1.8 (limite des réservoirs supersoniques dont nous étions tous les deux équipés), je n'ai jamais réussi à rattraper mon concurrent et ami, sur lequel j'avais pourtant un contact visuel et radar jusqu'à la descente, pendant laquelle je pensais l'avoir doublé. Hélas ! Alors que j'amorçais, au break, le tonneau de la victoire, j'ai dû allonger la « vent arrière » pour laisser passer un Mirage III E en approche directe « cause pétrole »...D'excellentes conditions météo et la complicité secrète de l'auteur avec un contrôleur de circulation aérienne de ses amis avaient permis d'assurer la sécurité...

*Colonel Pierre TAVERNIER,
ancien chef du « Dauphiné » (1966-1967)*

Entre Luxeuil et Cazaux

A vous les Barons heureux cochers du Mirage 2000, je laisse imaginer la frustration que ressentaient jusqu'en 1966 les pilotes du 1/4 aux commandes de leurs vénérables F-84-F lorsqu'ils tentaient de cadencer un virage au-dessus de 25000 pieds pour échapper aux Mirage qui évoluaient déjà dans l'espace aérien de la FATAAC.

C'est donc avec allégresse que quelques pilotes sont partis à Lahr pour leur transformation sur les Mirage III E de la 3^{ème} Escadre, instruction couronnée le 13 octobre 1966 par le convoyage de Lahr à Luxeuil des cinq premiers avions « pointus ».

Cet événement fit l'objet de festivités du genre « sons et lumières », en beaucoup plus modeste bien sûr, le 18 novembre 1966, festivités auxquelles fut convié tout le gratin local.

C'est à cette époque que les pilotes ont découvert les joies des montées pleine charge PC avion lisse, des missions sur les R45 (nord et sud) et surtout des vols de nuit peuplés d'interceptions en face à face et autres manœuvres plus excitantes que les navigations soporifiques au radiocompas, bref de l'autonomie relative conférée par le système d'armes du Mirage III E.

Entre les lits du dortoir de l'école Saint Colomban proprement virés en pleine nuit et les paquets de lessive utilisés pour faire mousser les eaux du bassin des Thermes de Luxeuil (facéties tolérées au siècle dernier mais qui vaudraient aujourd'hui, à leurs auteurs, une couverture médiatique fracassante et scandalisée assortie de sérieux problèmes devant les tribunaux), l'anecdote la plus marquante est probablement l'expédition à la pâtisserie Foulon à Arcachon.

C'était pendant la campagne de tir 1967 à Cazaux. Le sous-lieutenant Romary, dont l'épouse était « en courte finale » avant l'at-

terrissage d'un héritier, se rendit en fin de journée à ladite pâtisserie par gourmandise, mais aussi pour téléphoner à la clinique de Belfort où devait se produire l'heureux événement.

Après deux tentatives infructueuses (probablement dues à une mauvaise manip. d'une « demoiselle du téléphone », corporation qui existait encore) aboutissant à un dialogue de sourds avec deux correspondants parfaitement étrangers à l'affaire, notre sous-lieutenant régla le montant de ses gâteries pâtisseries mais, fort de son bon droit, refusa d'acquitter la moindre facture de téléphone.

Le propriétaire de l'établissement se crut alors fondé à émettre à voix haute des commentaires peu flatteurs sur l'honnêteté et la solvabilité des officiers de l'armée de l'air. En effet, à l'instar des gendarmes, notre sous-lieutenant opérait revêtu de son uniforme...

Informée dès le lendemain, la hiérarchie du sous-lieutenant Romary décida que l'affront ne pouvait rester impuni. Briefing détaillé visant au déclenchement d'une expédition punitive reposant sur la constitution de deux groupes investissant les lieux honnis et abondamment fournis (les groupes, pas les lieux) en munitions procurées sur place à titre onéreux, essentiellement articles à base de constituants mous (crème Chantilly, etc.) aisément pulvérisables à l'impact sur les murs ou grâce à l'élan conféré par les pales des ventilateurs de la salle de dégustation.

Le but était de déclencher une bagarre générale sous un prétexte aussi futile que fallacieux. L'affrontement ne dura qu'une minute et atteignit pleinement son but mais aussi un objectif d'opportunité en la personne d'un colonel en tenue de l'armée de terre, ami du colonel Lissarague commandant la base de Cazaux. Le commandant du 1/4, farouchement opposé à l'anonymat, ayant pris soin de disposer bien en évidence la carte de visite de l'escadron, l'information devait ainsi remonter à coup sûr jusqu'au colonel Lissarague.

Ce qui fut fait. Mais au cours du pot de fin de campagne, le colonel Lissarague eut la noblesse de n'évoquer que la « vitalité » des pilotes du 1/4 en s'abstenant de mentionner les dégâts matériels pourtant importants.

Le fait saillant de cette épopée est qu'au cours du repli ultrarapide opéré après le forfait, l'adjudant-chef Auger dit « le vieux » effectua la seule séance de sport qu'il ait jamais pratiquée en plusieurs années de présence à l'escadron...

*Colonel (ER) Jean-Claude GANEAU,
ancien chef du « Dauphiné » (1967-1969)*

Arrivée d'un « Pim » au « Dauphiné »

Mai 1968. Il semble que la saison soit propice à la contestation, mais ce n'est pas ma préoccupation première et pour tout dire pas du tout mon problème ! En effet, après deux mois passés à l'académie de Dijon, à savoir au 2/2 « Côte d'Or », je passe le poste de la BA 116 en route vers le 1/4 « Dauphiné » où, en principe, je suis attendu ! Le fait d'intégrer une unité dotée du Mirage III E, le « pointu » de l'époque, devrait m'inciter à arborer une mine de conquérant. En fait, mon enthousiasme est quelque peu pondéré pour deux raisons qui, il faut bien le dire, tiennent plus du confort que de l'ambition. En effet, j'arrive du 1/7 « Provence » alors basé à Nancy-Ochey et doté de Mystère IV A où, après avoir comme tout un chacun à l'époque fait l'OTU (Operational Training Unit), il était prévu que je reste comme cadre. J'allais donc troquer une situation connue et confortable et une ambiance des plus chaleureuses pour de nouveau l'inconnu et un nouvel avion forcément plus compliqué que le MIVA à me mettre en tête. L'autre raison est qu'échanger Nancy contre Luxeuil ne semble pas a priori le meilleur choix possible si j'en crois l'environnement : « T'es muté à

Luxeuil ? Mon pov' vieux ! ». Je constaterais par la suite que vraisemblablement la plupart des dénigreur n'y avaient jamais mis les pieds car la vie luxovienne de l'époque était ...trépidante, c'est le moins que l'on puisse dire.

Bref, j'arrive au Dauphiné, tenue impeccable et plusieurs fois vérifiée, la coupe ras sur les côtés, court derrière, les chaussures façon escarpins d'apparat de GI et le sourire discret. Je m'attends bien entendu à un bizutage en règle mais fort de ma condition d'Arpète et d'ancien mécanicien avec un peu plus de sept ans de maison, je me dis qu'ils vont sans doute avoir quelques difficultés pour me surprendre. Quelle erreur de jugement !

Premier étage, long couloir. Je croise deux ou trois pilotes en tenue de vol, qui font très exactement comme si j'étais déguisé en courant d'air. Arrivée au secrétariat où j'explique qui je suis et ce que je viens faire. Réponse : « Ah bon ! ». Finalement, après un court conciliabule téléphonique, on m'invite à frapper à la première porte à droite en sortant. Si j'en crois la plaquette fixée à hauteur d'yeux, c'est celle du Capitaine Ganeau, commandant l'Escadron. Une voix calme et pondérée m'invite à entrer et, après que je me sois présenté comme c'est marqué dans le MITA, me demande en substance « C'est à quel sujet ? ». Et c'est à ce moment, juste après que j'aie expliqué que je suis pilote nouvellement affecté, que le « Chef » fait son numéro. « Mais ce n'est pas possible, ils sont toujours aussi cons à la FATAC...Voilà ce qu'il advient quand il n'y a que des incapables dans les bureaux.... Je n'ai jamais demandé de pilote... Que feriez-vous à ma place ? Hein ? J'ai déjà trop de pilotes, pas assez d'avions, pas de carburant à mettre dedans, vous vous rendez compte ? ». En d'autres lieux, il conviendrait, la larme à l'œil, de prendre sa sébile et d'aller faire la manche sur le premier parvis venu ! Monsieur Ganeau, qui est le plus parfait honnête homme, je vous prie de me croire, me joue alors son rôle de composition du fourbe digne des plus grands. « C'est de mécaniciens dont nous

avons un besoin urgent !! Vous ne seriez pas mécano par hasard ? » Ah la peau de toutou ! « Ben, euh ! Mon capitaine, avant j'étais... ». « Ah oui, et quelle spécialité ? » « Equipement bord ! ». Prenant son second à témoin : « Equipement ! Tu vois, Gouyon, finalement la chance nous sourit ! ». Pas une ombre de sourire n'éclaire son visage. « Bon écoutez... Galloyer, c'est ça ? Vous allez en piste voir l'Adjudant-chef... il a du boulot pour vous. Bonne journée ! ».

Je suis resté en piste deux où trois jours à faire les pleins d'oxygène, ce qui me sera très utile à l'avenir pour les remises en forme nécessaires des lendemains difficiles. Les mécanos, tous plus adorables les uns que les autres, et sachant que j'étais Arpète, ne m'ont bien entendu pas caché que le gag prendrait fin bientôt et ont fait en sorte que je ne me déshydrate pas en attendant des jours meilleurs.

Finalement, un vendredi soir, le grand Marcel (Pariat) et Sarciffe (Borne) sont venus me chercher et m'ont présenté à tous les Charognards et autres Clébards qui attendaient, au bar, la suite des festivités. Après les marques non déguisées de bienvenue, il a fallu passer aux choses sérieuses. J'ai encore le souvenir diffus que pour la circonstance, mon nom était « bielle », que le geste qui lui était associé ne supportait pas la moindre erreur et que tous les indiens qui étaient autour de la table voyaient d'un mauvais œil que je puisse tronquer leur nom ou seulement les appeler quand ils n'en avaient pas envie. L'extinction des feux s'est faite sans mon concours et il m'a été rapporté plus tard que je cherchais l'interrupteur sous la table. Médisance, pour sûr !

Le grand Marcel, toujours lui, accompagné d'Alain Pomes et de Jean-Marie Frutos, m'a réveillé le... dimanche matin et il m'a fallu un bon moment devant la glace de la salle de bains pour trouver l'anomalie. Je n'avais plus qu'une demi moustache ! J'ai donc rasé le reste en hommage au 1/4.

Monsieur Jean-Claude GALLOYER

Lâcher du « Pim »

Après une arrivée quelque peu mouvementée comme narré plus avant et mon étude totalement infructueuse sur les modes de vie nocturnes des Sioux et autres tribus méritantes, il a bien fallu passer aux choses sérieuses et envisager mon lâcher sur ce fameux « IIIE ».

A cette fin, je fus confié à l'Adjudant-chef Auger que les gens autorisés appelaient familièrement « Le vieux ». Il faisait partie de cette caste de pilotes, A/C Didion à la 3, A/C Hay dit « la Fouine » à la 11, A/C Bouin dit « Minus » à la 7 dont le savoir et l'expérience avaient fait le tour de toutes les unités et qui suscitaient un respect unanime. Pensez : ces manieurs de manche là arboraient la fameuse bague attestant qu'eux, ils avaient fait les US !

Bref, « Le vieux », dans sa grande bonté et avec peut-être une esquisse de sourire, me remit l'encyclopédie du moment, à savoir l'UCB 103 et son complice traitant du SNA, en m'invitant fort gentiment à m'en imprégner copieusement et à l'informer dès lors que je me sentirais prêt à répondre à ses questions.

Il me fallut bien une semaine de labeur intellectuel intense pour ranger tant bien que mal mes nouvelles connaissances dans les cases idoines, ou prétendues telles.

Première surprise le moment venu, l'A/C Auger ne me posa aucune question et ne me donna aucun test à remplir mais m'invita à le suivre en piste. La deuxième surprise fut quand, après m'avoir fait monter dans la cabine d'un IIIE disponible il me banda les yeux et commença à me demander où se trouvait tel ou tel instrument ou commande. Finalement tout se déroulait plutôt bien et j'étais assez content de moi jusqu'au moment où, pour trouver « l'appauvrisseur de tir », j'ai dû effleurer cette s..... de bitoniau (ou de

bitard, c'est selon) de « régulation secours ». A moins que ce ne soit l'inverse. Toujours est-il que la troisième surprise fut d'entendre « c'est pas grave mon p'tit gars, tu repasseras dans une semaine ! ». D'abord la sueur et ensuite la haine silencieuse, d'autant que mon bourreau retraversait le parking sans m'attendre et sans se retourner.

C'est décidé, demain je fais une demande de mutation. Non mais !

J'ai passé une mauvaise nuit et les œufs-jambon du petit déjeuner du lendemain avaient un goût de poisson pas frais. Toujours est-il que, toujours muni de mes deux bouquins à couvertures ultra-rigides, j'ai évité les rencontres et je me suis « retiré » au fond de la salle de repos pour ruminer et trouver les noms d'oiseaux les mieux adaptés à toute cette bande de ... Jusqu'au moment où, quatrième surprise, la voix calme et à peine audible du vieux qui demande : « Qu'est-ce que tu fais là mon p'tit gars ? Faudrait regarder le tableau d'ordre en arrivant ! Tu décolles dans une heure, je t'attends à l'avion ! ». Nom d'un chien, l'émotion ! Le pantalon anti-G, c'est dans l'autre sens... ! La sater, elle est où ? Et ils sont tous là, en salle d'ops, le capitaine Pelisson en tête, à se régaler de mon embarras.

Quand enfin, après avoir récité par télé briefing interposé toutes les actions vitales de circonstance, j'ai entendu : « C'est bien mon p'tit gars, tu peux y aller ! », vous ne pouvez imaginer la délivrance. « Le vieux » a dit que je pouvais y aller, ce qui signifie que tout est bien, tout est bon et que je peux m'enlever dès à présent toute appréhension d'un oubli qui gâcherait tout, et ne penser qu'à mon plaisir. C'est ce que j'ai fait et je me souviens encore d'avoir gueulé mon soulagement.

C'était le 13 mai 1968 et en d'autres lieux, des pavés peut-être lancés par de futurs ingénieurs de Sup'aéro s'essayaient vainement au vol plané.

Au retour du vol, « Le vieux » m'attendait sur le parking et m'a serré la main sans

un mot. Merci l'Ancien. Il s'en est allé depuis au paradis des pilotes et sans croire aux miracles, je me dis quelquefois que s'il voulait s'en donner la peine, je retournerais bien refaire un amphi cabine avec lui, même les yeux bandés.

Monsieur Jean-Claude GALLOYER

Souvenirs du 1/4 (1975 - 1979)

« Il va falloir s'accrocher ». Ce sont les mots qui me sont venus à l'esprit lorsque, en provenance de la 12^{ème} escadre et nouvellement affecté comme commandant en second de l'EC 01.004, j'ai franchi l'entrée de la BA 116 dans les premiers jours de juin 1975.

Arrivant du « plat pays », pilote de SMB2, donc chasseur de jour et pur produit de la défense aérienne, je n'aurais sans doute pas été plus dépaysé en me retrouvant au Vietnam !

La 4^{ème} escadre baignait dans une intense ambiance opérationnelle, et ce pour plusieurs raisons:

- La nature des missions qui couvraient tout l'éventail, allant de l'interception de jour comme de nuit à l'assaut conventionnel et la mission de pénétration basse altitude tout temps avec l'arme nucléaire tactique qui ne laissait tolérer aucun amateurisme.

- Le Mirage IIIE, dont la polyvalence était à l'époque unique dans l'aviation de chasse française, et dont le système d'armes très complet imposait aux pilotes et aux mécaniciens une rigueur exemplaire, tant dans le pilotage que dans la maintenance.

- L'environnement géographique et opérationnel qui, lui aussi, imposait une vigilance de tous les instants et rendait palpa-

mon actif, le Mirage III E avec son système d'arme, même commençant à dater, et employé à fond dans toute son enveloppe de vol, était un avion fabuleux pour l'époque !

La mission principale

C'est le point marquant dès le début : la réalisation de la mission principale de l'unité, la pénétration nucléaire tactique tout temps, avec l'exigence de rigueur et de professionnalisme que cela demande de la part de tous, pilotes comme mécanos, et qui prend tout son sens lors de la montée en puissance de l'escadron en Zatac, acquérant de ce fait une totale autonomie ... et une puissance que l'on se plaît à noter lors de tout exercice de déploiement nucléaire !

Un moment fort

Je retiendrai le plus important, pour l'escadron comme pour moi : la conquête de la coupe Centaure, « enfin » gagnée par l'EC 1/4 en mai 1985.

Cette victoire a été la récompense des efforts fournis par tous : jamais avions ni radars n'auront été autant bichonnés par les mécanos, jamais pilotes ne se seront autant entraînés ... et, pour l'anecdote, même les Pim's auront eu leur rôle à jouer lors des tirs de nuit : le « brouillage actif » des « aides à l'alignement » fournies par les phares des R4L des autres escadrons... !



Comme il se doit, la coupe fut rapidement et longuement « baptisée », prélude à la traditionnelle « table d'Indiens » qui n'a pas manqué de suivre !

De très nombreux autres moments forts mériteraient d'être évoqués, mais cela se transformerait vite en roman-fleuve ...!

Je n'en mentionnerai donc qu'un seul autre : le déplacement d'une partie du 1/4 à Pferdsfeld, en échange avec le JaboG 35 sur Phantom F-4F, qui a permis une immersion fort bénéfique au sein d'un escadron OTAN hors de nos frontières.

Retrouvailles

Ce sera trois ans plus tard, au CEAM de Mont-de-Marsan, en 1988, en retrouvant le grand 1/4 « Dauphiné » venu pour sa transformation sur Mirage 2000N, après avoir assuré la qualification opérationnelle du système d'armes M2000N et ASMP.

La boucle était bouclée!

*Général de brigade aérienne Patrice GALLAS,
commandant en second (1981-1983),
puis commandant (1983-1985)
de l'EC 01.004 « Dauphiné »*

Pénétration nucléaire tactique et défense aérienne en « Dauphiné »

« A LUXEUIL sur Mirage III E, vous irez ! »

Cazaux, juin 1983. Entrant dans la grande salle de briefing de la 8^{ème} Escadre de chasse avec un excellent camarade et un handicap, celui d'être classé derrière lui, le président du conseil nous lâcha « Reims et Luxeuil ». Le premier du binôme fit son choix ! Instantanément, je m'entendis dire « à Luxeuil, sur M III E vous irez ! ».

De la Côte d'Or à la Haute-Saône...

Avant de pouvoir prétendre voler sur M III E, la route, à la sortie de Cazaux, passait par la Côte d'Or sur la base aérienne 102 de Dijon Longvic et plus précisément par l'esca-

dron de chasse et de transformation (ECT) 02.002 « Côte d'Or », où tous les pilotes ayant reçu une affectation dans les escadrons de chasse équipés de Mirage (III C, III E, III R, V) effectuaient un stage de formation sur Mirage III biplace (M III B / M III BE) d'une durée de trois mois. Au 02.002, les principales difficultés consistaient à appréhender les caractéristiques aérodynamiques de la voilure « Delta », en particulier les vitesses d'approche de cet avion (de l'ordre de 180/190 nœuds selon sa masse) et les évolutions en formation (patrouille serrée, formation de manœuvre offensive, etc.).

A l'issue de ce stage, en septembre 1983, l'accueil sur la base aérienne 116 de Luxeuil Saint-Sauveur à l'Escadron de chasse 01.004 « Dauphiné » fut conforme à la légende : je découvris un escadron où j'allais m'épanouir, de mon statut de PIM (pilote moyen à l'instruction) à celui de commandant d'escadrille !



Dix-huit mois étaient nécessaires pour atteindre les qualifications de pilote de combat opérationnel et être ainsi apte à la mission principale de la 4^{ème} Escadre de chasse. La mission de pénétration nucléaire tactique, à très basse altitude, par tous les temps, ne laissait pas de place au manque de rigueur et de méthode. Ainsi, avant de découvrir les joies des célèbres R 45 Nord ou Sud et autres R 69 « Suippes » en Mirage III E de jour, de nuit, par beau et mauvais temps, la formation passait par un stage au centre de prédiction et d'instruction radar (CPIR) sur Mystère XX, dont la place droite présentait la particularité d'être représentative du système de

navigation et d'armement (SNA) du M III E : à savoir puits de calculateur, dans lequel étaient introduites les plaquettes en plastique noir « numérisant » par des trous ou non les coordonnées géographiques des points de navigation et radar Cyrano II, dont le balayage en air-sol du terrain était utilisé pour recalculer ce calculateur, qui bien sûr n'hésitait pas à dériver très largement. Un radar doppler complétait ces deux éléments et présentait des informations de nature à permettre une estimation du vent à partir de calculs élaborés par le pilote dans l'avion.

De la mission du pilote de combat opérationnel à l'EC 01.004 « Dauphiné » ...

La formation au CPIR était axée sur la rigueur de la méthode de travail à appliquer en pénétration, à très basse altitude, par mauvaises conditions météorologiques ; et il le fallait ! La transition entre le M XX et le M III E monoplace était rude, ne serait-ce qu'à cause de l'écart de vitesse !

La découverte, d'abord par bonnes conditions météorologiques (en VMC) accompagné par un autre M III E, puis seul par mauvaises conditions (en IMC), des joies de la pénétration, avec un « déclinav » présentant sur chacune de ses pages, d'un côté, la carte de part et d'autre du trait, à une échelle au 1/500 000^{ème} et de l'autre, la prédiction radar réalisée au sein du CPIR, était intéressante et passionnante. La navigation était ainsi réalisée au calculateur de bord, recalculé manuellement par le radar. Les aides au pilotage étaient limitées à une tenue de cap, mise en œuvre par un artifice, qui consistait à bloquer le roulis « en enfonçant ce qu'on appelait le plongeur roulis » et à une tenue d'altitude, permettant de respecter les différentes ficelles de vol en fonction des distances « calculateur » par rapport au prochain point de navigation.

Le but de la mission était bien sûr de délivrer l'arme nucléaire type 52 (AN 52). Dans ces conditions, l'entraînement était réalisé en VMC et en IMC, sur les champs de tir

de Suippes et de Captieux, où des répondeurs permettaient de se positionner au radar de bord, c'est-à-dire de s'axer et de déclencher le tir, dès que le TRP radar arrivait sous la trace du marqueur 5 nautiques du radar de bord. Le tir était un tir « palier / ressource ». Le pilote avait accès à deux minuteriers en banquette droite, à partir desquelles il programmait un T1, correspondant au temps du palier à partir du TRP, un T2 correspondant au temps de la phase ressource à 28° de cabré, phase qui se terminait par le largage de l'arme. Par appui sur le BRM à partir du TRP, le pilote autorisait le déroulement de la séquence jusqu'au largage. En entraînement, l'arme était simulée par une « bombette bleue » dite F7, présentant la balistique de l'AN 52. L'arme étant larguée, le pilote passait alors sur le dos, en VMC ou IMC, prenait dix degrés de piqué et rétablissait à la hauteur prévue et calculée en préparation de mission.

Le lance-bombes monté en ventral sous M III E permettait d'emporter trois F7. Un emport particulier, dit conteneur d'entraînement personnel (CEP), permettait de simuler la masse et l'inertie de l'AN 52 tout en offrant la place à une bombette type F7 dans un logement à la partie inférieure du CEP. Le M III E disposait de son plein interne et de réservoirs auxiliaires de différentes capacités (500 litres dits « E ou Echo », 1 300 litres dits « J ou Juliette » et 1 700 litres dits « B ou Bravo »). La mission de pénétration se faisait bien entendu avec la configuration qui offrait le plus de pétrole et était complétée par un PHIMAT (moyen d'emport de paillettes électromagnétiques) et d'un BARAX (détecteur / brouilleur). En entraînement, elle était réalisée soit en J, soit en B. La mission d'entraînement du pilote opérationnel consistait à décoller, intégrer un itinéraire basse altitude dans lequel la navigation se faisait au calculateur tout en étant recalée au radar et à tirer sa ou ses F7 sur un champ de tir. L'ensemble du vol pouvait être réalisé en IMC, c'est-à-dire sans jamais voir le sol, excepté au décollage et au retour pour l'atterrissage. La durée moyenne de ces missions en basse altitude en configuration B était de l'ordre d'une heure

et demie. Une certaine fierté nous animait à réaliser de telles prouesses sur un système certes rustique, mais efficace. Les minuteriers évoquées précédemment étaient réglées en fonction de la force du vent « debout » (avant ou arrière). Dans la pratique, le pilote partait avec des valeurs de réglage résultant des informations météorologiques connues à la préparation de mission. Il pouvait naturellement les actualiser en vol à partir de l'analyse des paramètres de dérive donnés par le doppler, sur une branche à 90 degrés de l'axe de tir, données qui lui permettaient de calculer le vent de face ou arrière.

Les résultats des tirs étaient affichés sur un tableau en salle d'opérations de l'escadron. Sur ce tableau, en face de chacun des noms des pilotes, les résultats des tirs en IMC et en VMC étaient respectivement reportés sous la forme de gommettes bleues (tirs dans le gabarit) ou rouges (tirs hors gabarit) sur deux lignes différentes. Les numéros des avions y apparaissaient afin d'identifier leurs caractéristiques respectives (décalage éventuel du marqueur 5 nautiques du radar, etc.). Une saine émulation résultait de ces affichages et le respect inspirait les plus jeunes devant les bons résultats des anciens.



(DR)

De la mission principale de pénétration nucléaire tactique à la mission de Défense Aérienne

Le M III E disposait de deux canons de 30 mm, utilisables en air-sol et en air-air. En air-air, sa configuration pouvait être complé-

tée par deux Sidewinder, ou par deux MAGIC I dans les dernières années de son utilisation.

A cette époque, tous les escadrons avaient une mission principale et une mission secondaire. Dans ce contexte, la mission secondaire de la 4^{ème} Escadre de chasse était la Défense Aérienne. A ce titre, il nous arrivait de prendre la permanence opérationnelle afin d'intercepter tout hostile qui aurait violé l'espace aérien national ou de porter assistance à tout aéronef en difficulté. Dans ces conditions, des campagnes de tir air-air à Solenzara, en Corse, étaient organisées annuellement au profit de l'unité pour que chaque pilote soit qualifié au canon air-air.

En conclusion, ce qui pourrait être une histoire belge ...

Au cours de l'une de ces campagnes de tir à Zara, par une belle journée d'été, le n° 2 d'une patrouille légère lâche les freins pour un décollage individuel. Il branche la post-combustion au mini, en « cassant » la manette des gaz, attend le « pendulage » du tachymètre, avant d'avancer la manette à fond en pleine charge PC. Contrôlant son accélération aux panneaux de distance restante, il ressent soudain la nécessité de fournir un effort à droite au palonnier pour conserver l'axe de piste, alors qu'il arrive à la rotation. Alors que son « vario » est déjà positif, il entend la tour lui annoncer à la radio une fumée sur piste et un possible éclatement du pneumatique gauche de son train principal. Il annule sa mission et se représente par le travers de la tour de contrôle, train sorti, à la vitesse d'approche. Le contrôleur à la tour lui confirme alors l'éclatement.



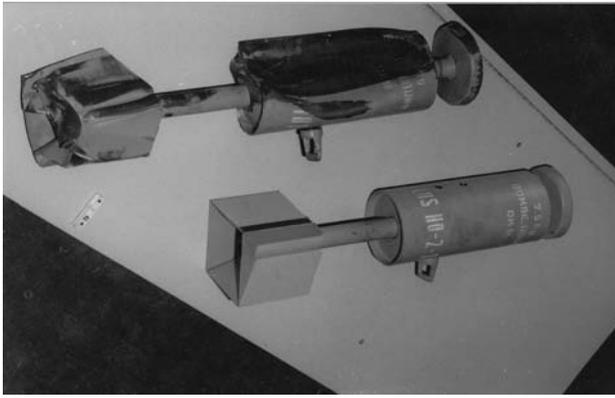
(DR)

Tout pilote vous dira qu'il connaissait parfaitement son premier avion de combat. Alors jeune pilote opérationnel, ce n°2 était tout naturellement dans les mêmes dispositions et connaissait particulièrement bien sa check-list de pannes. Pour autant, s'il savait pertinemment qu'un volet « éclatement pneumatique du train principal » y figurait, il lui fallut un long moment pour la retrouver ! Preuve que dans de telles conditions, nos facultés ne sont plus tout à fait intactes. Cependant, le directeur des vols (DV), intervenant sur la fréquence, le guida dans la conduite de ses actions. Il se posa sans encombre ; les photos ci-après en témoignent !



(DR)

Une fois posé, il expliqua son ressenti, mais la cause de cet éclatement restait inexplicable, sauf à imaginer qu'il avait brutalement freiné au cours de sa course au décollage. Sceptique, doutant de ses souvenirs, il se rendit sur la piste, parcourant à pied les centaines de mètres correspondant à la longueur qui lui avait été nécessaire pour l'accélération de son avion. Rien sur la piste ! Persévérant, il refit plusieurs allers-retours en bordure gauche de la piste à la limite de l'herbe, en quête d'explications. Soudain, ses yeux furent attirés par un objet métallique bleu, qui visiblement avait été propulsé dans l'herbe. S'approchant, il découvrit une « bombette bleue » d'exercice, simulant une bombe air-sol réelle en terme balistique, qui visiblement avait été perdue sur la piste et projetée dans l'herbe. Les traces noires apparaissant sur ce corps de bombe confirmèrent la thèse que le M III E lui avait roulé dessus au cours de sa course au décollage.



(DR)

Après enquête rapide, il apparut que cette bombette d'exercice avait été perdue quelques minutes avant le décollage de la patrouille des M III E par un chasseur d'un autre escadron en campagne de tir air-sol sur le champ de tir de « Diane » : un F 16 belge !!!...

Un Ancien du « III E »

La naissance du Mirage 2000N

Je terminais ma deuxième année de scolarité à l'Ecole Supérieure d'Electricité (SUPELEC) dans le cadre de l'Enseignement Supérieur Scientifique et Technique (EMSST) et j'avais presque un pied sur le marchepied du train qui devait m'emmener à Salon de Provence pour dispenser des cours d'électromagnétisme aux élèves de l'Ecole de l'Air lorsqu'un coup de téléphone du CESA (Centre d'Enseignement Supérieur Aérien, naguère) me proposait une vie que je devinais très différente du professorat au soleil qui m'était proposé antérieurement. On m'offrait d'être en équipe de marque Mirage 2000N, responsable du suivi des études et du développement du système de navigation et d'armement (SNA) et de son système de maintenance intégrée. Les cours de radar à Salon ne m'ayant pas laissé un souvenir impérissable, sans l'ombre d'une hésitation et avec la certitude que mon recyclage à SUPE-

LEC me servirait autant dans le milieu des expérimentations que dans une école, j'ai accepté.

Je me suis donc retrouvé en septembre 1979 à l'annexe du CEAM, à Brétigny sur Orge, dans l'enceinte du CEV, avec l'équipe SNA du Mirage 2000 de Défense Aérienne, et celle spécifique du Mirage 2000N. L'équipe de marque cellule moteur était, elle, à l'annexe d'Istres, également dans l'enceinte du Centre d'Essais en Vol. J'ai été reçu à Brétigny par le lieutenant-colonel Rougevin-Baville, pilote, chef des équipes de marque DA et celle qui allait devenir N et le commandant Dat, télémécanicien qui coiffait, lui, la partie système d'armes des deux types d'avions.

Cet avion ne s'appelait pas encore, à la fin de l'été 1979, Mirage 2000N car l'Etat-major dans ses grandes interrogations, hésitait entre le qualificatif P pour « Pénétration » et N pour « Nucléaire ». Le terme de « Pénétration » ayant été jugé trop agressif et certainement non politiquement correct, c'est le terme de nucléaire a été choisi pour passer la commande de lancement du programme.

La réunion officielle de lancement, on dirait aujourd'hui le « kick off », a eu lieu début octobre 1979 dans une salle de réunion de chez Dassault-Aviation à Saint-Cloud, avec une soixantaine de personnes dont le chef de la division avions du BPSA (qui ne devait pas encore porter ce nom à l'époque), le colonel Guillou, officier programme. Dans ce même bâtiment, face à la Seine, se trouvaient encore les ateliers où les maquettes de Mirage 2000DA et N étaient fabriquées une par une, à la main, par les compagnons de la Société Dassault et qui nous permettaient, nous, équipes de marque de se faire une première idée de la cabine, de l'implantation des équipements et de leur accessibilité.

Le Mirage 2000N vient en fait d'une lignée d'aéronefs qui est restée longtemps en gestation. C'est en 1972 que l'Armée de l'air française lance le programme ACF (Avion de Combat Futur) pour lequel elle demande un

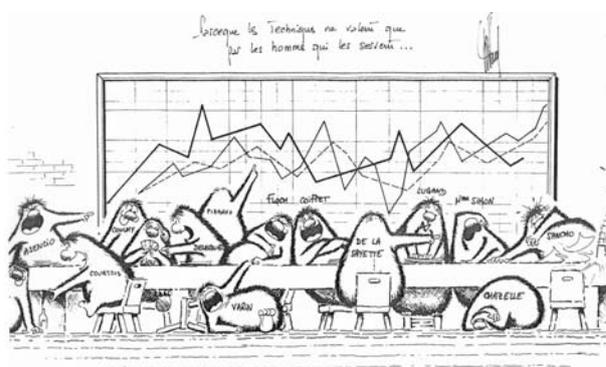
avion biréacteur à aile fixe destiné à des missions de supériorité aérienne. Tout en préparant une réponse à cet appel d'offre, le constructeur Dassault Aviation lance dès l'année suivante l'étude d'un avion mono-réacteur à aile delta baptisé Delta 2000. Le 12 décembre 1975, le programme ACF est arrêté pour des questions de coûts et il a été décidé d'adopter, à la place, le projet du Delta 2000.

Les quatre premiers prototypes d'un avion de chasse monoplace (Mirage 2000C) sont commandés officiellement en 1976. Le premier prototype fait son vol inaugural le 10 mars 1978 et le premier avion de série s'envole à son tour le 20 novembre 1982, équipé du réacteur M53-5. Les livraisons commencent l'année suivante.

Par ailleurs, pour succéder au Mirage IV, un prototype de Mirage 4000, biréacteur, de la taille d'un F15E avec plans canard avait fait son premier vol le 9 mars 1979 soit (à un jour près) un an après celui du Mirage 2000. Engagée dans le programme du Mirage 2000, l'armée de l'air refuse de s'engager dans cette voie et le programme est finalement abandonné à la fin des années 1980, Dassault n'ayant pas trouvé d'acheteur. En 1986, l'unique Mirage 4000 est remotorisé avec des Snecma M53-P2 puis, à partir de 1987, mène des essais dans le cadre du programme du Rafale. Le prototype, qui a effectué environ 290 vols, se trouve au Musée de l'air et de l'espace depuis 1992.

A partir de la décision d'abandon d'un biréacteur pour la mission de pénétration nucléaire, le choix s'est tourné vers une évolution du prototype de la version biplace d'entraînement Mirage 2000B, qui a effectué son premier vol le 10 octobre 1980. Dès 1979, l'Armée de l'air française avait commandé une version biplace destinée à l'assaut nucléaire et capable pour cela d'emporter le missile ASMP alors en développement. Désigné Mirage 2000N, cet avion dispose d'une structure renforcée pour voler à basse altitude et grande vitesse, ainsi que d'un système de navigation et d'attaque basé sur le radar

Antilope V doté d'un mode suivi de terrain. Les canons ont été supprimés et il dispose d'un réacteur M53-P2 plus puissant que le tiret 5 (9 700 kg/p). Le premier prototype du 2000N a réalisé son premier vol le 3 février 1983 et la première version a été mise en service le 1^{er} avril 1988. Les 31 premiers exemplaires ne pouvaient emporter que le missile ASMP mais les avions suivants (standard 2000N-K2) étaient capables de missions conventionnelles avec un large éventail de bombes et de missiles. Le standard 2000N-K3 est capable lui, de l'emport ASMP-A.



« Une de mes 564 réunions 2000 DA et N en 5 ans d'équipe de marque... Certaines ont été houleuses » (M. Asencio)

Quelques anecdotes qui me sont restées des 456 réunions (DA et N) auxquelles il m'a été donné d'assister en cinq années d'équipe de marque. Certaines ont été houleuses et une illustration ci-après en donne un aperçu. Mais plus sérieusement, ce dont je me souviens précisément, ce sont les personnes qui ont animé ces réunions et qui sont devenues ensuite de grands responsables industriels ou étatiques. Tous croyaient profondément en ce qu'ils faisaient, l'avènement d'un avion « numérique » était passionnant. Sur le plan technique, un ordinateur central et une unité secondaire de gestion, qui faisaient respectivement 128 et 64 kilo-octets dans la première définition, m'ont marqué et me font sourire aujourd'hui : on met des méga octets aujourd'hui dans le même volume. La recherche d'une architecture de sécurité de la chaîne de suivi de terrain et de navigation sûre et robuste, avec une probabilité d'évènement catastrophique inférieure à 10^{-6} et à 10^{-9}

La naissance du nouveau 1/4

pour la sécurité nucléaire a été une opération qui a mobilisé beaucoup d'énergie et de savoir-faire avec, pour la première fois, sur un avion d'armes l'apparition de ce fil torsadé blindé qu'on appelle digibus. Ces considérations ont conduit à ajouter aux deux centrales à inertie, déjà prévues, un troisième capteur sous forme de boule gyroscopique en place avant pour avoir un vote majoritaire en cas de doute sur la navigation des centrales à inertie. Un autre problème qui avait suscité un émoi considérable, en suivi de terrain face à la dune du Pilat, sous certaines conditions météorologiques, le radar ne voyait pas l'obstacle devant lui... Les interminables discussions sur l'ergonomie cabine, les maquetages et éclairages jour/nuit entre pilotes du CEV et pilotes de l'armée de l'air mais surtout la présentation de l'indicateur tête basse Icare qui avait été présenté par l'industriel comme un prototype et qui s'est révélé par la suite n'être qu'un vulgaire photomontage. Une fois le choix de cet équipement arrêté, il a fallu beaucoup de temps et d'argent pour le mettre au point... Je finirai enfin par la victoire remportée de haute lutte contre les services techniques de la DGA pour inclure dans cet avion, comme sur le Mirage 2000DA mais avec une définition plus fine, la maintenance intégrée qui avait pour but de s'affranchir des valises et autres bancs de tests autour de l'avion. Un regret cependant à la naissance de cet avion. Parce que la numérisation des avions d'armes était trop récente, les capacités des calculateurs trop faibles et par souci de sécurité des vols, le concept d'écraser une partie du logiciel opérationnel au sol pour installer des logiciels de maintenance d'investigation des pannes n'a pas été accepté. Avec le temps et le retour d'expérience, la génération suivante en a bénéficié.

Général de corps aérien Michel ASECIO

C'était en 1985-1986, et cette gestation m'a semblé, à l'époque où j'étais chef des services techniques de la 4^{ème} Escadre, longue et difficile. La conception de cet escadron sur Mirage 2000 N a eu lieu en fait au premier étage de ce qui est toujours le bâtiment du contrôle local d'aérodrome et qui accueillait en 1985 le commandement de la 4^{ème} Escadre de chasse, dont les bureaux du chef des services techniques de l'escadre, du bureau technique, et des contrôleurs. Venant de l'équipe de marque Mirage 2000 N de Brétigny, après cinq années de participation à la définition de cet appareil et à son développement, j'étais donc le mieux à même de définir les installations sur le terrain de ce nouvel appareil qui présentait par rapport au Mirage III E quelques ruptures technologiques importantes.

Mais avant de parler d'installations et des nombreuses permutations circulaires, sur papier millimétré, des projets pour l'emplacement des escadrons et de ce qui était encore appelé à l'époque le GERMAS (Groupement Entretien et Réparations des Matériels Spécialisés), il faut revenir sur le contexte opérationnel du milieu des années 1980. En 1984-85, la 4^{ème} Escadre de chasse et l'ensemble des unités de la FATAC subissaient des évaluations tactiques, systématiquement en ambiance nucléaire, ce qui imposait aux unités de se protéger et de continuer à mettre en œuvre et à faire voler des avions dans des conditions très particulières, pas du tout adaptées d'ailleurs à un conflit nucléaire. Mais on y croyait et on espérait que les nombreux comptes-rendus d'exercices allaient améliorer les choses pour les générations à venir. En ce sens, l'occasion était donnée à la base de Luxeuil, avec l'arrivée du Mirage 2000 N, de mettre en pratique les retours d'expérience et de combler les insuffisances en infrastructure et en organisation d'un escadron nucléaire.

En 1985, on ne relevait pas, bien entendu, le moindre frémissement annonciateur de la chute du mur de Berlin, et le conflit avec l'URSS et la vague déferlante de ses chars ne pouvaient se concevoir que dans une bataille nucléaire aéroportée tactique d'abord puis stratégique ensuite. Il fallait donc s'attendre à mettre en œuvre et à faire voler des avions armés en ambiance nucléaire et, pour cela, durer dans le temps malgré ce qui pouvait exploser au-dessus de la plate-forme. Jusque là, les installations abritant les escadrons et le GERMAS étaient toutes en surface, fort peu protégées et pas adaptées à un conflit pouvant déboucher sur des échanges nucléaires. On disposait cependant d'abris enterrés type OTAN, pouvant accueillir 40 personnes au maximum mais très mal adaptés eux aussi à un enfermement supérieur à 24 heures, et avec des filtrages d'air et des compartimentations de zones polluées inexistantes. Des hangarages existaient en Zone d'Alerte, qui accueillait l'escadron 1/4 en période de montée en puissance et sur les parkings du 2/4 et du GERMAS pour accueillir les autres avions armés. Elles n'étaient cependant pas en nombre suffisant pour accueillir tous les avions.

Dans ce contexte opérationnel, l'idée première était de s'enterrer pour sauvegarder le personnel, et de mettre à l'abri l'ensemble des avions opérationnels. Le commandant de la base de Luxeuil (le colonel Coeuret) et celui de l'Escadre, le lieutenant-colonel Bourdilleau, et moi-même étions persuadés du bien fondé de cette démarche et on était parvenu, dès la fin de 1984, à convaincre le sous-chef Plans / Finances de la FATAC à Metz, le général de brigade aérienne Mangin d'Oince, de nous laisser au moins étudier cette option d'escadron enterré en ZA. En fait, tout le monde était convaincu que pour durer dans une ambiance nucléaire, il fallait des locaux spéciaux, enterrés et aménagés pour travailler et survivre au moins 15 jours avec des zones vie PN et mécaniciens, une salle de préparation de missions, des zones de tri et décontamination,...mais tout le monde était aussi convaincu que ce type d'installations enterrées allait coûter beaucoup plus cher et

le feu vert s'est fait attendre un an et demi. A partir de là, il a fallu bien sûr sauvegarder les deux options principales : le 1/4 avec des installations permanentes pour l'escadron, enterrées en ZA, et le 2/4 et le GERMAS sur le bord des parkings avions existants, ou adopter la même configuration que pour le Mirage III E : la ZA en bout de piste, occupée lors des montées en puissance, et l'escadron de liaison, les deux escadrons et le GERMAS en enfilade dans la zone vie de la base, et l'escadron d'instruction en vol sur Mystère XX 2000N à caser dans les locaux de l'escadron de bombardement dissout.

Avec ces deux hypothèses de base, j'ai eu carte blanche pour proposer les différentes options. L'échéance d'arrivée du Mirage 2000 N était encore trop éloignée pour intéresser véritablement le commandant d'escadre, pris par le quotidien et qui savait de toute façon pouvoir compter sur son chef des services techniques. Le commandant de base, responsable de l'infrastructure base, se sentait plus concerné. Quant au service local d'infrastructure, il me dispensait ses connaissances en énergie, terrassements, coûts de construction...et m'approvisionnait en papier millimétré, ingrédient indispensable pour présenter des épures et traduire ces esquisses en véritables plans d'architecte. En définitive, il y a eu exactement douze épures avant d'aboutir à celle qui devait retenir l'attention du commandement, car non seulement il fallait envisager l'escadron enterré ou non en ZA, mais il fallait positionner au mieux le deuxième escadron en zone vie base par rapport au GERMAS, avec ses spécificités particulières d'atelier de tests automatiques (ATEC), de salle blanche pour le calibrage de la centrale à inertie, de fosses réacteurs verticales.

Il va sans dire que l'expérience récente des escadrons de Mirage 2000 de Défense Aérienne de Dijon avec son GERMAS ainsi que son ETIS (Escadron Technique d'Instruction Spécialisée) ont servi de base à ce qui devait devenir la 4^{ème} Escadre de chasse. Elle est née officiellement, sur papier du moins, dans une fin de réunion de décision

Infrastructure à Metz au mois de mai 1986, aussi longue qu'à l'issue incertaine jusqu'au dernier quart d'heure. En présence du commandant de base de Luxeuil et du responsable Infrastructure FATAC/1^{ère} RA, dépassé par l'importance de la décision à prendre en terme de coûts et apparemment le commandement de la FATAC n'avait pas encore tranché. Heureusement, le général sous-chef Plans a fait une apparition aussi rapide que déterminante en fin de séance, en annonçant que l'option escadron 1/4 enterré en ZA était l'option à retenir.

Je me souviens encore son entrée, décontractée au possible, le cigarillo et un sourire moqueur aux lèvres, lançant à la cantonade : « Vous pouvez construire le 1/4 en ZA avec une partie enterrée ». Connaissant le général Mangin d'Oince, je me suis toujours demandé avec le commandant de base si sa hiérarchie et l'Etat-major parisien avaient participé à cette décision finale. En tout cas, ses déclarations au cours du pot au champagne qu'il nous a offert à l'issue de la réunion semblaient le confirmer et encore aujourd'hui je pense que c'est à ce personnage haut en couleurs que la base de Luxeuil doit ses installations. Mais l'essentiel à nos yeux, c'est que la bonne décision avait enfin été prise en cette époque de guerre froide et de possibilité d'affrontement massif. Le nouveau 1/4 allait muer et renaître avec des structures et des installations à la hauteur des capacités exigées par un nouveau type d'appareil.

Il est évident que dans le contexte actuel, cette option d'escadron enterré serait vite écartée pour cause de budgets contraints et de guerres asymétriques qui repoussent, sans pour autant l'écartier définitivement, le conflit de haute intensité entre deux coalitions d'Etats constitués. La vérité d'hier n'est pas celle d'aujourd'hui et encore moins celle de demain mais il faut se souvenir que l'histoire bégaye très souvent.

Général de corps aérien Michel ASECIO

Trois années à jamais gravées dans ma mémoire

Mes 3 années passées au sein de l'escadron de chasse 1/4 « Dauphiné », entre février 1988 et août 1991, resteront gravées à jamais dans ma mémoire. J'ai vécu une succession d'évènements tous aussi importants les uns que les autres.

1^{er} juillet 1988 :

Venue sur la base de Luxeuil du Président de la République française, François Mitterrand, à l'occasion de la déclaration officielle du 1^{er} escadron nucléaire équipé de M 2000 N.

Entre février et septembre 1988 :

70 heures de vol sur Mirage III BE avec, en particulier :

- Mes premiers tirs canon à Suippes et Epagny ;
- Mes premières « DAC » (ancienne appellation des missions de combat aérien) en TSA 20 ;
- Mes premiers vols en Allemagne et en Belgique (assaut et navigation BA).

Janvier 1989 :

Mon lâcher sur Mirage 2000 N.

Mars 1989 :

Premier ravitaillement en vol.

Décembre 1989 :

Participation à la première soirée « cadeaux costards ».

Janvier 1990 :

Obtention de la licence de navigateur de combat opérationnel. Ce moment est sacré et

attendu puisqu'il « ouvre les droits » à réaliser des missions de guerre. Mais cette licence permet aussi d'être baptisé et d'appartenir à une escadrille. Ma première escadrille fut la SPA 37 et j'en suis très fier. Je garde également un excellent souvenir de mon baptême.

Mars 1991 :

Obtention de la licence de sous-chef navigateur et du « billet officiel » pour faire partie des premiers à équiper le premier escadron de chasse de M 2000 N à la 3^{ème} escadre de chasse de Nancy.

MAIS

Au-delà de ces grands moments qui ponctuent le début de la vie d'un « Chasseur », je veux souligner l'esprit de solidarité et d'entraide très fort existant dans ce milieu très fermé et mythique.

Je me souviens des moments où les leaders nous questionnaient pour savoir si l'on apprenait l'essentiel ou venaient nous expliquer un point particulier ou une phase de vol.

Je me souviens des moments passés avec mes camarades de promotion le soir, après les vols, au bar de l'escadron, lieu de réunion après la journée de travail et de vols, où nous écoutions les leaders faire part de leurs expériences.

Dans ces années là, la quasi-totalité des pilotes et navigateurs se retrouvaient au bar de l'escadron tous les soirs de la semaine jusqu'à 19h. Quelques mécanos nous rejoignaient également.

Je me souviens des journées « trads » ayant une connotation très marquée pour rassembler l'ensemble du personnel.

Je me souviens aussi des parties de « 5-4-3-2-1 » faites sur la grande table du bar du 1/4 avec le commandant d'escadre, le commandant d'escadron et les commandants d'escadrille, les vendredis après midi.

Je me souviens des rivalités entre le 2/4 et le 1/4, exprimées tant au travers de la participation à la coupe Comète que lors d'un match de foot. Cela faisait partie du jeu.

En résumé, durant ces trois années, j'ai vécu des grands moments ponctués de travail et d'un bonheur intense

*Philippe « Baudruch » BAUDRAND
SPA 37 – 1988 / 1991*

Souvenir d'une belle aventure du « Dauphiné », la coupe Comète 1993

Quand le patron du 1/4 m'a appelé il y a quelque temps pour me demander de lui relater un épisode de la vie de l'escadron, j'ai longtemps hésité : il y en a tellement. A force de chercher, je me suis dit que cette unité avait connu un beau moment de gloire lors de la coupe Comète.

Nous sommes en mai 1993, et les esprits sont préoccupés par le retour des hirondelles, toujours tardives dans notre « pôle nord », et par la coupe Comète, trophée désignant le meilleur escadron de chasse.

Le programme est dense : deux jours de vols comprenant diverses phases tactiques évaluées selon un barème assez strict, et quelques surprises dont les taquins organisateurs ont le secret. La composition des équipages est simple : deux avions, l'un piloté par le commandant d'escadron, l'autre par le dernier PCO de l'unité. Pour les avions biplaces, un NCO est derrière le chef, et un jeune SCN s'installe dans le back-seat du deuxième avion.

Jusqu'à cette date, comme tout apprenti en escadron, je passais mon temps à répondre aux questions à valeur faciale limi-

tée, et à me débattre avec le SNA de mon avion. J'étais loin de penser qu'un matin « Titi » (le commandant Tillerot), chef ops de l'escadron, allait me faire avaler mon café de travers en me désignant « nav du chef » pour la Coupe Comète. En un instant, je me retrouvais au cœur d'une compétition dont le prestige pour l'unité gagnante était patent.

Pas question de s'en laisser compter, surtout quant le chef est « Schnappy » Mansion, leader charismatique du 1/4. Un bref portrait du chef laissera imaginer à chacun ma légère fébrilité : une moustache droite barrait le regard bleu d'acier d'un homme qui avait bombardé Al Jaber en Jaguar lors du premier raid français sur l'Irak en 1991. On connaît l'histoire, des avions touchés par la Flak, un pilote blessé par une balle de Kalachnikov, bref, une excursion en enfer qui inspire le respect. Il va de soi qu'il est exigeant, et que quand sa voix se fait entendre aux ops, même les hirondelles se taisent !

Finissons le « roll call » par les deux derniers impétrants : il y a « Riri » (le lieutenant Rivière), chef nav, et « Tactac » (le capitaine Taquet), PCO (futur chef du grand 1/4...).

La première mission est simple: il faut décoller à l'heure (pas toujours simple pour certains !) afin de passer une porte matérialisée par une 4L à la seconde près, éviter diverses menaces, ravitailler sans fausse queue, effectuer une reconnaissance de zone, et se poser à Cazaux. Nous embarquons une bombe F4 qui sera tirée le lendemain à Cap-tieux.

Schnappy briefe la mission : « Messieurs, nous allons faire comme en 1991. Nous allons détailler ce vol complexe en un ensemble de petites étapes simples que nous allons exécuter simplement ». Tout est dit. Il s'ensuit une heure et demie de briefing durant laquelle nous tronçons la mission jusqu'à connaître sur le bout des doigts tout ce qu'on peut emmagasiner. La patrouille est sereine, la météo est splendide, et le vol promet d'être riche en événements.

La première partie se passe bien. Je gère mon timing avec rigueur et nous passons même à la verticale du jury de la voiture témoin. « Ca part pas mal, mon affaire » me contentai-je. Tiens, non, je vois une fine fumée à une heure: un smokey-sam. Je glapis « Schnappy, départ missile à 1 heure, break gauche ». En même temps, notre n° 2 a vu la même chose et ne nous a pas attendus pour manœuvrer. Fin de l'autosatisfaction.

Quelques minutes plus tard, le détecteur de menaces signale un intercepteur air-air. Nous « laissons sécher » la menace quelques instants afin de choisir la meilleure option. Juste ce qu'il faut pour la faire décrocher franchement et nous faufler dans les monts du Morvan. Je surveille mon RWR avec une certaine tension. La menace a l'air proche et bien décidée à nous occire sans sourciller. Si nous prenons un tir, nos chances de victoire seront fortement compromises. Doucement, j'ordonne des caps qui nous permettent de contourner l'ennemi du jour. Le jeu du chat et de la souris se poursuit pendant un temps qui me semble infini. Lentement, le signal de détection bascule vers l'arrière de la patrouille. Nous sommes passés !

Place au ravitaillement en vol : nous sommes à l'heure, et sur la bonne fréquence. Nous respectons à la lettre la procédure du jour et le ravitaillement se déroule sans fausse queue, ni mauvaise surprise. La routine, diront certains, une épreuve pour aujourd'hui.

Arrive la dernière épreuve : nous devons reconnaître une zone sur laquelle des matériels sont déployés. J'ai assez peu pratiqué ce genre de sport, et j'avoue que je suis assailli par le doute. Schnappy me re-briefe, imperturbable: « Nous avons divisé la zone en quatre, chacun son secteur, on note mentalement tout ce qu'on peut, puis on reporte sur un papier. Pas d'annonce radio, pas de commentaire, tu fais de ton mieux. Au sol, on recoupe nos éléments ». Simple. La zone arrive, je reconnais quelques matériels (merci à « l'officier rens » de l'escadron et à ses pa-

niers de diapos matinaux) que je reporte consciencieusement. Moitié moins de travail à un moment critique, ça a du bon le biplace!

Nous arrivons finalement à Cazaux où nous pouvons enfin restituer notre reconnaissance. Le parking est impressionnant : il y a près d'une quarantaine de chasseurs ! Toutes les unités volantes sont là, du Mirage III au Mirage 2000D. Le CEITA récupère nos cassettes afin d'archiver notre vol. Nous sommes tout de même assez dubitatifs quant à notre prestation sur la dernière épreuve. Mais bon, la première étape est finie. Place à la bière au bar du mess en compagnie de tous les candidats.

Le lendemain, après un repas où la table s'est une fois de plus transformée en piste d'atterrissage pour toutes nos histoires d'aviateurs, nous attaquons le deuxième vol.

Il est plus simple: il faut tirer à l'heure, sur un cap totalement différent des axes classiques, une BBL F4 à Captieux, en passe ops, sur une cible d'opportunité dont les coordonnées sont fournies par un TACP, en respectant des paramètres de tirs très stricts. Merci au CEITA pour cette épreuve !

Entre Cazaux et Captieux, tout se déroule rapidement et nous déboulons, c'était prévisible, assez désorientés sur le champ de tir. Nous cabrons au point théorique, et nous cherchons. Nous n'avons que quelques secondes pour identifier l'objectif. Où est-il? Vite! Attention aux paramètres. Vite, vite! Nous ne voyons toujours rien. Où est-il? Dans un instant, il sera trop tard. Ça va trop vite! « Visuel » hurle Schnappy, « c'est un conteneur ». L'annonce radio est immédiate pour aider Tactac. Autorisé au tir, Schnappy fait de son mieux pour ajuster sa passe. Je crois être intervenu brièvement pour annoncer que notre « badin » était un peu faible. Tout est allé vraiment très, très vite. Nous tirons un peu long, et Tactac fait but. Nous quittons le champ de tir un peu déçus. Notre vol retour est silencieux, et nous ruminons tous nos erreurs, petites et grandes, du moins, croyons-nous.

Un mois plus tard, je participe au stage pratique officier de tir organisé par le CEITA à Cazaux. Coup de fil du chef: « Je t'appelle de l'arsenal de Metz, je suis trempé de la tête au pieds (de quoi, je ne le saurai jamais), nous avons gagné la coupe Comète ». Vu le ton de sa voix, la nuit va être longue à l'escadron... Je repense alors à cet inoubliable parking rempli d'avions, je raccroche, et j'annonce à tout le monde en rigolant que le 1/4 a...« banané » tout le monde. Ce qui, pour le navigateur que je suis, constitue un délice...

A l'heure où cette belle unité va s'endormir, je remercie tous les acteurs de cette victoire. Mon nom figure sur les plaquettes de ce trophée, mais on aurait pu y mettre ceux des anciens qui m'ont tanné l'amour propre pour m'apprendre le métier, ceux des mécaniciens qui bichonnèrent encore plus nos avions, ou ceux de mes camarades qui auraient pu monter à ma place et faire mieux sans aucun doute.

*Commandant Francis « Béru » HUBER,
« Clébard » de l'EC 01.004 de 1991 à 1995*

EC 01.004 « Dauphiné, le meilleur », tu as su prendre mon cœur !

EC 01.004 « Dauphiné » : l'évocation de ces quelques mots fait remonter dans ma mémoire une foule d'images et d'impressions fortes, qu'il est difficile de traduire par des mots.

Ce sont, pêle-mêle, cette magnifique zone d'alerte, boisée, isolée à l'autre bout de la base, et dans laquelle on se sentait un peu comme chez nous lorsque nous y passions la semaine en exercice nucléaire.

Ce caractère opérationnel qui habitait l'escadron, cette mentalité « couteau entre les dents » qui étaient reconnus, y compris par les arbitres évaluateurs étrangers lors des exercices tels que Maple Flag ou NATO Air Meet. Je me souviens, d'ailleurs, de la mine déconfite des pilotes de F-15 dont seul le Mirage 2000 N échappait à leur tableau de chasse après 15 jours d'exercice ; et Dieu sait s'ils nous cherchaient !

Mais surtout, c'est le souvenir de l'efficacité, de la rigueur et de la cohésion de tous ceux qui formaient le « 01.004 » qui s'impose à mes yeux. J'ai conscience d'avoir été un chef exigeant, mais les missions ont toujours été accomplies dans les temps et la bonne humeur. Et pourtant, nos mécaniciens ont œuvré plus d'une fois jusqu'à une heure avancée de la nuit pour remonter la disponibilité de la flotte de Mirage 2000 N et permettre ainsi de réaliser l'activité aérienne soutenue du lendemain.

Cette symbiose, cette amitié qui nous unissait tous, officiers, sous-officiers et aviateurs, quelles que soient nos spécialités, restera à jamais gravée au fond de moi. J'ai encore dans la bouche le goût des crêpes que nos secrétaires nous avaient préparées un soir alors que nous étions en Banco, et qu'elles auraient pu tranquillement rentrer chez elles.

Si, comme le veut le dicton, je suis venu à Luxeuil en traînant les pieds, j'y ai vécu les moments les plus forts de ma carrière, et j'en suis reparti en pleurant !

EC 01.004 Dauphiné « le Meilleur », tu as su prendre mon cœur !

*Colonel Christophe « Ursule » OURSEL,
ancien chef du « Dauphiné » (2002-2004)*

Souvenirs, souvenirs...

Le colonel Taquet, perdu dans ses pensées, attendait que l'interview commence...

9 ans à l'EC 01.004 et 9 mois de commandement qu'une simple phrase symbolise : « Escadron de chasse 01.004 Dauphiné « Le meilleur », à mon commandement, garde-à-vous ! »



Le lieutenant-colonel Taquet (à droite, au premier rang) et le personnel du « Dauphiné » prennent la pose devant l'avion spécialement décoré pour commémorer les 40 ans des FAS, en 2004 (photo transmise par l'auteur).

- Mon colonel, pouvez-vous nous conter une anecdote ?

- J'aimerais bien vous faire rêver avec une aventure digne de Tanguy et Laverdure. Malheureusement, la tradition veut que les histoires se racontent au bar de l'escadron, pas dans un livre.

- Vous avez quand même quelques images qui vous ont marqué ?

- Effectivement. Ma préférée est celle du soleil couchant sur l'Atlantique pendant un ravitaillement au crépuscule. La terre d'un côté, de plus en plus sombre, et l'horizon rougeoyant de l'autre avec le miroitement incessant et à perte de vue sur l'océan. La post combustion de l'équipier, lorsqu'elle s'allume la nuit avec ses anneaux et sa flamme, mêlant le bleu et l'orange, presque aux couleurs de l'escadron. Mais c'est aussi les remerciements d'un jeune papa ému, qui a reçu une

composition florale jaune et violette, ou une serviette de bain brodée au nom du nouveau né. Et pour finir, l'ambiance inimitable du personnel de l'escadron rassemblé autour d'une paella à l'occasion d'un des détachements hors de nos zones traditionnelles, comme lors du DAPEX '05 à Torrejón par exemple.

...

- Mais un escadron, c'est aussi une personne qui vient vous voir pour démissionner, un jeune dont les rêves de pilote de chasse s'écroulent, une femme qui pleure dans votre bureau, ou le téléphone qui sonne à minuit parce qu'un des vôtres est dans un état incertain en route vers l'hôpital... enfin, c'est le passage lent et cérémonieux d'une patrouille au-dessus d'une église pour dire un dernier adieu à un ancien commandant d'escadrille...

...

- Mais vous m'avez demandé une anecdote. J'hésite entre la première « dégageante » escadrille à la maison, où j'ai averti ma femme trente minutes à l'avance que nous débarquions à quarante ; entre l'enlèvement de notre chat noir d'Halloween (une peluche) lors d'une dégageante escadron, ce qui m'avait valu pendant deux semaines une planche « aujourd'hui, Blackminou n'a toujours pas été libéré » au briefing météo, à la plus grande surprise de ce général abonné ; ou encore ce dernier Poker mémorable effectué avec Marc-Antoine...

- Un mot sur ce Poker, peut-être ?

- Non, nous n'étions qu'un équipage parmi tant d'autres, faisant de notre mieux. Mais j'ai en mémoire une mission que nous avons vécue à 4, le Lcl « chef » Mansion, le Ltt « Béru » Huber, le Ltt « Riri » Rivière, et moi-même, en 1994. Court extrait : Riri et moi avons à peine décollé en n°2 que le poste de commande de navigation passe noir. Nous suivons le leader sans se poser trop de questions. Nous évitons des smokey SAMs (tir de fusée pour simuler des départs missiles) sur

la route puis arrivons sur notre cible (un filet au sud d'une piste désaffectée). Les symboles en tête haute sont tout désordonnés, tant pis, j'appuie sur le BRM (bombes, roquettes, missiles)... rien ne part. Heureusement, le chef a tiré, mais nous ne sommes pas bien fiers. Deuxième vol, au décollage de Cazaux, nous entrons parfaitement sur le « run », à l'heure. Je prends le cap et vois que mon leader s'écarte à gauche du trait. Qui a raison ? Est-ce que je lui fais part de mon doute ? J'ai déjà raté l'objectif à l'aller, même si c'est le système qui m'a trahi. Je me laisse distancer très légèrement pour pouvoir manœuvrer plus facilement. Le temps jusqu'à l'objectif est court, je vais devoir modifier mon cap pour rester en formation. Le chef effectue soudain un break à droite en même temps que j'entends à la radio « à droite, à droaaaaate ! ». Trois cubes jaunes apparaissent en face de moi. Je descends pour ne pas être gêné par le souffle du leader, je vise la cible du centre et tire. Klong ! Celle-là est partie. Les Ressac ont donc ramené la moitié de leurs bombes. Cela fera bien rire l'ensemble des participants de la compétition réunissant tous les escadrons de combat et de formation. Il s'avèrera que chaque bombe tirée a fait « but ». Et c'est ainsi que l'escadron a remporté la coupe « Comète ». L'ECO1.004 remporta aussi la coupe « Fantasia » la même année, pour notre plus grande joie et fierté.

- Mon colonel, le mot de la fin ?

- Ce que je retiens de notre escadron, ce sont des hommes et des femmes dévoués, dotés d'un esprit d'équipe qui donne un sentiment d'appartenance à quelque chose de grand. Une fois dissous, l'ECO1.004 restera pour toujours « Le Meilleur » pour tous ceux qui ont eu le privilège d'y partager des moments intenses.

*Colonel Jean-Luc « Tactac » TAQUET,
ancien chef du « Dauphiné » (2004-2005)*

Histoires d'huile

Je ne puis résister au plaisir d'apporter ma contribution à cet ouvrage par le récit de la savoureuse malédiction à laquelle je fus confronté à la tête du « Dauphiné, le meilleur ».

Elle n'a aucun rapport direct avec une heure de gloire, même si l'escadron a toujours fait face et relevé les défis auxquels il fut confronté lorsque j'évoluais en son sein : tir d'évaluation des forces, sprint de douze mois aux heures de vol, exercices à l'étranger... C'est au cours de ce dernier type d'activités que la malédiction allait atteindre son point culminant. Mais l'histoire débute, un soir de décembre 2004.

Juste pour se divertir un peu et caricaturer les petits travers de tout un chacun, chaque année, généralement en décembre, se déroule la traditionnelle soirée « costards ». Sans m'attarder sur les détails, je recevais au cours de celle-ci, ma première à l'escadron, un bidon d'huile afin « d'assouplir mon attitude » en prévision des deux ans que j'allais passer à la tête de l'unité. M'estimant attentif et surtout « trop cool », je fus vexé dans un premier temps puis, ravalant ma susceptibilité, je ramenaient chez moi ce pitoyable cadeau, « dénué d'humour », mais qui avait au moins le bon ton d'être adapté à ma voiture de l'époque. A cet instant, je ne savais pas que je venais d'être frappé par une « terrible » malédiction qui allait faire de l'huile l'élément frappeur de mon commandement.

Mars 2006. L'escadron part en campagne de tir à Cazaux. Les vols s'effectuent en équipage constitué. Je suis en binôme avec la capitaine « Obi » Obélianne. Nous partons pour notre premier vol lorsqu'à peine arrivés sur le champ de tir, le son d'une alarme rouge résonne. Machinalement, deux profondes et rapides inspirations se font entendre dans l'avion, accompagnées de cette pensée agacée : « encore ce p... de voyant oxygène ! ». Je regarde le tableau de pannes et annonce : « Obi, on a le voyant d'huile qui clignote ». La panne basique qui n'arrive jamais, mais

que tous les jeunes à l'instruction subissent tellement qu'ils sont capables de réciter la procédure secours par cœur sans ouvrir la check-list. Nous nous déroulons sans encombre à Mont de Marsan. Au sol, nous constatons que le Rafaut est couvert d'huile. L'élément visqueux n'en était qu'aux prémices de la malédiction qu'il m'avait destiné. L'apogée s'approchait.

Août 2006. L'escadron participe à l'exercice CRUZEX au Brésil. Le voyage aller prévoit deux étapes. Le vol d'Istres à Dakar est une formalité. Nous récupérons nos affaires, nous briefons le vol du lendemain et nous nous apprêtons à rejoindre notre hébergement, en pensant à la langouste que nous allons déguster le soir même, lorsque j'entends une voix familière : « Mon colonel, on ne retrouve pas l'huile ». Le lieutenant « Rémy » Obriot, responsable technique du détachement, avait la tête du messenger annonçant à Caligula la mauvaise nouvelle qui lui vaudrait son empalement.

La base ne bénéficiait d'aucune réserve du précieux liquide. Sans huile, nous ne pouvions pas redécoller le lendemain.

« Mon colonel, c'est sûr : l'huile est dans le ravitailleur, on s'est trompé sur la nomenclature ! », m'affirmèrent les mécaniciens.

« Eh bien ! Vidons le tanker demain ». Je n'en ai pas un souvenir précis mais le personnel navigant de l'escadron se plaît à raconter cette anecdote. Dans l'attente du résultat, je passais l'après-midi à la piscine du restaurant dans lequel nous dînions le soir. Je contactais régulièrement Rémy afin de savoir s'il avait enfin trouvé l'huile. Le résultat ne se fit pas attendre mais apporta son lot de désillusions : pas d'huile. A ce moment précis, l'huile qui me faisait défaut n'était pas celle destinée aux moteurs des avions, mais celle bouillante dans laquelle j'avais envie de plonger l'ensemble des « mécanos ». Le capitaine « Big » Bigare, sentant que l'énervement qui m'envahissait n'était pas propice au dialogue, m'offrit une bière.

Tout espoir n'était pas perdu. « Mon colonel, c'est sûr, l'huile est dans l'échelon logistique qui nous précède, c'est du 100% » m'affirma Rémy. J'appelais Paris et négociais difficilement le retour pour le lendemain du Transall tout juste posé à Récife. Puis, je rejoignais au restaurant l'ensemble du personnel navigant qui évitait ce soir là d'aborder le sujet, constatant que je paraissais peu sensible aux traits d'humour.

Le lendemain matin, je reçois un coup de fil sur mon portable. Le commandant de bord du Transall émet un doute sur la présence d'huile au sein de son avion. Je lui explique que j'ai confiance en mes « mécanos », qu'une erreur de nomenclature s'est glissée au cours de la conception des caisses. En gros: « Fais ce qu'on te dit, traverse l'Atlantique dans l'autre sens ! ».

Entre-temps, le lieutenant « Tao » Planche organise une sortie de pêche en mer. C'est donc assis dans un bateau que je vis passer dans le ciel le Transall, me réjouissant par avance de la fin de cette pitoyable affaire. La pêche terminée, nous rejoignîmes le restaurant.

Après cinq minutes à table, mon portable sonna. Rémy me rendait compte de l'absence d'huile dans le Transall. Il fallait s'y résoudre, les mécaniciens avaient oublié d'en prendre.

Dans les deux jours qui suivirent, le précieux liquide arriva de France. Nous débarquâmes au Brésil. L'élégance française fut outrageusement égratignée lorsque nous donnâmes nos habits, prévus à l'origine pour assumer une soirée à Dakar, aux femmes de chambre de l'hôtel. Le doux parfum qui s'en exhalait, mêlé de sueur et de poisson, laissait à penser qu'un équipage de pêcheurs de morue avait débarqué dans un hôtel quatre étoiles après trois mois de mer.

Au Brésil, pendant l'exercice, le détachement eut à cœur de se rattraper. Le travail des mécaniciens y fut remarquable. Trois semaines plus tard, de retour à Luxeuil, je fus

touché par la délicate attention de l' « Annexe » (le 2/4) en découvrant une bouteille d'huile posée ostensiblement sur mon bureau.

Finalement, puisqu'il faut une conclusion à cette malédiction, la voici. Il existe différentes façons de parler de l'escadron de chasse 01.004 « Dauphiné », des hommes et des femmes qui le composent. Probablement, la meilleure est de dire, comme un pied de nez aux mésaventures me liant au terrible liquide visqueux, que je n'ai pas eu besoin d'huile pour exercer mon commandement. J'ai connu des hommes et des femmes professionnels et rigoureux qui avaient compris tout le sens et la portée de leur mission. Nous avons, ensemble, fait face à tous les défis, à tous les problèmes, parfois difficilement mais toujours naturellement, parce que le personnel du « Dauphiné » a deux qualités essentielles dans notre métier : l'enthousiasme et la motivation.

Lieutenant-colonel Jean-Charles « Punky » LENOBLE, ancien chef du « Dauphiné » (2005-2007)

Entraînement difficile...

Parmi les souvenirs marquants que je conserverai de l'escadron, un me tient particulièrement à cœur. Plus qu'un fait, il concerne surtout un personnage dont la seule évocation a fait trembler des générations de jeunes PIM/NIM, PCO/NCO...



Le casque du Cdt Fourneret, « Clébard » puis drille de la SPA 92 (J. Fourneret)

Je me replace au mois de février 2002. Depuis le début de cette année, nous sommes en entraînement SCP/SCN avec mon navigateur, Nicolas « Dany » Daniel. Des entraînements moyens, assez durs. Cela fait trois semaines qu'ils ont commencé : vert, jaune, vert, rouge, vert, etc. : le métier rentre petit à petit. Nous sommes néanmoins assez sereins.

Le 31 janvier, les ordres tombent : nous volons demain en position de leader avec « Mingo » pour équiper...Bof, cela se gère : depuis qu'il est revenu de son parrainage au CITAC, il a bien « scotché au mur » deux ou trois PIM/NIM mais avec nous, cela se passe plutôt bien (on le tutoie depuis son retour, et il ne nous a jamais rien dit...). Bref, nous ne sommes pas trop inquiets, et au pire on se prendra notre « rouge », se dit-on alors avec Dany.

Le matin de ce premier février, nous allons voir le capitaine Bruder, commandant de la SPA 37, navigateur de Mingo pour ce vol, et responsable de la patrouille. Il nous envoie vers ce dernier pour qu'il nous donne personnellement la mission. Tiens, étrange... Mingo nous donne une mission très simple, à préparer en 1 heure, avec seulement deux objectifs : une attaque à basse altitude (BAP 100) de la piste de Saint-Flour, et la reco d'une usine au sud-ouest d'Espalion, sans situation tactique dense, sans *input* particulier.

« Nickel, c'est fastoche », me dit Dany, « on trace ça en une heure et on va pouvoir aller au mess ».

Il a raison car, depuis le début de nos entraînements, nous avons été amenés à traiter 5 *targets* avec de la sweep, des SITAC très denses...bref, c'est encore assez étrange.

C'est pourquoi, personnellement, je commence à ne plus être aussi serein qu'hier, d'autant que tous les leaders que j'ai rencontrés avant de quitter l'escadron hier soir m'ont salué d'un « Et bonne burne pour demain ! ». Bref.

Le spectacle débute avec le briefing, que nous pensions maîtriser. On se fait assez bousculer :

- « Comment fait-on de la FMD ? » demande Mingo.

- « Ben, on vire aux marges et on bouge nos avions...on est des chasseurs, quoi... », lui réponds-je.

- « D'accord....humm » (il change un peu de couleur).

- « Et c'est quoi la limite au Puy Marie ? »

- « Heu...il y a un NOTAM : on doit passer à 1000ft sol mini... », répond Dany.

- « Mauvais ! C'est 1500 ft, nous répond-il (en changeant encore de couleur)... Et le vent en BA ? »

- « On n'a pas regardé, mais ça sert à rien aujourd'hui (sous entendu, pourquoi s'occuper de ça avec nos 2000N qui intègrent automatiquement la dérive ?) ».

- « D'accord...humm....elle est bien préparée, cette mission ».

On sent qu'il commence à monter en pression, d'autant plus que l'on poursuit notre briefing de manière assez décontractée...comme à notre habitude.

La fin du briefing est assez pénible dans le sens où Mingo finit par être assez rouge et à se retenir de nous « éclater »...tout de suite. Bref, on ne change pas de cap, on termine, et on part aux avions avec la certitude que ce vol ne va pas être le plus facile de nos entraînements.

J'avoue que l'on a pensé faire un TPC « rouge » pour éviter le calvaire qui s'annonçait, mais cela n'aurait pas été dans l'esprit chasseur...Tant pis, on y va.

La météo n'est pas terrible à Luxeuil et à Dijon, où nous devons percer pour le départ à basse altitude. Nous partons donc en *snake* de Luxeuil vers Dijon.

On s'aligne en piste 29. Première hurlante à la radio :

« C'est quoi cet alignement pourri ?
C'est quoi ces repères ? Mauvais !!! »

On n'a toujours pas décollé et pourtant l'on sent que dans l'avion du numéro 2, ça commence à bouillir.

On décolle 20 secondes avant le n°2, et l'on monte jusqu'au niveau 145. Il fait beau à ce niveau. Mingo annonce « baïonnette ! », je vire de son côté, renverse « au flair » et l'on se fait « rafaler » :

« Mauvais ! Le leader renverse quand le 2 le lui dit ! Mauvais ! »



« On monte jusqu'au niveau 145. Il fait beau à ce niveau... »
(J. Fourmeret)

Bref, on poursuit. Début de descente avec Dijon. La météo est mauvaise. On perce doucement afin de gérer cette météo moisie.

- « Mais qu'est ce que vous faites ? Vous ne voyez pas le trou à 10 heures ? Allez, on y va ! », nous dit-il. Et Mingo commence à y aller. On perce donc dans ce trou, à la « banzaï », en subissant un peu (beaucoup).

- « Et l'auto-info ? Et il faut quitter avec l'approche de Dijon ! Et vous êtes en train de vous fumer la R45....Mais qu'est ce que vous faites b****l ??? »

15 minutes de vol....on commence à regretter le TPC « rouge »...

On arrive en basse altitude. Je vois Mingo en étagement négatif :

- « 2 de leader : étagement ! ». Pas de réponse.

- « 2 de leader : étagement ! » encore une fois. Toujours pas de réponse.

- « Qu'est-ce qu'on fait, Dany ? ».

- « Continue, ça montre qu'on le surveille bien ».

- « 2 de leader : étagement ! ».

- « Occupe-toi de voler à 500ft plutôt que de parler pour rien », me répond-il enfin. Il est vrai que j'étais plutôt vers 800ft.

-« Et la vitesse ? », nous lance-t-il rapidement.

On poursuit comme cela jusqu'à Saint-Flour, et ça devient assez difficile à gérer. Je tente de « me botter » pour maintenir des éléments corrects...mais ça ne va jamais...Et la raïta se poursuit. Nous commençons à transpirer dans notre avion de leader en entraînant.

Après l'attaque à Saint-Flour, au cap nord à 450 kts / 500 ft, on se fait encore rafaler... « Altitude, vitesse, mauvais !!! ».

Puis nous arrivons au Puy Marie. On anticipe la montée afin de prendre de la marge...on le survole à 1200ft sol environ.

-« Leader de 2 : t'es passé à quelle hauteur sur le Puy Marie ? », demande t-il.

- « 1200 ft », répons-je (on a vu dans les rétros que le 2 était effectivement monté beaucoup plus haut que nous).

- « Et on a dit quoi au briefing ? »

-« Heu...1500 ft ? »

-« Ouais...bon : leader de 2, tu prends le cap 060, tu montes au FL115 et tu rentres tout seul à Luxeuil ! »

-« Heu....confirmez ? » répons-je

-« TU AS TRES BIEN COMPRIS ! Vous rentrez à Luxeuil ASAP tous seuls ! »

-«(Léger blanc de notre part)...reçu... ».

Le choc....On est absolument abasourdi...Une telle mesure, seuls les anciens nous en avaient parlé... Mais là, c'est à nous que ça arrive !

Nous rentrons donc à Luxeuil...tout seuls. L'ambiance dans notre avion n'est pas trop à la rigolade...Nous sommes calmés !

Après l'atterrissage, nous croisons deux leaders :

-« Tiens, vous êtes déjà là ? »...Sans commentaire.

30 minutes après débutera le débriefing le plus sanglant que j'aie connu...avec une belle « burne » à la clé.

Il m'a fallu vraiment beaucoup de temps pour digérer cet événement, mais au final, après quelques années de recul, je suis convaincu que nous avons beaucoup appris ce jour là, et que l'enseignement de Mingo nous a été profitable : il faut savoir se remettre en question en permanence, en recherchant la perfection, surtout dans les basiques. C'est ce que j'ai essayé de transmettre aux jeunes générations de pilotes et de navigateurs que j'ai croisé plus tard, en tant que leader et commandant d'escadrille.

Commandant Julien « Chtan » FOURNERET

Crash d'un Mirage 2000 au large de Royan, le 12 février 2008

C'est par une belle soirée d'hiver que mon navigateur et moi-même décollons de Luxeuil pour une mission en avion isolé. Après une navigation en haute altitude, nous arrivons au dessus de l'Atlantique et débutons la phase de rejointe avec notre ravitailleur. Comme l'avait prévu la météo, il fait beau, même très beau : aucun nuage, l'air est calme, le vent est faible et c'est la pleine lune. Des conditions aussi bonnes sont assez rares.

Rapidement, nous voyons le C135. Il est équipé de deux nacelles de ravitaillement, une à chaque bout d'aile. Nous nous présentons pour ravitailler du côté droit, et débutons un plein complet de carburant.

L'avion suivant, un autre Mirage 2000N, se présente alors. Visiblement, il n'a eu aucune difficulté à rejoindre le C135 puisqu'il arrive avec un peu d'avance. Il effectue une première tentative de contact avec le panier gauche alors que nous terminons de prendre notre pétrole.

Quelques instants après être ressorti de mon panier, j'assiste à sa seconde tentative de contact. Cette fois-ci, il rentre dans le panier, mais dans l'instant qui suit, j'aperçois, partant de la nacelle du C135, une onde sur le tuyau de ravitaillement, qui se déplace vers le panier. Le contact entre le panier et le Mirage 2000 est rompu et une flamme de plusieurs mètres sort du moteur. J'annonce alors à la radio « Pour moi, c'est rentré dans le moteur ». Je fais inconsciemment le rapport avec un autre accident, quelques années plus tôt, au cours duquel un Mirage 2000 avait, alors qu'il effectuait un ravitaillement en point central, cassé le bout de sa perche (le gland), lequel avait été ingéré par le moteur. L'équipage avait été contraint de couper le moteur avant de s'éjecter. Je mesure donc instantanément la gravité de la situation.

L'équipage de l'avion endommagé est tout de suite confronté à une chute de poussée de son moteur. Il décide immédiatement de se diriger vers le terrain le plus proche, Cognac, pour tenter de s'y poser. Je décide alors de l'accompagner. Malheureusement, je ne peux maintenir le visuel sur l'avion en détresse, et tente tant bien que mal de prendre un cap cohérent avec sa trajectoire, en tâchant de rester au-dessus de lui. J'essaie de ne pas trop solliciter le contrôleur aérien afin qu'il puisse avant tout s'occuper de l'avion en « emergency ». Quelques minutes plus tard, l'équipage annonce que la poussée résiduelle ne lui permettra pas de rejoindre Cognac et qu'il se prépare maintenant à une éjection. Alors que le contrôleur perd le contact radar

et radio, il nous annonce que, pour lui, l'équipage s'est éjecté.

Bien que nous ayons scruté la zone potentielle d'éjection, nous n'avons, mon navigateur et moi-même, pas pu voir les lumières des propulseurs des sièges éjectables. Elles auraient pu nous confirmer l'éjection. Sans que personne ne le dise à la radio, tout le monde à ce moment a le doute : éjection ou crash ? Avec l'aide du contrôle, nous nous dirigeons vers le lieu estimé de l'éjection. Nous commençons à tourner autour. Nous sommes au-dessus de l'eau, à quelques kilomètres au large de Royan. Nous marquons la position à l'aide de nos centrales à inertie, qui ont été recalées juste avant notre ravitaillement en vol. Nous transmettons la position au contrôle, avec les précautions d'usage, n'ayant établi aucun contact visuel. La nuit est belle, la lune peut nous aider, nous cherchons en vain à rentrer en contact radio avec les éjectés. Nous cherchons aussi à voir une *strobe light*, un flash venu de la surface de l'eau, qui permettrait à nos camarades de marquer leur position. Nous tournons, tournons encore, mais tout ce que nous voyons, ce ne sont que les lumières vertes qui marquent les limites du chenal de Royan. Le contrôle nous annonce qu'un Falcon de la Marine est en route vers notre position, et que l'hélicoptère Puma de Cazaux, en alerte SAR, est au décollage : arrivée estimée dans 30 minutes. Nous continuons à tourner et à chercher un signe de nos camarades. A un moment, notre attention est attirée par une lumière qui ne clignote pas comme les autres. Nous ne la quittons pas des yeux. Il nous semble bien qu'elle pourrait bien provenir d'un éjecté sur son canot de sauvetage. Pour mieux me faire voir, je crante la post-combustion et tourne un peu plus sec. Mon navigateur marque à nouveau la position, cette fois-ci à l'aide de son GPS. Le lendemain, le navigateur éjecté nous confirmera nous avoir vus à ce moment.

Le Falcon arrive bientôt sur zone, et le Puma nous contacte par radio. Nous pouvons prendre un peu d'altitude, pour les laisser travailler. Cela nous permet aussi d'assurer

un relais radio entre le Falcon, le Puma et l'organisme de contrôle aérien. En même temps, une vedette de la gendarmerie nationale et un bateau de la Société nationale de sauvetage en mer se rendent sur les lieux. Ce sont eux qui récupèrent respectivement le navigateur et le pilote, environ 1 h 15 après l'éjection. Nous faisons une dernière fois le relais radio entre le contrôle et le Puma ; les éjectés sont acheminés sur l'aérodrome de Royan où ils sont récupérés par le Puma pour être évacués sur l'hôpital militaire de Bordeaux.

*Lieutenant-colonel Nicolas « Momone » MONEUSE,
chef des opérations (2007-2009)
et commandant en second (2009-2010)
de l'EC 01.004 « Dauphiné »*

PUSH IT UP!

Mirage 2000 « verts » en Alaska

« A 550 noeuds et 250 pieds sol, les sapins défilent vite sous l'avion. Je suis obnubilé par mon pilotage, la gestion de ma trajectoire, et le souci d'épouser le relief au mieux, en tenant mes éléments de vol et ma place par rapport aux autres. Gare au soufflé. Les franchissements de crêtes se font trois-quarts dos, et pendant tout ce temps, en continu, les diffusions de l'AWACS ajoutent à la complexité de la mission. C'est mon navigateur qui gère cela derrière en tâchant de nous maintenir à bonne distance de la menace tout en ayant le souci de l'heure sur l'objectif. Pour lui aussi, les sapins défilent vite. Il n'a pas les commandes et doit être impressionné par la vitesse et la proximité du sol. Mais il a confiance en moi, et moi en lui. C'est cela, l'Equipage. »

PUSH IT UP ! : Cri de ralliement des pilotes de F+16 de Pusan (Corée du Sud), que l'on pourrait traduire par « Manette dans le phare ! »

Ce témoignage pourrait être celui de tous les équipages de Mirage 2000N de l'escadron de chasse 01.004 « Dauphiné » ayant participé à l'exercice mythique que tous les pilotes de chasse du monde connaissent bien: Red Flag, ou plus précisément ici Red Flag Alaska. Autrefois baptisé Cope Thunder, cet exercice majeur a acquis le label « Red Flag » il y a deux ans. La Chasse Française était déjà présente en 2007 et même avant. Cela ne fut donc pas la première fois qu'elle exporta son savoir-faire dans les contrées froides et sauvages de l'Alaska. Mais pour ses équipages, toujours cette même excitation, ce même enthousiasme.

Red Flag Alaska, c'est une zone d'entraînement immense (le Range), dénuée de toute obstacle artificiel, des montagnes enneigées et des vallées à perte de vue. Des champs de tir offrant plus de 400 cibles de nature différente. Tir d'entraînement, tir réel. Et, bien sûr, les Agresseurs, les « méchants » qui symbolisent l'existence même de cet exercice. En effet, comme son nom le laisse supposer, Red Flag fut inventé en 1975, à l'époque de la guerre froide, pour entraîner les armées de l'air occidentales à se battre contre celle du géant soviétique. Red Flag, c'est donc à chaque sortie des systèmes sol-air russes et une menace aérienne certes incarnée par des chasseurs F-16 de conception américaine, mais pilotés selon les tactiques et la doctrine aérienne russes.



« Une zone d'entraînement immense, dénuée de tout obstacle artificiel, des montagnes enneigées et des vallées à perte de vue... » (SIRPA Air)

Cette année donc, l'armée de l'air fut représentée d'une part par les escadrons de « La Quatre », les « Dauphiné » et « La Fayette », et d'autre part par les escadrons de « La Trois », les « Navarre », « Champagne »

et « Ardennes ». A noter également que nos amis transporteurs (des Transall) devaient prendre part à l'exercice aux côtés des C-17 et autres C-130 de l'USAF, avant de renoncer en raison de problèmes de « dispo » machines...



Les Agresseurs (SIRPA Air)

Pour les Américains, *Red Flag* est avant tout un exercice du Pacific Air Forces Command (PACAF), destiné à aguerrir les plus jeunes pilotes de ce grand commandement et à permettre aux plus expérimentés de valider le label « chef de mission ». Ils firent ainsi jouer plusieurs escadrons de F-16, dont un de Corée du Sud, des F-15 de la base d'Elmendorf située également en Alaska, des avions ravitailleurs (KC-10), et des avions de guerre électronique de l'US Navy (EA-6B Prowler). Cela représenta au total une force aérienne d'environ une cinquantaine d'avions.

La mise en place se fit en suivant la route nord : Lajes (Açores), Bangor (Etats-Unis, Maine), Winnipeg (Canada) et enfin Eielson, notre base mère sur place. Hormis l'escale à Bangor, dont nous eûmes le temps de profiter pendant 24 heures de relâche (ah, le homard !), les étapes s'enchaînèrent rapidement entre les chargements / déchargements des C-135, les briefings / débriefings, et l'accumulation sournoise du décalage horaire. Fait remarquable, l'expédition s'effectua sans accroc : l'ensemble du dispositif se posa en effet le jour prévu, à l'heure prévue.

L'exercice à proprement parler dura deux semaines pleines dont dix jours de vols. Il proposa deux raids par jour et les équi-

pages français tournèrent de façon à respecter une cadence de deux vols tous les trois jours. Le rythme fut très intense, en raison de l'amplitude des journées imposée par les nombreuses échéances de préparation et de restitution des missions (un seul vol représentait plus de dix heures de travail), la principale difficulté étant de parvenir à coordonner les trajectoires de la quarantaine d'avions qui prenaient l'air à chaque mission.

Néanmoins, contrairement à son homologue de Nellis, Red Flag Alaska demeure un exercice à échelle humaine. Les infrastructures Red Flag sont situées à proximité immédiate de la zone vie, des hébergements, des points de restauration, et des installations sportives. Même si tout y est à l'échelle américaine, c'est-à-dire démesuré, les déplacements se font à pied et l'on retrouve partout le souci anglo-saxon de « faire pratique ».

En « zone ops », tous les participants furent regroupés dans un seul et même bâtiment. On put ainsi, pour chaque mission, rencontrer directement l'équipage du ravitailleur pour renégocier un horaire de rendez-vous ou une quantité de pétrole livrée, aller « briefier » une procédure d'illumination de bombes guidées laser avec des F-16 ou des équipes de forces spéciales, le tout bien sûr avec l'approbation du Mission commander, désigné à chaque mission et véritable chef d'orchestre de cette mini force aérienne. Les Français ne démeritèrent pas dans ce rôle : 5 Mission commanders nous furent attribués, et notre performance fut saluée tant par nos pairs américains, que par l'encadrement de l'exercice.

Les vols furent quant à eux très denses mais incroyablement excitants et réalistes. Toutes les menaces et moyens de support habituellement simulés dans nos entraînements quotidiens en France furent ici bien réels. Nous eûmes de plus l'autorisation de voler à 550 nœuds et 250 pieds sol, ce qui fut extrêmement grisant pour tous les équipages. Pour les Mirage 2000, chaque sortie comporta au moins un ravitaillement suivi

d'une mission d'assaut avec un objectif au sol (interdiction et/ou appui rapproché). Nous évoluions sous la protection des F-16, ou des F-15 d'Elmendorf qui eurent fort à faire avec les Agressors.

Les 2000N firent leur sorties à trois tandis que les 2000D évoluèrent à quatre. Fait marquant de la quinzaine, les Mirage français virent au cours d'une mission leur rôle habituel s'inverser puisque nous fûmes invités à jouer aux cotés des *Red...* Nous fûmes donc nous aussi des *Agressors*, ce qui ajouta une dimension encore un peu plus mythique à l'évènement.

L'ambiance fut très bonne au sein du détachement français. Les différents escadrons de Luxeuil et de Nancy mirent à profit cet exercice pour développer des méthodes de travail en commun et partager les diverses expertises de chacun. Après avoir traité leurs propres objectifs, les Mirage 2000D offrirent ainsi régulièrement leur capacité d'illumination laser aux 2000N afin que ces derniers puissent tirer leurs GBU-12. Cette bonne ambiance se retrouva également en dehors du cadre professionnel puisque nombreuses furent les soirées passées tous ensemble à évoquer les « exploits » aéronautiques du jour...



L'équipe du « Dauphiné » (SIRPA Air)

Le convoi retour s'effectua en suivant l'itinéraire inverse de l'aller. Au chapitre des anecdotes, on retiendra que l'unique avion du 1/4 tomba en panne à Bangor et qu'un équipage dut rester sur place le temps que l'avion soit dépanné. Il fallut déposer le moteur et, de fait, en acheminer un autre de France par Transall, ce qui prit environ deux

semaines. Le vol retour se fit sur une seule étape Bangor-Luxeuil, en 7 heures de vol environ. Un seul chasseur en convoyage transatlantique avec le Tanker, cela constituait une première dans l'histoire des FAS. Le 1/4, toujours à la pointe de l'innovation!

Chacun gardera de cette expérience un souvenir unique, la satisfaction d'avoir pu prendre part à une formidable expérience aéronautique, mais également humaine. Quelle chance de pouvoir rencontrer et côtoyer d'autres personnes, de découvrir d'autres méthodes de travail, une autre culture aéronautique, d'évoluer dans un contexte si réaliste ! Et que dire de ces instantanés, de ces images uniques de survol de paysages grandioses, de ravitaillements aux cotés de F-15, F-16 américains. C'était peut-être le dernier exercice majeur auquel le 1/4 participait étant donnée sa fermeture prochaine, mais ce qui est sûr c'est qu'encore un fois, tous ses membres ainsi que tout le détachement français ont donné le meilleur d'eux pour porter haut et fort les couleurs de l'armée de l'air française à l'étranger.

*Capitaine François « Soub » SOUBEYRAND,
SPA 81*

Un nav

Il y a cette image très cliché et très forte d'un équipage, casques à la main, qui chaloupe sur le tarmac. C'est souvent l'été, et l'on voit tout de suite qui est l'instructeur et qui est l'élève. On devine aussi parfois qui est le navigateur : c'est celui qui parle, qui établit et qui maintient le contact. Le pilote a l'air mystérieux. Le navigateur a l'air concerné.

Quand je marche vers l'avion et que je trace moi aussi de grandes manœuvres dans l'air, j'anticipe déjà tous les mouvements qui feront que cet avion sera le mien quelques heures. Je reconnais son numéro comme le

nom d'un ami. On se connaît déjà, on s'est déjà peut-être fait peur ensemble mais on est rentré. Donc on a confiance, on s'est apprivoisé.

L'ombre de la hangarette défait la chaleur quelques instants. On ne voit que lui et la finesse de ses ailes. Quand je m'approche, je m'attends à trouver ici un défaut de peinture comme une tâche de naissance et là, l'emblème escadrille. Mais je le connais mieux encore de l'intérieur. Je sais que ses centrales sont caractérielles comme une mariée. Je sais que je m'y sentirai chez moi. Ils sont alors une poignée à tourner autour de l'appareil, à l'ausculter sous tous les angles, à lui flatter les flans, à vérifier ses flammèches, guetter une anomalie ou une fuite. Moi, je grimpe. J'aligne les centrales, comme un orfèvre tente de plier et de dompter le matériau ; je sais déjà qu'en dépit du soin apporté, elles vont me surprendre. Ces caprices font que mon vol ne sera jamais tout à fait celui pour lequel je me suis préparé. Ils me rappelleront qu'une certaine modestie est nécessaire pour composer avec cette technologie.

Je redescends pour mettre mes jambières, serré comme dans un corset, déjà en sueur. J'attrape l'échelle, je grimpe à nouveau. Installé, casqué, gonflé, connecté, brêlé, encore un peu plus proche du vol et en même temps physiquement de moins en moins capable d'exercer mes sens. Lorsque la verrière tombe à l'aplomb et que je la verrouille, je sens comme si le monde s'était concentré dans cet espace dense et ces voix dans mon casque. Il y a d'abord un grand calme sous la verrière. Puis la réalité nous rattrape. Mes mains et mes mots font de cette bulle une partenaire avec qui travailler. J'enchaîne les opérations et les gestes jusqu'à ce que, brusquement, tout soit prêt. Les derniers tests avant de rouler : un, deux, trois, quatre et cinq doigts. C'est comme si je n'avais rien vu venir tant le roulage change le rythme de la mission.

L'avion se chauffe sur le taxiway comme un athlète avant la course. La fréquence se charge des échanges avec le pilote, avec la pa-

trouille, avec le contrôle. Des tests encore et toujours, mais déjà le début de la mission : Est-on à l'heure ? Pourra-t-on l'être ? Comme pour traverser une rue, nous regardons à gauche et à droite. Puis lentement, le nez de l'avion pointe et suit la ligne de l'horizon jusqu'à ce que toutes les bandes blanches de ce grand fuseau gris soient alignées : avion, pilote et navigateur, nous sommes prêts. « Cleared for take-off ». Nous sommes autorisés.

On s'élançe tous les trois sur la piste, et chaque fois je suis surpris d'être là. Et à chaque fois cette phrase de Kessel me revient : « Les gestes, les commandements rituels... L'élan terrible du moteur... La terre qui vous abandonne, vous libère, s'aplanit, s'élargit, devient une carte... ». J'aimerais dire que cela ne me fait rien pour ne pas passer pour une midinette, mais à ce moment-là, je me sens inexplicablement fier. Heureux d'être là.

*Sous-lieutenant Valentin « Poulpy » SIBRA,
SPA 37*

Drille de la SPA 92

Etre commandant de l'escadrille SPA 92, c'est être le détenteur d'un savoir, d'un esprit et d'une histoire qu'il nous faut faire vivre et évoluer au profit des plus jeunes tout en honorant nos anciens. Qui est cet homme se tenant seul devant sa feuille d'ordres vierge, estampillée du Lion de Bartholdi, si ce n'est le compositeur d'une pièce remise chaque jour sur le métier?

Son seul but est de faire marcher nominale-ment un outil de guerre pointu où chaque participant est la pièce unique et nécessaire à l'efficacité. Il a pour objectif de faire partager aux plus jeunes le savoir des plus anciens; de préparer le personnel à une réalité que l'on espère ne jamais connaître

mais pour laquelle le sacrifice ultime peut être demandé.

Tous les jours, il prépare l'entraînement de chacun en fonction de ses besoins, de son niveau. Il doit mettre en adéquation les ressources humaines et matérielles de l'escadron: l'EC 01.004 Dauphiné «le meilleur». Il coordonne avec les autres escadrons et unités de l'armée de l'air ou d'une autre armée afin de préparer des missions où le PC (pilote de chasse) découvrira son futur métier et où le CP (chef de patrouille) aiguisera ses réflexes. La mission servira à former nos futurs leaders pour un, deux puis quatre avions afin d'acquérir un processus décisionnel ou d'appliquer les procédures en vigueur selon la mission.

Certes, le choix de la constitution de la patrouille lui revient et seule la responsabilité d'optimiser le vol pour l'instruction est détenue par le plus expérimenté de la patrouille. En réalité, le rôle du commandant d'escadrille consiste à diversifier l'instruction en faisant tourner les membres de chaque patrouille. Lorsque sa journée se finit, il compulse alors l'ensemble des débriefings afin de faire ressortir les difficultés de chacun et d'axer les prochains entraînements sur ces points.

Le jour J, il devra constituer les équipages et patrouilles pour le succès de la mission et la préservation des moyens. Devra-t-il faire des équipages mixtes selon l'expérience pour préserver les moyens et peut-être diminuer le dialogue équipage, ou miser sur l'entente entre chacun pour optimiser le travail dans l'avion afin d'avoir le plus de chances de réussite de la mission? Son expérience de chaque jour, la connaissance de ses hommes lui permettront sans doute de faire un juste choix afin d'être au mieux dans ces deux paramètres.

Chaque jour, ses actions peuvent jouer un rôle important dans l'esprit de travail si particulier à notre monde et unique à chaque groupe. Il assure l'interface entre les volontés des chefs, les besoins du service, et les

moyens mis à sa disposition pour former son personnel et le préparer à son métier. Le jour J, il sera le leader de ces hommes qui combattront pour une cause qu'ils espèrent juste.

Il est donc celui qui fera face aux difficultés du moment afin de répondre aux nécessités du métier. Il se doit de discuter avec tous les intervenants : OAT (officier adjoint technique), chef de ligne (pistard), contrôle aérien et état-major afin de pallier au mieux les casses avions ou autres déconvenues météorologiques. Il préserve ainsi un esprit de travail où chacun a son rôle à jouer, où chacun se sent investi d'une mission importante pour tous. Le tout se fait dans une atmosphère qui se veut conviviale mais, avant tout, efficace.

Lorsqu'il sera à l'extérieur, il peut devenir l'instigateur ou le promoteur de toute idée pour obtenir le meilleur de chacun dans cette même atmosphère d'efficacité et de joie. Lors des exercices ou OPEX (opérations extérieures), il leade ses hommes pour réussir les missions tout en préservant l'ambiance dans une promiscuité qui, avec le temps, peut devenir lourde ou sympathique...

Enfin, il est le détenteur de l'histoire de son escadrille. Il se doit d'honorer ses anciens en commémorant leurs actes et leurs histoires. Lors des baptêmes, il applique le cérémonial de cet acte de cohésion afin que le plus jeune se sente accepté par le groupe uni à travers 1 'histoire. Il se doit de rappeler ces sacrifices qu'ont effectués les pionniers de l'aéronautique, ces combats à plusieurs dans des avions faits de bois et de toile, ces années de combats pour libérer le pays conquis par l'ennemi, pour libérer ses concitoyens opprimés. Tel celui mené par l'adjudant Robert Maurice qui se sacrifia dans un combat ultime seul en SPAD contre quatre Fokker dans le ciel champenois du début de siècle.

Mais il fait aussi cette histoire. Il participe à cette nouvelle mission où le combat est avant tout un dialogue par intermédiaire. Ce nouveau concept de dissuasion qui consiste à prouver lors de chaque vol son savoir-faire

pour éviter de l'exécuter. Il peut aussi bien être le commandant de zone, l'officier de prévention nucléaire ou le membre d'équipage qui effectuera la mission.

Son travail restera dans la mémoire de l'armée de l'air pour le meilleur ou pour le pire. Ses actes, comme ceux de tout un chacun, peuvent être néfastes ou profitables à la réputation de l'escadrille. Cependant, ils seront sans doute plus visibles que ceux des autres en raison de son exposition: tel un lion qui rugit sur son territoire...

*hae tibi erunt artes :
pacisque imponere morem,
parcere subjectis,
et debellare superbos.*

*ton devoir est le suivant:
donner un nom aux choses,
protéger tes sujets, et
combattre les orgueilleux.*

*Capitaine Rodolphe « Grazy » GRUAIS
Dernier commandant de l'escadrille
SPA 92 «Lion de Belfort» (2007-2010)*

Présentation tactique 2009

Durant l'été 2009, deux équipages de l'escadron ont eu le privilège de présenter en dynamique au public le Mirage 2000N dans l'éventail de ses missions conventionnelles. Le but était de faire découvrir le savoir-faire des FAS, et de faire naître des vocations.

Deux meetings étaient au programme : Albert et Vannes.

Il faut avouer que le second restera dans ma mémoire pour l'accueil et l'ambiance conviviale qui y régna. Arrivés sur le site le vendredi précédant le meeting, nous avons tranquillement pris nos marques, puis procédé à un entraînement le lendemain.

Vient ensuite le dimanche, jour J. Arrivée le matin pour le briefing et la pression commence doucement à monter. Une bonne trentaine de participants sont réunis, comprenant un plateau très garni avec la patrouille de France, le Rafale, l'Alpha Jet, les Cartouches Dorées, un Tigre de l'armée de terre, de nombreux civils habitués des dimanches aéronautiques en famille et nous, les Ressay Echo.



Concentration avant le show. Le Cne Fournier et son navigateur, le Cne Frank Main, équipage leader de la présentation tactique 2009. Le Slt Corentin Le Goff et le Cne Gruais ont évolué à bord du second appareil de la patrouille (R. Tintillier)

La journée avançant tranquillement, les démonstrations commencent en fin de matinée. Dans le même temps, de nombreux membres de l'organisation se pressent aux pieds des avions pour de non moins nombreuses questions et photos, et nous nous relayons pour pouvoir rester disponibles pour un maximum de personnes.

Après le déjeuner, nous prenons un peu de recul puis de nouveau un bain de foule au milieu du public où nous nous séparons pour répondre aux questions encore plus pressantes des enfants dont les petits yeux reflètent un mélange d'admiration et d'appréhension. Durant tout ce temps, les démonstrations s'enchaînent.

Cependant, l'heure fixée pour le briefing approche. Les quatre membres de la patrouille se retrouvent dans une pièce du hangar pour ce que l'on pourra appeler une répétition générale du vol. Il est 17h00. La

pression monte encore d'un cran et nous revenons sur Terre pour effectuer notre métier. Après avoir précisé la météo et les horaires de référence pour notre démonstration, puis la sécurité, nous nous concentrons pour les points particuliers du vol, et la « Musique », le leader répétant les ordres qu'il donnera en vol avec les vitesses et les altitudes.

L'heure du départ aux avions est proche, puis nous y voilà, marchant sur le parking, avec des membres de l'organisation nous souhaitant bon vol. Nous rejoignons nos mécaniciens, qui ont préparé les avions. La tension monte encore, nous montons à bord puis nous nous préparons pour la mise en route. La verrière est fermée, et nous lançons les réacteurs. Derrière le grillage se presse une centaine de personnes, filmant ces instants qui doivent être si particuliers pour eux, mais aussi pour nous. Nous sommes prêts à rouler, le contact est établi avec le directeur des vols, et il nous autorise à remonter la piste. Ca y est, nous ne pouvons plus reculer, la tension est à son comble. Pendant les instants précédant le décollage, nous constatons que le nombre de spectateurs est au rendez-vous. Nous apprendrons plus tard qu'il y en avait plus de 20.000.



(R. Tintillier)

Nous nous alignons enfin sur la piste, et le professionnalisme doit s'imposer face à l'excitation. Le décollage est effectué et nous découvrons une foule impressionnante. La démonstration commence par un passage travers public en patrouille serrée à une hauteur de 100 mètres. A peine le temps de regarder la foule présente que déjà nous cabrons pour un simulacre d'atterrissage, le train sorti, à une vitesse de 280 km/h. Du-

rant toutes ces manœuvres, je poursuis ma « Musique » pour aider au maximum mon n°2, toujours collé à moi. La concentration est présente, toujours là comme pour aider quelqu'un qui nous pousse à nous dépasser. Nous revenons pour effectuer le premier passage à grande vitesse et très basse altitude, 1000 km/h à 100 mètres du sol, pour simuler une attaque d'objectif et, soudain, surprise pour le public, une énorme explosion, représentant les bombes qui impactent au sol. Pas le temps de se reposer, l'attaque en POP-UP ou cabré-piqué arrive déjà, nous sommes bien placés, et M..., je suis allé trop loin, je ne suis pas dans l'axe mais encore une fois, pas le temps de s'arrêter et nous enchaînons par l'attaque type Close air support, mission consistant à réaliser un appui des troupes au sol prises sous le feu de l'ennemi. J'annonce la séparation, pique et pendant la ressource, j'entends mon numéro 2 qui m'annonce « Visuel », ce qui signifie que le rassemblement, point critique de la présentation, devrait se faire sans gros problème. J'aperçois rapidement mon équipier et nous replongeons vers la piste pour effectuer un break face au public, la sortie du train, le dernier virage, une remise des gaz en battant des ailes, et remonter en vent arrière pour l'atterrissage final.

Nous rentrons donc au parking avec des sentiments mitigés, d'un côté la nostalgie d'un moment intense et trop court, de l'autre la certitude d'avoir accompli notre mission avec toute la rigueur nécessaire à ce genre de vol si particulier.

Ce qui restera dans nos mémoires sera cette sensation grisante et enivrante d'un vol hors du commun pour faire connaître notre passion, notre métier tout en restant concentrés sur l'essentiel, la sécurité du public, deux notions opposées mais néanmoins complémentaires pour démontrer les qualités et le savoir-faire des personnels de l'armée de l'air.

*Capitaine Emmanuel « Foune » FOURNIER,
SPA 81*

La BA 116 et la Bombe

Le 2 juillet 2008, la base aérienne 116 commémorait depuis l'EC 01.004 « Dauphiné » le vingtième anniversaire de la mise en service opérationnel du tandem Mirage 2000 N / ASMP. C'est en effet le 12 juillet 1988 que l'armée de l'air célébrait sous le haut patronage de M. François Mitterrand, Président de la République, l'arrivée dans les forces de ce système d'armes révolutionnaire.

Pourtant, le lien entre la base de Luxeuil et l'atome militaire est bien plus ancien. Alors que les forces aériennes stratégiques fêtent cette année leur 45^{ème} anniversaire, la BA 116 peut s'enorgueillir d'avoir épousé le destin de notre force de frappe il y a 43 ans. Cette association entre la BA 116 et le nucléaire militaire est d'ailleurs si profonde que la mise en service des différents systèmes d'armes nucléaires a progressivement modelé sa physionomie. Un bref parcours historique permet de mesurer l'ampleur de cette osmose.

L'épopée de l'« Arbois »

Mise en germe dès 1945 (création du commissariat à l'énergie atomique), décidée sous la IV^{ème} République (avril 1958), puis sous l'impulsion décisive du général de Gaulle, la force de frappe nationale est officiellement créée en 1964. Le 14 janvier, un décret porte création des forces aériennes stratégiques (FAS). Le 8 octobre, le couple Mirage IV-C135 prend sa première alerte depuis Mont-de-Marsan (EB 1/91 « Gascogne », ERV 4/91 « Landes »).

La montée en puissance des forces nucléaires stratégiques s'effectue au fil de la livraison des appareils. En 1966, le dispositif est constitué. Il s'articule autour de 3 escadres composées chacune de 3 escadrons de bombardement (EB) à 4 appareils, et d'un escadron de ravitaillement en vol (ERV). Les moyens d'une même escadre sont dispersés

sur plusieurs sites, afin de réduire leur vulnérabilité en cas d'attaque. Les 91^{ème} et 93^{ème} escadres, créées respectivement en 1964 et 1965, sont par ailleurs établies dans le sud-ouest et le sud-est, au plus loin de la menace potentielle.

Dernière née, la 94^{ème} escadre coordonne depuis Avord (PC escadre) l'activité de ses moyens répartis sur cette même base (EB 1/94 « Bourbonnais, ERV 4/94 « Sologne »), Saint-Dizier (EB 2/94 « Marne »), et Luxeuil (EB 3/94 « Arbois »). Officiellement créé le 1^{er} février 1966, l'EB 3/94 reçoit son premier Mirage au début du mois de juin. Le personnel, qui bénéficie d'un fort taux d'encadrement, s'appuie également sur l'expérience déjà acquise dans les FAS. La montée en puissance de l'unité est rapide : dès l'hiver 1966, la BA 116 vit au rythme des prises d'alerte nucléaire.

Les équipages et les équipes techniques opèrent aux ordres du COFAS, Centre d'Opérations des Forces Aériennes Stratégiques. Les FAS disposent de deux centres d'opérations : un centre principal à Taverny (Val d'Oise), et un centre de dévolution au Mont Verdun (Rhône) qui s'assure en permanence de l'aptitude des unités à tenir la posture prescrite. La crédibilité du dispositif repose sur sa réactivité mais l'alerte à 5 minutes, expérimentée aux premières heures des FAS, s'avère rapidement trop contraignante. Ainsi, selon les circonstances, le COFAS dispose de 9 Mirage IV (un par base) et de 3 C-135 F (un par escadre) en alerte à 15 minutes, tandis que 27 autres Mirage IV (trois par base) et 6 C-135 (deux par escadre) doivent pouvoir décoller en moins de 60 minutes.

La spécificité de la mission et des moyens humains et techniques y concourant impose la création d'infrastructures dédiées. A Luxeuil, la permanence opérationnelle est tenue depuis la zone d'alerte (ZA), zone isolée à l'accès strictement réglementé abritant un Mirage IV armé de sa bombe réelle. Le reste du personnel occupe une autre zone réservée : la zone technique opérationnelle. Cette

ZTO comprend l'ensemble des installations permettant au personnel de travailler et de vivre dans une relative autarcie vis-à-vis du reste de la base, dont un ordinaire spécial opérations (OSO). La « technique » de l'EB assure la mise en œuvre et la maintenance de premier niveau, les réparations plus lourdes étant assurées à Bordeaux (GERMAS 15/96). Enfin, la BA 116 se dote, à l'instar de chacune des bases de référence, d'un dépôt atelier de munitions spéciales (DAMS), unité technique chargée de la mise en œuvre de l'arme (stockage, entretien, assemblage et accrochage sous avion).

L'arme en dotation à Luxeuil est l'arme nucléaire AN-22 (70 kT). Il s'agit d'une bombe à gravitation, dont la trajectoire balistique impose quasiment le survol de l'objectif. Les performances exceptionnelles du Mirage IV à haute altitude (pénétration bisonique) lui permettent au départ d'opérer avec une certaine impunité vis-à-vis des intercepteurs et de l'artillerie anti-aérienne adverses. Mais l'avènement des missiles sol-air (les fameux SAM), de chasseurs de nouvelle génération (Mig 25), ainsi que la nécessité de planifier des frappes sur des objectifs particulièrement défendus conduit l'armée de l'air, dès 1965, à adapter le profil de la mission de frappe nucléaire stratégique. Les Mirage IV abandonnent dès lors leur livrée « alu » pour un camouflage centre-Europe (vert et gris) et subissent un ensemble de modifications techniques leur permettant de délivrer le feu nucléaire depuis la très basse altitude (palier-ressource), à l'issue d'une pénétration tout temps à très grande vitesse.

La mise en œuvre des seconde et troisième composantes des forces nucléaires stratégiques (sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, missiles sol-sol balistiques stratégiques) au début des années 70 entraîne une importante modification de la posture tenue par les EB. Il apparaît possible, sans remettre en cause la capacité dissuasive de l'outil national, d'alléger le régime d'alerte et de resserrer le dispositif « air ». L'année 1976 voit ainsi la fermeture des premières unités de Mirage IV (93^{ème} escadre, EB 3/91

« Beauvaisis », 3/93 « Sambre » et 1/94 « Bourbonnais ») et la ventilation d'une partie de leurs moyens dans les unités restantes. Dès juillet 1976, l'EB 3/94 devient « escadron renforcé ». Sa dotation en Mirage IV passe à 7 machines, tandis que son personnel s'étoffe.

Mais l'heure de la fin de l' « Arbois » approche. L'EB 3/94 est dissous le 30 septembre 1983, au terme d'une existence de 17 ans marquée par de nombreuses prises d'alerte, une multitude d'exercices spécifiques (« Poker », « Rami », « Canasta », « Banco », « Baccara »), et les compétitions inter-escadrons des FAS (coupe « Fantasia »). Signe de l'expertise acquise par l'unité franc-comtoise, l' « Arbois » remporte à deux reprises (1977 et 1979) la coupe Commandant Héliot, mise en jeu tous les ans à l'occasion des manœuvres « Fantasia ». Le départ des Mirage IV de Haute-Saône n'interrompt pas pour autant le lien entre la BA 116 et l'atome militaire car la 4^{ème} escadre de chasse, établie sur la base depuis juin 1961, y assure depuis 10 ans la mission de frappe nucléaire préstratégique.

« La Quatre » et l'arme nucléaire tactique

En effet, parallèlement à la constitution de la force de frappe stratégique, l'armée de l'air acquiert dès le début des années 1960 l'aptitude au tir d'armes nucléaires tactiques. Alors que l'engagement de nos armées au sein de l'OTAN prend de l'importance, les armements (mitrailleuses ou canons, roquettes, bombes classiques) dont disposent nos chasseurs-bombardiers (F-84F, F-100) et bombardiers (Vautour) de l'époque apparaissent inadaptés à la nature et à la dimension des cibles allouées, qui sont principalement des objectifs militaires situés au-delà du rideau de fer. Afin de ne pas se limiter à un rôle de faire-valoir aux côtés des moyens offensifs US, l'armée de l'air décide de doter ses appareils de la capacité à tirer des armes nucléaires tactiques américaines (Mk-43).

Le général de Gaulle exclut que des armes nucléaires étrangères puissent être employées depuis le territoire national. Les deux escadres de chasse retenues pour cette mission (la 3^{ème} et la 11^{ème}) s'installent donc en Allemagne en 1958-1959. Si le haut commandement militaire français se garde une option de veto quant à l'engagement de nos appareils dans une mission de *Strike* nucléaire, la mise en œuvre de l'armement s'effectue sous le contrôle exclusif des Américains (système de double clé). Cette première expérience du nucléaire militaire permet d'acquérir une expertise qui s'avèrera précieuse par la suite, mais la dépendance stratégique à un pays tiers est en contradiction avec les ambitions que nourrit le Général pour la France.

Le retrait de la France du commandement militaire intégré de l'OTAN, notifié par le général de Gaulle au président Johnson le 17 mars 1966, entraîne le retour de « la Trois » et de « la Onze » en France. En juillet de la même année, le conseil de défense décide le lancement des études de fabrication d'une charge tactique commune (CTC) pour les armées de l'air et de terre. Ces travaux conduisent pour l'armée de l'air à la réalisation, dès le début des années 1970, des armes nucléaires tactiques type 52 (ANT 52), d'une puissance nominale de 25 kT.

Les Mirage III E, dont les spécifications indiquent, dès 1959, qu'ils devront être aptes au tir d'armes nucléaires, sont désignés pour être les premiers porteurs de l'ANT. Les escadrons de chasse 1/4 « Dauphiné » et 2/4 « La Fayette », qui opèrent sur le chasseur-bombardier respectivement depuis 1967 et 1966, ne tardent pas à quelque peu « délaissé » leur mission principale de défense aérienne au profit des installations nucléaires de la BA 116 pour l'entraînement à la mission de pénétration nucléaire tout temps. C'est une mission particulièrement complexe et exigeante car, malgré ses caractéristiques remarquables pour l'époque, le « III E » ne dispose que d'aides au pilotage très limitées. Les missions s'effectuent dans des couloirs dédiés (les « tuyaux ») : le pilote travaille aux

instruments, en corrélant les prédictions radar élaborées par le centre de prédiction radar (CPR) de la base avec l'image qu'il visualise sur son scope.

L'arrivée des ANT 52 occasionne, là encore, d'importants travaux d'infrastructure. A Luxeuil, on construit un second DAMS, car le stockage et l'entretien des armes (cœur nucléaire et enveloppe) requièrent des installations spécifiques. La BA 116 voit également sortir de terre des zones d'alerte, avec abris antiaériens destinés à accueillir les avions et les moyens de transmission hautement sécurisés destinés à la réception des ordres et à l'envoi des comptes-rendus. Le DAMS 12/4 réceptionne ses premières armes le 1^{er} juillet 1972. En mars 1973, la ZA de la base est déclarée opérationnelle. Dotés de 15 Mirage III E chacun, tenus par un contrat de disponibilité quotidienne de 12 appareils, les escadrons « La Fayette » et « Dauphiné » prennent l'alerte nucléaire à compter de mai et de novembre 1973. Le *Strike* nucléaire est désormais leur vocation première, même s'ils conservent l'assaut conventionnel et la défense aérienne en tant que mission secondaire.

La mise en œuvre des ANT 52 est soumise aux mêmes procédures et règles d'engagement que les AN 22, le choix des objectifs et la décision d'engagement incombant au Président de la République. Le contrôle opérationnel des moyens est assuré depuis les centres d'opérations du chef d'état-major des armées (CEMA) et de la force aérienne tactique (FATac / 1^{ère} RA), grand commandement dont relève « la Quatre ». L'articulation entre les moyens nucléaires des FAS et de la FATac témoigne d'une solide cohérence doctrinale. Les moyens nucléaires tactiques ont vocation à être engagés sur des objectifs militaires adverses pour une frappe unique, massive et non renouvelable avant, si les circonstances l'exigent, de lancer les vecteurs stratégiques sur des cibles d'une autre nature.

Ce couplage entre les moyens tactiques, dont la vocation est préstratégique (on parle

alors aussi d' « ultime avertissement »), et les moyens stratégiques confère au dispositif national un caractère particulièrement dissuasif. La crédibilité du tandem Mirage III E / ANT 52 est d'ailleurs démontrée de manière éclatante le 28 août 1973 lorsque le lieutenant-colonel Copel, alors « patron » de la 4^{ème} escadre de chasse, procède avec succès au tir d'une arme réelle au centre d'essais du Pacifique (opération « Tamara »).

La capacité dissuasive de nos forces nucléaires nécessitant une modernisation continue des systèmes d'armes, il est décidé dès la fin des années 1970 de travailler au remplacement des « III E » et de leur armement. Le Mirage 2000 N et le missile thermonucléaire ASMP (Air-Sol Moyenne Portée) sont bientôt programmés pour prendre la relève.

Le retour de la mission nucléaire stratégique

L'adoption du Mirage 2000 N offre à l'armée de l'air un saut capacitare considérable. L'appareil, qui effectue son premier vol en 1983, est dérivé d'un monoplace de chasse à commandes de vol électriques, dont il conserve l'agilité et les performances. Mais au-delà des apparences, il s'agit d'un système d'armes radicalement différent. Son système de navigation et d'attaque est taillé pour la pénétration tout temps à très basse altitude (jusqu'à 200 pieds de hauteur), à très grande vitesse (jusqu'à 600 nœuds), en toute sécurité (radar de suivi de terrain couplé au pilote automatique). La navigation est désormais très précise (deux centrales inertielle), et l'avion peut évoluer dans un environnement de menaces denses en conservant une forte probabilité de survie (contre-mesures intégrées très performantes).

L'arme nucléaire embarquée répond, elle aussi, à un concept novateur, et unique au monde. Arme de forte puissance (300 kT), l'ASMP est un missile de croisière qui, tiré à distance de sécurité (sa portée peut atteindre plusieurs centaines de kilomètres), rejoint sa cible de manière autonome, minimisant ainsi l'exposition de son porteur aux menaces ad-

verses. La précision de sa navigation, et la possibilité de moduler les effets de l'explosion lui confèrent la capacité de limiter les dommages collatéraux.

Mais la principale singularité du Mirage 2000 N est peut-être l'adoption d'un équipage à deux. Les pilotes de « III E » doivent désormais composer avec un navigateur officier système d'armes (NOSA). Cette petite « révolution culturelle » ne tarde toutefois pas à s'inscrire dans les mœurs, car le partage de la charge de travail au sein du cockpit démultiplie les performances dans une mission qui, même si elle est rendue plus aisée par des interfaces homme – machine conviviales, demeure extrêmement complexe.

L'EC 1/4 « Dauphiné », désigné comme devant être le premier escadron de l'armée de l'air à opérer sur Mirage 2000 N, débute sa transformation à Mont-de-Marsan à l'été 1987. Le 30 mars 1988, équipages et mécaniciens reviennent à Luxeuil sur leur nouvelle monture. Juillet 1988 connaît les premières prises d'alerte, tandis que le personnel du « Dauphiné » transmet sa compétence à celui du « La Fayette », à son tour déclaré opérationnel le 1^{er} juillet 1989.

L'avènement du nouveau système d'armes s'accompagne, là encore, de nombreux changements pour la base. La zone d'alerte du 1/4 est modernisée en profondeur : hangarottes, hangars de maintenance, opérations, poste de commandement enterré, rien n'échappe à la nécessité d'adapter l'existant aux exigences nouvelles, dont l'augmentation du personnel n'est pas la moindre. Le DAMS subit une cure de jouvence, car la conception du nouvel armement transforme profondément les principes de mise en œuvre et de maintenance (stockage d'un propulseur en lieu et place d'une bombe, création de bancs d'essai, etc.). Le Groupe d'Entretien et de Réparation des MATériels Spécialisés, GERMAS, se dimensionne en vue des dépannages de l'ensemble de la flotte Mirage 2000 N. Un simulateur ultramoderne fait son apparition (octobre 1988) au sein du centre d'instruction tactique 339 (CITAC)

qui, à partir d'une flotte de Jaguar E et de Mystère XX SNA, assure la transition opérationnelle des jeunes pilotes et navigateurs destinés à servir sur Mirage 2000 N. Le CITAC deviendra le Centre de Formation des Equipages de Mirage 2000N (CFEN).

Au départ, la mission des escadrons de Luxeuil s'inscrit dans la continuité du « III E ». Il s'agit de garantir un haut niveau de préparation dans l'hypothèse d'une frappe nucléaire d'ultime avertissement. Mais les années 1990 vont apporter deux changements majeurs. Le 1^{er} septembre 1991, à la fois par souci de cohérence et pour pérenniser le poids de l'armée de l'air dans le dispositif de défense national, il est décidé de réunir l'ensemble des moyens « air » de frappe nucléaire au sein d'un seul et même commandement. Les EC 1/4 et 2/4 quittent donc le giron de la FATac pour rejoindre les forces aériennes stratégiques. L'année 1996 voit enfin le transfert de la mission de frappe nucléaire stratégique des Mirage IV P aux Mirage 2000 N.

Les EC 01.004 « Dauphiné » et 02.004 « La Fayette », devenus unités aériennes autonomes depuis la dissolution de la 4^{ème} escadre de chasse en 1994, sont désormais les chevilles ouvrières de la composante aéroportée de nos forces nucléaires stratégiques. Tout en conservant une expertise pointue dans sa mission secondaire d'assaut conventionnel, le personnel des escadrons s'engage avec foi, rigueur et abnégation dans la mission de dissuasion, dont chacun mesure l'enjeu. Le quotidien est rythmé par un ensemble d'exercices et de manœuvres, et la base tout entière peut appréhender, au travers des « Palmier », « Banco » et autres « Poker », le haut niveau d'implication requis. Les manœuvres nucléaires mobilisent, outre les escadrons et le DAMS, les moyens de sécurité et de protection (sécurité nucléaire, pompiers et commandos de l'air), le soutien opérationnel (directeur des vols, contrôleurs et météorologues), le soutien médical et le soutien personnel (restauration en particulier). Bref, c'est toute la base qui se mobilise autour de la mission.

« La BA 116 et la Bombe », c'est donc 43 ans au cœur de notre politique de défense. Outil de souveraineté destiné à garantir l'autonomie de décision et d'action de nos autorités politiques et à préserver nos intérêts vitaux de toute velléité de chantage ou d'agression, l'arme nucléaire repose depuis le général de Gaulle sur un principe simple : faire redouter à tout adversaire éventuel des dommages inacceptables, c'est-à-dire hors de proportion avec l'enjeu que représenterait une agression. Nonobstant la stabilité du concept, cette brève évocation aura permis de constater que la doctrine (les modalités de mise en œuvre) n'a cessé d'évoluer au gré des bouleversements du paysage géostratégique et des perspectives offertes par le progrès technique.

La base de Luxeuil a été, depuis 1966, intimement associée à chacune de ces évolutions qu'elle a accompagnées en adaptant perpétuellement son aspect et son organisation. Aujourd'hui base de première importance dans notre stratégie de dissuasion, elle prend une part active dans la modernisation de la composante aéroportée. Tout en assurant la tenue de posture, les escadrons de chasse « Dauphiné » et « Lafayette » forment le personnel qui, demain, mettra en œuvre l'ASMP amélioré à bord des Mirage 2000 NK3 et autres Rafale F3. Ancrée dans son riche passé, la BA 116 est résolument tournée vers l'avenir.

*Lieutenant-colonel Jean-Patrice LE SAINT,
dernier chef de l'EC 01.004 « Dauphiné » (2009-2010)*

L'EC 01.004 « Dauphiné » et la mission de dissuasion nucléaire

Si le concept de dissuasion, qui consiste à conduire un adversaire éventuel à renoncer à toute volonté d'agression en lui faisant redouter des dommages hors de proportion avec les enjeux de celle-ci, est aussi ancien que l'art de la guerre (« Si vis pacem, para bellum », selon un adage célèbre), il a connu une nouvelle vigueur avec l'avènement de l'arme atomique. Les effets dévastateurs des bombardements d'Hiroshima et de Nagasaki, en août 1945, d'autant plus terrifiants qu'ils furent produits de manière quasi-instantanée par un seul système d'arme (un avion, une arme pour un objectif), révélèrent au monde que l'on était entré dans une nouvelle ère.

Pour les théoriciens de la guerre nucléaire, l'efficacité de la posture de dissuasion repose sur trois piliers : la capacité permanente à infliger des dommages inacceptables, quelles que soient les circonstances (capacités de frappe et de riposte) ; la volonté politique de recourir au feu nucléaire en cas de nécessité ; la perception par l'adversaire de cette capacité et de cette volonté. Si le second pilier est essentiellement une prérogative des plus hautes autorités de l'Etat, notamment au travers de ce qu'il est convenu d'appeler la stratégie déclaratoire, les forces nucléaires stratégiques (Force Océanique Stratégique (FOST) : sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et missiles balistiques ; Forces Aériennes Stratégiques (FAS) : avions ravitailleurs, chasseurs-bombardiers et missiles de croisière aérobie) mettent en œuvre les capacités nécessaires à l'exercice de la dissuasion, de manière plus ou moins ostensible, concourant par là même au troisième pilier.

Au-delà des mots, la crédibilité du concept de dissuasion nucléaire, raison d'être des unités des FAS, passe par l'acquisition et l'entretien permanent d'un certain nombre

de savoirs, de savoir-faire et, peut-être surtout, de savoir être. Premier escadron de combat de l'armée de l'air à mettre en oeuvre le système d'arme Mirage 2000 N – ASMP (1988), intégré dans les FAS en septembre 1991, l'EC 01.004 « Dauphiné » oeuvre depuis 1996, année où la mission nucléaire stratégique devient sa mission principale, à la pérennisation de ces aptitudes et de ces compétences, indispensables à l'exercice crédible d'une mission qui reste le fondement de la politique de défense de la France.



Mis en service en même temps que les Mirage IV A, premiers vecteurs de la composante aéroportée nationale, les avions ravitailleurs Boeing C-135 FR jouent aujourd'hui encore un rôle de premier plan dans la mission de dissuasion nucléaire, en offrant aux chasseurs-bombardiers une allonge leur permettant d'atteindre des cibles distantes de plusieurs milliers de kilomètres (DR).

Les savoirs et savoir-faire requis s'exercent dans deux domaines complémentaires : l'emploi et la sécurité nucléaire. L'emploi, qui recouvre l'ensemble des volets d'une mission de frappe nucléaire, dans la théorie (connaissance du système d'armes, des documents de référence, des menaces sol-air et air-air susceptibles d'être rencontrées) comme dans la pratique (ravitaillement en vol, pénétration à très basse altitude et très grande vitesse, par tout temps, procédures d'engagement nucléaire et de tir de l'arme), est essentiellement l'affaire du personnel navigant, pilotes et navigateurs officiers systèmes d'armes. Mais rien ne serait possible sans l'intervention constante des spécialistes du renseignement et des mécaniciens.

Le personnel du renseignement soutient l'action des équipages de manière très spécifique. Points de situation géopolitiques, présentation des systèmes d'armes en service, aide à la préparation des missions (programmation et analyse des systèmes de contre-mesures électroniques, sélection des recalages) et, surtout, traitement de la messagerie spécialisée (recueil, exploitation et diffusion des messages reçus des centres d'opérations, comptes-rendus) jalonnant toute montée en puissance nucléaire, sont autant d'éléments caractéristiques de la polyvalence des officiers de renseignement, interprètes photo et sous-officiers de guerre électronique du « Dauphiné ».

Les mécaniciens de l'escadron disposent, outre les compétences nécessaires à la mise en oeuvre et à la maintenance des avions, de qualifications particulières qui, selon leur spécialité d'origine (service de piste ou dépanneurs, électroniciens, spécialistes du système de navigation et d'attaque, armuriers), leur permettront de conduire ces actions sur un avion armé de l'ASMP, dans le respect des normes requises par la sécurité nucléaire.



Une fois armé de l'ASMP, le Mirage est placé sous la responsabilité du personnel de l'escadron. Sous la surveillance vigilante d'un sous-officier mécanicien spécialement qualifié et d'un gendarme du groupement de la sûreté des armes nucléaires (GSAN), l'avion fait l'objet de vérifications régulières afin d'assurer au commandement l'intégrité et la sécurité des moyens (DR).

Seul un entraînement régulier permet de garantir au commandement le haut niveau de préparation requis par l'exercice d'une dissuasion crédible. Ainsi, pas un jour

ne passe sans que l'un ou l'autre des spécialistes de l'escadron ne soit évalué dans son domaine de compétences. Entraînements en vol avec ravitaillements, pénétrations TTBA-TGV et tirs fictifs de l'arme, tests des transmissions nucléaires, exercices de sécurité nucléaire et manoeuvres d'ensemble rythment le quotidien du « Dauphiné ».

Plusieurs fois par an, la totalité du processus est évaluée, à l'exception bien entendu du tir de l'arme réelle. L'escadron opère alors en quasi-autarcie, à partir de sa zone d'alerte et, aux ordres du centre d'opérations des forces aériennes stratégiques (COFAS), valide dans un cadre réaliste l'ensemble des actions précédant l'engagement du feu nucléaire. « Banco » permet ainsi, en collaboration étroite avec le dépôt atelier des munitions spéciales (DAMS), la sécurité nucléaire (SN), l'escadron de protection (EP), l'escadron des services d'incendie et de secours (ESIS) et, de manière plus générale, le soutien opérationnel (CSO) de la BA 116, de placer le personnel de l'unité en état d'alerte sur zone, sur des Mirage armés de missiles réels. Une fois les armes réintégrées au DAMS, « Poker » mettra les équipages en situation de réaliser une « mission équivalente » (profil représentatif de la mission réelle) avec plusieurs ravitaillements en vol, la traversée de zones de menaces, et un tir fictif restitué sur champ de tir.

On comprend aisément qu'une mission aussi exigeante requière un engagement, une rigueur et une discipline intellectuelle tous particuliers. Comme ses homologues des autres unités FAS, le personnel du « Dauphiné » s'astreint à ce savoir être si caractéristique, modelé par la conscience de servir une mission d'exception qui ne souffre aucun à-peu-près.

Jusqu'au bout, l'EC 01.004 aura conduit la mission permanente de dissuasion nucléaire à partir de ses installations, situées sur le seuil sud-ouest de la piste de Luxeuil : la zone d'alerte n°1 (ZA 1). Cette zone à l'accès réglementé, hermétique lors des nombreux exercices et montées en puissance nucléaire,

comprend l'ensemble des moyens nécessaires à la conduite de ses missions (poste de commandement enterré, abris avions et personnel, modules d'accès aux abris collectifs, transmissions spécifiques) et à la vie du personnel dans ce contexte (ordinaire spécial opérations, couchages).

L'EC 01.004 et la mission de dissuasion nucléaire, ce sont donc plus de vingt ans marqués par une adéquation parfaite entre commandement, missions et moyens. Un épisode de l'histoire de la BA 116 se clôt, qui aura été pétri par une cohérence remarquable, garante de la performance opérationnelle et de la sécurité requises par l'exercice de la plus noble des missions : garantir la défense de notre territoire contre toute agression dirigée contre ses intérêts les plus précieux.

*Lieutenant-colonel Jean-Patrice LE SAINT,
dernier chef de l'EC 01.004 « Dauphiné » (2009-2010)*

L'âme du « Dauphiné »

« Dauphiné »... Tu fus en 1996 le premier escadron de combat qu'il m'ait été donné de visiter mais le jeune élève-navigateur que j'étais alors ne pouvait imaginer qu'il vivrait avec toi, 12 ans plus tard, deux années parmi les plus marquantes de son parcours opérationnel. Lorsque je revois ces deux « dernières années en 'Dauphiné' », les souvenirs se bousculent et seul le temps me permettra de saisir l'ampleur de ce que tu m'as offert.

Depuis que nous avons rétabli notre lien, en septembre 2008, pas un jour n'est passé sans que je ne sois saisi par la majesté de tes atours. L'harmonie de l'agencement de tes infrastructures et la verdure de ton manteau te confèrent une quiétude apaisante. Tout est là pour que chacun œuvre avec effi-

cacité, habité de la sérénité qui permet de réaliser de grandes choses.

L'accès au premier étage du HM 18, ton cœur, au mur duquel figurent les noms de tous ceux qui ont présidé à ta destinée, depuis les temps anciens des escadrilles, sont la marque de ton attachement fort aux traditions et, pour moi qui eus l'honneur d'être ton dernier chef, le rappel quotidien de mes obligations. Les portraits de ceux qui ont écrit ton histoire, des années 1960 à aujourd'hui, signalent à chacun que le « Dauphiné » fut avant tout une aventure humaine.

J'ai été marqué par la richesse des femmes et des hommes, serviteurs dévoués et généreux, qui ont épousé ton quotidien. Tu auras révélé, à eux-mêmes et à leurs frères d'armes, des femmes et des hommes d'exception qui auront, par leur capacité à convaincre et à susciter l'engagement, entraîné l'ensemble de leurs camarades dans un seul et même mouvement. Je garderai en mémoire les vols de nuit famille, les journées traditions et autres manifestations de cohésion.

Tu m'as aussi permis d'élargir mes horizons, de découvrir une mission fascinante, mais qui se dit peu hors du cercle des initiés. Comment oublier la prise de contact avec tes entrailles, ton poste de commandement enterré, ta « salle de guerre » et mon premier face-à-face avec l'Arme ? Comment oublier les prises d'alerte, l'attente des départs pour Poker, la tension de ces vols si particuliers, la satisfaction du travail bien fait et des obstacles surmontés en Equipage ? Comment oublier l'abnégation de tes mécaniciens qui, de

Palmier en Banco, reproduisent consciencieusement les mêmes gestes, et qui ne compteront pas leurs heures pour que, toujours, le « contrat » soit rempli ou que, demain, volent les avions ?

Parfois, nous avons quitté ton écrin pour te faire rayonner ailleurs, en France ou plus loin. Tu l'as vu, de Cazaux à l'Alaska, nous n'avons pas ménagé nos efforts pour montrer de toi la plus belle image, et laisser de toi le meilleur souvenir. L'accueil chaleureux des « Pipins », dans cette région dont l'emblème est aussi notre ralliement, nous porte à croire que tu vivras encore durablement dans les cœurs et les mémoires.

Je crois pouvoir dire que nous aurons vécu une belle dernière année. Année particulièrement riche et rythmée, où chacun aura puisé dans ses ressources pour t'offrir un hommage à la hauteur de ce que tu as toujours été, ni plus ni moins que « le Meilleur ». Quant à moi, qui m'apprête à remettre les fanions de tes escadrilles, je te laisse enrichi des moments forts que tu m'auras permis de partager, et de l'intime conviction qu'il n'y a pas de plus grande satisfaction que de se donner pour le bien commun. Peut-être renaîtras-tu un jour, toi ou l'une de tes belles escadrilles. Mais pour l'heure, je te dis « Adieu, 'Dauphiné' », heureux du devoir accompli et, quand je considère ceux qui vont te quitter pour d'autres aventures, résolument confiant en l'avenir.

*Lieutenant-colonel Jean-Patrice LE SAINT,
dernier chef de l'EC 01.004 « Dauphiné » (2009-2010)*

Achévé d'imprimer
sur les presses numériques
de **DICOLOR GROUPE**
Ahuy (21 - France)
Juin 2010

Dépôt légal imprimeur : 10 06 1326