

FLASH 103



GAZETTE DE LA BASE AÉRIENNE RENÉ MOUCHOTT
JANVIER 1965

EDITION SPECIALE

100.000
HEURES





ÉDITORIAL DU COLONEL

Avec le début de la nouvelle année, FLASH 103 a fait peau neuve et se présente à vous sous une forme différente, et je l'espère plus agréable.

La parution de ce numéro coïncidant avec les 100.000 heures de l'Escadre, nous avons pensé à l'occasion de cet événement consacrer un numéro spécial à la 12^{ème} Escadre de Chasse, à son histoire et à ses histoires. Nous espérons ainsi intéresser tout le personnel de la Base à l'activité de son unité aérienne et d'autre part faire plaisir aux anciens qui nous ont promis de venir nombreux le 22 janvier célébrer l'événement.

A cet occasion, voici quelques chiffres plus éloquent qu'un long discours.

Depuis sa création, la 12^{ème} Escadre a vu passer dans ses rangs plus de 300 pilotes (301 exactement) : son matériel aéronautique a été renouvelé 5 fois, à savoir :

- OURAGANS 1^{ère} version
- OURAGANS de numéros supérieurs à I50
- MYSTERE IV A TAY
- MYSTERE IV A VERDON
- SMB 2

au total 308 avions d'arme tous en provenance des usines M. DASSAULT représentant un capital de plus de I50 milliards.

Mais surtout ces 100.000 heures auront coûté la vie à 15 pilotes et 1 mécanicien, sans compter les 11 pilotes et les 3 mécaniciens tombés en ALGERIE, et le 22 janvier en nous réunissant avec les anciens de la 12, il y aura au milieu de beaucoup de joie un peu d'émotion parce que nous nous souviendrons de ces camarades qui ne seront plus jamais des nôtres.

LES DÉBUTS DE LA BASE AÉRIENNE 103

par le GÉNÉRAL PELLERAY

Premier Commandant de la Base

Terrain de secours des Forces Aériennes en 1939, l'aérodrome de CAMBRAI-EPINOY fut utilisé par les Allemands pendant l'Occupation. Ils y construisirent 2 pistes en béton, des hangars et des casernements. Toutes ces installations furent en grande partie détruites par l'aviation alliée lors de la libération.

Après la guerre, seules les pistes et deux casernements furent restaurés par la Direction des Bases aériennes, et le terrain fut temporairement occupé en 1946 par l'escadron de la 50^e Escadre mixte de Chasse-Reconnaissance équipé de Mosquitos (ceux qui devaient finir leur carrière en Indochine).

En 1951, lors de l'établissement du programme OTAN de construction d'aérodromes en Europe Occidentale, le site de CAMBRAI-EPINOY fut retenu comme terrain principal et les travaux sous la responsabilité des Ponts et Chaussées du Pas-de-Calais commencèrent en 1952. Rien ne fut retenu des installations existantes; seule la piste allemande E-W servit partiellement de soubassement à la nouvelle piste beaucoup plus longue.

Toute l'infrastructure aérienne : piste, taxiway, allées, routes à carburant furent construites sur les normes établies par l'OTAN. Les hangars et les bâtiments furent faits sur nouveaux plans français repensés et étudiés par le Bureau Génie de l'Etat Major en liaison avec le Service Infrastructure du Ministère de l'Air.

Les travaux furent supervisés par l'Etat Major de la 2^{ème} Région Aérienne à PARIS jusqu'à fin Mars 1953, date où l'Etat Major Général prit la décision de désigner le premier Commandant de la Base.

Cet honneur m'échut et prévenu dans les premiers jours d'Avril, je prenais la route de CAMBRAI le 15 au matin dans une vieille Peugeot 402 peinte en vert pomme, tout ce que la 2^{ème} RA avait pu ou voulu me confier.

Ma première mission me fixait un délai d'un mois pour rendre la base capable de recevoir 2 escadrons : 1 d'Ou-ragan et 1 de Vampire désignés pour participer, à partir de la Base de CAMBRAI, à l'exercice HORACE, la manœuvre annuelle de DAT de l'OTAN.



-CAMBRAI EN 53 !!

A mon arrivée, la Base n'était qu'un vaste chantier boueux, seules les pistes étaient achevées, aucun bâtiment n'était encore achevé, et je m'installais avec un premier détachement fort restreint dans une ancienne caserne de la ville de CAMBRAI.

Il faudrait un volume pour décrire ce premier mois de commandement où je vécus le plus souvent chaussé de grandes bottes de caoutchouc. Je me contentais d'en résoudre les problèmes quotidiens : obtenir la finition des bâtiments nécessaires, les équiper et les meubler; créer les unités, les encadrer, obtenir le personnel nécessaire, installer les transmissions, faire vivre tout le monde, faire les visites officielles : point très important dans cette ancienne ville de garnison où nous étions la première Unité à nous réinstaller depuis la Guerre, et dans cette région militaire importante et chauvine : recevoir les missions officielles que la connaissance de la réalisation de la première Base - Type nouvelle de l'Armée de l'Air attirait : Mission Parlementaire, qui se traduisit curieusement par un rapport de gaspillage : le distingué Parlementaire, Officier de Réserve de l'Air par surcroît, ayant pris le hêtre, le charme ou le sapin des boiseries de certains bâtiments pour des bois précieux : enfin il a fallu se rendre très souvent à PARIS, à l'Etat Major et à la 2^e Région pour tirer la sonnette d'alarme et obtenir ... à peine le minimum vital. " Mettez les gens dans la m... ils se débrouilleront " J'ai profondément vécu, sans l'apprécier davantage, du reste cette boutade d'un de nos anciens Chefs d'Etat Major Général.

La date fatidique de l'exercice Horace approchait, c'était le 20 Mai 1953 au matin. Après avoir passé des jours et des nuits à décharger des wagons et à mettre le matériel en place, nous emménagions sur la Base le lundi 18 Mai. Nous avions à notre disposition 4 chambres de troupe, 2 bâtiments S/Officiers, la cuisine Troupe avec 2 réfectoires, 1 P.C. escadron avec son hangar, le rez-de-chaussée du P.C. de la Base.

Les I6 Ouragan du GC I/12 arrivaient de MONT-DE-MARSAN à 11 H 45 et 12 Vampire du GC I/5 d'Orange se posaient à 14 H 30. Au cours de la matinée il avait fallu acheter en ville : couverts, verres, bols et torchons non fournis par le Commissariat. Une tour de contrôle provisoire en fer avait été montée. Les soutes à carburant n'ayant pu être terminées, un train de 15 wagons citernes de kérosène avait été amené au plus près, à 2 Km de la Base dans la petite gare de SANCOURT. Enfin, l'électricité fut branchée sur la Base à 17 H00. Les ponts-et chaussées d'Arras avaient tenu leurs engagements, la 2^{ème} région Aérienne et la Z.d.A. 901 avaient fournies tout le matériel demandé, les transmissions provisoires marchaient nous étions prêts.

Mais la Base Aérienne IO3 devait immédiatement connaître ses premières vicissitudes opérationnelles. Lors de l'arrivée des Ouragan, l'un d'eux roulant au sol soit légèrement du taxiway et casse un demi-train dans un caniveau encore béant.

Le I9, le GC I/5 met 6 Vampire en l'air pour un exercice, l'un d'eux éclate un pneu au décollage le pilote rentre le train mais ne peut plus le ressortir et fait un crash sur la piste en herbe réservée. Le 20, l'exercice Horace débute, les Ouragan décollent les premiers, puis les Vampire suivent quelque temps après, un pilote rentre son train trop tôt, retouche la piste et glisse sur le ventre, sa tuyère fait fondre le tarmac en plein centre de la piste. Au retour des Ouragan, les pneus de certains d'entre eux sont pleins de bitume. Les Vampire

reçoivent l'ordre de se poser à LILLE, je fais arrêter les vols et j'alerte les Ponts et Chaussées. Ceux-ci se mettent immédiatement au travail et réussissent à me rendre la piste le lendemain 21 Mai à 13 H00, la dernière phase de l'exercice Horace débutant à 13 H 30. La Base fournit les missions demandées, mais l'exercice se termina tragiquement pour elle : Le Sergent GERVAISE sur Ouragan percute le sol à 19 H00, le vérin électrique de commande du tab de profondeur ayant poursuivi sa course jusqu'au maximum en piqué. L'exercice Horace était terminé et la Base attristée avait reçu son " Baptême du Feu ". Le lendemain 22 Mai 1953, le GC I/5 regagnait Orange, le GC I/12 bien que chez lui à CAMBRAI repartait pour quelques mois encore à MONT DE MARSAN et un fort contingent de personnel qui n'avait été que détaché pour Horace regagnait ses affectations.

Notre premier souci fut alors de faire le point et des comptes. L'inventaire du matériel fut satisfaisant ce qui tient du miracle en pensant aux moyens de fortune avec lesquels, il avait été déchargé, transporté, manipulé, réparti et gardienné. L'inventaire du personnel était toujours très maigre ; Quant aux comptes ils se révélèrent moins satisfaisants encore et le bilan de l'ordinaire mixte sur lequel tout le monde avait vécu jusqu'alors était catastrophique.

Le programme était défini : remettre de l'ordre, réorganiser la Base redresser la situation financière. Ce fut le travail journalier pendant les mois qui suivirent avec les mêmes problèmes que précédemment : finir les bâtiments obtenir le personnel, et équiper la Base. Mais l'ambiance était plus détendue; l'épée de Damoclès " Horace " ne nous menaçait plus. Ce qui ne veut pas dire que tout alla tout seul et qu'il n'y eut pas des à-coups, mais c'était normal. De plus, au fur et à mesure que le temps passait nous avions la satisfaction de voir les premiers résultats de nos efforts et la Base peu à peu prenait forme.

L'escadron I/12 nous rejoignit définitivement le 1^{er} Juillet 1953 et, à partir de cette date, la base ne fut plus, à nos yeux du moins, un chantier mais un terrain d'opérations vivant et dynamique.

Evenements heureux, malheureux, amusants parfois se succédèrent, et grâce au travail de tous nous arrivâmes au but. Le 2^{ème} Escadron et le Commandement de la 12^{ème} Escadre de Chasse furent créés au début de l'année 1954 ce qui donna lieu à une magnifique prise d'armes pour lesquelles nous avions quelque entraînement. La Base avait alors 50 avions Ouragan, plus 3 avions de liaison et d'entraînement plus de 600 Sous-Officiers et environ 1400 Hommes de Troupe. La Zone de Défense Aérienne 901 disposait là de son meilleur atout.

Au début de l'année 1955, on commençait à parler de doter CAMBRAI du Mystère IV - A plus puissant, plus rapide et pouvant passer le mur du son en piqué. Je m'apprêtais, heureux, à vivre cette évolution et à profiter un peu du travail de près de 2 années, lorsque le Commandement m'appela à d'autres fonctions. Le 15 Février 1955, la mort dans l'âme, je remis le Commandement de la Base Aérienne IO3 au Lt-Colonel ANDRIEUX, Commandant la 12^{ème} Escadre de Chasse, qu'il assura par intérim jusqu'à l'arrivée du Colonel MASTRAS, et je repris la route de PARIS dans la Citroën noire qui depuis quelques temps déjà avait heureusement remplacé la 402 vert pomme.

HISTORIQUE

Les fréquences radio ne servent pas toujours à transmettre des caps, des altitudes, des vitesses, et les mots échangés entre pilotes ne sont pas toujours empreints de la froideur et de la dignité qui semblent caractériser, aux yeux du profane du moins, tout ce qui est technique. En voici pour preuve un dialogue tenu dans le ciel de Paris le 14 juillet 1952.

- " - Serrez, Bleu leader.
- Je serre.
- Orange trois, combien avez-vous au badin ?
- Qu'est-ce que ça peut vous foutre, mettez-vous en place !
- Attention ! freins de piqué, top !
- Rentrez freins de piqué, top !
- Ah....le beau défilé que voilà !
- Vos gueules ! Silence radio !
- Ici Ouragan leader, virage à droite au cap 161
- Ici Ouragan leader, virage à droite au cap 160.
- Alors, les trois Ouragans qui glandez à gauche, vous allez vous mettre en place, oui ou m....?
- Les trois Ouragans, ce sont des Mystères qui vous emm...., et quand ils mettront la sauce, vous pourrez toujours coller au train. "

Il était dix heures quarante cinq, et douze Ouragans passant au-dessus des Champs-Élysées, symbolisaient aux yeux des parisiens le renouveau des Ailes françaises. Ces Ouragans, nous pourrions déjà les appeler par anticipation la 12ème Escadre, dont c'était, ce jour-là, la première grande sortie dans le monde. En fait, ce n'est encore qu'un groupe de chasse stationné à Mont-de-Marsan.

À l'origine, il y a sur la BA 118 une section Ouragan, composée de deux prototypes, et menée par le Commandant TREMOLET, secondé dans sa tâche par le Capitaine BIHET, ex-officier d'opérations de la 2ème Escadre. En 1952, le gouvernement français décida d'augmenter le nombre des escadrons de chasse, et de doter une partie d'entre eux de matériel nouveau : pour la nouvelle unité créée, le 1/12, on choisit le premier chasseur à réaction français construit après la guerre par la maison Marcel DASSAULT, le M D 450 Ouragan. Quant aux hommes, ils furent choisis dans divers escadrons de France, et les premiers pilotes de notre future 12ème Escadre furent mutés à Mont-de-Marsan à partir du mois de mai 1952. Adjutants JUILLOT et MAGNAN, Lieutenants PREVOST et VAZIAGA. Le 1/12 se constituera ainsi peu à peu, au cours des mois suivants.

Pour ces pionniers de la 12ème Escadre, s'il s'agissait de créer une unité opérationnelle, un escadron apte à remplir toutes les missions qui lui incombait, ils étaient surtout impatients de faire la connaissance de leur nouvel avion. Après une semaine d'instruction au sol, chacun se trouvait en mesure de prendre l'air. Un record à signaler : Le Lieutenant PREVOST lâché après 24 heures d'instruction au sol ! Comme le groupe de chasse servait aussi de centre d'expérimentation pour l'ouragan, chacun s'attachait à la réalisation de notices déterminant les performances de l'appareil. Deux nouveaux avions (de série ceux-là) s'ajoutèrent aux prototypes utilisés jusqu'alors. Instruction au sol, puis lâchés pour de nouveaux arrivants. Le 25 juin, premier arrosage en l'honneur des pilotes, les traditions s'installaient.... Après quelques semaines de prise en main et d'entraînement, le groupe de chasse peut réaliser quelques meetings : premier meeting à Lyon le 7 juillet, présenté par le Capitaine BIHET et le Lieutenant PREVOST. Enfin le 8 juillet,

date mémorable, les pilotes s'envolent vers Bordeaux, où ils vont percevoir les Ouragans de série qui défileront le 14 juillet à Paris. Pour la première fois, la section de chasse présentera 12 Ouragans.

Après le défilé, tout le monde partit en permission jusqu'au 12 août. L'unité qu'on devait mettre au monde commence vraiment son existence à cette date, à l'arrivée d'un groupe de pilotes tout frais brevetés, et, le 22 septembre, il y en a une douzaine, qui se dirigent vers la salle de cours où va commencer leur instruction, sous la direction des anciens, des moustachus. C'est à cette époque qu'arrive un jeune aspirant sorti de l'École militaire de l'Air de Salon, et déjà plein d'expérience, TOUTOU, autrement dit TOURNIAIRE, futur chef de la patrouille de France.



- ON VIENT CREVARDER MON GAILLARD?... -

Il faut choisir des emblèmes : la 2ème Escadrille adopte celui de la SPA 89, la Guèpe. Le 12 décembre, arrosage (ce n'est pas le premier, mais celui-là fut monstre) pour célébrer la formation du 1/12

1953 : avec la nouvelle année, le 1/12 commence sa première campagne de tir à Cazaux, et fait connaissance avec un nouvel avion : le centre d'expérimentation aérienne militaire de Mont-de-Marsan reçoit en effet un Mystère, le 02, sur lequel se portent immédiatement toutes les convoitises. Le 21 mars, le Commandant LOUBET lui fait passer le mur du son; d'autres s'y essaient à leur tour et le Capitaine BIHET, quelques semaines plus tard, sera le second aviateur supersonique de Mont-de-Marsan. En avril arrivent les insignes de la première escadrille le Tigre, suivis par ceux de l'escadron. Voilà notre escadron pourvu de tous ses attributs. Il n'en demeure pas moins plein de l'énergie qui animait ses premiers éléments, et les records tombent : en particulier celui de la vitesse de transformation, détenu par le Lieutenant PREVOST, avec 24 heures de formation au sol, est pulvérisé par le Cdt SOUVIAT, lâché après une demi-journée de formation.

Il ne reste plus à l'escadron qu'à s'envoler vers Cambrai où il participe pour la première fois, en mai 1953, à des manœuvres d'envergure internationale, l'exercice Horace. La 12ème Escadre fait connaissance avec la Base de Cambrai, qui lui sera affectée quelques mois plus tard et sur laquelle travaillent pour le moment quelques 27 entreprises civiles. Le Sergent CHOISY fait une arrivée mouvementée en sortant du taxiway. Il brise son train d'avion, accident sans gravité. Malheureusement, le jeudi 21 mai, le Sergent GERVAISE se tue en percutant le sol dans son Ouragan, au sud d'Arras. Il n'a pas pu s'éjecter à temps.

Après l'exercice Horace le 1/12 regagne Mont-de-Marsan où il reprend ses activités habituelles, entraînement, formation des jeunes, meetings aériens. Pas pour longtemps cependant, car le 29 juin, c'est le départ de l'échelon précurseur du 1/12 vers Cambrai, où il est accueilli par le Cdt ANDRIEUX. Le 1er juillet arrive le gros de la troupe, et la 12ème Escadre s'installe dans son nouveau fief avec ses douze avions; le matériel afflue, et l'on commence des reconnaissances de secteur, aériennes bien sûr, mais aussi terrestres, en particulier du côté d'Aubigny-au-Bac et de son auberge provençale, le 8 juillet. Le 1/12 connaît son second le 14 juillet, avec un projet de défilé sur Paris qui se termine par une croix de Lorraine sur Cambrai : après avoir attendu trop longtemps les F 84 au lieu de rassemblement, Coulommiers. Les Ouragans doivent regagner la Base sans avoir défilé au-dessus de Paris.

Mais on n'a pas perdu l'allant pour autant, et quelques jours plus tard, le 18 juillet, le Cne BIHET, le Lt PREVOST et l'Adjt JUILLOT sauvent l'honneur en Hollande, en faisant une présentation impeccable de l'Ouragan à SOESTERBERG, pour le 40ème anniversaire de la création de l'aviation militaire hollandaise.

Deuxième campagne de tir de l'escadron à Cazaux, à partir du 28 juillet. Au retour, JUILLOT et MONTAGNAN consacrent la supériorité de l'Ouragan sur deux Meteors belges venus imprudemment narguer la chasse de Cambrai sur son propre terrain. Enfin, le 1er octobre, se termine la première année d'existence de l'escadron 1/12. Le bilan de ces douze mois écoulés, pendant lesquels un escadron s'est formé et s'est organisé en unité opérationnelle, peut s'exprimer en heures de vol : 2307 heures 15 de vol sur Ouragan.

C'est au premier octobre 1952 qu'on peut parler d'un escadron 1/12 : il comprend à cette date 20 pilotes, le Cne BIHET étant Commandant d'escadron, le Lt VAZIAGA Commandant en second, et les Lts DU BOULLAY et PREVOST Commandants d'escadrille.

La 12ème Escadre possède dorénavant une unité bien constituée, avec des missions précises, des difficultés normales et rapidement résolues, des incidents aussi : le 2 octobre, le Cne BIHET perd dans une caserne de parachutistes une partie de sa gouverne de profondeur, d'où la conversation téléphonique suivante :

" - Un de vos avions a perdu un morceau de tête....

- Oui, nous savons, ce n'est pas important, mais renvoyez-le !

L'entraînement commence. En novembre, premiers tirs roquettes et canons fictifs. Premier exercice également en coopération avec l'armée de terre.



LE CPT BIHET

Au début de cette nouvelle année d'existence, le Cne BIHET, qui avait jusque là présidé aux destinées de l'Escadron, qui avait réussi à surmonter toutes les difficultés inhérentes à la mise en route et au développement du 1/12, et de ce fait fondé la 12ème Escadre, est muté à l'Etat-Major. Pilote chevronné, il totalisait en juin 1953 1875 heures 55 de vol, total d'heures le plus élevé à l'Escadron, après celui de l'Adjt JUILLOT qui était de 1947 heures 25. Il part le 3 Octobre, muni d'une magnifique serviette de cuir offerte par ses hommes. C'est le Cne VAZIAGA qui devient commandant d'escadron, avec comme second le Lt. DU BOULLAY, dont le Lt CHEVALIER prend la place à la tête de l'Escadrille des Tigres.

L'hiver du Nord, avec des conditions météorologiques fort défavorables, amène un ralentissement notable de l'activité de l'Escadron. Les rares journées de beau temps sont mises à profit, surtout par les belges, qui deviennent décidément fort entreprenants, bombardent un jour la base de papier hygiénique. Une expédition punitive sur CHIEVRES est immédiatement décidée par voie routière, expédition qui se termine à BRUXELLES dans les meilleures traditions de la chasse et de la fraternité franco-belge, devant un maneken piss mûdusé par les performances des chasseurs, qu'avait à la vérité rendues possibles l'absorption de grosses quantités de bière.

Au total, malgré les incidents de toute nature qui émaillent la vie de l'Escadron, l'activité, devenue normale, n'offre plus de ces faits significatifs qui caractérisaient les débuts de la 12ème Escadre : le 1/12 remplit sa mission sans trop de difficultés, la maison tourne rond, et la 12ème Escadre attend maintenant d'être agrandie. C'est ce qui arrive en juin 1954, lorsque naît le 2/12 Picardie. Dès le 20 Avril 1954 avait commencé le transfert des avions du futur 2/12 de Château-dun à Cambrai, et l'Escadron, pour ne pas être en reste, échangeait ses avions, qui étaient de la première série, contre des avions de la deuxième série, des numéros à 399.

Le 27 Avril, le 2/12 est officiellement créé, mais c'est au 1.12 que revient la tâche de le mettre au monde, en formant ses futurs pilotes et en les entraînant : on trouve ainsi dans les rangs du 1/12 les Sergents DIEUDONNE, LELIEVRE, MALAGNAC, PARDON, qui en sortent au mois de juin 1954, lorsque le 2/12 parvient à l'autonomie, avec à sa tête un transfuge du 1/12, le Cne DU BOULLAY. Le tableau des fonctions et indicatifs pilotes nous donne les noms du Lt MONTRELAY, commandant en second, et des Lts MULLEMAN et PENEAU, commandants des Escadrilles SPA 172 Oiseau Bleu, et SPA 173 Perroquet. Au 22 juillet 1954, l'effectif total est de 24 pilotes, plus 2 réservistes.

L'Escadre est maintenant composée de deux Escadrons le 1/12 Cambrésis et le 2/12 Picardie. Elle en comptera bientôt un troisième, le 3/12 Cornouaille. Nous retournerons en effet maintenant aux sources de la 12ème Escadre Mont-de-Marsan à ; pour y voir créé, le 1er Décembre 1954, ce 3/12 à la tête duquel se trouvent le Cne BARREAU, de la section chasse du CEAM et le Lt. ARCHAMBEAU, commandant en second. Notons que la ressemblance avec le 1/12 ne tient pas seulement au lieu, mais encore aux circonstances et aux difficultés rencontrées : tout le matériel mis à la disposition des pilotes présents à

la création consiste en une notice technique concernant le Mystère IV (car c'est de cet appareil que le 2/12 est ou plutôt sera doté) : d'avion, point ! pour pallier cette absence, au début du mois de février 1955, 49 mécaniciens sont affectés à l'Escadron, puis, le 29 Février, 12 pilotes de la 12ème Escadre, toujours sans avions, qui suivent des cours théoriques sur le Mystère. Enfin le CEAM, charitable, leur prête deux avions de présérie sur lesquels tous les pilotes peuvent être lâchés. Ils reçoivent le 18 mars 1955 leur premier avion, et trois autres le 23 mars ... le 5 mai 1955, le 3/12 compte 11 avions, 26 pilotes et 132 mécaniciens. Il loge sous la tente, car les installations en dur de la BA II8 sont insuffisantes pour contenir personnel et matériel. Le 25 Mai 1955, il rejoint CAMBRAI. Il compte alors 25 pilotes sous le commandement du Cne BARREAUD et du Cne ARCHAMBEAUD, à la tête de la 1ère Escadrille, les Scorpions, le Lt MONTAGNAN, le Lt LABBE commande l'Escadrille des Dogues.



Il est temps de nous arrêter pour jeter un coup d'oeil d'ensemble sur cette Escadre forte maintenant de trois escadrons : trois pilotes à l'Etat-Major, trente-sept au 1/12, trente-deux au 2/12, vingt-neuf au 3/12 ; 101 pilotes au total.

L'Escadre s'est formée pour ainsi dire elle-même, en utilisant ses plus anciens pilotes pour former les cadres des nouveaux escadrons au fur et à mesure de leur création. Ainsi du 1/12, le Cne DU BOULLAY, les Lts MONTRE-LAY, MULLEMAN et COLOMBET, le S/Lt. MAERTEN sont passés au 2/12, et le Lt. MONTAGNAN, les Sgts RENOUE et GENIBREL au 3/12. Mais, si le 1/12 a fourni les pilotes nécessaires à la création des escadrons, c'est le 3/12, en renouveau, qui arrivé de MONT-DE-MARSAN avec ses Mystères IV joue le rôle d'instructeur de la 12ème Escadre lorsqu'elle abandonne l'Ouragan pour s'équiper du nouvel avion. A partir du 1er Juillet, la situation est la suivante :

Le 3/12 est chargé le 1er juillet du vieillissement intensif de ses Mystères IV. Il doit, en cinq mois, les faire voler 4000 heures (ce qui fait en moyenne 26 heures de vol par jour). L'escadron, évidemment incapable de mener seul cette opération à bien, fait appel à l'escadron 2/12 en lui empruntant d'une part ses mécaniciens pour assurer la disponibilité et l'entretien des avions (ce qui nécessitait de la part du personnel mécanicien un travail ininterrompu de jour comme de nuit), et, d'autre part sa 2ème Escadrille, qui de cette manière tout en participant à l'opération de vieillissement du Mystère, effectue sa transformation.

Quant au malheureux 2/12, amputé de ses mécanos et de son escadrille, il confie au 1/12 le soin d'entretenir ses Ouragans et de préparer leur convoi sur CHATEAU-DUN et la B.A. de CAZAUX, prévu pour le 10 Août, et sa première escadrille, qui continuera de voler sur eux jusqu'à ce que l'escadron possède suffisamment des Mystères IV qui lui sont envoyés entre temps, et sur lesquels il effectue avec sa mécanique réduite les premières visites d'arrivée.

Le 1/12 se trouve donc doté de 46 Ouragans et d'une escadrille supplémentaire. Mais c'est une lourde charge pour lui d'assurer l'entretien des avions, c'est-à-dire de les réviser et d'assurer à chacun d'eux un minimum d'heures de vol.

Il s'en débarrasse peu à peu, tandis que le 2/12 et le 3/12 possèdent respectivement 14 et 12 Mystères. Enfin il reçoit l'ordre de convoier les Ouragans vers CHATEAU-DUN le 21 Septembre, sa première Escadrille a commencé la veille sa transformation sur les Mystères de l'escadron 2/12, qui est toujours privé de son escadrille et de ses mécanos.

En Octobre, tous les pilotes de l'escadron 1/12 sont lâchés sur Mystère et leur transformation complète se poursuit aussitôt, une escadrille passant au 2/12 et l'autre au 3/12. Il lui reste encore 8 Ouragans. Le 2/12 recevant à la fois ses propres avions et ceux du 1/12 possède 22 Mystères : le troisième escadron en a 12.



Fin Novembre s'arrête l'opération de vieillissement CORMY (de CORNOUAILLE et de Mystère, évidemment !...). Les conditions météorologiques ont été défavorables pendant ces cinq derniers mois, et l'escadre doit s'avouer vaincue. Elle a quand même réalisé 2 502 Heures 50 de vol en 2 565 sorties sur Mystère IV.

Mais en abandonnant cette course contre la montre elle retrouve du même coup son équilibre, et la répartition entre escadron redevient normale tant en personnel qu'en matériel. Au 1er janvier 1956, le 1/12 retrouvant son autonomie, chaque escadron possède un nombre égal d'appareils. L'Escadre a réalisé cette année-là 7 449 Heures 10 sur Ouragan et 3 844 heures 55 sur Mystère IVA

1956 : Au seuil de cette nouvelle année, jetons un coup d'oeil sur les chefs de la 12^e Escadre.

Le Commandant LACOLLE (Lieutenant-Colonel au mois de mai) la dirige, avec comme second le Commandant BRET. Le chef des opérations est le Commandant de SAINT ROMAN, (remplacé le mois suivant par le Capitaine BARREAUD.) Pour l'escadron 1/12, la composition est la suivante : Le Capitaine GRENET est commandant, le Capitaine PENEAU commandant en second, les Lieutenants MAERTEN et Tourniaire sont commandants d'escadrille. A la tête de l'escadron 2/12 ; les Capitaines FONCELLE et MONTRELAY, les Lieutenants LEROY et COLOMBET sont commandants d'escadrille. Enfin le 3/12 est dirigé par les Capitaines BARREAUD et ARCHAMBEAUD, les escadrilles ayant à leur tête les Lieutenants MONTAGNAN et SAULNIER.

L'Escadre poursuit une marche normale. Dans chaque Escadron ont lieu les habituelles conférences d'instruction générale, militaire ou technique, qui abordent tous les problèmes, aussi bien l'extraction du pétrole que la manoeuvre à pied pour les Sous-Officiers et les hommes de Troupe, la maintenance du Mystère IV A et le canon de 30 mm. L'activité aérienne comprend l'entraînement normal, accoutumance au Mystère IV, tirs, photo, vols, solo vols sans visibilité sur les Martinets de la section de liaison, formation des pilotes à l'instruction des sous-chefs de patrouille, des chefs de patrouille. Campagnes de tir habituel aussi dans les régions plus hospitalières du Sud de la France.

En Avril, le Capitaine BARREAUD devenant chef des Opérations de l'Escadre, il est remplacé à la tête du 3/12 par le Capitaine ARCHAMBEAUD. Au 2/12 le capitaine MASLIN remplace le Capitaine MONTRELAY.

En juin, survient un événement important pour l'escadre : Elle est chargée de constituer et de parrainer une Escadrille d'avions légers dans le cadre du maintien de l'ordre en ALGERIE. Le 8 juin 1956, le personnel de la 12^{ème} Escadre composant l'Escadrille 5/72 est mis en route sur MARRAKECH, pour y suivre un stage de transformation sur T 6 pendant 15 jours. Ensuite il est dirigé sur la REGAHIA où il fait un stage de préparation opérationnelle consistant en vols pilote et observateur sur avion criquet : il s'agissait d'étudier la technique nouvelle pour tous les pilotes, du vol en montagne et de ses difficultés particulières (ascendance, vents rabattants, turbulences). Peu de vols furent effectués sur le T6 ces avions étant arrivés à la fin du stage.

Le déplacement de la REGAHIA à COLOMB BECHAR se fit sur des camions lourdement chargés, conduits par le personnel de l'Escadrille. Ce fut un déplacement pénible à cause de la chaleur, du manque de protection sur un itinéraire peu sûr : et des nombreuses pannes. La Légion apporta cependant une aide précieuse au convoi, en le dépannant et en le nourrissant. Le 5 Août, l'Escadrille arrivait à COLOMB BECHAR, et envoyait aussitôt un détachement de quatre avions à MECHERIA, 300 km au Sud-Ouest.

L'Escadrille avait pour mission de protéger les trains et les convois, de faire des reconnaissances à vue, d'accompagner les troupes en opérations, et aussi d'effectuer des liaisons transports, des missions de photographie aérienne et d'évacuation sanitaire. Le travail ne lui manquait donc pas.

Le Lieutenant-Colonel LACOLLE fit une première visite à l'Escadrille du 1er au 5 Octobre, en Mystère IV, suivi par le Commandant BRET du 21 au 27 Novembre. Ce dernier, note les difficultés que rencontrent les pilotes en ce qui concerne le pilotage du T.6, appareil qui manque de puissance et dont le moteur est dans la plupart des cas à la limite de fonctionnement. Les appareils ont été par surcroît alourdis considérablement par leur armement.

Ce parrainage des EALA en ALGERIE est le fait le plus marquant de l'année 1956 et aussi le plus important pour l'Escadre, car la relève des hommes qui se trouvent en ALGERIE, lui posera de nombreux problèmes. Il importe de noter que le parrainage des Escadrilles d'ALGERIE conditionnera en grande partie, au cours des années à venir la vie de l'Escadre, en l'obligeant à remanier sans cesse ses cadres et ses effectifs, par suite des départs successifs de ses pilotes qualifiés en ALGERIE, et du retour de ceux qui ont été relevés.

L'année 1956 se termine, au cours de laquelle l'Escadre a réalisé le total d'heures de vol le plus important depuis sa création : 13 017 heures 45.



MESSAIN DIT "LE DOUÉ"
«UN PILOTE DE LA CLASSE DES
GUYNEMER ET FONCK» (C^e CATILLON)

Quelques faits importants à noter en 1957 : A partir du 24 juin, l'Escadre est chargée de mener à bien l'entraînement de 10 pilotes israéliens sur M IV, chaque escadron en prenant 3 à sa charge. Elle n'eut cependant pas de difficultés à les former, car ils se révélèrent vite très bons pilotes et tireurs de première force.

En novembre 1957, le 2/12 est dissous, et ses pilotes sont répartis entre les deux escadrons. Une grosse partie d'entre eux, cependant, part en ALGERIE renforcer les rangs des EALA 5/72 et 15/72. L'Escadre assure le même mois la transformation sur M IV de trois pilotes de la 5^{ème} Escadre et de 20 pilotes de la 10^{ème} Escadre, alors privés d'avions par suite de l'interdiction de vol des Mystères IV.

Au premier décembre 1957, elle dispose réellement de 39 pilotes et 44 avions lui sont affectés, 32 de ses pilotes sont en AFN. L'année se termine sur un total de 10.074 heures 10 de vol.

L'année 1958 est surtout marquée par de nombreux mouvements de personnel, départs, retours d'AFN, mutations, nouvelles arrivées. Mais l'Escadre ne connaît pas seulement que des difficultés de personnel, il y a aussi des problèmes techniques, et fort importants : par exemple au mois d'août, 8 sièges éjectables sont indisponibles : il faut donc, pour maintenir une bonne disponibilité d'avions, enlever leur siège éjectable, lorsqu'il est en bon état, à des avions qui ne volent pas pour diverses raisons (ennuis réacteur ou autres) et replacer ces sièges sur des avions en état de voler, mais dont le siège est hors d'usage. Ces changements de sièges et de verrières sont incessants, et nécessitent de nombreuses heures de travail. Profitons-en pour rendre un hommage mérité à la mécanique, particulièrement sollicitée à ces moments-là, et qui remplit sa tâche avec conscience. Elle fournit alors un travail remarquable, d'autant que le problème des sièges n'est pas le seul auquel elle doit faire face : il y a aussi des régulateurs à oxygène en nombre insuffisant, des parachutes en mauvais état, des éléments non approvisionnés, des masques inhalateurs absents, des turbines non livrées.

Tous ces problèmes sont prédominants dans la vie de l'Escadre, à une époque où ses effectifs sont réduits, et ses charges militaires augmentées. En mai 1958, il y a 30 pilotes en AFN et 30 à CAMBRAI. Au premier Octobre, l'Escadre a 70 pilotes en compte, mais 36 d'entre eux sont en AFN, et il n'y en a que 32 effectivement disponibles à CAMBRAI.

L'influence de ces problèmes humains et techniques sur le développement de l'Escadre peut se traduire en heures de vol : 6 823 heures 10 de vol seulement pour l'année 1958.

Un événement important marque le début de l'année 1959, le 21 mars a lieu une prise d'armes présidée par le Général d'Armée Aérienne VALIN et le Général de Division Aérienne CHALLE, commandant la 2ème Région Aérienne. Au cours de cette prise d'armes, le Lt-Colonel ANDRIEUX reçoit la plaque de grand Officier de la Légion d'Honneur, et le Capitaine TOURNIAIRE, commandant en second l'Escadron 3/12 est fait chevalier.

A l'issue de la prise d'armes, la Base Aérienne 103 est baptisée et devient la Base Aérienne Commandant René MOUCHOTTE. C'est Madame MOUCHOTTE qui inaugure le monument élevé à la mémoire de son fils.

Le 23 mars, départ pour la campagne de tir à CAZAUX, de 30 pilotes, comprenant les leaders, les pilotes de l'Escadre n'ayant jamais tiré sur Mystère IV et les pilotes de retour d'AFN qui n'ont pas effectué de campagne de tir depuis 1957. Le 3/12 de son côté fait une utilisation expérimentale du M.IV A en mission de maintien de l'ordre à TELERGMA.

Autre événement important de l'année : le 20 Avril, la 12ème Escadre voit arriver ses trois premiers Super-Mystères B2, amenés de BORDEAUX par le Commandant BRET, le Capitaine CASTILLON et le Lieutenant BETEILLE. Le 3/12 change d'appellation et devient le 2/12.

En Mai, presque tous les pilotes du 1/12 sont lâchés sur les cinq SM B2 que possède l'Escadron. Pour se venger, le 16 juin, le 2/12 gagne par 4 buts à 2 le match de football qui l'oppose au 1/12, malgré la présence sur la touche du Capitaine CASTILLON qui promet des "pains" à tout le monde, entraîneur, joueurs, arbitre, public.



LE C° CASTILLON LE L° BETEILLE

Le 31 juillet l'Escadre a accompli 1 000 heures sur le nouvel avion. Chaque Escadron a en compte 16 SM B2 et les vols sur M.IV A sont arrêtés. Novembre 1959 voit la formation de l'Escadron EALA 3/12 en ALGERIE. Il réunit les Escadrilles 5/72 et 15/72 et reprend les traditions de l'ancien 2/12 dissout à CAMBRAI. Son commandant est le Capitaine DECHELETTE, le Sous-Lieutenant CHARDRON commande la 1ère Escadrille et le Lieutenant BETEILLE la seconde.



LE L° MONNEREAU (AU CENTRE)



LE PREMIER B2 A CAMBRAI

Au début de l'année 1960, c'est l'habituel départ en campagne de tir à ORANGE.

Du 4 au 8 Avril 16 pilotes visitent les Anglais, à WATTISHAM. Le 15 Avril, le Sergent FOURQUET du 2/12 "empaillé" un Hunter, les deux pilotes s'éjectent et retombent, chacun chez soi....., FOURQUET en France, et le major pilote du hunter en BELGIQUE. Ce qui n'empêche pas l'Escadre de procéder à un échange de pilote avec la BELGIQUE : 10 pilotes du 2/12 vont à CHIEVRES, 10 pilotes Belges viennent passer quelques jours à CAMBRAI, le 29 mai, le 1/12 perd son chef : le Capitaine CASTILLON se tue au cours du meeting aérien d'ORLEANS. Le 16 Août le Capitaine MONTAGNAN prend le commandement de l'Escadron.

La situation météorologique interdit souvent les vols à CAMBRAI : le 29 septembre 1960, le 1/12 en profite pour rendre visite au 2/12 : les visiteurs lâchent 2 grenades dans la salle des pilotes du CORNOUAILLE. Ayant judicieusement refermé à clef la porte de la salle et semé quelques grenades dans les couloirs pour protéger leur fuite, ils laissent le 2/12 à ses larmes.

Le 3 Octobre, le Sous-Lieutenant DANCEL fait son arrivée au 1/12 : ayant refusé de boire un verre avec le Capitaine DANNAY, il est obligé de faire deux fois le tour du parking en treillis : mais la S.P. sournoisement appelée rencontre le malheureux au milieu de son parcours et lui demande ses papiers d'identité qu'il n'a pas sur lui. Il est sur le champ emmené dans une cellule inconfortable où il passe la nuit. Le lendemain, invité au mess Officiers, il se trouve aux prises avec un serveur de circonstance, qui répond au doux nom de Jules LALOURDE un soit-disant quillard qui lui sert sa viande avec les doigts, lui lance des petits suisses dans son assiette, et couronne le tout en lui écrasant un sur la figure. Il fait un rapport indigné en réclamant de sanglantes sanctions. Heureusement, la fin de la journée lui apporte la révélation du canular dont il a été victime depuis son arrivée, et tout se termine bien.

Le 6 Décembre, a lieu un voyage en AFRIQUE, COLOMB-BECHAR, TESSALIT, BAMAKO, DAKAR où la présentation en vol

du SM B2 attire de nombreux spectateurs, et retour sur CAMBRAI le 15 Décembre.

L'Escadre a pris goût aux voyages et 1961 est une année marquée par de fréquents déplacements :

En Janvier, en Février, en Mars, en Avril, ce sont les déplacements habituels pour les campagnes de tir à ORANGE et à CAZAUX. Le 11 Février, le Commandant BESSET le Capitaine DANNAY et le Lieutenant LE CLEACH entre autres font une nouvelle expédition en AFRIQUE, ORAN, TESSALIT, FORT LAMY, DOUALA, YAOUDE BRAZZAVILLE. Ils reviennent le Samedi 11 Février.

Le lundi 13 Février le Colonel ANDRIEUX est remplacé à la tête de la B.A. 103 par le Colonel FUCHS.

Le Lieutenant DELFLY et le Sous-Lieutenant BURHEL partent le 20 Février pour des manoeuvres en THAILANDE, la sélection a été sévère pour ce voyage. Il fallait être CP et avoir fait partie du voyage aux INDES. Signalons qu'un pilote de CREIL qui faisait partie du voyage dut sauter en parachute après avoir rencontré un aigle sur son parcours.

Le même jour 6 pilotes et 4 avions partent pour les manoeuvres VIGNY-MUSSET à BOUFARIK, jusqu'au 25 février du 20 au 25 mars le Cornouaille effectue une mission de revalorisation de la DAT à BONE.

Il y eut d'autres déplacements à LUXEUIL et à BONE au mois de mai. En août 1961, l'Escadrille des Tigres du 1/12 rend visite aux Anglais à WOODBRIDGE.

Enfin au mois de Juillet, se termine le parrainage des Escadrilles d'Avions légers par la 12^e Escadre : l'EALA 3/12 est dissous et 9 de ses pilotes reviennent à CAMBRAI, les onze autres demeurent en ALGERIE et sont mutés aux EALA 2/2, 3/5 et 3/10.

La situation redevient donc normale à CAMBRAI. L'escadron 1/12, qui n'avait que 20 pilotes au mois de juin en compte au mois d'août 28. Le 1/12 compte 26 pilotes. La 12ème Escadre totalise à la fin de l'année 8 743 H. de vol, contre 9 319 Heures en 1963.



La 12ème Escadre ne supporte plus les charges du parrainage des escadrilles d'Algérie, et dorénavant elle présentera le même aspect : une unité intégrée dans l'ensemble des forces de défense aérienne qui font partie de l'organisation du traité de l'Atlantique Nord. Cette situation est illustrée par la participation de l'escadrille des Tigres du 1/12 aux meetings aériens des NATO TIGERS. Nous avons cité le premier voyage effectué en août 1961 à Woodbridge (G-B) par cette escadrille. L'idée était venue à l'escadrille américaine des Tigres basée là-bas de réunir toutes les escadrilles de l'OTAN ayant cet animal pour emblème. En août 1962, le 1/12 participe de nouveau à la réunion des Nato Tigers à Woodbridge, avec 7 autres escadrons. En 1963, c'est le 10ème Wing de chasseurs bombardiers de la base de Kleine Brogel qui organise le meeting des Tigres volants. Enfin cette année, c'est la 12ème Escadre qui les a reçus pour un meeting très réussi.

Pour pouvoir accomplir sa mission dans le cadre de l'OTAN, l'Escadre, durant ces trois années, partage son activité en deux branches : d'une part l'entraînement des pilotes, la formation des jeunes, les séances de tir air-air et air-sol, les vols de nuit, et d'autre part, la participation à des exercices ou manoeuvres : Sextius, Friday Scrimmage, Coop, Beldac, Dancing Doll, etc... Tout cela se fait en coopération avec les radars, ceux de la Zone Nord, ceux de la Zone Sud, ou les radars belges, italiens, espagnols éventuellement.

Mais cette activité n'offre plus pour nous de faits notables, et peu d'événements importants surviennent de 1962 à 1964, sinon les mutations et les prises de commandement qu'il nous faut citer maintenant :

Le 30 mars 1962, le Cne LERCHE remplace le Cne MONTAGNAN à la tête du 1/12. Le 27 juillet, une prise d'armes marque le départ du Colonel FUCHS qui est remplacé par le Colonel DE PREMORÉL. Le 29 septembre 1962 : cérémonie

pour la prise de commandement de la 12ème Escadre par le Cdt DESJOBERT, en remplacement du Cdt ALLARD. Le 29 juillet 1963, le Capitaine FORGET prend le commandement du 2/12. Le 1er août, le Colonel DE PREMORÉL quitte la BA 103, c'est le Colonel BRET qui le remplace. Le 27 septembre, le Cdt COUTEAUX prend le commandement de la 12ème Escadre, le Cne BECQUET remplace le Cne LERCHE, admis à l'Ecole Supérieure d'Electricité. En juillet 1964, il est remplacé lui-même par le Cne BONNEVIE à la tête du 1/12.

Pendant ce temps, la 12ème Escadre accumule les heures de vol. En 1962 8818 heures 45, en 1963 7908 heures 20, en 1964, année de sa 100.000ème heure de vol, 8481 heures 35. Nous sommes loin des premières heures de transformation sur Ouragan, à Mont-de-Marsan, et notre historique se termine maintenant, provisoirement, en attendant que quelqu'un d'autre le reprenne au point où nous l'avons laissé, dans les années à venir.

La décision de créer dans la région de Cambrai une base aérienne équipée pour recevoir des avions à réaction répondait au besoin de doter la France d'une Base de défense aérienne couvrant la région Nord, et de forger le dernier maillon d'une chaîne qui courrait le long de la frontière Est, et qui comprenait déjà les bases de Reims, Saint-Dizier et Metz.

A cet égard, la 12ème Escadre tient sa place et ses engagements, malgré toutes les difficultés, dont la moindre n'est pas le climat du Nord, qui, d'après les statistiques, est la cause d'une visibilité médiocre 288 jours par an, et d'une visibilité très mauvaise pendant 60 jours. Souhaitons donc à notre Escadre, au seuil de cette année nouvelle, de connaître de beaux jours, et une longue vie.

Nous nous souviendrons...

Morts en Service Aérien Commandé

SGT	R. GERVAISE	21.05.1953
SGT	J. LESAGE	04.01.1954
LT.	R. MULLEMAN	04.10.1954
S/LT	J. GAVAND	04.10.1954
SGT	M. GIRAUD	04.10.1954
SGT	M. ROUVROY	03.04.1955
SGT	C. FUMA	04.05.1955
SGT	P. GROSSI	25.07.1955
SGT	C. RENOU	06.10.1955
SGT	Y. BRIAND	04.11.1955
LT.	G. METRAL	18.06.1956
SGT	J. COSGROVE	06.11.1957
S/C	Y. CHIREUX	08.12.1959
S/LT	J. MESSAIN	06.05.1960
CNE	A. CASTILLON DU PERRON	29.05.1960
LT.	C. CAZOTTES	02.01.1962.

Morts pour la France en Algérie

S/Lt	B. DELACROIX	23.10.1956
SGT	C. CAMBIER	10.01.1957
LT.	H. FOCH	08.08.1957
SGT	J. LENEVEU	24.08.1957
LT.	A. LEMILLE	28.03.1958
CNE	F. LONZI	11.08.1958
S/LT.	B. LELIEVRE	17.09.1958
LT.	P. DELAVAL	08.11.1958
SGT	J. OUVRY	18.03.1960
SGT	R. RICHARD	18.03.1960
SGT	P. GORECKI	17.06.1960
LT.	J. VERGE	06.08.1960
SGT	J. CHAPUIS	09.09.1960
CNE	G. BETEILLE	08.06.1961

LES COMMANDANTS DE LA 12^{ème}



- Commandant ANDRIEUX :

préside aux destinées de la 12^{ème} naissante à CAMBRAI du 1er juillet 1953 au 30 juin 1955. Colonel commandant la base de CAMBRAI du 31 janvier 1958 au 12 février 1961 actuellement conseiller militaire à l'Assemblée Nationale



- Commandant LACOLLE :

Officier de marque Mystère IV A à MONT-de-MARSAN prit le commandement du 1er juillet 1955 au 13 Octobre 1957 puis celui de la base de LUXEUIL, est actuellement affecté à la 4^{ème} ATAF à RAMSTEIN.



- Commandant BRET :

Chef des opérations de la 12^{ème} de juin 54 à septembre 55, commandant en second de septembre 55 à septembre 57, commandant de la 12^{ème} Escadre du 14 Octobre 1957 au 14 octobre 1959, revient comme commandant de la base le 1er août 1963.

- Commandant BESSET:

commandant en second d'octobre 1957 à octobre 1959
puis commandant d'escadre du 15 octobre 1959 au 6 septembre 1961, travaille maintenant à l'état-major de l'armée de l'air.



● Commandant ALLARD:

nommé à la tête de la 12^e escadre le 7 septembre 61
après avoir été commandant en second, de décembre 1960 à
septembre 1961, est actuellement au ministère à Paris.



- Commandant DESJOBERT:

prend le commandement le 29 septembre 1962, il termine un stage à l'école de guerre.



- Commandant COÛTEAUX :

Chef des opérations de la 5^{ème} escadre puis adjoint
au Sous Chef des OPS de la zone sud, assume la direction
de la 12^e escadre de chasse depuis le 25 septembre 1963.



PETITES HISTOIRES DES ORIGINES DE LA 12^{ème} ESCADRE

PAR LE COLONEL BRET

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

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

C'est ainsi qu'à l'équipe initiale du I/12 CAMBRESIS venant de MONT-DE-MARSAN : Capitaine BIHET, VAZIAGA, lieutenants du BOULLAY, PREVOST, Sous-Lieutenants TOURNAIRE, MONTAGNAN, CHEVALLIER, Adjudants MAGNAN, CARRERE, Sergent MONNEREAU etc vint s'amalgamer l'équipe du

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

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

Comme le disait un jour un abonné :

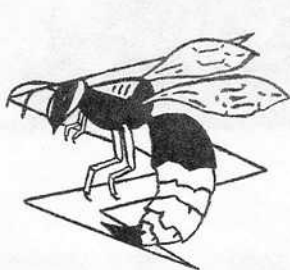
" AILLEURS ON FAIT DES HEURES DE VOL, A CAMBRAI ON LES GAGNE ".

C'est là toute la différence.

LES ESCADRILLES

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

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



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

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

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

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

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

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



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



100.000 HEURES DE VOL SUR AVIONS FRANÇAIS



En 1964, la 12^e Escadre a fait sa 100.000 ième heure de vol, mais le fait remarquable est qu'elle a accompli cette performance sur avion de construction française, les Marcel DASSAULT : Ouragans, Mystères et Super Mystères.

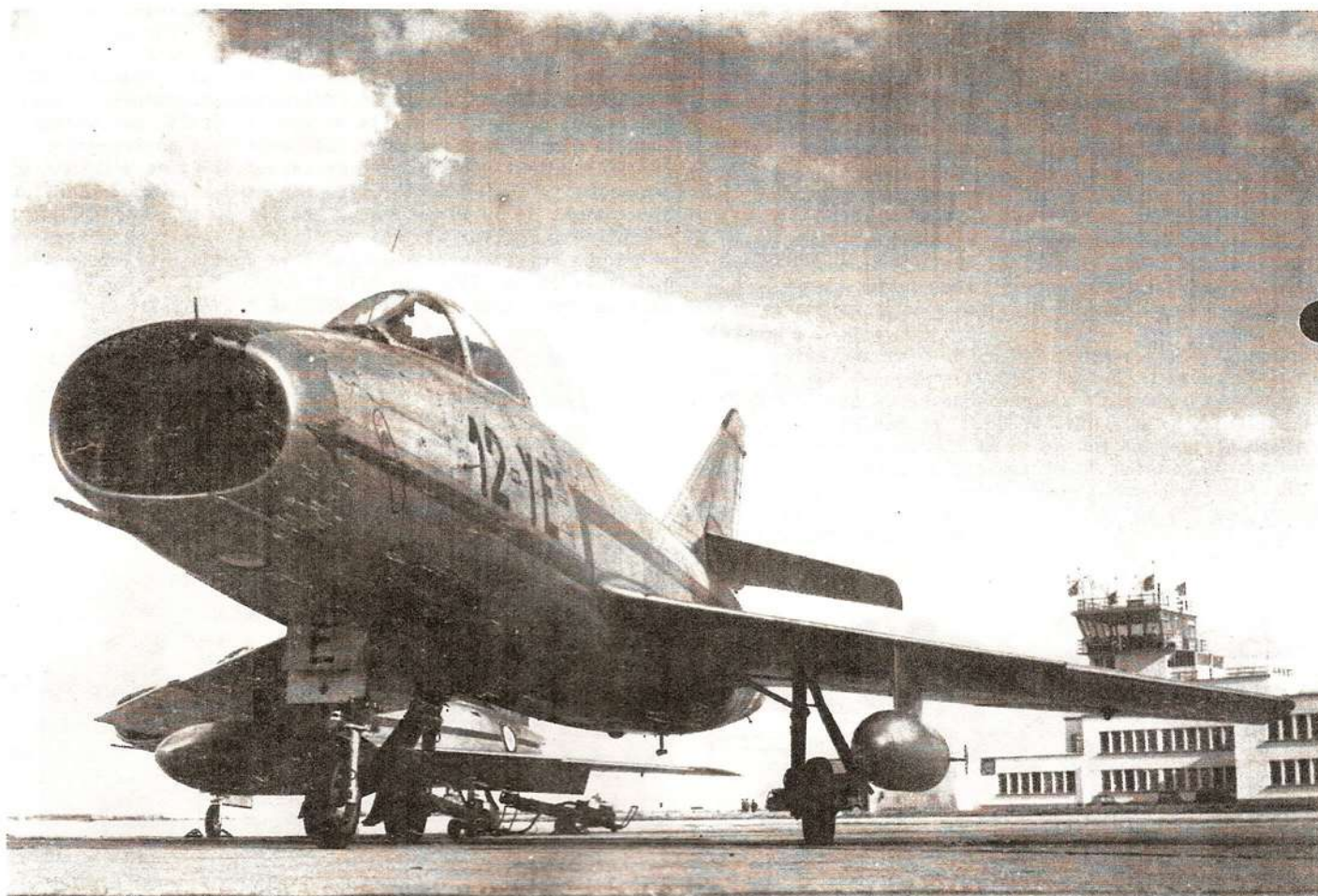
Nous allons d'abord faire la connaissance du MD 450 Ouragan, appareil dont l'histoire commence en Novembre 1947. C'est le premier chasseur à réaction construit en France après la guerre. En 1953, le 1/12 "CAMBRESIS", en compte 25. L'Ouragan est un intercepteur monoplace, préfigure nos fameux "Mirages" supersoniques. A

son époque, l'Ouragan, avion d'arme des tigres et des guêpes, et de la patrouille de France, était un avion dont le fini faisait honneur à la construction française. Sa vitesse maximum au niveau de la mer, était de 940 Km/heure ; il était armé de quatre canons de 20 mm, logés dans le nez du fuselage ; sous les ailes, il pouvait emporter 16 roquettes air/sol, des bombes, etc... Sa vitesse et ses qualités remarquables à sa sortie, furent vite dépassées et en 1954, le 3/12 "CORNOUAILLE", commençait sa transformation sur "MYSTERE" IVA.



Le Mystère IVA, dont la poussée était supérieure de 1200 Kg à celle de l'Ouragan, fut un des premiers avions qui permit à nos pilotes de franchir le mur du son. Une coutume s'était alors établie dans l'Escadron 3/12 "COR-NOUAILLE" lorsque un pilote passait pour la première fois le mur du son, on lui attachait autour du cou une belle brique rouge, qu'il devait porter toute la journée. Cette coutume a vite disparue car le nombre de pilotes supersoniques augmentait trop rapidement ; la vitesse maximum au niveau de la mer, du Mystère IVA était de 1120/Km/Heures soit Mach 0.91 ; sa vitesse ascensionnelle maximum était de 20 m par seconde. En outre, il était équipé de deux canons de 30 mm, auxquels on pouvait adjoindre 55 roquettes air/air logés dans le fuselage ; en outre, il pouvait transporter sous ses ailes, 2 bombes de 900Kg des bidons de napalm et deux containers de 19 roquettes air/air.

Au printemps de l'année 1959, les Super-Mystères B 2 se sont substitués aux Mystères IV. Le SMB2 est un avion de chasse dont le réacteur donne une poussée de 3500Kg à laquelle s'ajoute 1000 Kg grâce à une post-combustion pilotable. Cet avion encore en service à la 12^e Escadre, peut atteindre Mach 1,05. Il est équipé de servo-commandes à doubles corps, d'une cabine pressurisée permettant de voler au plafond opérationnel de l'avion, soit 17 000 mètres, d'un siège éjectable automatique et d'un parachute d'atterrissage. Son armement fixe comporte deux canons de 30 mm, en outre, en mission de chasse, il peut être équipé d'un lance roquettes de soute (35 roquettes) de deux nids d'abeille de 19 roquettes ; et actuellement, de deux engins air/air à guidage par infra rouge. En mission d'assaut, il peut aussi transporter deux bombes de 900Kg ou deux réservoir de napalm.



Travail quotidien des Pilotes :

EXERCICES, TIRS, MANŒUVRES...

Au sein de l'Escadron, le pilote vise sa qualification, d'abord par l'obtention de l'examen de connaissances aériennes générales puis de la licence de sous chef de patrouille, enfin du brevet de chef de patrouille. Pour cela, si possible journalièrement, (quand la météo du Cambrésis le permet !), il fait des missions d'interception, des navigations à haute et basse altitude, des assauts ...

50 % de l'activité sont obligatoirement réservés à la défense aérienne, ce qui fait que la principale mission est l'interception. Lorsqu'une interception est décidée, la direction est laissée au contrôleur d'interception qui suit sur l'écran du radar les conditions du raid et des intercepteurs et donne au leader les indications permettant de situer l'ennemi. La suite restant aux bons soins et à la virtuosité du pilote.

De plus, plusieurs fois par an, à ISTRES précampagne pour les jeunes pilotes, à CAZAUX, à SOLENZARA ont lieu des campagnes de tirs. La première eut lieu en janvier 1953 à CAZAUX. Les pilotes du 1/12 y testaient leurs ouragans sous la direction du Colonel CUFFAUT et du Commandant TREMOLET.

Une campagne débute par force briefings : sur le champ de tir, sur les armes, les collimateurs, etc... Ensuite les pilotes passent aux tirs camera sur un panneau, (biroute : dans le jargon pilote.) entraîné par un autre avion. Mais la restitution des films donnent souvent lieu à des visions apocalyptiques (biroutiers tirés ...) Enfin commencent les tirs réels. Les résultats sont donnés en pourcentage, dont voici quelques aperçus le 3 août : 53,15 % pour COLOMBET, qui atteindra plus tard le score de 52 %, 20 % à GUILLOT, 22,7 % à PREVOST, 12,5 % au Capitaine VAZIAGA.

Pour comprendre ces scores il faut d'abord savoir que le pourcentage est celui des trous effectués au nombre d'obus tirés, et ensuite qu'un avion de chasse moderne tire à une cadence de 1 100 à 1 500 coups minute, soit une durée de feu très courte de l'ordre de 8/10 à une seconde par rafale.

D'où les difficultés pour les jeunes pilotes, mais ils profitent de l'expérience des anciens, témoin cette conversation entre un commandant et un jeune équipier :

- " Cet avion tire tout en arrière, disait-il, tirez devant, je n'ai fait que deux trous à la queue du panneau".

- " Bien mon commandant " (en songeant pourvu que le point soit dessus c'est l'essentiel).

Le point fut dessus et le jeune fit 17 trous ... ! Moralité : même devant, réfléchissez.

Aux campagnes de tir s'ajoutent des manœuvres. En temps de paix, des exercices périodiques faisant intervenir une part plus ou moins grande des forces aériennes françaises ou alliées permettent de juger du degré d'intégration de la défense aérienne dans le cadre interallié. D'autres plus fréquents sont montés dans un but de coopération entre stations radar, françaises, belges et canadiennes. Exemple : Les manœuvres HORACE de mai 53, qui firent couler beaucoup d'encre au sujet de la présence à PARIS de troupes allemandes. Les thèmes sont différents, la mise en oeuvre du point de vue des ailes identiques. HORACE, premier grand exercice d'ensemble

d'après guerre, consistait en la défense de PARIS attaqué par 400 avions : anglais, allemands, belges, luxembourgeois, français.

La 12ème Escadre participait à la défense. Les ouragans furent attaqués pour la première fois par des F 84 et des Météors. Juillot semble le plus heureux et n'hésite pas à se bagarrer avec 12 Météors, belle interception!

Mais bien avant le décollage les pilotes sont mis en alerte et attendent plus ou moins longtemps, près de leurs avions "l'ordre". Un jour de 1958, au cours de manœuvres, les capitaines TOURNIAIRE, LERCHE, DANIELOU, DUBUFFET restent 6 heures en alerte 2' ... Une sinécure!



Le sujet étant vaste et la place réduite, il manque beaucoup de choses à ce bref aperçu du travail de pilote. Les navigations, les assauts, les vols de nuit ... qui permettent à la 12ème Escadre de chasse de préparer sa mission de guerre de la façon la plus approchée possible

"LE COUP AU BUT"



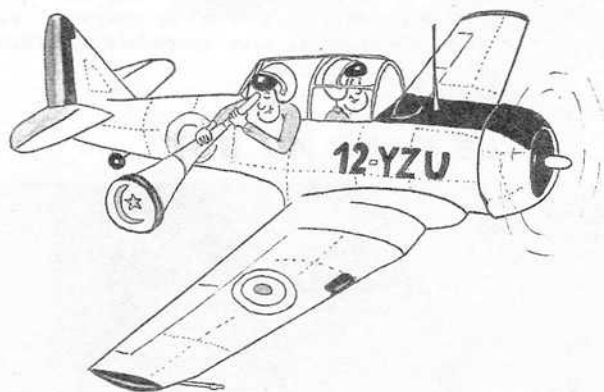
LA 12^{ème} OPÉRATIONNELLE

NASSER, NOUS VOILA !

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

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

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



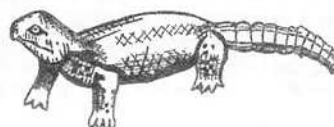
ALGÉRIE

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

La 12^{ème} escadre ayant reçu l'ordre de parrainer une escadrille, c'est à dire de former le 5/72 pour l'AFN avec des pilotes de la 12^{ème}, le 8 juin 1956, deux Dakotas emportant le bébé 5/72 décollent de Cambrai pour Marakech. Après un stage à La Regahia, le 1^{er} juillet 56 à Colomb - Béchar l'escadrille est sacrée opérationnelle

avec à sa tête le Lieutenant MONTAGNAN et pour insigne, le "Daube" (le lézard des sables). Les Daubes avaient pour avion d'arme le "T6", dont les pilotes disaient :

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



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

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

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



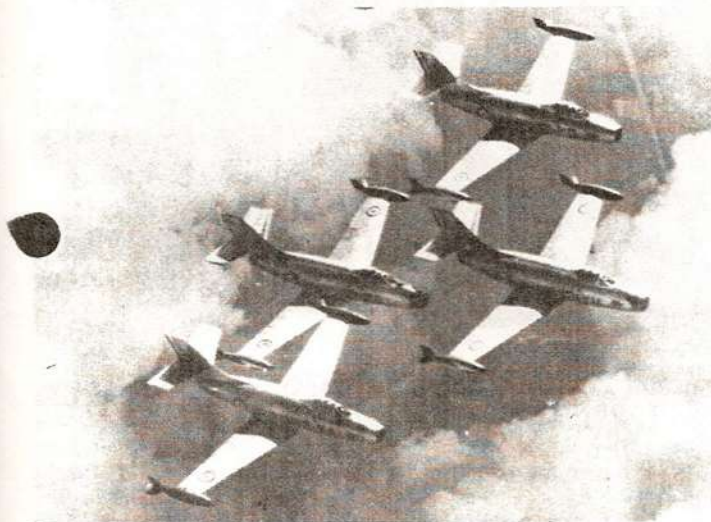
En décembre 1959, le 15/72, qui avait pour insigne le " Balbuzard ", vint se joindre au 5/72 pour former le 3/12, sous le commandement du Cpt DECHELETTE. Le 3/12, reprend alors les traditions du 2/12 dissous à Cambrai. Les rotations se poursuivent : le Cpt VIDAL puis le Cpt PONCET prennent successivement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

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

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

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

LA PATROUILLE ACROBATIQUE DE FRANCE



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

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

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

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

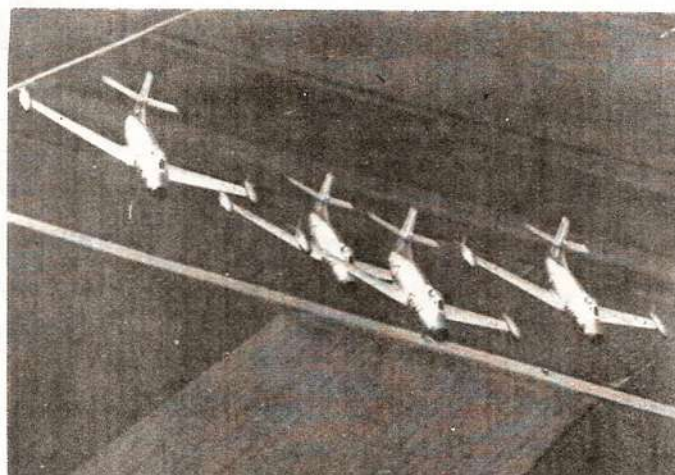
-" Après la brillante démonstration de la patrouille américaine, des dizaines de milliers d'yeux suivaient anxieusement les quatre Ouragans roulant sur la piste avant le décollage. Sous les ordres du Lt TOURNAIRE, ils allaient rivaliser heureusement avec les grands as américains. Chez eux, point de ces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

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

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

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

-" Qu'est-ce que ça ferait, si on passait dedans ? " Telle fut la première idée de nos pilotes, idée qui, une fois exprimée, sema la panique et l'affolement dans les rangs des notables de GENEVE qui assistaient au briefing ... C'est pourquoi le lendemain, après le décollage des Ouragans, les Genevois virent leur jet d'eau diminuer, diminuer ... jusqu'à ressembler à celui qui fait la gloire du Maneken Piss de BRUXELLES.



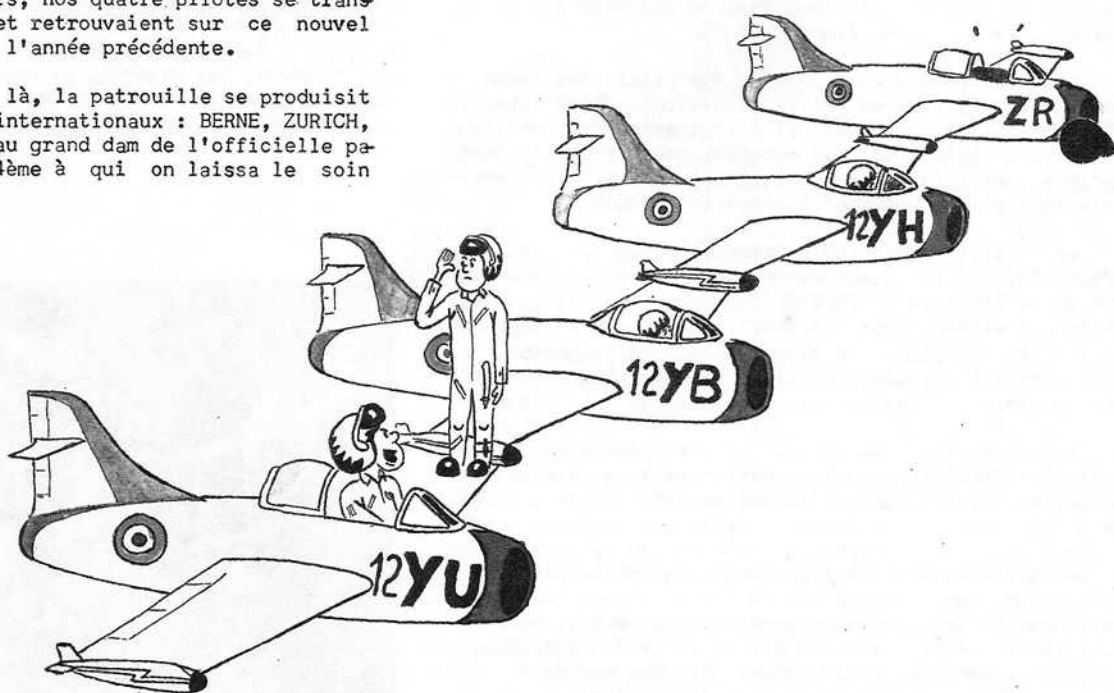


DE GAUCHE A DROITE : LE S^T GATTEGNO, LE S^T CHEFSON
LE L^T TOURNIAIRE, LE S/L^T BETEILLE, LE L^T REBUFFET

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

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

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



- FINI DE DISCUTER LES ORDRES ---- AIEZ !... ROMPEZ

PREMIER VOYAGE AUX INDES

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

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

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

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

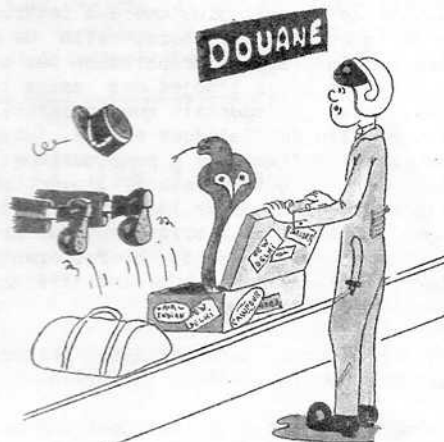
En survolant la Syrie, nous apprenons que les Migs 15 ont décollé, mais nos 0,92 de mach constituant pour l'époque une sauvegarde suffisante. Après notre atterrissage à BAGDAD nous trouvons un taxi piloté par un gars de la 2^e Escadre, enlisé jusqu'aux moyeux pendant que son pilote se désaltère dans un bar (à air conditionné). Il nous faut creuser une tranchée dans le tarmac du parking, le capitaine PENEAU monte alors dans l'avion et les 3 500 kgs de poussée du Verdon appuyée par celle de quelques pilotes de la 12^e Escadre sortent l'avion de sa fâcheuse position.

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

Cap Pakistan : Bahrein-Karachi - la plus grande étape 1 000 milles nautiques. Juste la distance franchissable théorique du 4 A. Peu fiers au départ nous sommes pourtant plus heureux que le Commandant BESSET qui au cours d'un autre convoyage se pose à Giwani avec son fidèle équipier le Lt WOITELLIER en panne de "transfert pétrole". Nous nous posons à Karachi sans encombre. L'équipe BESSET WOITELLIER eut doublement de la chance, d'abord de trouver Giwani et ensuite qu'une caravane de chameaux ait renouvelé, quinze jours auparavant le stock de kérosène ; ce qui n'était pas arrivé depuis six ans ...

Enfin l'INDE ! nous survolons le désert de Thar, le pire du monde. A JODHPOUR, premiers démêlés

avec la douane. Un brave douanier demande la contenance de liquide hydraulique du Mystère 4 A ; stupeur il reçoit 21 réponses différentes ... La nuit dans le chalet du maharajah, nous avons l'impression de cuire dans un gigantesque four à pains (degrés roses...).



-JE VIENS DES INDES....

Au convoyage suivant, le Commandant GRENET, veut voir de plus près les sommets de l'Himalaya histoire de faire du rase motte à 25 000 pieds et de ramener de merveilleuses photos en couleur. Il oublie alors que 2 200 mètres ne sont pas suffisants pour décoller plein complet. Heureusement, il n'y a pas une grande différence entre la piste et ses alentours. Il parvient à arracher son avion sans dommage après quelques mètres de roulage "tout terrain", non prévus.

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

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

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

FAITS MARQUANTS

Les traditions d'un escadron, celles qui font dire, de lui qu'il est le "Meilleur", le plus "Grand", etc ... sont, la plupart du temps la somme de faits caractéristiques ou de trouvailles, généralement drôles, qui prennent vite la valeur d'exploits, plus ou moins dignes d'éloges, selon que l'on se trouve du côté des auteurs ou des victimes. En voici quelques uns, pris au hasard, dans la vie des trois escadrons qui composaient la 12^{ème} escadre de chasse.

En 1955, à l'époque des "Ouragans", se disputait une coupe au nom prestigieux de "Saint-Ex" (St Exupéry). Il n'y avait qu'une seule épreuve, mais elle demandait beaucoup d'application, comme on pourra en juger. Il s'agissait de faire le voyage Cambrai-Nice dans le temps le plus court. Pour ce faire, chacun avait sa méthode: mais les résultats apparents étaient toujours les mêmes, à savoir que jamais avion ne fut mieux briqué que celui qui participait à la coupe tout ce qui pouvait présenter un obstacle quelconque à l'écoulement des filets d'air,

fut résolument poncé ou élimonés: rivets, peinture, aspérités, etc On ne gardait plus que les lettres d'immatriculation et la cocarde tricolore, afin de rester quand même dans la légalité. La préparation des voyages, bien entendu, faisait aussi l'objet des soins les plus attentifs, car l'avion n'emportait que le pétrole strictement nécessaire, afin de l'alléger encore. Autant dire que la réalisation de ces voyages a posé quelques problèmes à plusieurs pilotes qui tentaient l'aventure; à ce propos, d'ailleurs, des mauvaises langues rapportent que quelques voyages se firent plus brièvement que prévu, en temps comme en distance; il y avait heureusement sur le trajet, plusieurs terrains de déroutement très appréciés des pilotes à court de carburant.

D'un tout autre genre, mais non moins célèbres, les histoires suivantes méritent d'être racontées.

A l'occasion du départ d'un commandant d'escadron, il y eut comme à l'habitude, un dégagement dans la paisible ville de Cambrai. Parmi tant d'autres, il y avait une statue qui faisait la fierté de quelques citoyens, mais dont l'aspect dut déplaire à nos pilotes, puisque le lendemain, la dite statue se trouva peinte d'une couleur qui la rendait plus visible. Malheureusement, il semble que, si les goûts ne se discutent pas, les couleurs elles, prêtent beaucoup à discussion. Le Maire en

personne, s'indigna auprès du Colonel, commandant la base, exigeant par la même occasion des dommages dont la somme était fort coquette et qui aurait permis, en tout cas, de peindre toutes les autres statues de la ville. Pourtant le Colonel ne refusa pas de payer, mais en échange il demanda qu'on lui remit la statue en question qui somme toute, valait bien ce prix. Il fut, alors prouvé que l'appas du gain ne l'empêchait pas sur le respect dû aux vieilles gloires de la cité, car un compromis fut trouvé: la ville gardait sa statue, la base ses millions le Maire demandant simplement que la peinture fut enlevée, ce qui fut fait.

Un autre jour, encore pour le départ d'un commandant d'escadron, tout le monde se retrouva, pilotes et mécaniciens, pour de franches libations, dans un restaurant, perdu dans la campagne du Cambrésis. En plus des verres, des assiettes, des victuailles qui s'éparpillèrent un peu partout, le retour de nuit donna lieu à d'autres égarements dont la principale victime fut un 2CV qui avait pourtant jusqu'alors, rendu de méritoires services (elle survécut, heureusement, à l'accident). Cela n'arrêta pas pour autant, l'ardeur des autres qui confondirent la place de Cambrai avec un autodrome, au grand étonnement des bourgeois. Le malheur voulut que le commissariat de police se trouva à 50 mètres de là; si le flair y manque parfois, l'oreille n'y fait pas toujours défaut, et voilà nos agents mettant la main sur une voiture conduite par un commandant d'escadron en second. Ce Capitaine, très au fait de la mode masculine du moment, portait un magnifique blouson noir par dessus un non moins élégant pull-over à col roulé. Les agents, pour un instant, très fiers de leur coup de filet eurent toutes les peines du monde à admettre qu'ils étaient en présence d'un authentique Officier de l'armée de l'air, Capitaine de son état, Commandant en second d'escadron



- Capitaine ?.
Au poste, mon gaillard!

de surplus. L'officier de police qui menait l'interrogatoire, estima que la plaisanterie était de fort mauvais goût, jusqu'au moment où, de nombreux témoins étant revenus pour la circonstance, et tout étant éclairci, il relâcha les délinquants avec la promesse que les ébats se poursuivraient en dehors de la ville. Ce fut, donc ensuite sur la base, qu'une sorte de cyclone s'abattit et certaines F.F.A, doivent encore se barricader dans leur chambre la nuit.

Les circonstances peuvent être entièrement différentes, mais les résultats tout aussi remarquables, témoin l'aventure suivante.

Annuellement, comme chacun sait, se déroule sur toutes les bases de l'armée de l'air, un challenge du nombre dont l'une des épreuves est la marche de 15 km. Cette année là, les sinuosités du parcours durent être particulièrement bien étudiées, puisque certains se retrouvèrent, Commandant d'escadre en tête, à la piscine d'Aubigny au Bac. Bien qu'elle ne fût pas prévue au programme, la baignade tenta nos marcheurs, bien décidés à bénéficier d'un bon bain après un rude effort. Seulement l'équipement ne s'y prêtait guère et le chef, plus qu'un autre, s'en rendit compte. Il prit, comme de coutume une décision énergique, nos marcheurs, nus comme des vers, se jetèrent à l'eau. Ils eurent d'ailleurs, tout loisir de barboter en paix dans une piscine entièrement à eux, car les quelques baigneurs habituels n'y restèrent pas en spectateurs....

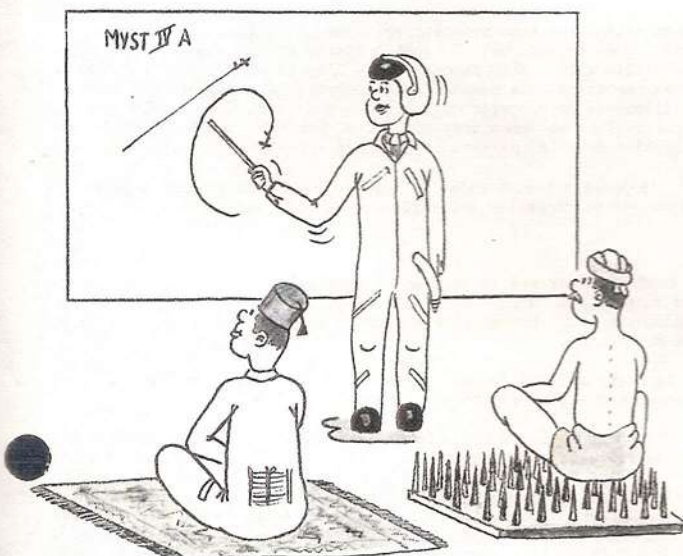
Le dernier événement est peut-être celui qui eut le plus d'échecs, car il s'agit, ni plus ni moins, de la première victoire aérienne de la 12ème escadre.

Cette année là, un détachement de l'escadre se trouva à Colomb-Béchar, en campagne de tir engins. Sur cette base, on procédait, entre autre aux essais de système

de téléguidage avec des avions "Mistral". Qui dit essais dit aussi que les résultats ne sont pas toujours certains et un jour, on en eut la confirmation, lorsqu'un "Mistral" refusa d'obéir aux ordres de guidage. Il fallut se résoudre à l'abattre et une patrouille de deux SMB2 en fut chargée. Le travail fut long, non pas tant par la maladresse des pilotes, tous deux fines gachettes mais plutôt à cause de la résistance imprévue du Mistral aux obus de 30 mm. Une rafale, eut pourtant, raison du récalcitrant, dont les évolutions se faisaient de plus en plus insolites, et l'honneur fut sauf....

Note de la rédaction : la rédaction tenant à rétablir la vérité historique dans toute sa rigueur, se trouve malheureusement obligée de mentionner un lamentable incident survenu au mois de juin 1953. Le lecteur nous pardonnera donc, en égard à cette vérité historique, de relater les faits suivants : dans la nuit du 22 au 23 juin des pilotes des 2ème et 12ème Escadres, dans un état d'ébriété fort prononcé, et après des pérégrinations si non remarquables, du moins remarquées dans les rues de la ville de *, ainsi que dans les dortoirs du Lycée de jeunes filles, ont été appréhendés par la force publique et conduits dans les locaux du commissariat de police, qu'ils ont mis à sac.

LA 12ème ENSEIGNE...



- La 12ème Escadre enseigne...

En 1954, la 12ème escadre de chasse a assuré l'entraînement de 10 Officiers pilotes indiens et en 1957 le stage de transformation de 9 pilotes et d'un contrôleur d'aérodrome israéliens.

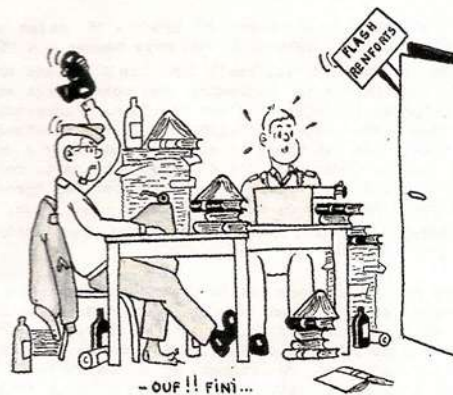
Pour les pilotes indiens, le stage fut très court, une semaine pendant laquelle un programme très serré permit de leur faire connaître toutes les possibilités du Mystère IVA.

Le personnel israélien fit un entraînement de 4 mois et demi au sein de notre formation. Ils firent 412 heures et environ 200 tirs air/air, ou air/sol. La 12ème escadre réussit en quelques jours de vol à former un chef de patrouille confirmé en vol sans visibilité, 4 sous-chefs de patrouille et 4 équipiers confirmés opérationnels. Le vol sans visibilité fut le seul handicap des pilotes israéliens. Il faut dire aussi qu'en Israël ils sont loin des conditions météorologiques, très dures, ici, à Cambrai.

En novembre 1957, l'escadre assura une reprise en main et une transformation sur Mystère IVA de trois pilotes de la 5ème escadre, et une transformation normale de 20 pilotes de la 10ème Escadre, alors privés d'avions par suite de l'interdiction de vol du Mystère IV.

NOTE DE LA RÉDACTION

- Avant tout il a fallu un ordre Il a fallu aussi 15 jours pour qu'il dégingole la hiérarchie militaire et atteigne la main-d'œuvre ; 15 jours pour qu'il passe du Colonel au Commandant, du Commandant au Capitaine, du Capitaine aux Lieutenants, et pour tomber enfin sur les frères épaules de deux pauvres premiers jus.



- Ouf !! fini...

- Très peu d'archives, et d'incomplètes !
- Trop peu de temps pour contacter les anciens,
- Un peu de chance cependant (un accident et un ancien de la PAF venu pour enquêter...)

Enfin 15 jours pour écrire ce journal et encore interrompus par les Fêtes de Noël et du Nouvel An !

LA REDACTION

UN COMBAT DANS LE CIEL DE CAMBRAI

par le Colonel ANDRIEUX

Le Colonel ANDRIEUX actuellement expert Militaire Air auprès de l'Assemblée Nationale eut l'honneur d'être le premier Commandant de la 12^e ; et de recevoir les 1er Ouragans en provenance de MONT DE MARSAN sur la piste toute fraîche de CAMBRAI-SPINOY. Plus tard il devait commander la B.A. 103 pendant 3 ans. A l'époque du récit, évadé de France en Décembre 1940 le Flying Officer Jacob ANDRIEUX était affecté au 130^e Fighter Squadron de la R.A.F. à PARRANPORTH (Cornouailles).

C'est à ce titre qu'il fit connaissance avec le ciel de CAMBRAI. Voici son récit :

Ayant eu l'honneur et le privilège d'être le premier Commandant de la 12^e Escadre de Chasse à CAMBRAI, je pense qu'il est intéressant d'indiquer comment et dans quelles circonstances j'ai fait connaissance avec ce coin du Nord.

Je me permets donc de faire un retour en arrière - très en arrière ... du temps où CAMBRAI était un repaire de Messerschmidt 109, de Focke Wulf et de Junker 88. Les notes de l'époque que j'ai précieusement gardées, retracent fidèlement la mission.

Je pense que ce souvenir est lié indubitablement à la Base de CAMBRAI qui a su si bien conserver le "FIGHTING SPIRIT" de l'époque !

Je me souviens comme si c'était hier du 6 septembre 1942... Des "Fortress" veulent faire visite aux Usines de POTEZ-MEAULTE à quelques kilomètres à droite d'ALBERT, dans la Somme. C'est dimanche. Et comme disent les météo "une vraie tempête de ciel bleu". Conditions extrêmement favorables on le conçoit, pour la chasse ennemie. Mon Squadron, le 130, a pour mission d'assurer la couverture arrière des bombardiers. Dans les bonnes cartes d'un adversaire plus que probable il y a la position du soleil, l'axe d'arrivée des "Big Boys", le sens du virage à faire pour prendre le cap retour ... La mauvaise surprise est dans l'air. Et le carnage pas exclu. C'est gai pour un dimanche !

Des Escadrons de chasse encadrent les "Forteresses volantes". Nous volons à 25.000 pieds. Et il fait vraiment très froid... Voici la côte de France. La baie de la Somme ressemble à un entonnoir aplati dont on aurait enfoncé le bec dans le canal d'ABBEVILLE. A gauche, BOULOGNE, ridiculement petit. C'est grâce aux premiers coups de Flak que nous savons où pît BERCK.

- "Hello, Robo leader. Tangmere control calling : 25 plus climbing over AMIENS angel 18". (Hello Robo leader. Le contrôle de Tangmere vous appelle : vingt cinq ennemis au moins en montée au-dessus d'AMIENS altitude 18.000 pieds (six mille mètres)).

Ainsi le contrôleur de Tangmere qui surveille l'opération, prévient un de nos "Squadrons". Peu après, il appelle le leader du squadron "Random".

"20 bandits climbing at your eleven o' clock - 15 miles away, angel 13" (Vingt avions ennemis montent à vos onze heures - A 15 miles de vous, altitude 13.000 pieds ... Voilà donc les Allemands en formation de combat. Ils montent à la rencontre des bombardiers et des chasseurs de l'escorte. La bagarre n'est pas loin. J'apprends, en même temps que Random leader, que la chasse ennemie est maintenant à vingt mille pieds d'altitude et vient droit sur nous. Il y a un petit peu de nervosité chez les "Random". C'est pour eux cette fois. Mais si les Allemands passent au travers en direction des "gros", ce sera pour nous : "Open your eyes, chaps ! (Ouvrez les yeux, garçons !)" Ainsi Pete Simpson notre C.O. nous rappelle que la première qualité du chasseur est de voir clair.

Surtout ne pas se laisser surprendre ! Nous naviguons à 27.000 pieds. Les Forteresses sont devant nous et bien en dessous. Elles brillent au soleil comme des pointes de diamant. Le temps me semble long. L'impatience me gagne. Les pilotes se maintiennent impeccablement à leur place dans la formation de combat. Je me surprends à penser que cette discipline au combat, cette vertu anglaise de l'attente, était déjà celle des archers, la piétaille légère qui protégeait, à CRECY, l'attaque des lourds barons sur leurs chevaux caparaçonnés...

Savoir attendre ... Les petits Spits ondulent lentement sur leur trajectoire, dans un balancement rythmé ... Les hélices, au grand pas, tournent sans nervosité.

C'est le contrôleur de Tangmere qui me sort de ma demi-torpeur. Par sécurité, j'ouvre tout grand le robinet d'oxygène :

- "Hello Robo Leader ... Enemy Ahead of you - North East of the target vertical CAMBRAI, steer six zero angels 26" (Robo leader, les avions ennemis en face de vous. Au nord Est l'objectif, à la verticale de CAMBRAI, cap 60 altitude 26.000 pieds).

Je vois au-dessus de moi les Robo boys qui prennent le cap de CAMBRAI. Une puissance extraordinaire se dégage de toute la formation...

- "Look out red flak coming up" (attention la flak rouge se déclanche) C'est généralement le moment attendu par la chasse adverse. Les bombardiers viennent de terminer leur "bombing run". Le chasseur va sau-

ter sur sa proie. Venant du soleil, il tentera de passer plein gaz au travers des escortes avec un impressionnant excédent de vitesse... Il arrivera à 100 mètres des bombardiers avant de déclencher son tir...

Cependant les petits Spits malgré leur infériorité sur les FW 190 veillent au grain. Et le contrôleur de Tangmere, qui joue les voyants dans sa boule de verre, fait encore entendre sa voix.

- "Hello random and Robo leader 30 bandits plus taking off from CAMBRAI Climbing towards you, no height yet" (Attention Robo et Random leaders trente salopards et plus décollent de CAMBRAI, montant vers vous pas d'altitude pour le moment) -

Cela fait beaucoup d'Allemands en l'air ! J'entends la voix de "Robo" leader maintenant forte et assurée, donnant des ordres :

- Avions Robo. Les Salopards sont justes au-dessus de nous. Ouvrez les yeux et attention pour le break ...

- Des écailles argentées semblent voltiger haut dans le ciel. Il y a aussi des condensations. Ce sont certainement des Focke Wulf. Très calme, mais forme Robo leader donne l'ordre de dégager à gauche ce qui va permettre aux Random de le couvrir. Et brusquement, je vois les Allemands dégringoler du ciel, en chapelet, comme à l'exercice. Leur formation est bien trop compacte. Certains pilotes doivent être incapables de voir, partant de juger la situation.

Je pense aussitôt qu'il doit y avoir de jeunes pilotes parmi eux C'est ce qui va compenser l'infériorité du Spit sur le FW ...

CAMBRAI, leur repaire est en dessous prêt à les recevoir. La ville est dans le flou d'un brouillard léger. J'aperçois le terrain et ses installations - on devine les positions de la défense légère, des 20 m/m et des 88 m/m.

Le Flak de CAMBRAI nous prend en compte. Les champignons noirs nous encadrent - Ils éclatent sous mon aile à droite.

C'est par un piqué presque à la verticale qu'ils essaient de se placer derrière les bombardiers :

- "Hello Random going down now ... (Hello, les Random, piquons maintenant...) C'est rudement bien joué, les gars ! Les Robos attaqués ont dégagé. Mais les random ont prévu le coup et les Allemands sont maintenant suivis de très près par les petits Spits. Trop près même. C'est malsain pour eux... et à leur tour, ils sortent du jeu. Je le regrette profondément. Encore un peu et c'était notre tour, car nous sommes la dernière défense des BIG BOYS. Maintenant, des traces marquent le ciel avec une certaine discrétion. C'est une sarabande effrénée d'avions, un grand cercle qui tourne sans fin ... Eh, eh ! cela cogne dur dans ce coin de ciel ! Nous sommes toujours sur le cap retour et les bombardiers subissent en ce moment les tirs de la flak côtière.

Le 130^e Squadron, résolument discipliné et fidèle, est toujours en protection arrière. Les Robo ont repris leur place au-dessus de nous. Leurs ventres argentés ont sous le soleil des effets de miroirs ...

- Robo attack port ! (Robos attaquez à gauche) le leader a vu les allemands essayant de se faufiler dans l'espace vide ... Les Robo sont déjà à leur affaire ...

Les attaquants ont réalisé qu'ils seront interceptés avant de parvenir aux Forteresses volantes. Ils piquent à mort avec les Robos aux fesses qui tirent tant qu'ils peuvent. Les coups doivent passer près car les Allemands à plein gaz, "cassent" leur piqué et remontent dans le soleil ... La supériorité du FW 190 dans cette manœuvre est nettement plus grande ... Le Spit monte moins bien. Je vois l'essai des Allemands escalader le ciel ... Filets blancs de condensation au bout des ailes carrées ... Trainées noires d'une carburation trop riche que les pots d'échappement crachent comme de la suie ... Les FW s'évanouissent dans la lumière bleue ...

Le ciel maintenant est étrangement vide. La formation parfaite des bombardiers est sortie de la zone dangereuse. Les chasseurs ne les quittent pas pour autant. Aujourd'hui, jour faste, aucun bombardier n'aura été descendu. Mais un pilote de chasse canadien est "missing" et un FW 190 ne rentrera pas à la Base de CAMBRAI ce soir.