

Historique de l'École de chasse

de Meknès à Tours et bientôt à Cognac

Novembre 1942. L'Algérie et le Maroc sont libérés. En découlent des besoins accrus pour l'Armée de l'air aussi bien en pilotes qu'en matériel. Pour ce qui est des aéronefs, les Alliés peuvent nous aider mais les pilotes qualifiés manquent. Il est donc urgent de faire le point : pour des raisons inconnues, un certain nombre d'élèves-pilotes issus des écoles françaises (Istres, Royan,...) restent mobilisés en Afrique du Nord. Certains n'ont pas approché un avion depuis deux ans. Il s'agit de les mettre ou remettre à niveau et de les transformer sur avion d'arme avant de leur confier des appareils dont la modernité a fait un grand pas en avant au cours des deux dernières années.

Une "section chasse" est créée à Marrakech en avril 1943, chargée de la remise à niveau des pilotes déjà formés. Une première escadrille est formée. Elle est équipée de *Curtiss H-75A*, avions rescapés de la Bataille de France qui ont traversé la Méditerranée grâce à leur autonomie afin d'échapper au désastre de juin 1940 et de poursuivre la "Défense de l'Empire". Cependant, il y a peu de pièces et les quelques avions



Curtiss H-75

existants sont largement cannibalisés pour permettre un minimum de disponibilité.

En juillet 1943, une deuxième escadrille de *Curtiss H-75* est mise sur pied et à la fin du mois "la section chasse" devient la "division chasse". Cette division met petit à petit au point un programme d'instruction, le niveau des élèves étant très disparate.

L'école cohabite sur le terrain de Marrakech (BE 707) avec de nombreuses unités américaines. Comme la place manque, il faut se déployer sur le terrain de Sidi Zouin, certes proche de Marrakech mais aménagé de façon extrêmement sommaire. On récupère des avions de partout et les Ateliers Industriels de l'Air (AIA) font des miracles. Rapidement, la deuxième escadrille se voit dotée de *Dewoitine D-520*. En novembre 1943, la réception d'une douzaine d'*A-24 Dauntless* permet la création d'une troisième escadrille. Cet avion, pourvu de doubles commandes, permet de standardiser la progression des élèves-pilotes.

En décembre 1943, il est décidé de transférer l'unité sur le terrain de Meknès. L'école ne pouvant répondre à toutes les demandes de l'état-major, nombre d'élèves-pilotes, qui ne peuvent être formés en Afrique du Nord, sont dirigés vers des écoles aux USA et, plus tard, au Canada, avant de revenir se spécialiser chasse à Meknès. Il y eu deux périodes où les pilotes de l'Armée de l'air et de l'Aéronavale ont effectué leur "écolage" en Amérique du nord, de 1943 à la fin de la guerre et du début de la Guerre froide à 1958, date à laquelle plus de 8 000 aviateurs et marins ont obtenu leurs *wings*.

En janvier 1944, la "division chasse" a en compte 108 appareils de nombreux types : outre les *H-75*, *D-520* et *A-24*, elle reçoit des *NAA-57*, *MS-230*,

MS 315, *Stinson*, *Caudron Simoun* et quelques *Stampe SV-4*. Elle en profite également pour changer de nom et devient Centre d'Instruction à la Chasse (CIC).

En février 1944, une quatrième escadrille voit le jour. Sa mission est les vols de servitude et l'entraînement au pilotage sans visibilité (PSV). Elle est équipée d'avions bimoteurs, des *Cessna UC-78/ AT-17 Bobcat*. Toujours à la recherche d'appareils, en mai 1944 arrivent les premiers *Hawker Hurricane*, des *Curtiss P-40 Kittyhawk* et des *Bell P-39 Airacobra*.

Ces avions sont usagés mais il est cependant possible de récupérer suffisamment de pièces pour la création d'une unité chargée de l'entraînement à la chasse : le Centre de Perfectionnement à la Chasse (CPC), stationné à Meknès auprès du CIC.

1. Curtiss P-40 Kittyhawk II, escadrille C1, Meknès, 1946
2. Changement d'hélice sur un Spitfire MkV



En mars 1945, une cinquième escadrille est formée. Elle récupère tous les *Dewoitine D-520* restants qui voleront jusqu'en 1946. L'escadrille n°2 est équipée d'*Hurricane* et la n°4 remplace ses *H-75* - qui rejoignent Cazaux en juin 1946 - par des *P-40*. Par ailleurs, la 3^{ème} escadrille vole sur *A-24* et sur *Vultee BT-13 Valiant*. Il va devenir urgent de diminuer le nombre de types d'avions en service.

En 1947, le CIC fusionne avec le CPC. Il prend l'appellation toujours en vigueur d'École de chasse et reçoit comme nom de baptême Christian Martell. Son chef est le lieutenant-colonel Ezanno. Sa flotte ne s'est pas améliorée quant aux types d'avions employés : *Republic P-47D Thunderbolt*, *Spitfire Mk V et IX*, *Hawker Hurricane Mk2S*, *Bell P-39 Airacobra*, *Curtiss P-40 Kittyhawk*, *Douglas A-24 Dauntless* et *Vultee BT-13*.

3. Hurricane Mk2S, un P-39 Airacobra en arrière-plan
4. Hurricane Mk2S à l'atterrissage



Dans tout ce "fouillis" d'appareils différents, l'École de chasse réussit en 1947 à mettre en œuvre une patrouille acrobatique tricolore, au sens propre du terme, équipée de trois *Spitfire Mk IX*, l'un blanc, le deuxième bleu et le troisième rouge (Jean Nédelec, *leader*, Henri Liautard et Pierre Seguin, équipiers). Cette patrouille est éphémère comme celle mise en œuvre à l'arrivée des *T-33* en 1951-1952. Elle volait avec des *T-33* sans bidons en bouts d'ailes. Le *leader*, natif de Meknès était Parodi, les équipiers, Charollais et Cazenoge.

C'est en décembre 1951, qu'arrivent à l'École de chasse les premiers réacteurs, des *Lockheed TF-80C Shooting Star* puis les *T-33A* (le fameux *T-Bird*) qui équiperont l'École jusqu'au 12 novembre 1981.



Spitfire Mk IX à Meknès

1. Départ en mission pour le MS-475 *Vanneau*, Meknès 1952
2. Patrouille de trois A-24 *Dauntless*, Meknès, 1952



3. Spitfire Mk IX, un Caudron Simoun en arrière-plan
4. Patrouille des trois Spitfire Mk IX tricolores en vol et au sol, 1947



1. T-33 nouvellement arrivé en France, Meknès, 1952



2. DH-100 *Vampire*
3. MD-450 *Ouragan*
4. Ligne de T-33SF, Tours

En juillet 1953, arrivent à leur tour les *De Havilland DH-100 Vampire*. Le millième brevet est décerné le 31 octobre 1953. À la fin de cette année, les cinq escadrilles devenues escadrons sont respectivement baptisées 1^{er} escadron *Jean Maridor*, 2^{ème} escadron *Henry Jeandet*, 3^{ème} escadron *Henri Arnaud*, 4^{ème} escadron *Marin-la-Meslée* et 5^{ème} escadron *Marcel Lefèvre*. Les *DH-100 Vampire* resteront au sein de l'École de juillet 1953 à 1959. Ils seront remplacés par des *MD-450 Ouragan* de mars 1957 à février 1958, puis de mars 1959 à 1962.

Avec l'indépendance du Maroc, il faut transférer l'École en métropole. L'École de chasse quitte la BE 708 de Meknès pour la BA 109 de Tours (qui deviendra la BA 705) avec ses *T-33* et ses *Ouragan*. En août 1961, les *Mystère IVA* nouvellement affectés font de la promotion 60C la première promotion Mach1.



Il faudra attendre d'être macaronné pilote de chasse pour pouvoir voler à Cazaux sur une version de *Mystère IVA* équipé du moteur plus puissant *Hispano-Suiza Verdon* au sein de la 8^{ème} escadre de chasse.

Le séjour à Tours dure, dans les années 1970, environ huit mois et chacun peut apprécier les charmes de cette magnifique région. Mais au-delà des charmes de la Touraine, il y a également les tests au sol lors de la période dite d'instruction-sol, les séances de simulateur (le fameux C-11) qui était plutôt un entraîneur au vol qu'un simulateur comme nous les connaissons actuellement, et surtout les tests en vol tant redoutés car souvent éliminatoires. En effet, un escadron de moniteurs spécialisés (le 6^{ème}) est chargé de faire passer les tests qui sanctionnent chaque type d'exercices particuliers : voltige, navigation,

vol en formation, vol sans visibilité donnant l'accès à la fameuse carte blanche de circulation aérienne permettant à tout pilote de voler dans les nuages en s'aidant des instruments. Cette carte blanche se transforme en carte verte lorsque le pilote, en unité opérationnelle devient sous-chef puis chef de patrouille. Les critères d'obtention de ce sésame se durcissent avec la qualification.

À l'issue du stage à l'École de chasse où l'élève-pilote aura effectué en neuf mois environ 120 heures de vol, passé tous les tests et le Mach à bord de son premier monoplace à ailes en flèche, aura lieu la remise tant attendue du macaron à deux ailes, le même que le n°1 obtenu par Charles Tricornot de Rose en 1911. À l'époque, le *GE 314* macaronnait pilotes de chasse environ 25 pilotes toutes les six semaines.

Mystère IVA aux couleurs du GE 314 (5^{ème} escadron)

T-33

Le 15 février 1962, pour nouer des traditions avec l'Aéronavale - en effet, à cette époque, l'Armée de l'air délivre les brevets de spécialisation chasse pour les pilotes de chasse de la Marine nationale - et en particulier avec la flottille 57S, le 1^{er} escadron abandonne son nom de baptême Jean Maridor, le lègue au 6^{ème} escadron qui vient d'être créé et le remplace par celui de Jean Lenglet. Les quatre premiers escadrons assurent la progression sur *T-33*. Le 5^{ème} complète l'instruction sur *Mystère IVA*. Quant au 6^{ème}, son activité est partagée entre les tests élèves, la standardisation des moniteurs et les vols des abonnés.

Le 1^{er} octobre 1965, le Groupement École 314 (GE 314) est créé. Les avions arborent dorénavant une immatriculation débutant par 314, suivie des deux dernières lettres de leur code international. Ce même jour, la BA 109 devient la BA 705.

Dans les années mi-1960 à mi-1979, les élèves pilotes effectuent environ 100 heures de *T-33 SF* (Standard Français) – version de *T-33* américains ou canadiens re-motorisés avec des réacteurs *Hispano Suiza Nene 106* récupérés avec beaucoup de potentiel sur la flotte d'*Ouragan* mise à la retraite. Une standardisation des cockpits et des circuits électriques sera également entreprise sur cette flotte qui n'équiperont que le *GE 314*. Ils effectuent ensuite 25 heures, puis seulement quinze heures à compter du printemps 1970, sur la version de *Mystère IVA* équipée du réacteur *Rolls-Royce Tay*.



Le parc d'avions équipant le Groupement École est composé de plus de 80 T-33 SF et d'une quarantaine de Mystère IVA. Le 11 juin 1970, la promotion qui reçoit ce fameux macaron, *Les ailes te portent, l'étoile te guide, la couronne t'attend*, est composée de vingt aviateurs, cinq marins et un cambodgien.

Le 15 septembre 1973, le 5^{ème} escadron *Marcel Lefèvre* est dissous avec la disparition des *Mystère IVA* dans le ciel de Touraine. Les premiers *Alphajet* arrivent le 4 mai 1979. Le 12 novembre 1981, après trente ans de service, le T-33 tire sa révérence à l'École de chasse de Tours et dans l'Armée de l'air.

En tout, 224 T-33 de provenance américaine et canadienne ont équipé l'Armée de l'air. Ceux offerts dans le cadre du plan MDAP (*Mutual Defence Assistance Act*) ont été restitués au généreux donateur,

les États-Unis d'Amérique. Cependant, tous ne seront pas démantelés car un petit nombre de T-33 US et SF continueront leur carrière en Bolivie... mais également en Turquie, en Thaïlande et à Singapour.

Son palmarès au sein de l'École de chasse est éloquent : 3 327 élèves formés en 478 118 heures de vol.

En février 1986, les premiers pilotes de chasse formés sur *Epsilon+ Alphajet* rejoignent les unités opérationnelles.

L'École de chasse *Christian Martell* comptait en 2018 plus de 69 ans de présence en Touraine.

Alphajet E104 revêtu du premier camouflage des années 1980-1986

Alphajet E51 705-AD revêtu du camouflage actuel



Ligne de trois MD-454 Mystère, Tours



En 2021, après plus de soixante-dix de présence dans cette belle région, elle rejoindra la Charente et la BA 709 de Cognac où un nouveau défi l'attend.

Le couple "Grob 120 et Pilatus PC-21" fait de nouveau évoluer la formation dispensée aux élèves pilotes de chasse.

Grâce à ses outils d'apprentissage au sol, les stagiaires sont immergés dans un environnement proche de celui des avions d'armes modernes. La formation est

rationnalisée : le PC-21 permet en effet de faire des économies en heures de vol et de raccourcir la durée de formation des stagiaires. Avec ses multiples fonctionnalités, le PC-21 formera au mieux les équipages de l'Armée de l'air du XXI^{ème} siècle, en vue de pouvoir leur délivrer le brevet de pilote ou navigateur officier système d'armes de chasse.

Colonel (H) Pierre-Alain Antoine

Pour l'Association des Pilotes de chasse

Appareils successivement utilisés à l'École de chasse

<i>Curtiss H-75A</i>	Avril 1943 à juin 1946
<i>Dewoitine 520</i>	Été 1943 à janvier 1946
<i>A-24 Dauntless</i>	Novembre 1943 à 1952
<i>Hurricane Mk 2S</i>	Mai 1944 à août 1948
<i>P-40 Kittyhawk</i>	Mai 1944 à fin 1948
<i>P-39 Airacabra</i>	Juin 1944 à janvier 1951
<i>P-47D Thunderbolt</i>	Juin 1944 à novembre 1949
<i>Spitfire Mk V</i>	Juin 1944 à 1949
<i>Vultee BT-13</i>	Mars 1945 à 1951
<i>Miles M-25 Martinet</i>	1946 à 1948
<i>Miles Master II</i>	1946 à 1948
<i>Spitfire Mk XI</i>	1947 à 1952
<i>Tiger Moth</i>	Courant 1947
<i>MS-472 Vanneau</i>	Début 1949, puis octobre 1950 à 1954
<i>T-6D / T-6G</i>	Fin 1950 à juillet 1954
<i>MS-475 Vanneau 5</i>	Août 1951 à juillet 1954
<i>TF-80C Shooting Star / T-33A TBird</i>	4 octobre 1951 au 12 novembre 1981
<i>DH-100 Vampire</i>	Juillet 1953 à 1959
<i>MD-450 Ouragan</i>	Mars 1957 à février 1958, puis mars 1959 à 1962
<i>CM-170 Fouga-Magister</i>	Février 1957 à 1961
<i>MD-454 Mystère IVA</i>	Août 1961 au 5 septembre 1973
<i>Alphajet</i>	De 1979 à 2019

Crédits photos pages 6 à 14 :
P.-A. Antoine : pages 6 et 9 (n° 2)
R. Biancotti : page 7 (n° 1)

J. Moulin : pages 7 (n° 2, 3, 4) et 8 (h, 3)
E. Moreau : pages 9 (n° 4), 10, 11, 12, 13
D.R. : pages 8 (n° 1, 2, 4) et 9 (n° 1, 3)