

## La 3<sup>e</sup> Escadre de Chasse de Nancy

### ECHEC AUX RADARS ADVERSES

*La mission principale de la 3<sup>e</sup> escadre de chasse de Nancy consiste à détruire les radars adverses dès le déclenchement d'un raid massif de la Force aérienne tactique. Pour aveugler l'ennemi, le système d'armes employé associe le Mirage III E et le missile AS 37 Martel.*



Photo Eric Moreau SHAA

*Le Mirage III E au système de navigation performant capable de foncer à 830 km/h à 150 m d'altitude.*

Les avions de contre-mesures électroniques viennent par leur passage de perturber momentanément la détection ennemie. Un Mirage III E, grâce à son système de navigation performant, s'enfonce dans les lignes à 450 Kt (nœuds) (830 km/h) et à 500 pieds sol (150 m) au travers du relief, par une « météo » exécrationnelle qui le rend insaisissable pour la chasse ennemie.

Equippé de deux bidons de 1 700 l et de sa panoplie de contre-mesures électroniques (Barax, Phimat), le Mirage III E délivre bientôt son armement à plus de 50 km de l'objectif et « dégage » : mission accomplie, ou presque. Le missile prend alors le relais et prolonge la trajectoire fixée. Son système de guidage est calé sur

une émission électromagnétique donnée et l'engin remonte inexorablement jusqu'à la source de celle-ci, c'est-à-dire sur l'antenne du radar ennemi à détruire. A l'impact, la charge du missile pulvérise celle-ci et dès lors, l'adversaire, rendu aveugle, ne peut plus endiguer le flot massif des chasseurs bombardiers de la FA-Tac qui déferlent pour frapper les objectifs assignés.

Tel est le scénario prévu pour caractériser ce qu'est la mission « temps de guerre » de la 3<sup>e</sup> Escadre de chasse de Nancy commandée par le commandant Hartweck, ou plus exactement celle de l'EC 1/3 « Navarre » et de l'EC 2/3 « Champagne », car le 3/3 « Ardennes », remplit une mission plus classique, la pénétration offen-

sive avec l'utilisation du missile air-sol AS 30 employé pour les objectifs durcis et fortement défendus.

#### Le missile AS37 Martel

Il n'est rien de plus « indiscret » qu'une onde électromagnétique et tout radar doit, pour remplir sa fonction de détection et d'alerte, émettre continuellement et de façon omnidirectionnelle. Avec le recueil préalable, la localisation et l'analyse de ces émissions, un missile, l'AS 37 Martel, exploite cette faiblesse de la surveillance radar. Mis au point dans les années 60, conjointement par Matra, le maître d'œuvre et Hawker-Siddeley Dynamics, aujourd'hui British ►►►

►►► Aerospace, cet engin se dirige par guidage électromagnétique passif (son auto-directeur a été élaboré par la société d'électronique Serge Dassault).

Il a commencé à équiper la 3<sup>e</sup> escadre en 1970 et est devenu réellement opérationnel en 1975. Martel signifie Missile Anti Radar et Télévision, car la version développée par Hawker-Siddeley utilise le guidage TV. D'une masse de 535 kg, d'une longueur de 4,12 m et d'un diamètre de 0,40 m, l'AS 37 Martel offre un large domaine de tir. Il peut être expédié d'un avion volant à vitesse supersonique et à une hauteur allant de 50 à 15 000 mètres. Son ensemble propulsif lui confère une portée maximum de plus de 100 km à Mach 2. Sa charge militaire de 150 kg d'explosif (équivalent TNT) est commandée par un système de proximité.

Pour préparer la mission du temps de guerre, il paraît évident que le tir opérationnel d'un tel engin demeure exceptionnel. Un seul tir s'effectuait par année et pour l'escadre à l'avènement du système d'arme mais, depuis les premiers essais, les résultats se sont révélés concluants, sanctionnant ainsi la qualité de l'entraînement de l'escadre à cette mission ô combien spécifique. Le tir réel et réussi du Martel sur la plateforme libyenne de Ouadi Doum en 1987 a confirmé le fait.

## Une mascotte originale

Jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1987, la 3<sup>e</sup> Escadre, avec les Mirage III E du 1/3 et du 2/3 et les Jaguar du 3/3, se préservait jalousement l'exclusivité de la « mis-



Sur Mirage III E, mise en œuvre de matériel électronique spécifique, par des spécialistes.

sion Martel » et les chasseurs bombardiers Jaguar ravitaillables en vol du 3/3 offraient l'allonge suffisante pour remplir cette mission particulière sur les théâtres d'opérations lointains. Une nouvelle répartition des aéronefs, entre les escadres, a conduit le commandement de la Force aérienne tacti-

que — 1<sup>re</sup> région aérienne — à regrouper d'une part les Mirage III E entre la 3<sup>e</sup> Escadre de Nancy et la 13<sup>e</sup> Escadre de Colmar et d'autre part les Jaguar entre la 7<sup>e</sup> Escadre de Saint-Dizier et la 11<sup>e</sup> Escadre de Toul. Aussi, depuis cette harmonisation du parc aérien au sein des unités, l'EC 2/11 « Vosges » déjà spécialisé en guerre électronique a-t-il repris le rôle précédemment joué outremer par l'EC 3/3 « Ardennes ».

La « 3 » évolue donc maintenant exclusivement sur Mirage III E, mais elle a perdu le monopole de la lutte anti-radar. Pour le 3/3, il reste les souvenirs des détachements africains sur Jaguar et une mascotte pour le moins originale puisqu'il s'agit d'un phacochère qui ressemble comme deux gouttes d'eau à son cousin le sanglier des Ardennes (emblème de l'escadron). Les pilotes l'ont ramené de là-bas en 1983 et « Aldo », puisque c'est son nom, se porte toujours très bien.

A l'heure de son vingt-cinquième anniversaire, le Mirage III E ne cache plus ses allures de vétéran, mais il ne faut pas s'y tromper : son nom restera gravé dans la légende et les pilotes actuels de cet appareil savourent la chance d'être ceux qui tournent les pages de l'Histoire de l'armée de l'air. Dérivé de l'illustre Mirage III C, le Mirage III E a été conçu pour être



Sirpa Air (Adc J.-P. Gauthier)

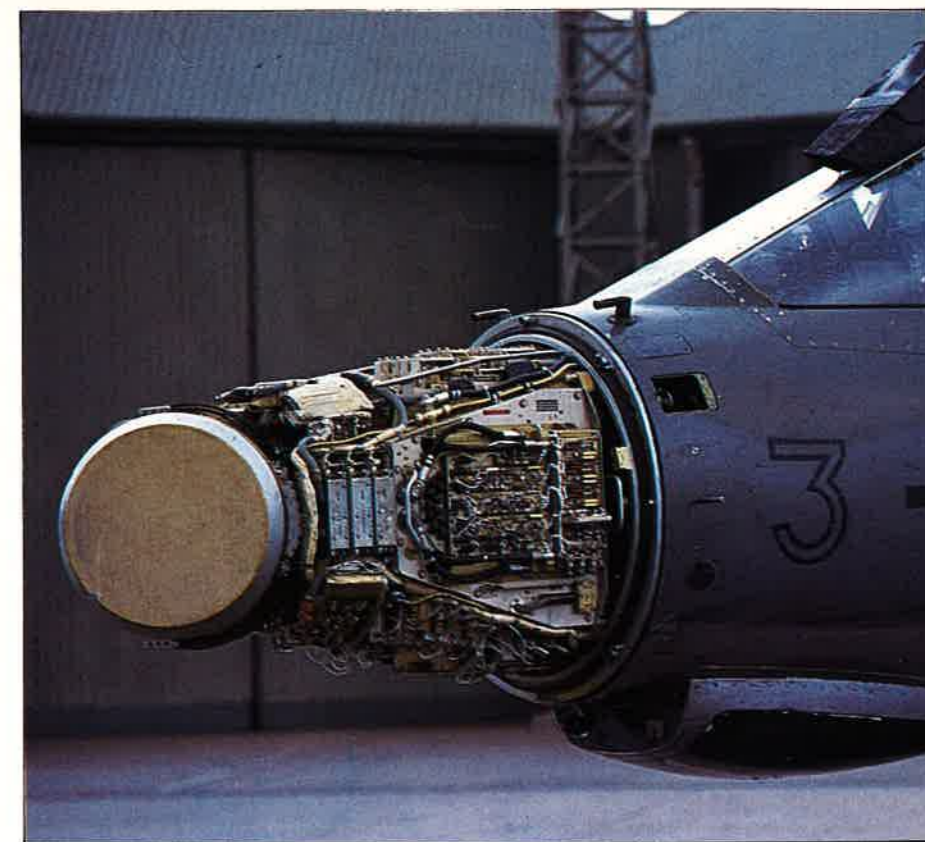
Le Mirage III E et l'AS 37 : une redoutable efficacité.

polyvalent. Equipé du réacteur ATAR 9 C, il a conservé la classe d'intercepteur Mach 2. Son système de navigation, s'articulant essentiellement autour du radar Cyrano II et d'un calculateur couplé à un radar Doppler, lui confère la capacité de pénétration basse altitude tout temps (de jour et de nuit par toutes conditions météorologiques).

## La tête dans le manchon

Ainsi, ce dernier système de navigation génère la position précise de l'appareil en coordonnées polaires par rapport à un ou plusieurs points déterminés au sol ou affichés en vol. Le Cyrano II, quant à lui, outre sa fonction air-air, utilisée pour le combat aérien, propose trois modes d'information en fonction sol-air. Il fournit la visualisation de l'image radar du sol, dans un secteur de 120°, pour 30 ou 90 km, selon l'échelle choisie, à l'avant de l'avion. La comparaison de cette image à celle attendue dans le « dépli-nav » permet de confirmer ou éventuellement de recalibrer la position de l'appareil. Ce radar peut matérialiser également la découpe « iso altitude », c'est-à-dire la présence et la forme de tout relief apparaissant au-dessus d'un plan de référence horizontal. Le Cyrano II permet d'assurer enfin l'anti-collision avec le sol en faisant apparaître sur son écran tout obstacle s'interposant à la trajectoire de l'avion.

C'est donc la « tête dans le manchon », qui enveloppe le scope à



Sirpa Air (Adc J.-P. Gauthier)

Le radar Cyrano II, outre sa fonction Air-Air, fournit trois modes d'information en fonction Air-Sol.

l'intérieur du Mirage III E, que les chasseurs de radar partent à l'assaut des antennes. La charge de travail est grande à bord et seul l'entraînement journalier permet à ces pilotes d'exploiter de façon optimale ce système d'arme complexe, dans l'environnement hostile que provoque la proximité du sol. Le déplacement à 450 Kt, ce qui représente une vitesse

de 230 m par seconde, à une hauteur de 150 m dans un relief varié, n'accorde aucune marge d'erreur aux virtuoses de la basse altitude et réclame une vigilance de tous les instants.

La mission anti-radar se révèle délicate, à un point tel que son apprentissage progressif ne peut pas s'effectuer exclusivement à bord du seul monoplacé que constitue le Mirage III E.



Sirpa Air (Adc J.-P. Gauthier)

La « 3 » évolue exclusivement à l'heure actuelle sur Mirage III E.



Sirpa Air (Adc J.-P. Gauthier)

Le lâcher Mirage III E intervient à Nancy.

C'est la raison pour laquelle tout commence par une formation de 5 mois à l'ETIS de Colmar, sur Mirage III B et III BE, pour les jeunes pilotes

de la 3<sup>e</sup> Escadre, le temps de se familiariser au « delta ». Après une progression simulateur, le lâcher Mirage III E intervient à Nancy, suivi



Sirpa Air (Adc J.-P. Gauthier)

L'AS 37 une fois tiré, se dirige droit vers l'émetteur radar.

### Le missile AS 30 télécommandé (AS 30 ancienne génération)

Le missile AS 30, construit par l'Aérospatiale, est un projectile supersonique autopropulsé en autorotation, télécommandé, et destiné à l'armement des avions d'intervention au sol. Il pèse environ 500 kg et mesure 3,80 m pour 34 cm de diamètre. Il est équipé d'une charge militaire explosive à amorçage instantané ou retardé. Le poids de cette charge apparente l'AS 30, quant à ses effets, à un obus d'un calibre de 300 à 400 mm.

Les ordres de télécommande sont transmis à l'engin par un système radio. Le matériel d'équipement de l'avion comprend un émetteur, un manche de télécommande, un ensemble changeur de coordonnées, une boîte de jonction et les lance-engins. Le guidage se fait par alignement visuel de l'engin sur la cible au moyen

d'ordres transmis par le manche de télécommande. Un traceur pyrotechnique, placé à la partie postérieure de l'engin, permet au pilote de suivre sa trajectoire.

L'AS 30 peut être tiré en basse altitude, aussi bien en piqué qu'en vol horizontal. La cible peut être choisie dans une large zone en avant de l'avion. La portée maximum est déterminée par la durée de fonctionnement du propulseur de croisière. Après l'arrêt de ce dernier, l'engin suit une trajectoire balistique, sans guidage, pour atteindre l'objectif.

Le tir de l'AS 30 est aussi possible à des vitesses supersoniques. L'AS 30 télécommandé a pour successeur l'AS 30 laser, qui équipe maintenant les Jaguar, les Mirage F 1 et les Mirage 2000. □

d'une trentaine de vol d'accoutumance sur cet appareil. Cette période, dite phase I, précède les quinze mois de formation proprement dite à la mission spécifique (phase II). Durant celle-ci, les pilotes passent du travail « tête haute » à celui de « tête basse » grâce en particulier à un entraînement tout à fait original au Centre d'instruction tactique 339 (CITAC) de Luxeuil. Là, en effet, deux Mystère XX SNA, baptisés « Boule de Cristal » et « Lampe d'Aladin », sont à leur disposition, afin qu'ils se perfectionnent au maniement du système de navigation et d'attaque du Mirage III E. Ces deux Mystère XX, au nez pointu contenant le Cyrano II, offrent en place droite l'aménagement « copie conforme » de la cabine du Mirage III E. Dégagés du souci de la sauvegarde de l'avion, les pilotes peuvent ainsi, durant une dizaine de missions, s'exercer en toute quiétude à la dure école de la pénétration basse altitude.

### Bientôt le Mirage 2000 D

Dans le contexte toujours plus ardu qu'impose la stratégie aérienne moderne, fort heureusement, les chasseurs de la 3<sup>e</sup> Escadre vont, dans un avenir proche, ne plus faire « cavalier seul » dans leur monoplace. Un nouveau système d'arme biplace est programmé pour eux : Le Mirage 2000 D. A l'origine de sa conception, cet appareil s'appelait Mirage 2000 N<sup>2</sup>, puisque directement dérivé du Mirage 2000 N (Nucléaire). Pour des raisons typographiques évidente et en correspondance à la mission qui lui est assignée, le suffixe D — D pour diversifié — souligne mieux la capacité de cet appareil de tirer une grande variété d'armement.

D'une masse maximum de 16,5 t et de 7,8 t à vide, le Mirage 2000 D comme le Mirage 2000 N sera équipé du réacteur SNECMA M 53 P 2, du radar de suivi de terrain Antilope V et d'un système de navigation et d'attaque lui permettant le tir en aveugle de tous les armements air sol conventionnels (bombes guidées laser, missiles « Apache », Exocet, etc.). Le navigateur de combat en place arrière deviendra l'auxiliaire précieux du pilote dans la conduite des missions, et l'équipage, ainsi constitué, exploitera au mieux les brillantes performances de ce système d'arme ultra-perfectionné.

### Les « Couteaux Charlies »

En complément à la mission anti-radar et à la pénétration offensive pour détruire des objectifs durcis, la 3<sup>e</sup> Escadre accomplit également l'assaut conventionnel, l'appui tactique et l'interception de jour basse altitude en missions secondaires. Les campagnes de tir annuelles à Cazaux pour chaque escadron permettent de valider l'aptitude de l'escadre de conduire à terme toute la variété de ces missions avec l'emploi réel de l'armement classique (canons, bombes 250 kg, 400 kg, BAT 120, roquettes), celui également de l'AS 30 ou des AIM 9 Sidewinder.

De plus, pour la grande joie des amateurs de meetings aériens ou de journées portes ouvertes, au-delà de sa mission, mais toujours dans la recherche du « top niveau » en matière d'entraînement, la 3<sup>e</sup> Escadre de



Sirpa Air (Adc J.-P. Gauthier)

Collationnement des données de navigation avant mission.

Nancy entretient une patrouille de prestige. D'année en année, cette formation, « Les Couteaux Charlies », constituée de deux avions, porte la couleur d'un escadron différent. Pour 1990, c'est le capitaine Connan et le lieutenant Armada de l'EC 3/3 « Ar-

dennes » qui ont été choisis comme ambassadeurs de l'unité. Ils démontrent ainsi le savoir-faire de la « 3 », cette même escadre au sein de laquelle la Patrouille de France a pris naissance en 1953, sur F84 Thunderjet ■

Lcl Henri Guyot



Sirpa Air (Adc J.-P. Gauthier)

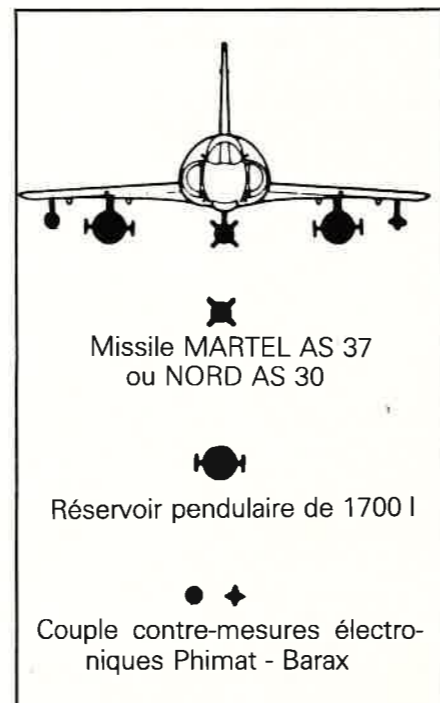
Dans un avenir proche, le Mirage III E sera remplacé par le Mirage 2000 D.

MIRAGE III E



CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

<b>Nom de l'appareil</b> .....	Mirage III E
<b>Mission</b> .....	Assaut conventionnel Pénétration tout temps Interception tout temps
<b>Date mise en service</b> .....	1965
<b>Envergure</b> .....	8,22 m
<b>Longueur</b> .....	15 m
<b>Hauteur</b> .....	4,45 m
<b>Poids à vide équipé</b> .....	7,2 t
<b>Poids maximum au décollage</b> ...	13,7 t
<b>Emport carburant</b> .....	
<b>Interne</b> .....	2 725 l
<b>Maxi</b> .....	6 600 l
<b>Ravitailable en vol</b> .....	Non
<b>Type de propulseur</b> .....	SNECMA ATAR 9 C
<b>Poussée</b> .....	4 300 kg en sec 6 000 kg en postcombustion
<b>Vitesse maxi</b> .....	Mach 2
<b>Facteur de charge maxi</b> .....	— 5,5 g à + 6,7 g
<b>Armement</b>	
<b>Emport maxi</b> .....	1,2 t
<b>Type</b> .....	MARTEL AS 37 NORD AS 30 Bombe appui tactique BAT 120 Bombes lisses, freinées Canons, Roquettes Missiles Sidewinder AIM 9 B ou MATRA R550 MAGIC



Missions de la 3° E.C.

- Temps de paix**
- Entraînement à la mission temps de guerre.
- Temps de guerre**
- Pénétration tout temps pour frappe anti-radar
  - Assaut conventionnel
  - Défense aérienne à basse altitude.

3° ESCADRE DE CHASSE NANCY



Historique

La 3° Escadre de chasse est créée le 1<sup>er</sup> janvier 1944 au sein des FAFL (Forces aériennes françaises libres). Elle comprend à l'origine les groupes de chasse I/4 « Navarre », I/5 « Champagne » et III/6 « Roussillon » basés en Afrique du Nord et équipés du Bell P 39 Airacobra. Ces groupes assurent des missions de défense côtière (Coastal Command) sur la Méditerranée. Le 1<sup>er</sup> mai, l'unité se sépare du I/4 « Navarre » qui rejoint la 4<sup>e</sup> Escadre à Alto en Corse, mais elle prend en compte le GC III/3 « Ardennes » à partir du 17 juillet et jusqu'à la fin d'octobre. C'est à cette période que les P39 Airacobra N ou Q sont remplacés par le P 47 Thunderbolt. Le « Navarre » est de retour à la « 3 », le 7 décembre.

Dès le débarquement de Provence, la 3° Escadre de chasse s'engage immédiatement dans le combat pour libérer le territoire national. Stationnant successivement à Salon-de-Provence, Vallon, elle est affectée au 1<sup>er</sup> Corps aérien français (1<sup>er</sup> CAF) le 1<sup>er</sup> décembre, se retrouve à Ambérieu, puis à Dôle. Le 4 février est marqué par la disparition de l'illustre commandant du GC I/5 « Champagne », Edmond Marin la Meslée, abattu sur son P 47 par la FLAK, dans les environs de Neuf-Brisach. En avril, l'unité participe à la réduction de la poche de Royan, avant de rejoindre Strasbourg-Geispolsheim.

Après l'Armistice, dans le cadre des forces d'occupation en Allemagne, l'escadre s'installe à Trèves, en septembre 1945, puis à Friedrichshafen, en mai 1947. Le 1<sup>er</sup> juillet 1947, les groupes I/4 « Navarre » et I/5 « Champagne » prennent logiquement la numérotation GC I/3 et GC II/3.

Après la transformation des pilotes sur Spitfire Mark IX au sein de la 1<sup>re</sup> Escadre à Oran-La Senia, l'escadre s'embarque pour l'Indochine en septembre 1948. Ses escadrilles sont dispersées entre Hanoi Gia Lam (SPA 95), Tan Son Nhut (SPA 153), Tourane (SPA 67) et Tan Son Nhut (SPA 75). Elle ne reviendra d'Extrême-Orient qu'en avril 1950, après s'y être brillamment illustrée. De retour à Reims, l'unité se forme sur DH 100 Vampire. Elle utilisera ces appareils jusqu'au 29 mars 1951. Les groupes de chasse I/3 et II/3 prennent l'appellation d'escadron de chasse EC I/3 et EC 2/3, le 1<sup>er</sup> novembre 1950.

Le 17 mai 1951, les premiers F84 E Thunderjet sont remis officiellement à l'escadre par le général Eisenhower dans le cadre du MDAP (Mutual Defence and Assistance Program).

En avril 1953, au cours d'un meeting à Constantine, le commentateur Jacques Noetinger utilise avec enthousiasme le terme « Patrouille de France » pour désigner la formation acrobatique des trois Thunderjet de la 3° Escadre conduite par le commandant Delachenal. C'est ainsi que naît la PAF au sein des escadres de chasse de l'Armée de l'air.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1953 est créé l'escadron de chasse 3/3 « Ardennes » qui reprend les traditions du GC III/3 dissous le 1<sup>er</sup> mars 1946. Les premiers F 84 F Thunderstreak arrivent le 4 novembre 1955 et ces chasseurs bombardiers sont engagés dans la campagne de Suez (opération 700) entre septembre 1956 et mars 1957).

Entre mars 1956 et juin 1958, la 3° Escadre parraine ensuite deux escadrilles d'aviation légère d'appui, (EALA) dans le cadre du maintien de l'ordre en Algérie, l'EALA 1/71 (qui deviendra après sa transformation sur T6 en juin 1957 EALA 19/72) et la 4/72. Ces deux escadrilles opèrent depuis Tebessa et Telergma.

L'EC 3/3 « Ardennes » est dissous le 15 novembre 1957. Début janvier 1959, la 3° Escadre reçoit les North American F 100 Super Sabre et s'intègre à la 4<sup>e</sup> ATAF (Allied Tactical Air Force) de l'OTAN. Au mois de juin 1961, elle fait mouvement vers le terrain de Lahr Hugsweier et ses escadrons affirment leur vocation nucléaire tactique (mission « strike ») au sein de l'OTAN jusqu'en juillet 1965. Cette époque correspond à l'arrivée des Mirage III E.

L'escadre quitte Lahr, en août 1967, pour rejoindre Nancy-Ochey. Elle assure désormais la couverture basse altitude des Forces aériennes stratégiques. Il faut attendre 1969 pour assister à la spécialisation de la « 3 » vers l'assaut, avec emport de l'AS 30, en mission principale. Sa mission secondaire consiste alors à préserver la sûreté aérienne avec pour armement l'AIM 9 Sidewinder. Les deux escadrons reçoivent le missile AS 37 Martel en 1970 et deviennent pleinement opérationnels en matière de lutte anti-radar à partir de 1975.

Entre temps, le 1<sup>er</sup> juillet 1974, le 3/3 « Ardennes » a été recréé une nouvelle fois. Il reçoit des Mirage V F qui seront remplacés par le Jaguar en mai 1977 et, en définitive, par le Mirage III E, le 1<sup>er</sup> juin 1987.

La 3° Escadre de chasse regroupe à présent trois escadrons et une flotte homogène de Mirage III E, l'EC 1/3 « Navarre » et l'EC 2/3 « Champagne » assurent la mission Martel, l'EC 3/3 « Ardennes » celle de la pénétration offensive avec l'utilisation de l'AS 30 destiné aux objectifs durcis.

L'arrivée du Mirage 2000 D est programmée en 1993.



EC 1/3 « Navarre »

L'escadron de chasse 1/3 « Navarre » est l'héritier des traditions des escadrilles SPA 95 et SPA 153 de la Première Guerre mondiale, créées respective-

ment N 95 en mai 1917 et N 153 en juillet de la même année. A la création de la division aérienne, en février 1918, ces escadrilles sont incluses dans l'Escadre n° 1 (groupes de chasse 19 et 18).

Ces escadrilles appartiennent ensuite au 3<sup>e</sup> groupe du 1<sup>er</sup> Régiment d'aviation de chasse de Thionville (le 1<sup>er</sup> janvier 1920 pour la SPA 95 et en 1921 pour la SPA 153). A la dissolution de celui-ci, le 1<sup>er</sup> janvier 1924, la SPA 95 et la SPA 153, toujours à Thionville, se retrouvent dans le 2<sup>e</sup> groupe du 38<sup>e</sup> Régiment d'aviation mixte. Le 16 septembre 1933, elles constituent le 1<sup>er</sup> groupe de la 6<sup>e</sup> Escadre de chasse à Reims-Courcy et, le 2 octobre 1934, le groupe I/42.

C'est à partir du 15 octobre 1936 que la SPA 95 et la SPA 153 s'intègrent au sein du GC I/4. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, ce groupe, toujours stationné à Reims, s'équipe de Curtiss H 75. Pendant la bataille de France, il s'illustrera en remportant 42 victoires, dont 35 sûres et 7 probables.

Replié en Afrique du Nord dès le 18 juin 1940, le GC I/4 poursuivra le combat sur ses Curtiss. Après le débarquement allié le 8 novembre 1942, il s'envole pour Bamako, le 27 janvier 1943 pour former un corps expéditionnaire en Afrique de l'Ouest Française.

En avril 1942, comme tous les groupes des FAFL prennent le nom d'une province française, le I/4 adopte le nom de « Navarre », troque ses Curtiss contre des P 39 Airacobra et intègre le « Coastal Command » chargé de surveiller les côtes d'Afrique du Nord.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1944, il est rattaché à la 3<sup>e</sup> Escadre de chasse nouvellement créée. Numéroté GC I/3 « Navarre » le 1<sup>er</sup> juillet 1947 et devenant l'EC 1/3 « Navarre » le 1<sup>er</sup> novembre 1950, son activité depuis lors n'a connu aucune interruption.



### EC 2/3 « Champagne »

L'escadron de chasse 2/3 « Champagne » est l'héritier des traditions des escadrilles SPA 67 et SPA 75 de la Première Guerre mondiale. Créées respectivement N 67 le 17 septembre 1915 et N 75 le 13 juillet 1916 à Lyon, ces deux escadrilles sont équipées de SPAD en 1917. La première est incluse dans le fameux groupe de chasse n° 12 (celui des Cigognes), la deuxième dans le GC n° 14.

Après la Grande Guerre, la SPA 67 et la SPA 75 sont réunies au sein du 3<sup>e</sup> Régiment d'aviation de chasse de Châteauroux (7<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> escadrilles). Ces deux escadrilles rejoignent ensuite le terrain de Lyon-Bron où elles deviennent le 1<sup>er</sup> avril 1922 les 21<sup>e</sup> et 22<sup>e</sup> escadrilles du 35<sup>e</sup> Régiment d'aviation, équipé de Nieuport 29.

En 1924, elles sont 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> escadrilles du 35<sup>e</sup> Groupe d'aviation d'observation, puis elles forment à partir de 1932 le 1<sup>er</sup> groupe de la 2<sup>e</sup> Escadre de chasse qui prend, le 12 septembre 1933, la dénomination de 5<sup>e</sup> Escadre d'aviation de défense légère ; elles constituent alors les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> escadrilles du GC I/5.

Le groupe s'équipe en mars 1939 du Curtiss H 75

et c'est à Suippes, sur ce type d'appareil, que débute le dur combat de la bataille de France. Lorsque la campagne se termine, le GC I/5 a enregistré 111 victoires : c'est le plus beau score des 24 groupes français engagés et le lieutenant Marin la Meslée, à lui seul, en a remporté 20.

Le 20 juin, le I/5 franchit la Méditerranée. Peu après le débarquement allié, le groupe se rééquipe de P 39 Airacobra. Intégré au Coastal Command sous la nouvelle appellation de GC I/5 « Champagne » il participe à la protection des convois au large des côtes africaines.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1944, il est rattaché à la 3<sup>e</sup> Escadre de chasse nouvellement créée. Numéroté GC II/3 « Champagne » le 1<sup>er</sup> juillet 1947 et devenant l'EC 2/3 « Champagne », le 1<sup>er</sup> novembre 1950, son activité, depuis lors, n'a connu aucune interruption.



### EC 3/3 « Ardennes »

Créé à partir d'octobre 1943, à Rayak, le groupe de chasse « Ardennes » est mis sur pied pour assurer la couverture aérienne des côtes de Syrie et de Palestine. Ce n'est que plus tard, en juin 1944, alors qu'il est temporairement affecté à la 4<sup>e</sup> Escadre de chasse, que le numéro « III/3 » sera accolé à son nom de baptême : ce numéro représente le seul point commun que l'on puisse lui trouver avec l'ancien groupe III/3 de 1939/40 (1).

A partir de février 1944, l'« Ardennes » fait mouvement vers Saint-Jean-d'Acre, où il va être équipé de Hawker Hurricane. Rattaché au 209<sup>e</sup> groupe de la RAF, il effectue alors des missions de défense aérienne et de protection de convois, tout en renforçant son potentiel, qui compte bientôt douze avions.

En mai 1944, il gagne Bône-les-Salines, où il est intégré à la « Section d'aviation côtière de Bône ». Puis, en juillet, il se rend à la Reghaïa, où il perçoit ses premiers P 39 Airacobra. C'est là où il sera rattaché une première fois à la 3<sup>e</sup> Escadre de chasse, pendant la période allant du 17 juillet à octobre 1944.

Intégré ensuite à la 4<sup>e</sup> Escadre, le groupe de chasse « Ardennes » participe à la campagne d'Alsace sur P 47 Thunderbolt. Il stationne à Luxeuil en janvier 1945, puis Dôle en février, pour retourner à Luxeuil en mars. A la fin des hostilités, il se trouve toujours à Luxeuil, où il sera dissous le 1<sup>er</sup> mars 1946.

Les traditions du GC III/3 « Ardennes » sont reprises, le 1<sup>er</sup> juillet 1953, par l'EC 3/3 « Ardennes », à Reims, qui vient d'être créé pour évoluer sur F84 E Thunderjet. Cet escadron sera à nouveau dissous, le 15 novembre 1957, pour renaître durablement à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1974.

Note :

(1) Le groupe de chasse III/3 est formé le 1<sup>er</sup> mai 1939. Après avoir participé à toute la campagne de France sur Morane 406, il est dissous, le 12 août 1940. La 1<sup>re</sup> escadrille de ce groupe perpétue les traditions de la SPA 150.

#### Chronologie depuis la création de l'escadre (1<sup>er</sup> janvier 1944)

#### IMPLANTATIONS SUCCESSIVES DE LA 3<sup>e</sup> ESCADRE DE CHASSE

Afrique du Nord, Salon-de-Provence Vallon, Ambérieu, Dôle, Bordeaux, Strasbourg	du 1 <sup>er</sup> janvier 1944 à septembre 1945
Trèves	de septembre 1945 à mai 1947
Friedrichshafen	de mai 1947 à août 1948
Indochine (Hanoï, Gia Lam, Tan Son Nhut, Nha Trang, Tourane)	de septembre 1948 à avril 1950
Reims	de septembre 1950 à juin 1961
Lahr-Hugsweier	de juin 1961 à septembre 1967
Nancy-Ochey	depuis septembre 1967

#### AVIONS SUCCESSIVEMENT UTILISES A LA 3<sup>e</sup> ESCADRE DE CHASSE

Bell P 39 Airacobra (N et Q)	du 1 <sup>er</sup> janvier 1944 à octobre 1944
Republic P 47 Thunderbolt	du 12 octobre 1944 à juillet 1948
Spitfire Mark IX	de juin 1948 à avril 1950
DH 100 Vampire (F1 et F5 B)	d'octobre 1950 au 29 mars 1951
F 84 (E et G) Thunderjet	du 17 mai 1951 à 1956
F 84 F Thunderstreak	du 4 novembre 1955 à 1959
SIPA (EALA 1/71)	de 1956 à juin 1957
T 6 G (EALA 4/72 et 19/72)	de 1956 à juin 1958
North American F100 Super Sabre	de janvier 1959 à janvier 1966
Mirage III E	depuis le 29 juillet 1965
Mirage V F	du 1 <sup>er</sup> janvier 1974 à mai 1977
Jaguar	d'avril 1977 au 1 <sup>er</sup> juin 1987

#### APPELLATIONS SUCCESSIVES DES ESCADRONS DE LA 3<sup>e</sup> ESCADRE DE CHASSE

<b>EC 1/3 « Navarre »</b> GC I/4 « Navarre »	du 1 <sup>er</sup> janvier 1944 au 1 <sup>er</sup> mai 1944 du 7 décembre 1944 au 30 juin 1947
GC I/3 « Navarre » EC 1/3 « Navarre »	du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 au 31 octobre 1950 depuis le 1 <sup>er</sup> novembre 1950.

(1) Pour la période du 1<sup>er</sup> mai 1944 au 7 décembre 1944, le GC I/4 « Navarre » est rattaché à la 4<sup>e</sup> escadre.

<b>GC 2/3 « Champagne »</b> GC I/5 « Champagne » GC II/3 « Champagne » EC 2/3 « Champagne »	du 1 <sup>er</sup> janvier 1944 au 30 juin 1947 du 1 <sup>er</sup> juillet 1947 au 31 octobre 1950 depuis le 1 <sup>er</sup> novembre 1950
<b>EC 3/3 « Ardennes »</b> GC III/3 « Ardennes » EC 3/3 « Ardennes » EC 3/3 « Ardennes »	du 17 juillet 1944 à fin octobre 1944 du 1 <sup>er</sup> juillet 1953 au 15 nov. 1957 depuis le 1 <sup>er</sup> juillet 1974

#### GROUPE OU ESCADRON AYANT APPARTENU A LA 3<sup>e</sup> ESCADRE DE CHASSE

<b>GC III/6 « Roussillon »</b>	du 1 <sup>er</sup> janvier 1944 au 1 <sup>er</sup> mars 1945
--------------------------------	--

Nota : Durant la guerre d'Algérie, la 3<sup>e</sup> Escadre parraina l'EALA (Escadrille d'aviation légère d'appui) 1/71, qui devint 19/72 en juin 1957, et 4/72, respectivement stationnées à Tebessa et Telergma).

H.G.