

AIR

ACTUALITÉS

LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR



// SAUVETAGE AU COMBAT
// BIA, DES AILES ET DES JEUNES
// FOMEDEC, NOUVELLE FORMATION
DU PERSONNEL NAVIGANT

1/2 « CIGOGNES »

EXPERT

DE LA DÉFENSE AÉRIENNE



M 03007 - 704 - F. 4,50 € - RD



32



16



26



50

ACTUALITÉS

6 LES ACTIVITÉS MARQUANTES DE L'ARMÉE DE L'AIR

OPÉRATIONS

16 UN ÉTÉ SUR LE QUI-VIVE
Héphaïstos

PRÉPARATION DES FORCES

20 DES TIGRES SURVOLENT LA BRETAGNE
NATO Tiger Meet 2017

26 SAUVETAGE AU COMBAT
Stage interallié « APROC 2017 »

DOSSIER

32 EXPERT DE LA DÉFENSE AÉRIENNE
L'escadron de chasse 1/2 « Cigognes »

AU CŒUR DES UNITÉS

44 DES AILES ET DES JEUNES
Brevet d'initiation aéronautique

48 UN PARTENARIAT GAGNANT-GAGNANT
Réserve inversée

50 UN NOUVEAU CURSUS DE FORMATION POUR LE PERSONNEL NAVIGANT
FOMEDEC

TECHNIQUE

56 NOUVEL AVION ÉCOLE DE L'ARMÉE DE L'AIR
Pilatus PC-21

CULTURE

58 ACHILLE DES TEMPS MODERNES
Georges Guynemer

62 INSIGNE, LIBRAIRIE, LOISIRS, ANNONCES...

Publicité : [page 2 : UNÉO] - [page 15 : GMPA] - [page 65 : GMF, Fédération des clubs de la défense] - [page 67 : AGPM] - [page 68 : TEGO]

Couverture : Adc Anthony Jeuland/Sirpa air Poster : Adc Anthony Jeuland/Sirpa air, Katsuhiko Tokunaga

EXPERT DE LA DÉFENSE AÉRIENNE



L'ESCADRON DE CHASSE 1/2 « CIGOGNES », ses pilotes consacrent leurs entraînements et leurs missions opérationnelles à la défense aérienne. Réactivité, permanence et efficacité sont leurs mots d'ordre. Découverte de cet environnement particulièrement exigeant.

Par le *lieutenant Julie Beck*

Téléchargez la vidéo



Insigne officiel de l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes » : écu ancien d'azur à trois cigognes au naturel brochant une cotice tricolore, celle du chef dite « de Saint-Galmier », celle du cœur dite « de Fonck », celle de la pointe dite « de Guynemer ».



J eudi 9 février 2017, deux bombardiers russes sont interceptés au large des côtes françaises. L'événement fait la une des médias français et étrangers. À la manœuvre, deux Mirage 2000-5 de l'escadron de chasse (EC) 1/2 « Cigognes » et un Rafale. « Vers 12h30, à l'approche des deux bombardiers russes des côtes françaises, la haute autorité de défense aérienne a fait décoller deux Mirage 2000-5 de Lorient, pour intercepter et escorter les deux avions », indiquait-on au commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes. Si les appareils russes ne violent pas à proprement parler l'espace aérien des pays visés, ils ne transmettent pas de plan de vol, n'engagent pas de contact radio et leurs transpondeurs sont coupés. Pour nos sentinelles du ciel, cette mission n'est qu'une parmi d'autres. En 2016, les avions de l'ensemble des escadrons participant à la permanence opérationnelle chasse ont décollé 91 fois sur alerte.

LA PERMANENCE OPÉRATIONNELLE

Installé sur la base aérienne 116 de Luxeuil depuis 2011, l'EC 1/2 « Cigognes » appartient à la 2^e escadre de chasse. Il met aujourd'hui en œuvre 23 Mirage 2000-5F spécialisés dans la défense aérienne. Depuis les lieux de prise de la permanence opérationnelle, les aviateurs sont prêts à décoller 24h/24 et 7j/7 pour assurer le cœur de leur mission : la posture permanente de sûreté aérienne (PPS-A). « Nous veillons sur l'espace aérien national et sur les approches aériennes du territoire, explique le lieutenant-colonel Vincent Repolt, commandant de l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes », depuis le 4 juillet 2017. Grâce à un dispositif armé en permanence, nous intervenons aussi sur des missions d'assistance en vol. Récemment, dans le cadre d'un entraînement, j'ai aidé un avion de

tourisme en détresse. Il s'était égaré et disposait de peu de carburant. Après un premier contact radio avec le pilote, je l'ai guidé vers le terrain le plus proche. » Depuis plusieurs plots dissimulés en France, pilotes et mécaniciens veillent. Au signal, ils rejoignent leurs aéronefs en quelques minutes. « Pendant une semaine, deux pilotes se relaient jour et nuit pour assurer cette mission, développe le capitaine François, pilote sur Mirage 2000-5. À chaque vol, nous procédons par étapes : détecter, identifier et intercepter tout intrus dans le ciel national. » Un travail en coordination avec

les contrôleurs aériens. Une mission discrète mais cruciale pour la sécurité de notre territoire. Ponctuellement, outre la défense aérienne des intérêts vitaux de la France, l'escadron met son expérience au service de l'Otan, notamment dans les pays baltes (voire pages 42 et 43). Depuis 2011, en vertu des accords de défense qui lient la France et la République de Djibouti, l'escadron de chasse déploie régulièrement sur Djibouti des pilotes et des mécaniciens de la base aérienne 116. Ils viennent renforcer de manière permanente les effectifs des forces prépositionnés.

L'ENTRY FORCE - ENTRÉE EN PREMIER

Les « Cigognes » s'entraînent également chaque jour à des missions de guerre : l'entrée en premier. En opérations extérieures, ils assurent la protection et la maîtrise de la troisième dimension du théâtre d'intervention. Les Mirage 2000-5 sont employés pour assurer la maîtrise du ciel au-dessus du champ de bataille. Appelée interdiction, cette technique, consiste à empêcher l'aviation adverse d'opérer dans son espace aérien. Cette démonstration repose sur la combinaison du potentiel de détection des

La 2^e escadre de chasse dispose, en dotation, d'une vingtaine de Mirage 2000-5 et d'environ le double de pilotes.



© O. Rivarès / Armée de l'Air



À tout moment, les aviateurs du « Cigognes » peuvent être engagés dans la protection de l'espace aérien national contre une menace extérieure.

© O. Rovinski / Armée de l'Air



Pour reproduire le tandem pilote-mécanicien de la Grande Guerre, les noms d'un pilote et d'un mécanicien sont apposés sur chaque avion.

radars aéroportés alliés et de la capacité de tir à longue portée, grâce aux missiles MICA. Le 19 mars 2011 à 12h30 débutait une opération aérienne d'ampleur. Huit Rafale de Saint-Dizier, deux Mirage 2000D de Nancy, deux Mirage 2000-5 de Dijon (maintenant basés à Luxeuil), six avions ravitailleurs d'Istres et un E3-F décollaient pour une mission de 6h30, dont 2h30 au-dessus de la Libye. « Nous sommes systématiquement parmi les premiers à pénétrer dans l'espace aérien ennemi, comme à Benghazi en Libye, dans le cadre de l'opération Harmattan », ajoute le lieutenant-colonel.

Dans l'ombre, les aviateurs du 1/2 assurent aussi la protection des raids aériens massifs, conventionnels ou nucléaires. D'une grande complexité, ce genre de mission requiert un travail d'équipe et un entraînement régulier. En cas d'escorte d'un raid dans la profondeur, notamment lors de l'entrée en premier sur un théâtre d'opérations, les chasseurs luxoviens concourent à la

réussite de l'opération en protégeant les bombardiers. Ils ont pour objectifs de faire face et repousser les adversaires pour permettre aux porteurs de bombes ou missiles de croisière de tirer leur armement dans les meilleures conditions. Souvent qualifiés d'« aviateurs de

« Parmi les premiers à pénétrer dans l'espace aérien ennemi »

l'ombre » par le général André Lanata, chef d'état-major de l'Armée de l'Air, les militaires de cet escadron restent fortement engagés. « La contribution de l'escadron aux missions opérationnelles de l'Armée de l'Air est à faible visibilité mais à forte empreinte, confie le commandant d'unité. Notre quotidien est fait d'une alternance entre la

permanence opérationnelle, les renforts à Djibouti et nos diverses astreintes. Au total, nous cumulons plus de 160 jours de « découchés » par pilote et par an. À l'heure actuelle, ce nombre se situe à la hauteur de celui des escadrons les plus engagés de l'Armée de l'Air. »



© O. Rovinski / Armée de l'Air

LES FONDAMENTAUX

La mission est exigeante. De jour comme de nuit, les pilotes du 1/2 sont capables de s'installer dans un avion et d'être à plus de 500 nœuds quelques minutes seulement plus tard. L'entraînement est essentiel pour un pilote de défense aérienne. « Nous nous préparons à des scénarios variés », ajoute le commandant d'unité. Il dispose de bases solides en pilotage. Les bases élémentaires une fois acquises, le pilote peut s'entraîner à l'engagement haute intensité. À l'heure actuelle, le combat à vue, les missions d'interception basiques, les missions d'équipier de guerre et la police du ciel en constituent les fondamentaux.

Le combat à vue est composé de deux types de tactiques : les manœuvres de combat de base (Basic flight maneuvers - BFM) et les manœuvres de combat aérien (Air combat maneuvers - ACM) à un ou deux avions. Ces étapes sont les bases élémentaires pour un pilote de défense aérienne. « Elle [N.D.L.R. : la défense aérienne] ne s'improvise pas, ajoute le lieutenant-colonel. Nous réalisons régulièrement des identifications visuelles, susceptibles de mener à une phase de combat à vue. Pour nos jeunes pilotes, c'est un environnement indispensable à maîtriser. »

Deuxième brique fondamentale, la mission d'interception en avion isolé. L'aviateur est capable d'utiliser son système d'armes en avion isolé, appelé Basic flight intercept (BFI) dans le jargon militaire. « Après avoir appris à décoller et atterrir, le pilote doit être en mesure d'utiliser son système d'armes pour réagir face à une menace, en même temps qu'il communique à la radio, qu'il surveille son radar ou encore qu'il utilise son système de contre-mesures et la L16 », détaille le commandant d'unité. Pour réussir au mieux cette étape exigeante, les pilotes séquentent leur travail tout en utilisant les

automatismes de l'avion. Ils emploient la machine dans son volet tactique le plus complet en avion isolé. Progressivement, ils apprennent à travailler en tant qu'équipier de guerre.

Une fois ces bases maîtrisées, les aviateurs se perfectionnent dans la mission de police du ciel. « Ce domaine répond à des procédures et des domaines d'emploi du système d'armes particuliers, ajoute l'officier. L'interception peut avoir lieu à 500 pieds (environ 150 mètres) et 100 nœuds (185 km/h) comme au niveau 450 (14 km) à Mach 1,6 (2000 km/h). La première

Lieutenant-colonel
VINCENT REPOLT
Commandant
du « Cigognes »

« En 2017, nous gardons les valeurs de nos aïeux : l'esprit d'initiative, l'innovation, la combativité, l'énergie et le courage. Le même esprit anime toujours nos pilotes, pour faire de la chasse et du combat aérien. Actuellement, nous développons continuellement nos tactiques en défense aérienne. Nous avons beaucoup de savoir-faire non formalisés. Pour pérenniser nos connaissances et transmettre notre haut niveau de compétences aux jeunes générations, nous rédigeons un guide d'utilisation opérationnelle de défense aérienne au profit de la communauté Rafale et Mirage 2000-5. »



Capitaine JULIEN
Dernier pilote affecté à l'escadron

« Je me suis engagé dans l'Armée de l'Air en 2010. Après plusieurs années de formations académique et pratique, j'intègre le prestigieux escadron de chasse 1/2 « Cigognes ». Dès mes premiers vols à Cazaux, j'ai pris conscience de mon intérêt pour les missions air-air. De plus, le Mirage 2000-5 est un aéronef qui a fait rêver toute une génération d'aviateurs. J'avais tout simplement envie d'être un spécialiste dans l'air-air et le 1/2 reste l'expert dans ce domaine. Actuellement, je suis une phase sur simulateurs initiaux. J'approfondis mes connaissances du système avant mes premiers vols. Cette étape est indispensable pour appréhender le nouvel environnement du cockpit. »

restant la plus délicate. » De jour comme de nuit, sous un ciel bleu ou orageux, avec ou sans contact radio, les aviateurs font face à un panel extrêmement varié de situations. « Pour être prêt le jour J, nous nous entraînons régulièrement : interception d'un aéronef militaire pour lequel il faudrait réaliser un tir de semonce ou de destruction, intervention sur un avion de ligne en perte de contact radio, mesure d'assistance sur un aéronef léger, les exemples sont nombreux », témoigne Vincent. L'entraînement se fait aussi au sol, auprès de la cellule renseignement. « Nous sommes chargés de l'instruction des pilotes, confie le capitaine Stéphane, officier renseignement. Tous les jours au briefing, nous testons leurs connaissances sur un matériel ou un aéronef. »

L'ART DE LA DÉFENSE AÉRIENNE

Virage de dégageant, inversion verticale, jusqu'à l'éventuel combat tournoyant... les techniques et tactiques sont multiples pour prendre et conserver l'avantage. Il y a des aspects défensifs mais aussi offensifs dans la supériorité aérienne. « Tout l'art de la défense aérienne est d'être préparé à de multiples situations. Le plus important est de savoir isoler en amont les situations les plus probables. » Avec l'expérience, le pilote est en mesure d'adapter sa tactique dès la préparation pour restreindre le champ des possibles. Il ne restera plus

qu'à appliquer en vol toutes les gammes initialement préparées. « Dans cet environnement, il faut être capable de prendre la bonne décision au bon moment avec un délai de réflexion quasiment nul, ajoute l'officier. Grâce au travail de la cellule renseignement, nous pouvons affiner notre méthodologie. Elle nous renseigne sur la tactique des systèmes d'armes adverses, sur le positionnement des sites sol-air ou encore sur les radars adverses. Leur travail est essentiel pour affiner nos tactiques. »

DES ENTRAÎNEMENTS VARIÉS

En France, l'escadron réalise régulièrement des campagnes de tir air-air et air-sol, dans le cadre notamment de l'entraînement au tir canon. En défense, il sert à la fois en air-air pour neutraliser un ennemi et en mode air-sol à protéger des forces au sol. « Le tir canon est une capacité à entretenir, explique le lieutenant-colonel Repolt. Au-dessus d'un territoire hostile et en cas d'éjection d'un pilote ami, nous utiliserons le canon en air-sol pour créer une barrière de sécurité autour de lui. »

L'engagement haute intensité, l'escadron s'y prépare en participant à des exercices d'ampleur comme « Volfa » ou internationaux comme « Artic Challenge Exercice » (« ACE »), « Maple Flag » ou encore « Red Flag ». « Le nombre de participants et la nature des menaces simulées sont importants pour notre apprentissage », détaille le commandant d'unité. Pour être réalistes, les missions aériennes ont lieu dans des environnements où les contraintes sont minimales afin d'exploiter de manière

optimale les capacités de l'avion et du système d'armes. « En exercice, nous évoluons dans des zones d'entraînement exceptionnelles. Durant l'exercice « ACE » en Scandinavie, notre zone s'étendait sur 400 miles nautiques de long (soit 750 km environ) et 150 de large (soit près de 300 km) », explique le lieutenant-colonel Boris Pomiro, commandant la 2^e escadre de chasse. Cette liberté d'utilisation de l'espace aérien optimise l'emploi de l'arme aérienne et par conséquent la qualité du travail des pilotes. Mais cet espace aérien ne sert à rien sans système de débriefing. « L'outil prépondérant pour le débriefing est le système d'exploitation et de restitution des paramètres de mission (Serpam), ajoute le commandant d'unité. Cet outil en temps différé assure la visualisation de la réussite ou de l'échec du tir. Il infirme ou valide les tactiques employées. » Au cours du vol, les pilotes ont la possibilité d'échanger avec le Range Training Officer présent au sol. Ce dernier est informé de tous les tirs et dispose d'une vue d'ensemble des engagements. Il peut mettre sur la touche des aéronefs. En parallèle, le centre d'expertise aérienne militaire développe actuellement un système de débriefing en temps réel basé sur le réseau L16.

UN AVION PERFORMANT ET DE L'ARMEMENT ADAPTÉ

Le Mirage 2000-5 est un avion optimisé pour la défense aérienne et la maîtrise du ciel. « Son système est le plus modernisé dans la gamme des Mirage 2000, détaille le capitaine François. Sa cellule est vieillissante mais le



© D. Revault/Armée de l'Air

L'escadre est l'unité majeure de la base aérienne 116 de Luxeuil. Elle regroupe en son sein plusieurs escadrons.

Seule base aérienne de la région Bourgogne-Franche-Comté et unique emprise défense de Haute-Saône, la base aérienne 116 détient la seule piste en « dur » du département.

« Tout l'art de la défense aérienne est d'être préparé à de multiples situations »





Régulièrement, les aviateurs de l'escadron s'envolent en exercice pour améliorer leurs techniques avec des pilotes d'autres nations.

« système est récent. » Il dispose également d'un radar de bord et de contre-mesures performantes, et d'un armement adapté à ses missions : le missile MICA, en version électromagnétique ou infrarouge. D'une portée maximale de 80 km, celui-ci est utilisé pour les phases de combat au-delà de la portée visuelle. « En configuration de guerre, nous emportons jusqu'à six missiles et deux ou trois bidons de carburant », ajoute l'officier.

Outre les missiles MICA, l'avion est armé de deux canons monotubes de 30 mm, avec une dotation de 125 obus chacun. Il est capable de tirer 1 800 coups par minute, soit un temps de tir en continu de moins de cinq secondes.

« Pour avancer et réussir, il faut se souvenir d'où l'on vient »

Dans le cadre du renouveau des escadres, l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes » a rejoint la 2^e escadre de chasse il y a deux ans. Il œuvre dorénavant aux côtés de l'escadron de soutien technique aéronautique, de l'unité d'instruction au sol et de la section aérienne de réserve de l'Armée de l'Air. « Au sein de la 2^e escadre de chasse, la situation est saine, confie le lieutenant-colonel Diakité, commandant la 2^e escadre de chasse (au moment de l'interview). La production des mécaniciens est utilisée par une seule unité. » Progressivement, l'escadre monte en puissance. Les avions arborent désormais, comme autrefois, le numéro de l'escadre à laquelle ils appartiennent. « L'escadre a permis de donner du sens au travail de chacun, ajoute l'officier. Je suis attaché aux traditions parce que c'est le ciment de l'Armée de l'Air, et en particulier dans la chasse. À la 2^e escadre, nous avons une histoire riche. Pour avancer et réussir, il faut se souvenir d'où l'on vient. Aujourd'hui, nous nous souvenons encore des décennies d'aviateurs qui nous ont précédés. » ■ J.B.

SCRAMBLE EN LITUANIE

Ponctuellement, la France participe, sous mandat de l'Otan, aux missions de police du ciel au-dessus des pays baltes. Rencontre avec la permanence opérationnelle.

« **A**ttention attention attention tango scramble, tango scramble. » À Šiauliai, Lituanie, l'alarme retentit. Vêtus de leurs équipements anti-G, les deux pilotes français installés en salle de repos commencent à se mettre en mouvement. D'un pas assuré, casque à la main, ils rejoignent les avions d'alerte. Les pilotes disposent alors de quelques minutes pour décoller. Dans les hangarages, les mécaniciens sont déjà à l'œuvre. Les portes sont repliées. Les groupes électrogènes tournent à plein régime. Les avions emportent sous leurs ailes, outre deux bidons de 2 000 litres de carburant chacun, des missiles MICA infrarouges et électromagnétiques. Les mécaniciens veillent à retirer les cales et les goupilles de sécurité des missiles. Encore un bref instant, la centrale s'aligne. L'échelle est retirée.

Le capitaine François est pilote de combat opérationnel à l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes ». Il totalise 400 heures de vol sur Mirage 2000-5. Affecté au 1/2 depuis 2014, il reconnaît avoir beaucoup appris de ses aînés. Aujourd'hui, il s'envole pour une mission d'interception au-dessus des pays baltes.

Le volume du sifflement du moteur augmente. Le capitaine François annonce son départ sur alerte à la tour de contrôle lituanienne. Les paramètres de l'aéronef sont vérifiés une dernière fois. Tout est millimétré. François a réitéré ces gestes des dizaines de fois. « À la permanence opérationnelle, je me sens clairement utile, confirme l'officier. C'est, en quelque sorte, l'aboutissement de notre entraînement. Intercepter, identifier et escorter un aéronef est une brique de notre métier de pilote de défense aérienne. » Les deux Mirage 2000-5 sont au roulage. En ce matin de décembre, la météo est étonnamment clémente.

Seuil de piste, accélération, plein gaz. Les roues quittent la piste de 3 500 mètres de la base aérienne lituanienne. Cette fois-ci, il s'agit d'une mission d'entraînement, mais elle aurait pu être réelle.



Les six pilotes du détachement ont réalisé en moyenne dix décollages sur alerte par semaine.

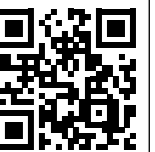
Opération sous mandat de l'Otan

Du 28 août 2016 au 5 janvier 2017, la France a participé, et ce pour la septième fois depuis 2007, à l'opération *Baltic Air Policing*. Un détachement d'une centaine d'aviateurs, originaires essentiellement de la base aérienne 116 de Luxeuil, était déployé. Depuis 2004, les forces aériennes des pays membres de l'Otan prennent l'alerte à tour de rôle. Membres de l'Otan depuis le début des années 2000, les pays baltes ne disposent pas d'avions de chasse capables de mener des missions de défense aérienne. Sur la base du volontariat, les forces aériennes des pays membres de l'Alliance assurent la mission de police du ciel au profit des pays baltes. Dix-sept pays ont déjà participé à l'opération. Ils opèrent alors sous le

contrôle opérationnel délégué de la chaîne de commandement de

l'Alliance atlantique, conformément au système Otan de défense aérienne et antimissile intégrée (*NATO Integrated Air and Missile Defence System – Natinamds*). Au terme des quatre mois de présence, le détachement français a comptabilisé 341 sorties aboutissant à 23 interceptions réelles, l'ensemble représentant un total de plus de 460 heures de vol. « Nous sommes fiers d'avoir participé à cette opération, confie le colonel Isaac Diakité, commandant la 2^e escadre de chasse (au moment de l'interview). *Baltic Air Policing* a été formateur et fédérateur pour nous. Nous avons pu appréhender les enjeux diplomatiques et politiques et la sensibilité extrême de la situation géographique de ces trois pays. » ■ J.B.

Téléchargez la vidéo



UNE HISTOIRE D'AS

L'escadron de chasse 1/2 « Cigognes » est l'héritier d'un passé glorieux. Guynemer, Dorme, Heurtaux, Fonck, Garros... ces illustres pilotes ont marqué l'histoire de l'aéronautique et plus particulièrement celle des escadrilles du « Cigognes ». Stationné sur la base aérienne 116 de Luxeuil-Saint-Sauveur, l'escadron commémore cette année le centenaire de la disparition du capitaine Guynemer. Illustration.



Pour l'année des As, l'escadron a peint un avion pour célébrer le centenaire de la disparition du capitaine Georges Guynemer, l'un des plus glorieux As de la chasse française.

© A. Jaulion / Armée de l'Air

Cigogne [n.f]: grand échassier au plumage noir et blanc, aux pattes et au bec rouges, migrateur (Dictionnaire Larousse). Bon planeur, la cigogne se laisse porter par les courants d'air chaud. Cet oiseau, imposé à toutes les escadrilles du groupe de combat n° 12, évoque on ne peut mieux l'Alsace à libérer. Sur la base aérienne 116 de Luxeuil, elles sont trois à avoir fait leur nid. Désignées sous les vocables d'escadrilles « Cigogne de Guynemer », « Cigogne de Fonck » et « Cigogne de Saint-Galmier », elles ont pour emblèmes respectifs la cigogne aux ailes basses, la cigogne argentée aux ailes hautes et la cigogne aux ailes repliées. Nées durant la Première Guerre mondiale, ces escadrilles ont écrit ensemble et séparément l'histoire de l'unité et sont à l'origine de ses traditions. « Nous

sommes les héritiers de ce glorieux passé, détaille le lieutenant-colonel Vincent Repolt, commandant l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes ». Aujourd'hui encore, nous gardons des valeurs communes, comme l'esprit d'initiative, d'innovation, la combativité, l'énergie et le courage. » Une visite dans l'antre des « Cigognes » est comme une plongée dans l'histoire de l'unité. Portraits, cigognes, cahiers d'ordres, drapeau... le moindre recoin de l'escadron recèle des pièces dignes d'un musée.

DES AS À BORD

La N3 est l'une des plus anciennes escadrilles de l'Armée de l'Air. En mai 1916, outre la N3, les escadrilles N26, 67, 73 et 103 se regroupent sous le nom de « groupe de combat n° 12 ». Lequel s'illustre à de nombreuses reprises avec certains des plus illustres pilotes: Guynemer, Fonck, Garros, Deullin, Dorme, Heurtaux, La Tour... « Aujourd'hui encore nous perpétuons les traditions de la Première Guerre mondiale,

comme les célébrations des vols de lâcher ou les derniers vols. Nous emportons en vol notre emblème, la cigogne baptisée "Crackette", explique l'officier. Dans ce conflit, le groupe de combat perdra 65 pilotes en combat aérien, dont le capitaine Guynemer, disparu le 11 septembre 1917. « 2017 symbolise le centenaire de la disparition du capitaine Guynemer, commandant de la SPA 3 et pilote emblématique, ajoute le lieutenant-colonel. Guynemer est aussi le pilote le plus charismatique de l'Armée de l'Air. Nous souhaitons lui rendre hommage au sein de l'escadron pour contribuer au devoir de mémoire. Nos jeunes aviateurs doivent se rappeler l'héritage prestigieux dont ils sont dépositaires. »

Devenue groupe de chasse 1/2 dans l'entre-deux-guerres, l'unité s'illustre durant la campagne de France, avant d'être dissoute le 20 août 1940. Reconstituée le 1^{er} juillet 1941 sur la base de Châteauroux, elle devient officiellement le 329^e squadron de la Royal Air Force. Sous le commandement du lieutenant-colonel Fleurquin, elle participe au débarquement le 6 juin 1944. En juin 1946, de nouveau groupe de chasse, elle part pour l'Indochine où elle combat sur Spitfire. À son retour, le groupe de chasse reçoit la fourragère de la Médaille militaire et la Croix de guerre 39-45 ornée de quatre palmes. À compter de 1948, il évolue sur P-47 Thunderbolt.

DIJON, VILLE HISTORIQUE DU 1/2

L'année suivante, l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes » s'installe sur la base aérienne 102 de Dijon-Longvic, où il passera plus de 62 ans. À cette occasion, il bascule sur avion à réaction: de Havilland Vampire, puis MD 450 Ouragan et Dassault Mystère IVA. Quelques années plus tard, il devient la première unité de l'Armée de l'Air opérationnelle sur Mirage IIIC, avions remplacés en 1968 par des Mirage IIIE. En 1984, l'escadron passe sur Mirage 2000C avant d'adopter le Mirage 2000-5F à partir de 1997. Le 29 juillet 2011, l'escadron déménage vers la base aérienne 116 « Lieutenant-colonel Tony Papin » de Luxeuil-Saint-Sauveur. Il est notamment engagé dans les opérations au-dessus de la Libye en 2011, mission qui lui vaut d'être décoré de la Croix de la valeur militaire. Depuis deux ans, le « Cigognes » appartient à la 2^e escadre de chasse. ■ J.B.



Patch « Vieux Charles »

DES AS AUX « CIGOGNES »

En 1914, les « plus lourds que l'air » ne représentent pas grand-chose dans l'Armée française. Pourtant, quelques années tard, les premiers As réalisent de véritables exploits. Guynemer, Fonck, Heurtaux, Dorme ont tous appartenu au groupe de combat n° 12, auquel ils ont légué un héritage dont les aviateurs d'aujourd'hui se revendiquent encore.



Sous-lieutenant René Dorme, l'« inimitable », le « Père Dorme », 23 victoires
Artilleur, il passe dans l'aviation en 1915. En janvier 1916, le sous-lieutenant Dorme inaugure les vols de protection de nuit sur Paris. La même année, il intègre le prestigieux groupe de combat des « Cigognes ». L'officier est abattu le 25 mai 1917 pendant un vol de patrouille.

Lieutenant René Fonck, le « vengeur de Guynemer », 75 victoires

Engagé en 1914 dans l'armée du génie, Fonck devient pilote en 1915 et mène des missions d'observation. Aux « Cigognes » où il est affecté, sa vue et son adresse exceptionnelle au tir lui permettent d'accumuler douze doublés, quatre triplés plus deux sextuplés en 1918. Le lieutenant Fonck est l'As des As des armées alliées.



Capitaine Georges Guynemer, la plus brillante des Cigognes, 53 victoires

Engagé fin 1914 comme élève-mécanicien, il se retrouve pilote de chasse aux « Cigognes » en 1915. À bord de son appareil baptisé le « Vieux Charles », ce combattant tenace ne lâche jamais un ennemi engagé. Il disparaît le 11 septembre 1917 durant un duel aérien et devient « le héros légendaire tombé en plein ciel de gloire. »



Capitaine Alfred Heurtaux, 21 victoires

Hussard, il est versé dans l'aéronautique fin 1914 et obtient son brevet de pilotage l'année suivante. En novembre 1916, à l'âge de 23 ans, le lieutenant Heurtaux prend le commandement de l'escadrille des « Cigognes ». Refusant la défaite de 1940, il s'engage dans la Résistance, est arrêté, puis déporté. Promu général en 1945, il est fait compagnon de la Libération.



Avion Spad S.VII n° 254 « Vieux Charles » du capitaine Georges Guynemer.



SPA 3 Cigogne dite de Guynemer



SPA 26 Cigogne dite de Saint-Galmier



SPA 103 Cigogne dite de Fonck

PROCHAIN NUMÉRO

50^e anniversaire du magazine

octobre 2017 n° 705



64^e escadre de transport

Les ailes tactiques

Composée d'équipages évoluant sur C160 Transall et sur Casa CN235, la 64^e escadre de transport d'Évreux est une référence du savoir-faire tactique. Son expérience des opérations extérieures est gravée dans son ADN, ses modes d'action inégalés en Europe.

AIR ACTUALITÉS
LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR

Coupon d'abonnement

Nom: _____

Prénom: _____

Adresse: _____

Code postal: _____

Ville: _____

Téléphone: _____

E-mail: _____

Signature: _____

Règlement par chèque à l'ordre de l'agent comptable de l'ECPAD.

À retourner à l'ECPAD - Service abonnements - 2/8 rue du Fort d'Ivry - 94 205 Ivry-sur-Seine CEDEX.

Vente au numéro: contacter l'ECPAD au 01 49 60 52 44 ou à routage-abonnement@ecpad.fr

* Le tarif spécial est réservé aux personnels et organismes de la défense, anciens militaires et aux moins de 25 ans. Il est conditionné par l'envoi d'un justificatif par le bénéficiaire. ** Le supplément avion obligatoire pour les DOM-TOM et l'Étranger est compris dans nos tarifs (NB: 10 euros pour un abonnement de 6 mois, 20 euros pour un abonnement de 1 an, et 40 euros pour un abonnement de 2 ans).

TARIFS (frais de port inclus)

France	
6 mois (5 n°)	20 €
	16,75 € (tarif spécial)*
1 an (10 n°)	34 €
	30,40 € (tarif spécial)*
2 ans (20 n°)	61 €
	51,40 € (tarif spécial)*
DROM-COM**	
6 mois (5 n°)	31,87 €
	27,25 € (tarif spécial)*
1 an (10 n°)	55,60 €
	51,40 € (tarif spécial)*
2 ans (20 n°)	103,90 €
	93 € (tarif spécial)*
Étranger (hors-taxes)**	
6 mois (5 n°)	36,70 €
1 an (10 n°)	64 €
2 ans (20 n°)	114,40 €