

# Air Actualités

LE MAGAZINE D'INFORMATION DE L'ARMÉE DE L'AIR

JUIN 88



M 3007 - 411 - 15,00 F



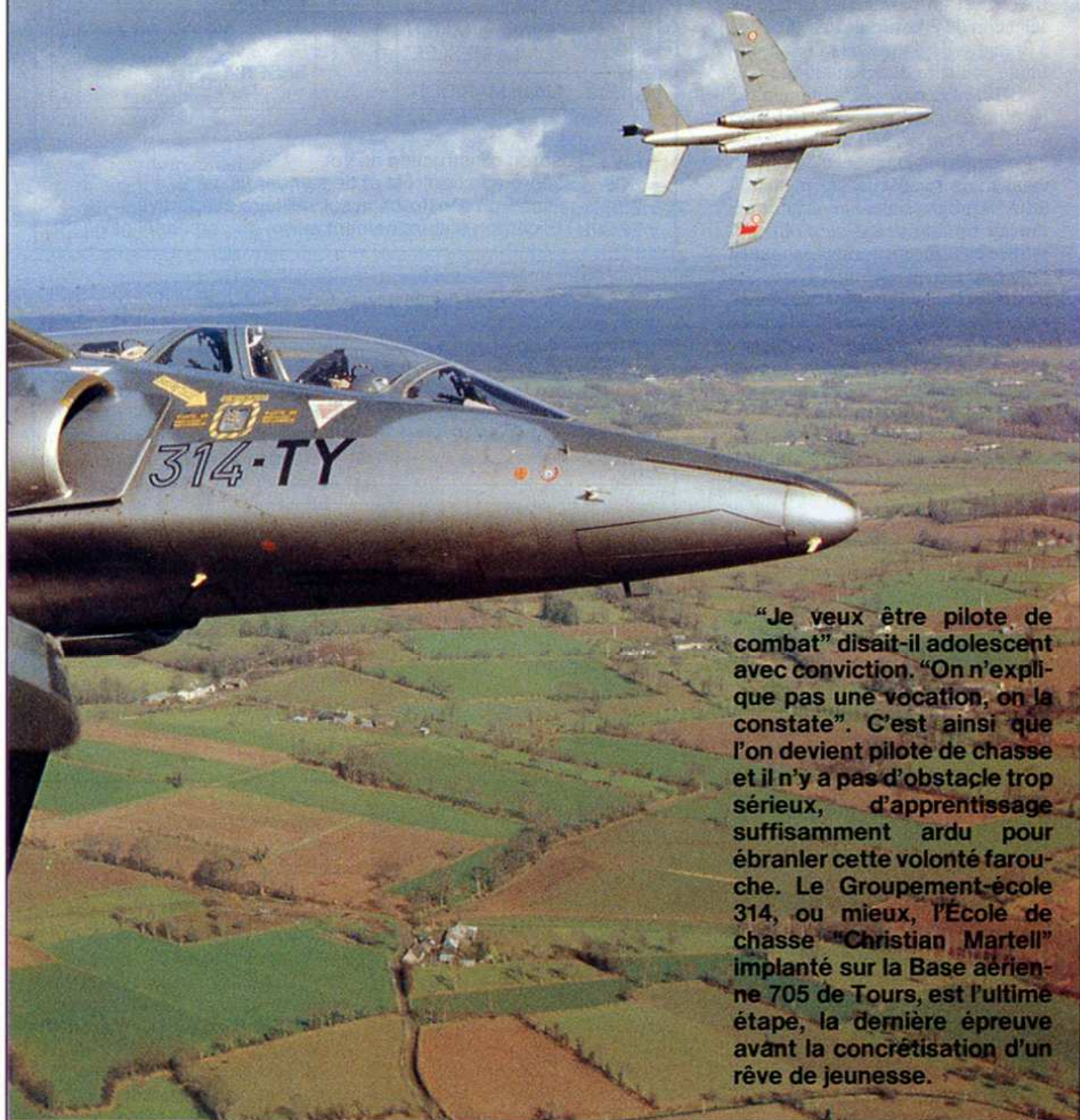
3793007015005 04110



411

L'École de chasse "Christian Martell"

# LA VOIE ROYALE



"Je veux être pilote de combat" disait-il adolescent avec conviction. "On n'explique pas une vocation, on la constate". C'est ainsi que l'on devient pilote de chasse et il n'y a pas d'obstacle trop sérieux, d'apprentissage suffisamment ardu pour ébranler cette volonté farouche. Le Groupement-école 314, ou mieux, l'École de chasse "Christian Martell" implanté sur la Base aérienne 705 de Tours, est l'ultime étape, la dernière épreuve avant la concrétisation d'un rêve de jeunesse.

**B**ernard est officier de l'air, sous-lieutenant depuis septembre dernier, en passe d'être promu au grade supérieur. Après deux années de classes préparatoires (Math sup et Math spé) il a réussi au concours de l'École de l'air et vient de passer trois ans à Salon-de-Provence. Lors de la troisième année il a effectué avec succès sa progression de pilotage de base sur CM 170 Fouga Magister. Son objectif : être pilote de reconnaissance à la 33<sup>e</sup> Escadre, à Strasbourg, sur Mirage F1 CR.

Xavier, lui, est élève officier du personnel navigant (EOPN). Après le BAC C et un passage au Centre de sélection de l'Armée de l'air (CSAA) à Brétigny, il a démontré sa bonne aptitude militaire et aéronautique (sur CAP 10) à l'École de formation initiale du personnel navigant (EFIPN) (voir *Air Actuel* n° 402). Affecté à Cognac au Groupement-école 315, il a confirmé ses capacités en menant à terme la progression de pilotage de début sur Epsilon (*Air Actuel* n° 407). Si tout va bien, il sera nommé aspirant à l'issue de son affectation à Tours. Ses souhaits : la Défense aérienne, le Mirage 2000 C et la 2<sup>e</sup> Escadre de chasse de Dijon.

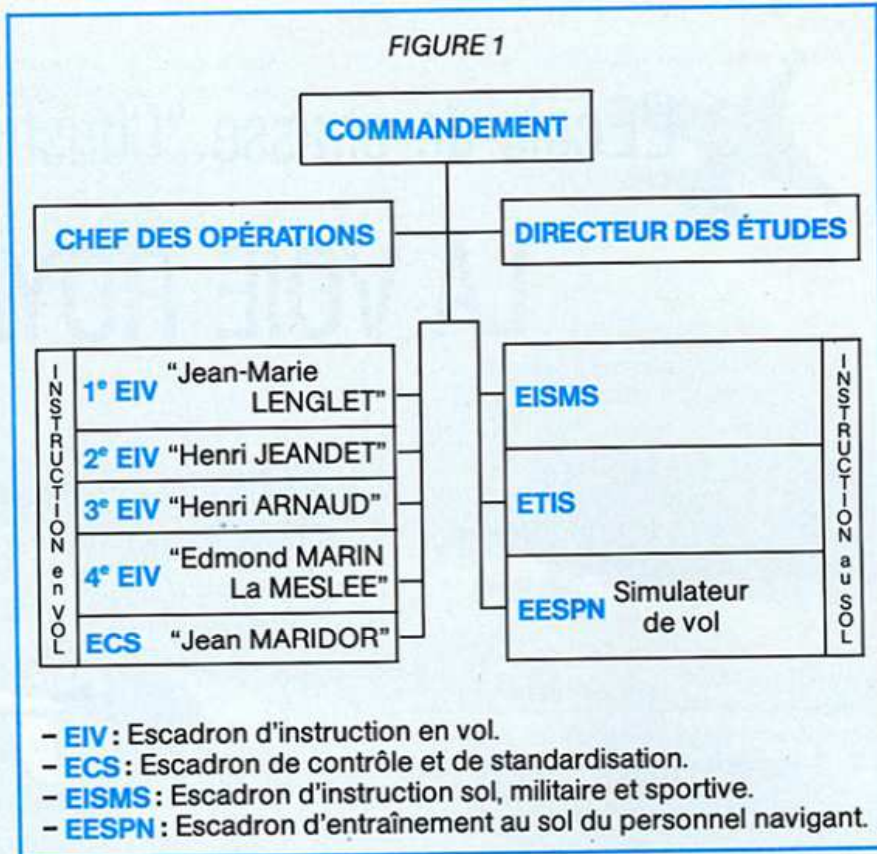
### Rigueur et Motivation

C'est avec une certaine émotion qu'ils sont arrivés tous les deux un beau matin à l'École de chasse sous le regard indifférent d'un Ouragan, d'un Mystère IV et d'un T 33, figés sur leur stèle métallique à l'entrée du lieu.

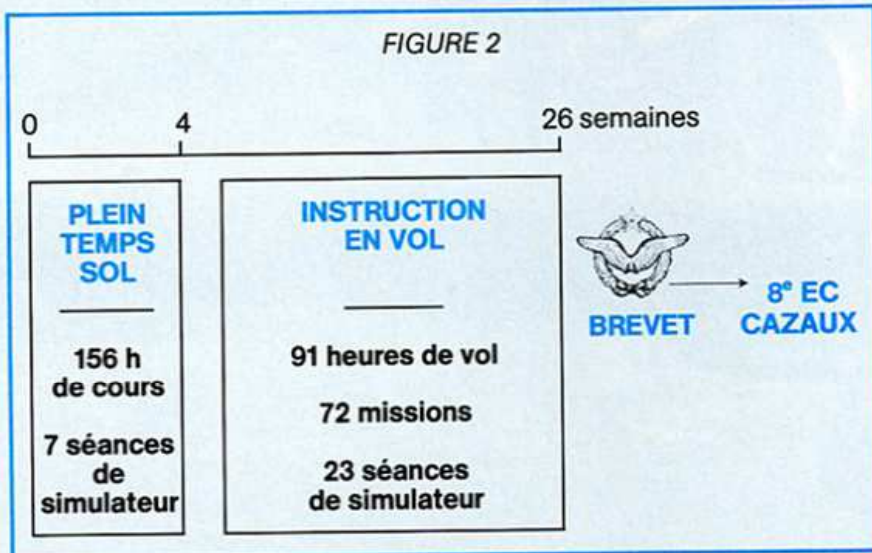
La nouvelle phase d'instruction appelée spécialisation réacteur s'inscrit exactement dans un semestre. Dès leur arrivée, les nouveaux venus sont accueillis par le commandant de l'école qui leur précise sa conception de l'élève pilote idéal : motivation sans faille, aptitude à se prendre en charge en matières militaires et professionnelles. D'ores et déjà un Escadron d'instruction en vol (EIV) leur est affecté.

Nulle surprise quant à l'organisation de l'École de chasse, elle répond en tout point au schéma classique d'un GE (fig. 1).

Chaque promotion dans son intégralité se voit associée à l'un des quatre EIV dans la mesure où son effectif est compatible avec la capacité d'accueil de cet escadron. A titre indicatif, 160 élèves ont été admis en spécialisation réacteur en 1987, en 7 promotions. Outre les élèves appartenant à



Organigramme de l'École de chasse.



Déroulement du stage spécialisation réacteur.

l'Armée de l'air, des Enseignes de vaisseau de l'aéronautique navale et des officiers marinières destinés à la chasse embarquée ainsi que quelques stagiaires extérieurs s'intègrent au nombre des candidats pour le brevet de pilote.

Sur les 26 semaines de la progression, les quatre premières sont consacrées à l'instruction technique militai-

re et sportive ainsi qu'à l'entraînement initial sur simulateur. Les vingt deux suivantes sont réservées au vol (fig. 2).

### Voyage autour d'un Alphajet

S'il est un monarque descendu du ciel pour une communauté qui se cherchait un roi, l'Alphajet est l' élu de

la gent de l'École de chasse... car c'est la première fois dans l'histoire de l'aéronautique française qu'un avion a été construit spécialement pour elle. Omniprésent, le culte voué à cette machine ne se limite pas à son utilisation classique d'aéronef.

Ainsi, dès la première semaine, l'élève pilote va à sa rencontre à l'Ensemble technique d'instruction sol (ETIS). Là, il le découvre "écorché" dans un immense hangar carré. Autant de postes d'étude que nécessite la complexité d'un avion moderne :

- Cinématique des commandes de vol (profondeur, gauchissement, direction) et des servitudes hydrauliques (train d'atterrissage, volets hyper-sustentateurs, aérofreins)
- Réacteur Turboméca "Larzac 04" en coupe, conservant la mobilité de son ensemble tournant ;
- Empennage horizontal et demi-aile permettant l'examen d'un réservoir de structure ;
- Maquette animée pour la compréhension plus aisée des différents circuits : régulation réacteur, carburant, électrique, conditionnement air et armement.

En fait d'enseignement théorique, l'ETIS exploite le côté pratique de la technologie. Chaque maquette animée est associée à un tableau de bord. A un état particulier du circuit correspond une indication instrumentale et l'allumage éventuel de voyants. L'électronique régissant l'ensemble peut même injecter l'une quelconque des nombreuses pannes répertoriées.

En cinq jours, les connaissances nécessaires à l'emploi de l'avion sont acquises grâce à la forme d'apprentissage élaborée au sein de cet ensemble technique. Aux cours magistraux du passé fastidieux et souvent indigestes, aux manuels d'utilisation épais et inextricables, s'est substitué un enseignement concret, clair, et prodigieusement rapide par rapport aux méthodes pédagogiques traditionnelles.

Après cette première semaine passée à l'ETIS, il en reste encore trois de travail exclusif au sol, mais l'"Alpha-jet roi" continue néanmoins à régner au centre de l'intérêt que lui portent ses sujets :

- sécurité des vols pour prévenir ;
- "atterrissage mauvaise visibilité" et "aides radio radar" pour aborder en particulier, l'étude du TACAN (Tactical Air Navigation) et de l'ILS (Instrument Landing System) ;
- médecine aéronautique ;
- navigation et tir aérien ;

- simulateur pré-vol.

L'instruction militaire, le sport et l'Anglais se pratiquent avec le même sérieux et la même assiduité que dans les écoles antérieures (Salon ou Cognac).

Au titre de leur formation militaire les élèves pilotes reçoivent aussi un complément concernant : d'une part leur futur commandement d'emploi, et d'autre part les grands problèmes politico-militaires du monde actuel.

L'activité journalière s'articule entre les cours organisés par l'Escadron d'instruction sol, militaire et sportive (EISMS), et le temps consacré par chacun pour exécuter les sept premières séances de simulateur pré-vol.

### Le simulateur de vol... comme si l'on y était

La première prise de contact avec le pilotage de l'Alphajet se produit paradoxalement au sol dès la première séance de simulation pré-vol à l'Escadron d'entraînement sol du personnel navigant (EESPN).

Se retrouvant dans une cabine de pilotage strictement conforme, en tenue de vol, l'inhalateur à oxygène sur le nez, verrière verrouillée, en ambiance de nuage de luminosité variable, l'élève pilote qui n'a pas en-

core volé sur l'Alphajet, serait encore plus édifié s'il en était autrement, car les réactions aux commandes et les indications instrumentales de cet outil restituent à la perfection le comportement réel de l'avion en question.

Comme l'ETIS, l'EESPN dispose d'outils adaptés à l'instruction qu'il veut délivrer.

Avec ce quotidien de formation professionnelle et le souci d'obtenir les résultats nécessaires aux différents tests émaillant cette période "plein temps sol", le premier vol d'instruction sur Alphajet arrive... enfin.

### Instruction en vol : d'abord l'esprit "chasse"

Le premier contact réel avec l'EIV, se prend effectivement à la cinquième semaine. Pour ceux ayant connu ces escadrons depuis l'installation de l'École de chasse à Tours en 1961, aucun changement n'est notoire... les murs portent intact, tout le souvenir des générations ayant fait leur premier pas sur "T Bird" (1) en pays de Loire. Seul le carrelage sobre, net, a remplacé le plancher sonore et d'entretien ingrat. Cette physionomie d'antan semble néanmoins en très grand péril car un vaste chantier occupe pour l'instant le lieu et très prochainement l'école aura à inaugurer des locaux



L'un des trois simulateurs de vol... un outil adapté à la mission d'instruction.



neufs et plus fonctionnels. Rendez-vous pris en fin d'année.

Vient la première rencontre avec le moniteur : jeune, qualification "sous-chef de patrouille" avec une expérience de 1000 h de vol en moyenne, il est de passage pour deux ans au sein du Commandement des écoles de l'Armée de l'air (CEAA). Dans le cadre de la politique soutenue en matière de parrainage de l'École de chasse, l'encadrement à Tours se régénère par un échange continu avec les escadres de combat. Ainsi dès le niveau de qualification requis sur avion de combat, le pilote de F1 C, de Jaguar ou de Mirage 2000, vient communiquer son expérience au futur breveté. Si cet "enseignant improvisé" n'affiche pas une grande pratique de la pédagogie, il possède "le vécu" et la réalité présente de nos unités de combat. C'est là où réside sa force et son efficacité. La standardisation des méthodes d'apprentissage et la présence des cadres permanents du CEAA font le reste.

Cette formation adaptée, confortée par des ambassadeurs arrivant tout droit des "Forces" et prêts à y retourner, motive et rassure l'élève pilote.

Un lieutenant en fin de progression nous confie :

*"si je devais ne pas réussir, je serais au moins sûr que je n'étais pas fait pour ce métier... alors contrairement à mes débuts d'élève pilote, lorsque j'éprouvais de la hantise face à l'échec, maintenant je suis serein quoiqu'il advienne. Je ne subis plus ma progression de façon scolaire. Je me fie au jugement d'un pilote de chasse qui sait ce qui se passe en*

*escadre et qui garde présent en mémoire l'itinéraire personnel par où passe tout élève pilote car il n'a pas eu le temps d'oublier".*

En cinq mois, quatre vingt onze heures de vol sont effectuées par chaque élève en 72 sorties. Plus de 20000 heures sont effectuées chaque année à Tours (21 500 en 1987 à titre indicatif).



*A l'ensemble technique d'instruction sol... un enseignement concret.*

FIGURE 3

## SPECIALISATION RÉACTEUR À TOURS

DISCIPLINE	MISSIONS	OBJECTIFS
Pilotage	17 dont 5 solos	Prise en main de l'Alphajet
Formation	25 dont 6 solos	Acquérir le sens de la manœuvre en vol relatif et en combat
Vol sans visibilité et navigation haute altitude	9	Travail aux instruments atterrissages sans visibilité et travail des procédures
Vol de nuit	7 dont 2 solos	Perfectionnement au vol de nuit
Navigation basse altitude	14 dont 1 solo	Accoutumance au travail à basse altitude et grande vitesse des avions de combat
<b>TOTAL</b>	<b>72 dont 14 solos</b>	

*Progression en vol : Répartition des disciplines.*

Pilotage, formation, vol sans visibilité (VSV), vol de nuit (VDN) et navigation basse altitude (NAVBA) sont les disciplines où chacun doit faire ses preuves (fig. 3).

Parmi les vols d'instruction en double commande, 14 sorties en "Solo" concrétisent la maîtrise de l'apprentissage dans chacune des matières et familiarisent le futur utilisateur de monoplace dans son "tête à tête" enrichissant avec la machine.

Le rythme quotidien du travail est régi par le tableau d'ordre des opérations et les prévisions savantes du commandant d'escadrille. Préparations, "briefing", "débriefing", cours d'Anglais, simulateurs et séances de sport s'inscrivent en harmonie avec la programmation de l'activité aérienne privilégiée.

## Un avion adapté à sa mission

Tout va vite... le lâcher s'effectue après seulement cinq heures de vol double commandes et huit heures de simulateur. Partir seul et en toute sécurité aussi rapidement sur un nouvel avion semble tenir de l'exploit. Cette performance est d'autant plus remarquable pour l'EOPN qu'il découvre le jet... mais chacun est prêt



Le Turboméca "Larzac 04", un réacteur performant et économique.

à reconnaître en toute modestie que l'avion est sain et conçu pour cela.

La progression par la suite se déroule selon le rythme d'une chronologie stricte et éprouvée.

Pour les vols d'instruction locaux à l'exclusion des navigations (décollage et atterrissage sur la plateforme de Tours), les évolutions s'inscrivent grossièrement dans un polygone délimité par Orléans, Le Mans, Fougères, Nantes, Poitiers, Châteauroux, Vierzon et peuvent occuper toutes les tranches d'altitudes. Des portions de route rectiligne sont définies comme axes de vol à l'intérieur de ce volume.

L'Alphajet en pilotage permet d'explorer un domaine d'évolution très vaste, même les vrilles les plus sévères sont maîtrisées dans le cadre normal de l'instruction.

Il monte vite, sans perte de temps, ne s'essoufle pas à haute altitude et allie autonomie et sobriété.

Le vol sans visibilité s'avère aisé sur ce réacteur équipé de moyens de radio-navigation modernes (ILS et TACAN). Sa conduite "aux instruments", il est vrai, se prépare avec réalisme au sol grâce à un programme de simulateur adapté. Principe selon lequel tout est "répété" avant le vol proprement dit (23 séances s'effectuent ainsi à l'EESPN).

La navigation TBA qui se pratique

entre 500 et 1000 pieds / sol, à 360 kt, puis à 420 kt crée la même charge de travail que celle des avions de combat utilisés ultérieurement.

Quant à la manœuvre abordée lors des missions de formation, elle per-

met à elle seule de mesurer la capacité du futur chasseur.

Pour un élève arrivé à ce stade "c'est le gros morceau", les exercices en la matière (poursuite, passe de tir, etc), sont denses et rondement menés. "La visualisation" lors de ses missions se révèle le point le plus rude de la formation. Il faut avoir le sens du relatif. Les recettes mnémotechniques enseignées en pilotage de base n'y font plus rien et évoluer avec justesse par rapport à un autre avion, projeter sa propre trajectoire et celle des autres pilotes sont indispensables pour être admis dans le "clan du chasseur". Cette visualisation, qui s'affine avec la pratique, provoque une remise en question permanente et exclut toute routine de l'instruction en vol.

## Des résultats probants

Le "Picasso", tableau récapitulatif en code couleur (2) des notes octroyées à chaque mission pour chaque élève traduit la qualité du travail aé



## Premières missions... au sol

Les simulateurs ont connu de tels perfectionnements techniques et sont si proches de la réalité, qu'après 7 heures de pratique sur simulateur Alphajet, les élèves pilotes rejoignent un escadron d'instruction en vol, avec une solide connaissance de l'avion. Ils reviennent au "simu" pour leur pré-lâcher et tout au long de leur progression en vol, régulièrement afin d'effectuer des missions d'entraînement au vol sans visibilité, à la navigation haute altitude, au vol de nuit.

A l'escadron d'entraînement au sol du personnel navigant, la simulation est une véritable mise en scène psychologique et technique. Chacune des 3 cabines est la réplique exacte du poste de pilotage de l'Alphajet. Six vérins alimentés par une centrale hydraulique les mettent en mouvement sur 4 axes et reproduisent fidèlement tangage, roulis et lacet. A ces mouvements se rajoutent un enregistrement sonore restituant le bruit des réacteurs, ainsi que des projecteurs "flash" recréant le foudroiement en vol.

Pendant toute la durée de la mission (entre 60 et 90 minutes), le pilote n'est relié à l'extérieur que par contact radio. Le moniteur joue tout à la fois les rôles de l'instruc-

teur en place arrière, du contrôleur aérien, et du directeur de mission.

Pour bien conduire sa mission le moniteur dispose du panneau de commandes du simulateur, d'un panneau de pannes pouvant être déclenchées à volonté et d'un tracé des atterrissages par mauvaise visibilité. Concrètement, cela signifie que le moniteur peut faire varier à tout moment les conditions de vol, les perturber, obliger l'élève à se dérouter vers un des terrains en mémoire, déclencher une ou... plusieurs pannes bien sûr, puis pour le "débriefing" restituer l'application correcte ou les erreurs de procédures et visualiser les trajectoires suivies.

Plus de cent pannes ont été introduites dans l'ordinateur. Résultat, le passage sur Alphajet se fait en douceur. Grâce aux heures passées sur simulateur, le futur pilote de chasse acquiert une parfaite connaissance de la cabine, des procédures, des actions réflexes et surtout une bonne idée des réactions de l'avion dans son domaine de vol.

Néanmoins, aussi sophistiqué et aussi disponible soit-il, le simulateur ne remplace pas le vol, même s'il optimise le rendement de chaque mission d'instruction. □

(1) T Bird : T 33 Standard avion école précédemment utilisé à l'école de chasse

(2) Code couleurs : Bleu : excellent  
Vert : standard  
Jaune : insuffisant  
Rouge : mauvais



Le vol en formation, une discipline capitale à l'École de chasse.

Photographies : Adj Jean-Pierre Gauthier - Sirpa Air.

rien. Les tests en vol sont passés au 6<sup>e</sup> Escadron, "Jean Maridor", et confiés à l'appréciation de moniteurs hautement qualifiés et spécialisés pour apprécier les aptitudes intrinsèques du pilote de combat. Sens de l'orientation, division de l'attention, aisance-adaptation, assimilation, maîtrise de soi, vigilance, dynamisme, jugement-initiative, méthode, rigueur et endurance sont les critères à quantifier. Grâce à une bonne sélection qui s'est effectuée dans les écoles antérieures, ou avant, le taux d'échec à l'École de chasse s'est stabilisé à une valeur de 10 à 15%. Ce niveau d'élimination est somme toute faible, étant donné qu'aux causes de manque de savoir-faire s'ajoutent forcément les incidents fortuits, liés aux hasards ou à une inaptitude médicale imprévisible.

### Enfin... le macaronage

A la fin du semestre, arrive le moment tant attendu : l'attribution du Brevet de pilote de chasse. C'est une consécration qui se matérialise par la remise officielle, au cours d'une cérémonie militaire, du macaron de pilote. Les EOPN à l'occasion reçoivent leur poignard d'officier et les "Forces" honorent cet événement important de leurs délégations.

Mais ce moment aussi fort soit-il ne représente qu'un répit, une étape importante. La fête n'est pas terminée qu'il faut penser à la suite et la 8<sup>e</sup> Escadre de chasse attend déjà les nouveaux pilotes en titre, pour un autre stage, en un autre lieu, mais sur le même avion : le stage de transformation opérationnelle à Cazaux.

Ce sera le dernier, avant l'arrivée en unité de combat, et le début de la carrière exaltante du pilote de chasse. ●

Lcl Henri Guyot

### Christian Martell, parrain de l'École de chasse

Christian Martell est né à Saint-Étienne, dans la Loire, le 14 mars 1914.

Au mois d'août 1936, il s'engage comme élève pilote et est envoyé à l'école d'Istres. Nommé sergent en juillet 1937, il est affecté à l'Escadre de chasse d'Étampes. Au mois de juin 1939, il est envoyé, en qualité de moniteur de voltige aérienne à l'École de chasse de Romilly. En avril 1940, il est nommé sous-lieutenant de réserve et est affecté au Groupe 2/05 stationné à Casablanca.

Démobilisé en juin 1940, au titre des congés d'armistice, Christian Martell n'accepte pas la défaite. Pour continuer la lutte aux côtés des Alliés, il s'embarque clandestinement sur un bateau quittant l'Algérie. Découvert par les autorités espagnoles, il est arrêté, renvoyé en France où il est emprisonné. Mis en liberté provisoire en 1941, il entre aussitôt dans la résistance où, sa foi, son audace et son sang-froid font de lui un magnifique meneur d'hommes. Mais, cette activité clandestine ne lui suffit pas. Il veut se battre au grand jour, chasser l'ennemi hors de France.

Pour cela, en janvier 1942, après de nombreuses péripéties, il rejoint l'Angleterre et s'engage dans les Forces aériennes françaises libres, le 9 avril 1942.

Promu lieutenant, il est dirigé sur une école anglaise d'aviation, puis, son réentraînement terminé, il est affecté au Free french flight, groupe de chasse n° 1 qui deviendra le Squadron 341, le fameux groupe "Alsace", alors équipé de Spitfire Mk-V.

A la fin de l'année 1942, il est parachuté en France où il est chargé d'organiser plusieurs réseaux de renseignements. En juillet 1943, sa mission terminée, il regagne l'Angleterre et prend le commandement du "A Flight" du Groupe "Alsace". Deux

mois plus tard, il est nommé capitaine. A la tête de son escadrille, il prend une part active à toutes les missions offensives ou défensives de son secteur d'opérations en s'y couvrant de gloire. Le 27 juillet 1943, il abat coup sur coup 2 FW 190. Le 22 septembre, dans la région de Beauvais, il remporte ses 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> victoires homologuées en abattant, à quelques minutes d'intervalle, un FW 190 et un Me 109. Le 24 septembre, par une manœuvre habile, il réussit à dégager son commandant de groupe, attaqué par un FW 190 et abat ce dernier.

Au 1<sup>er</sup> Avril 1944, tout en recevant ses galons de commandant, il prend en main les destinées du Squadron 341 Groupe "Alsace", succédant ainsi au commandant Dupérier.

Le 13 juin 1944, après deux années de lutte ardente sur les fronts de Lybie et d'Europe occidentale, le commandant Martell a la joie d'être le premier commandant d'unité française à atterrir avec son groupe sur le sol de la France libérée.

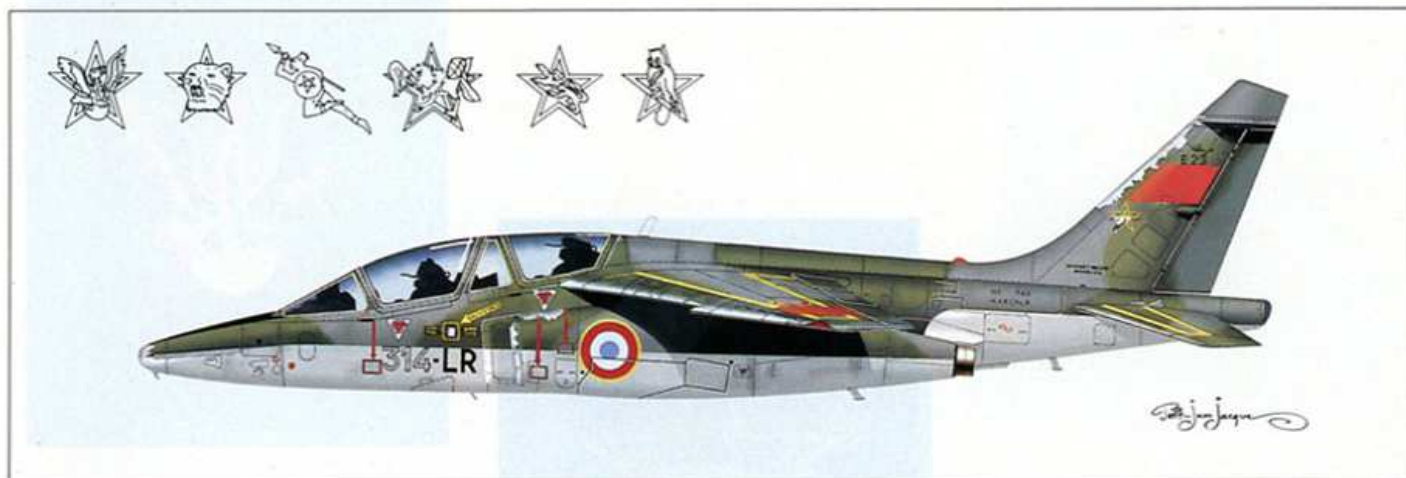
Le 31 août 1945, au cours d'un exercice aérien, en tant que commandant du Centre d'entraînement des pilotes français (OTU 80) en Angleterre, il s'écrase aux commandes de son Spitfire Mk IX (MH 388) sur le terrain d'Ouston à la suite d'une panne moteur.

Le commandant Martell avait accompli plus de 2000 heures de vol dont 340 de guerre.

A ses 6 victoires homologuées s'ajoutent 6 victoires probables et 3 avions endommagés.

Officier de la Légion d'Honneur, Croix de guerre avec 12 palmes, le commandant Christian Martell était également décoré de la Distinguished Flying Cross britannique et de l'Air Force Medal américaine. □

## ALPHAJET

ÉCOLE DE CHASSE  
GE 314 TOURS

## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil .....	: Alphajet
Mission(s) .....	: École
Date premier vol .....	: 26 octobre 1973
Date mise en service A.A. ....	: 30 janvier 1979
Envergure .....	: 09,16 m
Longueur .....	: 11,85 m
Poids à vide équipé .....	: 3 800 kg
Poids maximum au décollage .....	: 7 250 kg
<b>Emport Carburant</b>	
Interne .....	: 1 960 l
Maximum .....	: 2 580 l
Capacité de ravitaillement en vol ..	: /
Rayon d'action maxi .....	: 420 Nm
Type de propulseur .....	: 2 Larzac 04 à double flux
Poussée.....	: 2 x 1 320 da N
Plafond opérationnel.....	: 45 000 ft
Vitesse max .....	: Mach 0,85 à 11 000 m
<b>Distance de roulement</b>	
au décollage .....	: 490 m
à l'atterrissage .....	: 610 m
Équipement Radio Navigation .....	: TACAN VOR ILS
Équipage .....	: biplace



Tableau de bord (Place avant).

Escadrons ou unités  
utilisant l'Alphajet

- GE 314 Tours
- 8° EC Cazaux
- GE 316 Toulouse
- EC 05/330 "Côte d'argent"  
Mont-de-Marsan
- EE 02/328 Mérignac



## HISTORIQUE DE L'ÉCOLE DE CHASSE "Christian Martell"



Pour remonter aux sources, c'est en avril 1943 qu'est créée la "Section chasse" à Marrakech. Rassemblant quelques Curtiss H 75 A, cette unité va dès lors prendre de l'importance en se dotant de Dewoitine 520 et de A 24 Dauntless. Désignée ensuite "Division chasse" elle fait mouvement le 10 janvier 1944 sur Meknes et devient le "Centre d'instruction chasse" (CIC).

En janvier 1947 le CIC, fort de cinq escadrilles, en fusionnant avec le Centre de perfection chasse (CPC) qui en compte trois, prend l'appellation d'"École de chasse" et reçoit comme nom de baptême "Christian Martell". Commandée par le lieutenant-colonel Ezanno elle est équipée de P 47 D Thunderbolt, de Spitfire Mark V et IX, de Hurricane Mark II S, de P 39 Airacobra, de P 40 Kittyhawk, de A 24 Dauntless et de Vultee BT 13.

Il faut attendre 1951 pour voir arriver les premiers réacteurs, les TF 80 C Shooting Star à l'école de chasse. Leurs dérivés, les T 33 ("T bird") joueront un rôle prépondérant au sein de cette unité. En juillet 1953 le DH 100 Vampire vient contribuer à son tour à la formation des pilotes de chasse et le millième brevet est célébré le 31 octobre 1953. A la fin de cette même année les cinq escadrons de l'école sont respectivement baptisés

"Jean Maridor" (1<sup>er</sup>), "Henri Jeandet" (2<sup>e</sup>), "Henri Arnaud" (3<sup>e</sup>), "Marin la Meslée" (4<sup>e</sup>) et "Marcel Lefevre" (5<sup>e</sup>). Les MD 450 Ouragan s'intègrent à la flotte en début 1957.

Le 31 mai 1961, l'école de chasse fait ses adieux à la base école n° 708 "Mezergues" de Meknès et vient s'implanter à Tours sur la base aérienne 109 avec ses T 33 et ses Ouragan.

En août 1961, les Mystère IVA nouvellement affectés font de la "60 C" la première promotion "Mach 1".

Le 15 février 1962, le 1<sup>er</sup> Escadron, pour nouer des traditions avec l'aéronavale et avec la "57 S" en particulier, abandonne son nom de baptême "Jean Maridor", le lègue au 6<sup>e</sup> qui vient d'être créé et le remplace par celui de Jean Lenglet.

Ainsi, les quatre premiers escadrons assurent la progression sur T 33; le cinquième complète l'instruction sur Mystère IVA. Quant au 6<sup>e</sup> il œuvre pour la standardisation des moniteurs, pour les tests élèves et pour les vols des abonnés.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1965, les avions arborent un "314" sur leur flanc car la dénomination "groupement école" vient d'être décrétée et la base de Tours adopte simultanément le numéro 705.

Le 15 septembre 1973 le 5<sup>e</sup> Escadron "Jean Lefevre" est dissout avec la dis-

parition des Mystère IVA du ciel de Touraine.

Le 4 mai 1979 les premiers Alphajet arrivent. La promotion 79 D constituée d'officiers-élèves EA 76 effectue la progression "spécialisation réacteurs" sur ce nouveau type d'appareil avec le lâcher en août et le brevet en janvier 1980.

Le 12 novembre 1981, le T 33 standard fait ses adieux à l'École de chasse et à l'Armée de l'air pour une retraite bien méritée après trente ans de bons et loyaux services. Son palmarès est éloquent: 3327 élèves formés en 478 118 heures.

L'Alphajet est maintenant l'avion unique du GE 314, l'instrument adéquat de la formation. Sa 100 000<sup>e</sup> heure de vol est fêtée en septembre 1984 avec à la clé 489 brevets déjà délivrés grâce à cet appareil. En février 1986 les premiers pilotes de chasse formés "Epsilon + Alphajet" rejoignent les unités de combat et en septembre de cette même année l'École de chasse "Christian Martell" se souvient, avec faste, qu'elle compte déjà 25 ans de présence en terroir Tourangeau. En cours de rénovation pour l'infrastructure, cette pépinière de pilotes de combats est décidément pleine de vitalité et d'avenir.

## 1<sup>er</sup> EIV "Jean Lenglet"



Jean-Michel Lenglet, de la promotion 38 de l'École navale, obtient son brevet de pilote de chasse le 1<sup>er</sup> août 1942. Après plusieurs tentatives, il rejoint Gibraltar le 19 octobre 1943. A l'issue d'un stage rapide sur P39 il est affecté le 15 juin 1944 à la flotille "1D" qui œuvre au sein du GC 3/6 Roussillon, groupe de chasse du "Coastal Command".

Opérant à partir de Salon sur l'Italie puis de Luxeuil sur le front allemand il obtient 3 citations. Il se distingue ensuite à la "1F" dans maintes opérations jusqu'en 1945, en particulier lors de la réduction de la poche de Royan.

Lieutenant de Vaisseau il commande la "1F" à partir de mai 1949.

Nommé chef de pont d'envol de l'"Arromanche" en 1951 il part pour l'Indochine. Promu capitaine de corvette le 6 novembre 1951 il disparaît le 7 lors de l'attaque d'un pont près de Song Caux (Annam).

## 2<sup>e</sup> EIV "Henri Jeandet"



Henri Jeandet de la promotion 37 de l'École de l'air est breveté pilote le 24 mai 1939. En mars 1940 il est affecté au Groupe de chasse 2/7 où il servira pendant 9 ans. Il obtient sa première victoire le 2 mai 1940 et ressort grièvement blessé d'un combat aérien le 10. A l'issue de deux mois de convalescence il rejoint son groupe en Afrique du Nord et participe aux campagnes de Tunisie, de Corse et d'Italie.

Après le débarquement en Provence, le capitaine Jeandet prend le commandement d'une escadrille du GC 2/7 et combat l'ennemi jusqu'à la victoire. Le 25 octobre 1945 il commande le GC 2/7 et part en Indochine en 1946.

Commandant, il quitte le 2/7 pour prendre le commandement en second de la 1<sup>re</sup> Escadre. Ayant passé ensuite deux ans en état-major à l'inspection de l'aviation de chasse, il est nommé commandant en second de la base école de Meknès. Il trouve la mort en service aérien commandé le 23 octobre 1950.

## 3<sup>e</sup> EIV "Henry Arnaud"



Né en 1907, Henry Arnaud, à sa sortie de l'École Centrale, s'engage dans l'Armée de l'air en 1930 pour y être breveté le 23 septembre de la même année. Officier issu de l'école des officiers d'active, il appartient tout d'abord à la Patrouille acrobatique d'Étampes.

A la tête de l'école des moniteurs de Salon en 39/40, il part ensuite en Afrique du Nord où il commande les écoles de pilotage de Kasbah Tadla puis l'escadron d'entraînement de Blida et, en novembre 42, l'ensemble des écoles.

Après le débarquement allié en Afrique du Nord, il est nommé successivement commandant d'escadrille au GC 1/4 "Navarre", puis commandant du GC II/5 "La Fayette" sur P 40 et enfin commandant de la 4<sup>e</sup> Escadre de chasse.

Son unité, alors stationnée en Corse, prend une part active au débarquement de Provence. Le 12 septembre 1944 lors de l'attaque d'un convoi près de Donnamarie, touché par la Flak, le commandant Henry Arnaud sécrase à bord de son P 47D Thunderbolt.

4<sup>e</sup> EIV "Marin la Meslée"

Né en 1912, Edmond Marin la Meslée est breveté pilote à titre civil en 1931 et s'engage aussitôt. Admis à l'École de l'air en 1936 il est affecté par la suite à la 5<sup>e</sup> Escadre aérienne. Lieutenant le 1<sup>er</sup> octobre 1939, en 106 missions de chasse au GC I/5 durant la campagne de France, il abat 20 avions ennemis, 15 au-dessus du territoire français et 5 au-dessus de l'Allemagne.

Après l'armistice de juin 40, son unité se replie en Afrique du Nord. Il prend la tête du groupe quelques semaines plus tard.

Capitaine à titre exceptionnel le 15 décembre 1941, il reprend la lutte en novembre 1942, effectuant 105 missions de "Coastal Command" et remportant quatre autres victoires sur les côtes africaines.

Il est commandant en 44. Son unité alors basée dans l'Est de la France, appuie la 1<sup>re</sup> Armée française.

Le 4 février 1945, le commandant Marin la Meslée est abattu par un obus aux commandes de son P.47 Thunderbolt à Rustenhart en Alsace alors qu'il doublait une attaque sur la défense ennemie.

## AVIONS UTILISÉS A L'ÉCOLE DE CHASSE

- Curtiss H75 A :	d'avril 1943 à juin 1946
- Dewoitine 520 :	de l'été 1943 à janvier 1946
- A24 "Dauntless" :	de novembre 1943 à 1952
- Hurricane Mark 2S :	de mai 1944 à août 1948
- P40 Kittyhawk :	de mai 1944 à fin 1948
- P39 Airacobra :	de juin 1944 à janvier 1951
- P47 D Thunderbolt :	de juin 1944 à novembre 1949
- Spitfire Mark V :	de juin 1944 à 1949
- Vultee BT 13 :	de mars 1945 à 1951
- Spitfire Mark IX :	de 1947 à 1952
- Tiger Moth :	courant 1947
- MS 472 Vanneau :	début 1949 puis d'octobre 1950 à 1954
- T6 D T6 G :	de fin 1950 à juillet 1954
- MS 475 Vanneau 5 :	d'août 1951 à juillet 1954
- T33 A "T bird" (à l'origine TF80 C Shooting Star) :	du 4 octobre 1951 au 12 novembre 1981
- DH 100 Vampire :	juillet 1953 à 1959
- MD 450 Ouragan :	de mars 1957 à février 1958 puis de mars 1959 à 1962
- CM 170 Fouga Magister :	de février 1957 à 1961
- MD 454 Mystère IV A :	d'août 1961 au 5 septembre 1973
- Alphajet :	depuis le 4 mai 1979

ECS (6<sup>e</sup>) "Jean Maridor"

Jean Maridor, né en 1920, s'engage comme élève pilote en août 1939. Le 27 juin 1940, il rejoint les Forces aériennes françaises libres et suit son entraînement de pilote de chasse dans la RAF. Affecté au "Fighter Squadron" 615, il participe ardemment au combat.

En 1942, après avoir coulé un bateau DCA, il parvient à ramener son appareil endommagé au-dessus des côtes anglaises avant de sauter en parachute. Entre 1942 et 1943, il abat 2 FW 190 et en endommage un troisième. Il est nommé capitaine le 15 juin 1943 à moins de 23 ans.

En juin 1944 il participe à de nombreuses missions liées au débarquement de Normandie. Il déploie à la même époque toute sa bravoure dans l'interception des bombes volantes V1 lancées sur l'Angleterre. Il parvient ainsi à en détruire 10. Le 3 août 1944 il atteint la II<sup>e</sup> sans la neutraliser. Cette dernière piquant droit sur un grand hôpital londonien, Maridor se jette littéralement sur l'engin, le foudroie à bout portant et disparaît dans son explosion.

## IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE L'ÉCOLE DE CHASSE

MARRAKECH :	d'avril 1943 au 10 janvier 1944
MEKNÉS :	du 10 janvier 1944 au 31 mai 1961
TOURS :	depuis le 31 mai 1961.

## APPELATIONS SUCCESSIVES DE L'UNITÉ

- "Section chasse"	d'avril 1943 à juillet 1943
- "Division chasse"	de juillet 1943 au 10 janvier 1944
- "Centre d'instruction chasse"	du 10 janvier 1944 à janvier 1947
- École de chasse "Christian Martell"	à partir de janvier 1947
(dénomination GE 314 à compter du 1 <sup>er</sup> octobre 1965)	