

III C n° 1 (10-SA) du 1/10 Valois, à Tours, le 7 février 75. On remarque, ici, très bien la fausse pointe, en comparant avec le n° 35 (10-SE). A noter, sur la dérive, en plus de l'insigne de la SPA 84 (tête de renard rouge), celui de la SPA 93. Le canard, peint, ici, en « vol dos », par le personnel du 1/10, signale que cet avion tombait souvent en panne... !

Avec un turboréacteur SNECMA ATAR 9B de 4 275 kgp à sec et 6 000 kgp avec PC, possibilité, de plus, d'installer une fusée d'appoint SEPR de 1 500 kgp.

Envergure 8,20 m

Longueur 14,80 m

Hauteur 4,30 m

Surface alaire 34,80 m²

Poids au décollage suivant config. ... 8,4 à 11,7 t

Vitesse maxi au-dessus de 10 600 m ... Mach 2

Plafond 16 700 m

Plafond avec fusée SEPR 24 000 m

Autonomie : selon configuration et suivant l'utili-

isation de 45 mn à 2 h

Armement : 2 canons DEFA de 30 mm, 2 Side-

winder, 1 Matra 530, 2 bombes de 400 kg, 1

bombe de 453 kg ou 680 kg, 2 JL-100 (com-

biné lance roquettes et réservoirs supplémen-

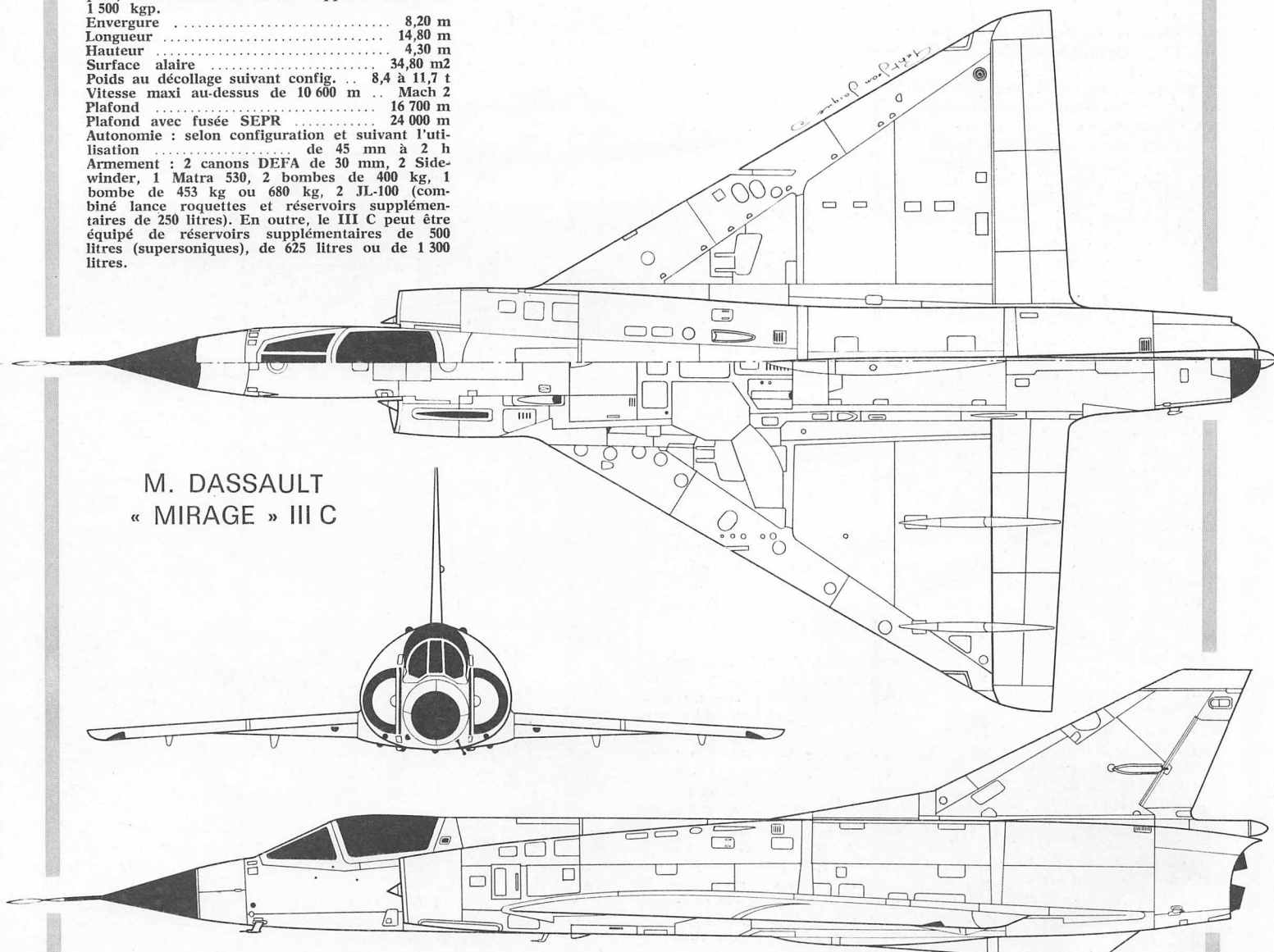
taires de 250 litres). En outre, le III C peut être

équipé de réservoirs supplémentaires de 500

litres (supersoniques), de 625 litres ou de 1 300

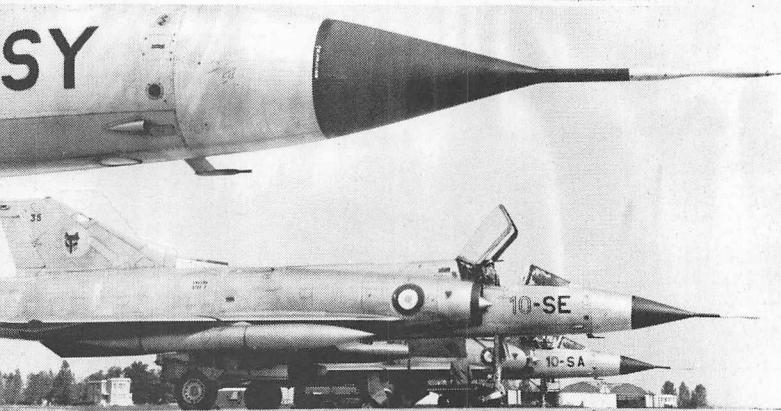
litres.

PLAN AU 1/72^e



M. DASSAULT
« MIRAGE » III C

Cette année, au cours du mois de juillet, on pouvait célébrer dans l'Armée de l'Air, les quinze années de service actif du premier intercepteur Mach 2 de notre chasse : le « Mirage » III C.



C'est, en effet, dans le courant du mois de juillet 1961 que furent pris en compte les premiers III C dans les escadres de chasse. Le premier appareil de série avait fait son premier vol le 9 octobre 1960, et, après une expérimentation et des essais divers tant à Brétigny au CEV qu'au CEAM de Mont-de-Marsan, il fut décidé d'équiper un escadron de chasse. Le premier choisi sera le 1/2 Cigognes de Dijon, qui abandonnant ses « Mystère » IVA, et après un stage de transformation à Mont-de-Marsan devient en juillet 61 le premier escadron Mach 2 de l'Armée de l'Air. Depuis cette date et sous bien d'autres insignes d'escadrons, le « Mirage » III C fut et est toujours, même s'il commence à vieillir, un des fers de lance des unités de défense aérienne. Son remplacement par les « Mirage » III E et F-IC ne sera total que lorsque son dernier utilisateur, la 10^e Escadre de Chasse de Creil aura cédé à l'EAA 601 et au Musée de l'Air ses derniers avions. Ce n'est pas encore pour demain la veille, un bon nombre d'heures de vol seront encore effectuées avant que le bel oiseau ne referme, à tout jamais, ses ailes.

Le 1/2 étant transformé, le 3/2 Alsace commence également à passer sur « Mirage » dès le mois de décembre, et le début 62, verra l'Armée de l'Air équipée de deux escadrons opérationnels sur III C. Mais, bientôt, c'est le tour de la 13^e escadre de Colmar Meyenheim de commencer à perdre ses braves F-86K au profit des nouveaux « pointus ». Le 1/13 « Artois » est le premier transformé en mars et le 3 avril, les deux premiers III C du 1/13 (les n° 45 et 58) arrivent à Colmar, les F-

86K ont été reversés au 2/13 et aux Italiens, dès le mois de juin, c'est au tour du 2/13 « Alpes » de passer sur Mirage III C, abandonnant ses « Sabre » à un éphémère 3/13. La fin 62 verra, avec la livraison du dernier des 95 « Mirage » III C en service dans l'Armée de l'Air, l'équipement total de 4 escadrons qui seront opérationnels 24 heures sur 24. Il faudra attendre le 1^{er} avril 1965, avec la recreation du 2/2 « Côte d'or », pour voir une nouvelle unité équipée de III C.

Déjà pourtant, la relève commence à arriver, et c'est au sein de la 13, à Colmar, qu'elle va débiter avec l'avènement du « Mirage » III E, plus sophistiqué en électronique, mais aussi plus lourd et moins maniable. Aussi dès 66, les appareils ainsi libérés vont pouvoir équiper la 5^e Escadre de chasse à Orange-Caritat, à compter du 15 juillet les personnels pilotes et mécaniciens du 1/5 Vendée commencent à Dijon leur « transfo-Mirage » et dès le 31 août arrivent à Orange en formation impeccable les dix premiers « Mirage » affectés à l'escadron. Au mois de septembre, c'est au 2/5 Ile de France de commencer sa transformation, à cette époque l'escadron est dispersé sur trois bases, Creil et Cambrai où il continue à voler sur SMB-2 et Dijon sur « Mirage ». Le 30 novembre il rentre à Orange avec ses huit premiers « Mirage », l'entraînement et l'équipement se poursuivra jusqu'au mois de février 67, date à laquelle la 5^e Escadre sera déclarée opérationnelle sur III C.

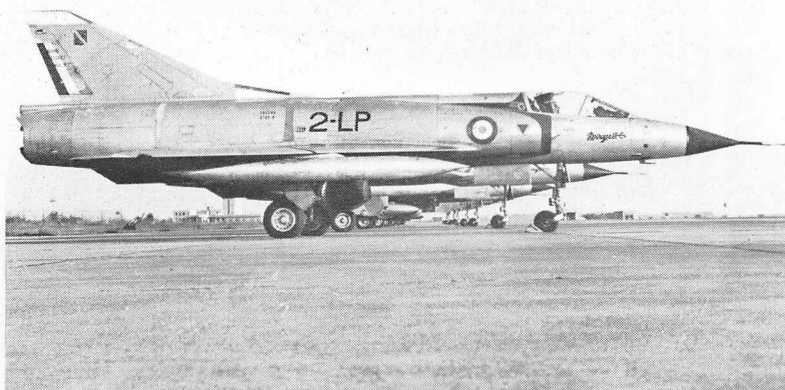
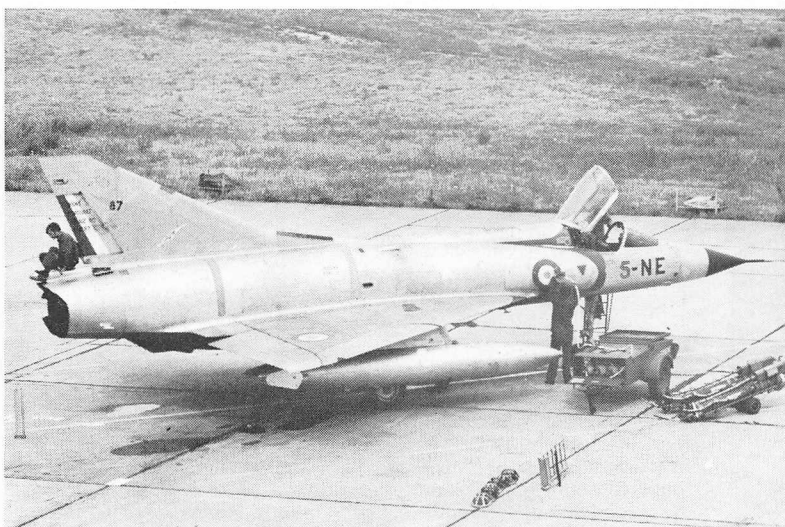
La dernière escadre à passer sur « Mirage » III C, fin 68, sera la 10^e Escadre de Chasse basée à Creil, près de Paris, mais l'opération se passera en deux temps espacés de

“MIRAGE” III C

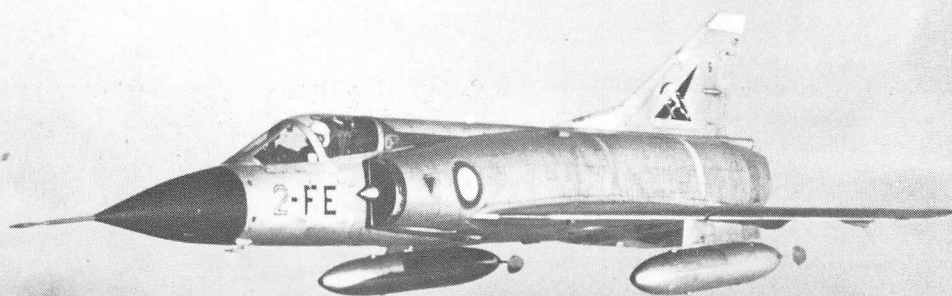
quinze ans de service dans l'Armée de l'Air

par Eric Moreau

Ci-contre, III C n° 35 (10-SE) de l'EC 1/10 Valois, à Tours, le 22 septembre 75. Notez les réservoirs supersoniques ainsi que l'engin Matra 530. Sous l'insigne de la SPA 84 (tête de renard), un cercle plus clair témoigne que l'ancien insigne du Coq du 2/10 y fut porté lorsque cet appareil y était affecté.



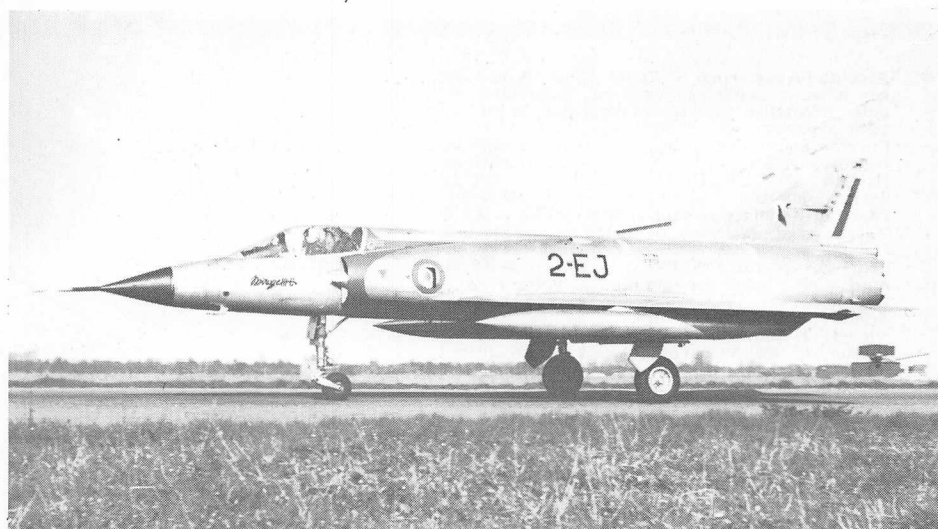
Au-dessus, III C n° 87 (5-NE) du 1/5 Vendée, à Creil, le 13 juillet 73. L'avion est ici équipé de réservoirs de 1 300 litres. Remarquez les mécaniciens remplaçant le parachute-frein et, à l'avant, faisant le plein d'oxygène.
Ci-dessus, III C n° 25 (2-LP) du 3/2 Alsace, à Dijon, en octobre 67.



Ci-dessus, III C n° 5 (2-FE) du 2/2 Côte d'Or, lors d'un « lâcher Mirage », en novembre 72. Notez la fausse pointe avant et l'insigne de la SPA 94 (Mort qui fauche) sur la dérive.

Ci-contre à droite, III C n° 18 (2-EJ) du 1/2 Cigognes, à Dijon, le 10 avril 67.

Ci-dessous, III C n° 92 (10-RT) du 2/10 Seine, en vol au-dessus de la Loire, en configuration « tout sorti ». Notez que l'appareil porte encore le drapeau tricolore de gouvernail. Derrière la cocarde de fuselage, l'insigne du « Loup faisant pipi » vient d'un échange d'escadron lorsque l'avion était encore au 2/5.





cinq années. Assez bizarrement, ce sera le 2/10 Seine qui perdra le premier ses « Super Mystère » B2 au profit des « Mirage » venant de la 2^e Escadre de Dijon. Les 1/2 et 3/2 reçoivent entre temps des « Mirage », frappés du Coq du Cercle de Chasse de Paris, assureront, aux côtés des SMB-2 et « Vautour » IIN, la défense de la zone Nord.

Il faudra attendre août 74 pour voir passer sur III C l'autre Escadron de la 10^e Escadre : le 1/10 Valois qui, perdant ses SMB-2 au profit de la 12^e Escadre de Chasse de Cambrai, récupérera les « Mirage » libérés par le passage de la 5^e Escadre sur F-IC. En effet, à Orange l'heure de la fin du III C a sonnée au 1/5 qui après un stage à Mont-de-Marsan, revient dès le 18 mars 75 avec ses trois premiers F-IC, suivis le 21 par les neuf suivants. Il faudra, néanmoins attendre le 17 novembre pour voir le dernier III C partir d'Orange pour l'EAA 601 de Châteaudun, la transformation du 2/5 ayant été retardée du fait de la livraison de F-1 aux Grecs et Espagnols.

Au cours de l'année 74, le 2/2 Côte d'Or perdra également ses IIIC qui étaient utilisés pour le « laché Mirage » des pilotes en transfo, avec notamment les tout premiers numéros (N^{os} 1, 3, 5, 7, 8) ne gardant que ses III B et BE.

A l'heure actuelle donc, subsiste une seule Escadre à deux escadrons sur « Mirage » III C : la 10^e Escadre de Chasse à Creil avec les escadrons 1/10 Valois et 2/10 Seine et cela jusqu'à l'arrivée du futur remplaçant « Mirage » F-1 ou Delta 2000.

PEINTURES ET DÉCORATIONS

Jusqu'à 1975, les « Mirage » III C n'ont eu qu'une peinture très sommaire, se contentant, en fait, pour tout « camouflage », de la patine du temps sur l'aluminium de leur revêtement...

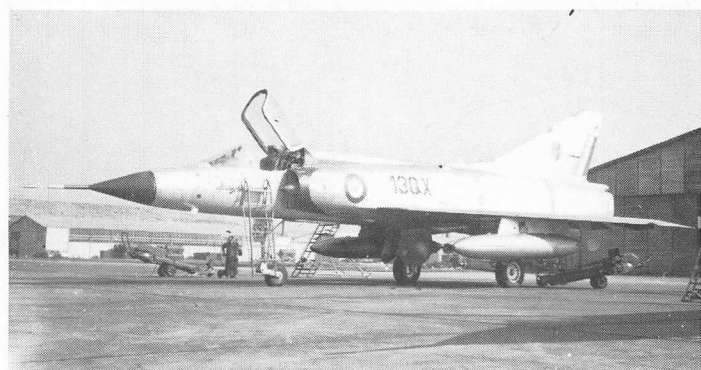
Les insignes d'escadrons sont portés sur la dérive, les codes sur le fuselage jusqu'à 1967, environ un mètre après la cocarde de fuselage, peints tout en noir, ou avec les chiffres évidés selon les époques, les ou la dernière lettre étant répétées sur la trappe de train avant, remplacées selon les avions et les escadrons par le numéro avion, jusqu'à 67. Également drapeau de gouvernail tricolore avec la mention « Avions M. Dassault Mirage III C N^o ... » à noter que même après cette date les appareils de la 5^e Escadre conserveront le drapeau tricolore (c'est finalement beaucoup plus esthétique qu'une gouverne couleur alu...). A l'avant, après la pointe noire, la mention « Mirage III C ». Les cocardes sont portées aux positions usuelles et les entrées d'air entourées de parements rouges.

Progressivement dès 1967, un certain nombre de modifications ont lieu, en particulier, le code est porté à l'avant du fuselage entre la pointe radar et l'entrée d'air, supprimant du même coup la mention « Mirage III C ». Les chiffres d'escadre, toujours noirs sont évidés, le drapeau tricolore et son inscription également supprimé, ne laissant que le numéro avion sur la dérive. Les antennes radio-compas et UHF, sur la dérive étant blanches avant comme après, par ailleurs la dimension des cocardes est, parfois, légèrement réduite.

III C n^o 38 (5-OC) du 2/5 Ile-de-France, Orange, le 12 juin 73. Notez, sous l'avion, l'engin Matra 530, ainsi que les trappes du train principal ouvertes, le numéro avion est répété sur la trappe avant. Sous les ailes, les réservoirs supersoniques non largables de 500 litres.

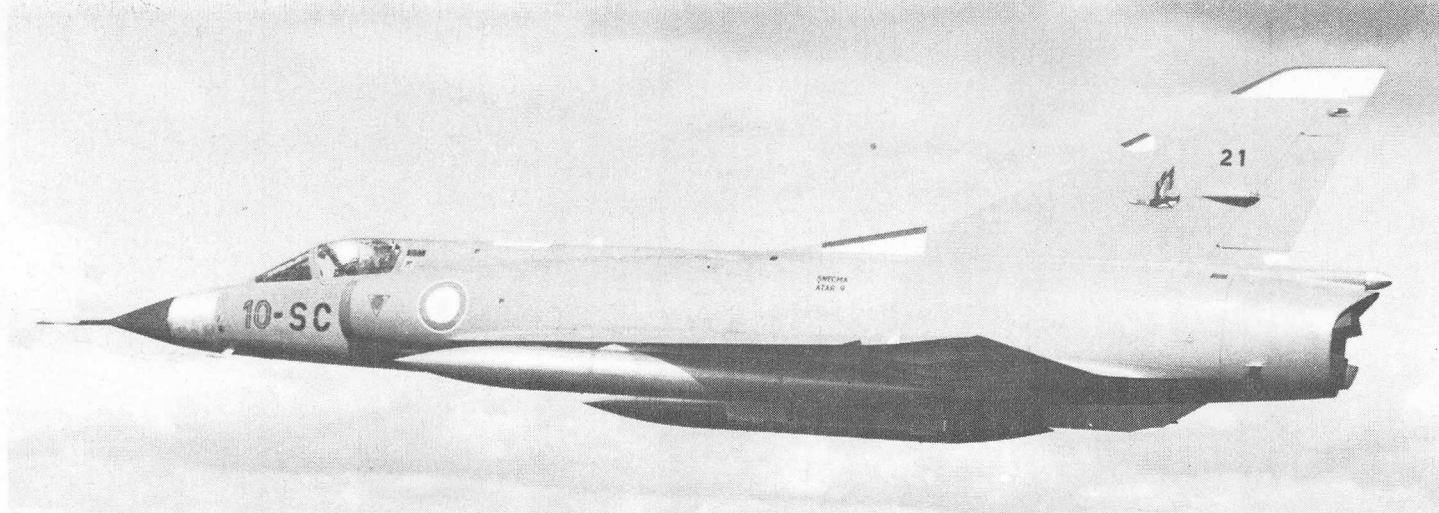


Ci-dessus, III C n^o 19 (13-PO) du 2/13 Alpes, à Colmar, le 17 avril 63. Notez le compartiment radio ouvert. Ci-dessous, le III C n^o 55 (13-QX) du 1/13 Artois, le 9 octobre 63. Notez, ici, l'absence d'espace et de tiret entre le numéro de l'escadre et les lettres codes, disposition spéciale à la « 13 ».



Le 27 février 75, le personnel du 1/10 à Creil, voit se poser, venant de l'AIA de Clermont-Ferrand un bel oiseau bleu, c'est en fait, le premier III C à être peint de cette couleur, il s'agit du N^o 21 qui deviendra le 10-SC, il sera suivi, quelques mois plus tard du N^o 30 qui sera, quant à lui, affecté

au 2/10 Seine en 10-RE. Par la suite, les avions seront probablement tous repeints de cette manière, la peinture retardant la corrosion du métal. Le travail sera fait au fur et à mesure de leur passage en chaîne de révision majeure.

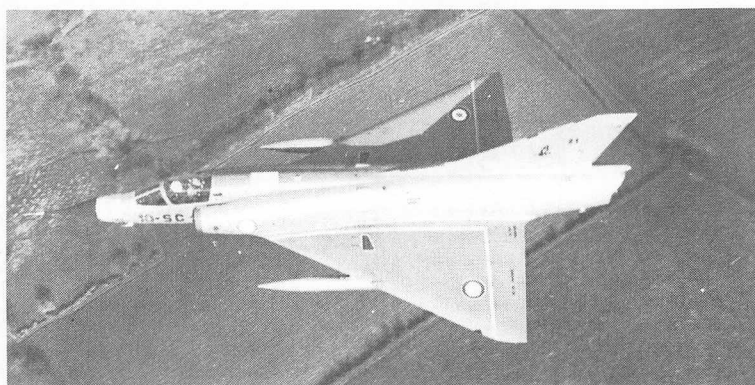


Le premier III C "bleu"

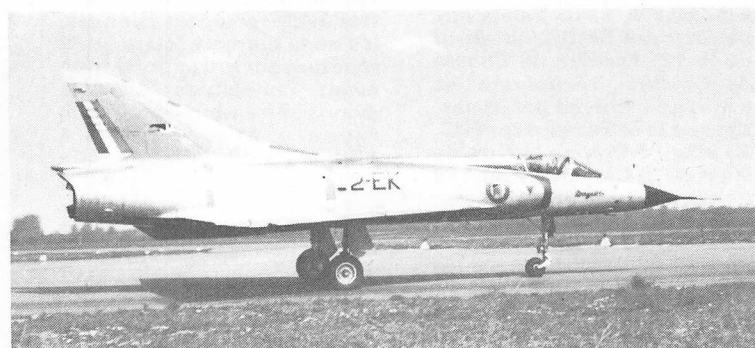
Beaucoup de monde, dans l'Armée de l'Air, avait entendu parler d'un éventuel camouflage des « Mirage » III C, mais aucune confirmation n'étant venue appuyer cette thèse, on finissait peu à peu par se poser des questions, et pourtant... Le 27 février 75, venant d'Aulnat se posait à Creil le III C N° 21 nouvellement affecté à l'EC 1/10 Valois. Diantre qu'il était beau ; tout bleu avec son ventre blanc, un vrai F-1 avec, en plus la finesse toute particulière des « Mirage » III C.

Après de nombreux commentaires, l'appareil fut pris en mains par la mécanique et décoré des insignes de son escadron, à savoir à gauche le canard à col vert de la SPA 93 à droite la tête de renard rouge de la SPA 84, de même, il reçut sa nouvelle immatriculation, il serait le 10-SC, repartant ainsi pour une nouvelle carrière. Nouvelle, car s'il semble tout neuf, paré de sa belle peinture, le 21 comme ses autres frères de race n'en est pas moins un vieux routier du ciel et ses nombreuses affectations précédentes le prouvent bien.

En fait, le 21 avait effectué son premier vol, sortant des usines Dassault, le 6 juillet 1961, attendant d'être livré à ses futurs « employeurs », en l'occurrence les escadrons de l'Armée de l'Air. Pour commencer, le C.E.A.M. de Mont-de-Marsan le 11 juillet 1961 où il fut baptisé F-SDAP, peu de temps après, il fut prêté au C.E.V. qui lui fit également subir de nombreux essais, pour finalement le reverser au C.E.A.M. le 13 février 1962 où il reprit, d'ailleurs, son ancien code, après une longue période d'expérimentation. Le 21 se retrouva muté à l'escadron de chasse 1/2 Cigognes de Dijon en novembre 64, et il arbora fièrement les insignes des SPA 3 et 103 ainsi que l'immatriculation F-UGEK, de là, ne pouvant décidément quitter le C.E.A.M., il retourne, courant 65, à Mont-de-Marsan, pour de nouveau mi-67 revenir à l'EC 1/2, mais avec cette fois-ci une nouvelle immatriculation : F-UGEO. Après cela, le démon du voyage le reprenant, il partira pour Orange à l'EC 1/5 Vendée le 20 juin 1968 et y restera jusqu'au mois d'octobre 69, date à laquelle, comme beaucoup d'autres III C, il ira participer à la formation de l'EC 2/10 Seine comme F-UIRA. Il y restera pendant près de cinq ans orné du Cog, puis finalement partira en atelier de révision majeure à Clermont-Ferrand pour revenir à Creil au sein du 1/10 Valois où nous le retrouvons toujours aujourd'hui, en somme une vie bien remplie et qui, espérons-le, n'est pas près de finir.

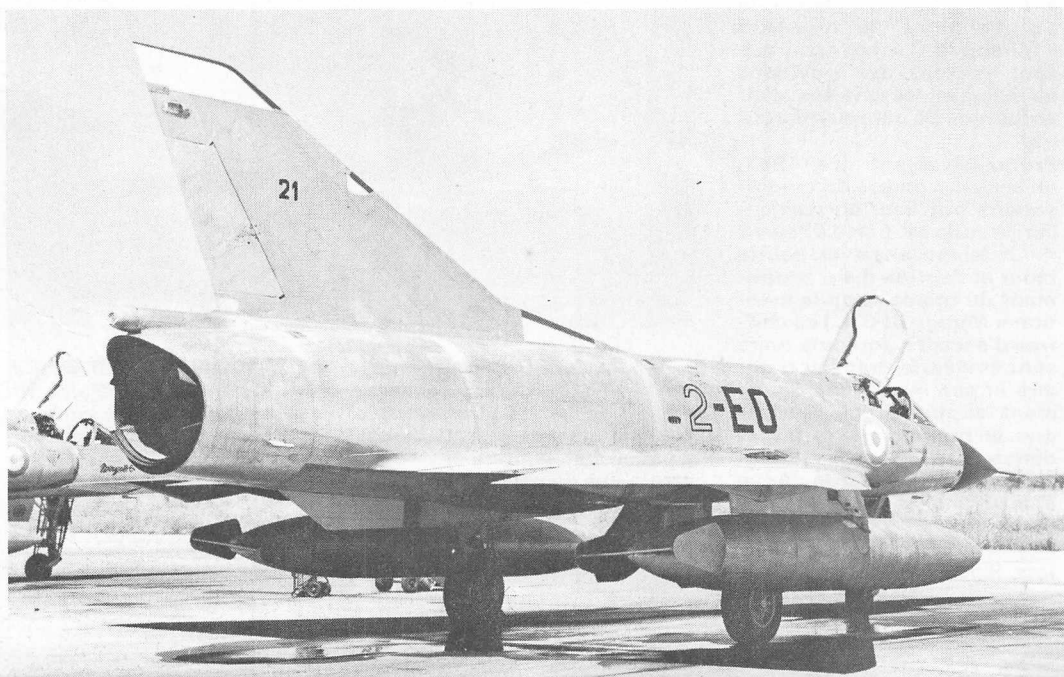


En haut et ci-dessus, le III C n° 21 (10-SC) bleu du 1/10 Valois, en vol, le 17 mars 75. On peut voir, ici, les détails du dessus de l'avion, le trait à angle droit sur les ailes est achuré jaune et rouge, les aérofreins sont rouges, le dessus du compartiment radio et les différentes antennes sont couleur blanc saumon.



Ci-dessus, le n° 21 (2-EK) du 1/2 Cigognes, à Dijon, courant 65, dans son état d'origine.

Ci-contre à gauche, le même en 2-EO des Cigognes, à Dijon, le 18 août 67. L'avion, décidément un précurseur, doit être un des tout premiers à ne plus porter le drapeau de gouvernail.



Ci-contre à droite, le n° 21 du 1/10 Valois, à Tours, le 16 mars 75. Notez les détails du dessous de l'appareil peint en blanc-alu, la lettre individuelle de code est répétée sur la trappe avant.

