

villand fournit déjà un gros effort de production avec les «Mosquito», entre autres... Preston devra donc sortir 120 de ces merveilles, commandées par le Gouvernement britannique le 13 mai 1944. Et le premier de série vole le 20 avril 1945 (TG274) et quelques semaines plus tard, le 7 mai 1945, 180 unités de plus sont commandées. C'est le début

d'une grande carrière pour le «Vampire» produit à des milliers d'exemplaires en une dizaine de versions principales.

POUR DES TACHES DIVERSIFIÉES...

Le succès de l'avion est rapide, comme d'ailleurs son exportation dans plusieurs pays d'Europe. Très astucieusement,

le bureau d'études de de Havilland va introduire des améliorations successives à son «Vampire». Ces modifications sont assez importantes pour être notées. Le 41^e «Vampire» Mk.1 et les suivants sont équipés du réacteur Goblin II, qui développe une poussée de 1 400 kg, ce qui donne alors au «Vampire» une vitesse de quelque 980 km/h afin de fon-

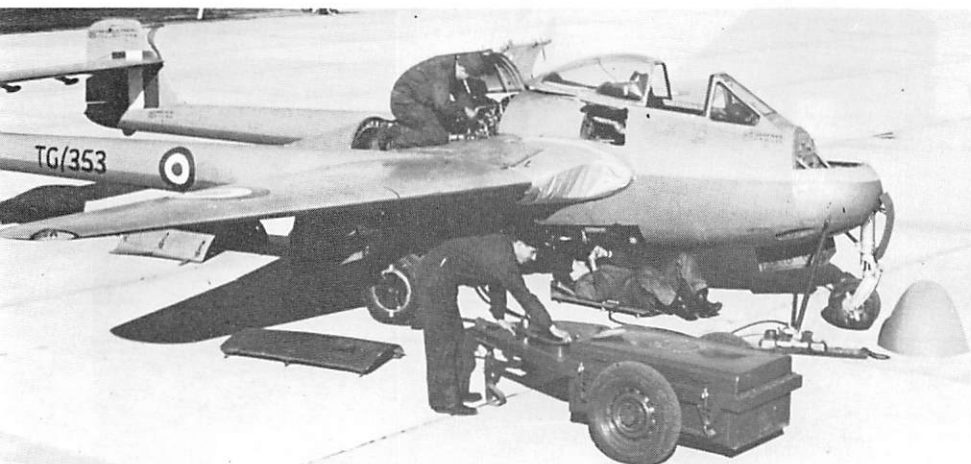
Verrière coulissante du 2^e modèle

Bouton-presseur d'ouverture extérieure de la verrière

Aérotrein sorti

Train principal sorti en position déployée

Volets déployés



La «mécanique» vérifiant un Mk.1 a déjà démonté la plupart des panneaux mobiles. Ci-dessous, l'empennage porte les inscriptions d'usine anglaise.

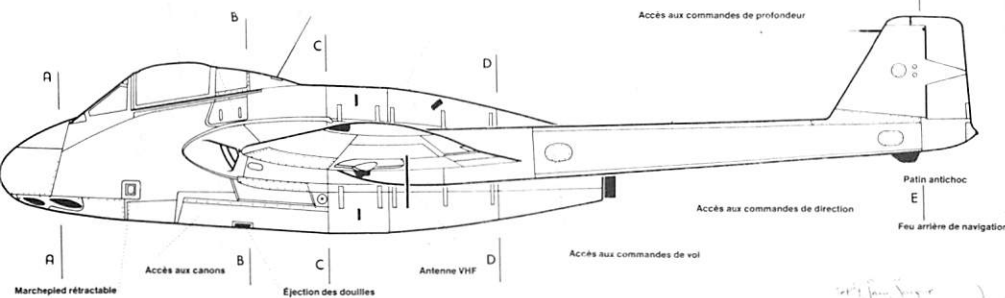
Verrière coulissante du 1^{er} modèle

Casier à munitions

Antenne-touet VHF

Panneaux d'accès au réacteur

Tuyau pilote



Marchepied rétractable

Accès aux canons

Ejection des douilles

Antenne VHF

Accès aux commandes de vol

Accès aux commandes de profondeur

Patin antichoc

Feu arrière de navigation

dre plus vite sur sa proie ! (à 5 500 m).

Si les 50 premiers «Vampire» n'ont pas de cabine pressurisée, il n'en n'est pas de même à partir du 51^e (TG336). Cette pressurisation est assurée automatiquement par une pompe à vide dès 4 600 m et ensuite graduellement suivant l'altitude.

C'est aussi à partir du 51^e que peuvent être

montés les réservoirs auxiliaires larguables de 450 l chacun, augmentant ainsi sérieusement l'autonomie trop faible du «Vampire». Ces réservoirs sont essayés avec le TG274. Pour mener à bien ces améliorations, il y a des «Vampire» banc d'essais dont il est intéressant de citer la carrière.

Quelques uns sont ponctionnés dans la chai-

ne et ont des tâches bien précises à remplir.

– TG287 = recherche aérodynamique, chez le constructeur.

– TG372 = essais de vol en régions froides, au Canada.

– TG275 = essais de définition d'emploi des réservoirs auxiliaires.

– TG433 = il devient le «Sea Vampire» et reçoit un réacteur Goblin 3 (1 500 kg de poussée).

Notons à ce propos que le 3^e prototype du «Vampire» fut le premier «jet» à se poser sur porte-avions, le 3 décembre 1945, lors du début d'une campagne d'essais d'utilisation sur porte-avions.

– TG276, 280 et TX807 = reçoivent des réacteurs Rolls Royce «Nene» avec prises d'air additionnelles sur le dos. Le TX807 fut d'ailleurs exporté en Australie où il reçut le matricule A-78-2.

– TG678 = reçoit un réacteur D.H. Gosht 2 de 1 995 kg de poussée.

Il sert aux essais spéciaux de pressurisation, sa verrière laissant place à une canopée métallique avec des fenêtres sur le côté. L'envergure est allongée de 20 cm. Cet avion bat le record du monde d'altitude le 23 mars 1948, aux mains de John Cunningham en atteignant 18 120 m !

– TG283/G, 306/G, VW120 : bancs d'essais pour le D.H.108, le futur «Swallow».

DESCRIPTION SOMMAIRE

Le «Vampire» est un chasseur monoplace, monoréacteur, à ailes médianes, bipoutres (avec fixations sur les ailes) supportant les empennages.

L'aile est construite sur un longeron principal en I, et fixée au fuselage par 3 gros boulons. Les attaches avant et arrière sont reliées par une poutrelle en bois horizontale et une fixation tubulaire maintient les attaches du longeron principal de la voilure.

Les entrées d'air sont séparées du fuselage par des lèvres dont l'avant échancré permet d'éliminer les tourbillons se formant devant celles-ci.

Deux poutres de section circulaire et décroissantes vers l'arrière prennent naissance à l'extérieur des entrées d'air. Elles supportent en leur extrémité les empennages, dont le plan fixe est placé à mi-hauteur des dérives, et si son revêtement est métallique, celui de la profondeur est en contre-plaqué.

La nacelle-fuselage est construite en deux parties. La partie avant : formée de l'habitacle, de l'ensemble armement et de la roulette de nez, dont le pivot est fixé sur la plaque de blindage protégeant le pilote. Elle contient aussi un poste radio auxiliaire.

Sous le nez se trouvent les orifices des 4 canons de 20 mm dont l'ensemble se trouve sous le pilote (pour qu'il entende la poudre parler !). L'alimentation de ces armes est faite par des colliers laissant tomber les munitions dans le tambour.

La partie arrière : isolée par une cloison pare-feu du réservoir se trouvant dans la partie avant, elle contient le groupe moteur de l'avion.

Le réacteur du «Vampire» I est soit un Goblin 1 ou un Goblin 2. Cet engin qui crache le feu fut conçu dès avril 1941 et pèse dès sa naissance dans les 700 kg, ce qui n'est pas mal pour un nouveau-né ! Il est équipé d'un compresseur centrifuge à un étage alimentant les 16 chambres de combustion.

L'alimentation électrique est fournie par un générateur actionné par le réacteur, couplé à deux batteries de 12 volts montées en série. Le circuit hydraulique alimente le train, les volets et les aérofreins, il est actionné par une pompe connectée au réacteur. Si celle-ci est hors service, le pilote dispose d'une pompe à main amenant directement l'hydraulique d'une réserve aux éléments précités, sauf les aérofreins.

à suivre

"VAMPIRE" DANS L'ARMÉE DE L'AIR

par Jean-Jacques Petit (Première partie)



Le «Vampire» fut le premier chasseur à réaction mis en service par l'Armée de l'Air au début des années 50. A cette époque, l'industrie aéronautique française avait sorti des prototypes d'avions de ce genre, mais ils étaient encore en expérimentation et la mise en ligne du ou des avions choisis, prendrait encore des années. Le besoin de l'Armée de l'Air de disposer rapidement de chasseurs modernes aux performances supérieures à celles de ses appareils à hélice, la fit se tourner vers le fournisseur potentiel le plus proche.

L'industrie anglaise avait développé pendant la guerre deux chasseurs à réaction pour répondre à la menace que faisait peser sur la maîtrise de l'air au-dessus de l'Europe les études et réalisations allemandes dans ce domaine. Le Gloster «Météor» qui apparut le premier et prit part aux dernières opérations de la 2^e guerre mondiale était un bimoteur. Le de Havilland D.H. 100 «Vampire», monoréacteur, était plus classique malgré sa formule bipoutre, il représentait une option intéressante à la fin des années 40. Il resta très longtemps en service au sein des forces aériennes qui l'avaient adopté gardant ses qualités premières de robustesse, simplicité d'entretien et de bonne plate-forme de tir et d'entraînement.

Issue de la spécification officielle E6/41, l'étude de notre «oiseau» débute en 1942 chez de Havilland, lui donnant la désignation de type D.H. 100. Sa formule bipoutre lui vient du souci des ingénieurs d'avoir la tuyère la plus courte possible pour éviter les pertes de puissance. Le fruit des études des ingénieurs voit le jour

un an après et s'élance dans l'azur le 20 septembre 1943, pour son premier vol aux mains de Geoffrey de Havilland. Immatriculé LZ548/G, il est baptisé à ce moment du sobriquet «Spider Crab», soit dans notre langue «crabe-araignée», surnom dont vous pourrez peut-être découvrir la subtilité dans l'esprit britannique (!). Il est équipé d'un réacteur

Goblin Halford Mk.1 de 1 225 kg de poussée. Deux prototypes suivent (MP838/G et LZ 551/G) modifiés en leurs dérives, qui deviennent tronquées et qui sont aussi armés de 4 canons de 20 mm. L'avion baptisé officiellement «Vampire», la production en série est lancée à l'usine de English Electric à Preston, car la firme de Ha-

"VAMPIRE" DANS L'ARMÉE DE L'AIR

par Jean-Jacques Petit (Deuxième partie)



Les réservoirs de pétrole sont au nombre de trois ; un par aile (contenance totale : 482 l) et un principal (436 l) situé dans le fuselage. Ce dernier dispose d'un réservoir de vol inversé donnant une autonomie de... 20 secondes !

CARRIÈRE OPÉRATIONNELLE DU «VAMPIRE» F.1

En Angleterre, ils remplacent progressivement les chasseurs bombardiers à hélice tels que «Tempest», «Typhoon», «Mustang» et le premier Squadron à les toucher est le 247^e, qui participe au défilé de la victoire le 8 juin 1946, au-dessus de Londres. Puis, plus tard les Squadrons 54 et 130 (qui deviendra le 72^e escadron, à compter du 1^{er} janvier 1947). Ces trois Squadrons basés à Odiham forment le premier Wing de «Vampire», le seul basé en Angleterre. Lors de leur retrait des premières lignes les «Vampire» MK.1 équipent les Squadrons de réserve anglais.

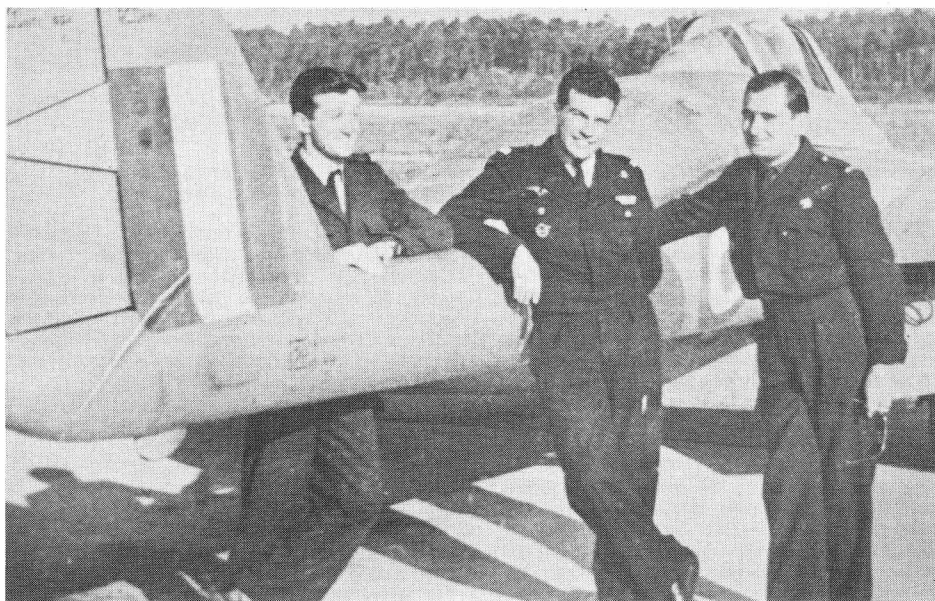
En ce qui concerne la France, les premières livraisons de «Vampire» F.1 se font dès août 1948, avec l'arrivée du TG331 et TG347 le 10 de ce mois. Les convoyages s'effectuent ensuite régulièrement jusqu'en janvier 1950, par patrouilles de 2 à 4 avions, le total livré sera de 30 avions.

Sous les cocardes françaises, les F.1 seront utilisés essentiellement par le Centre de Transformation sur Avion à Réaction, plus connu sous le sigle «CTAR» et basé à Mont-de-Marsan puis Orange ensuite, en tant que 3/5, dont les premiers stagiaires y seront accueillis en février 1953.

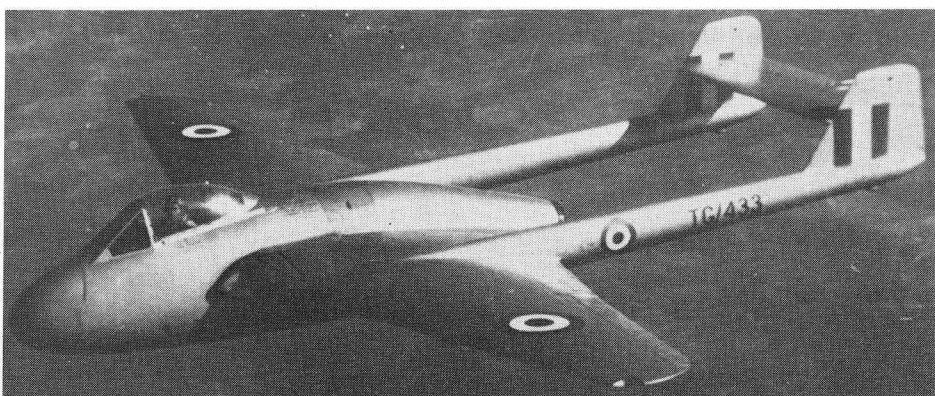
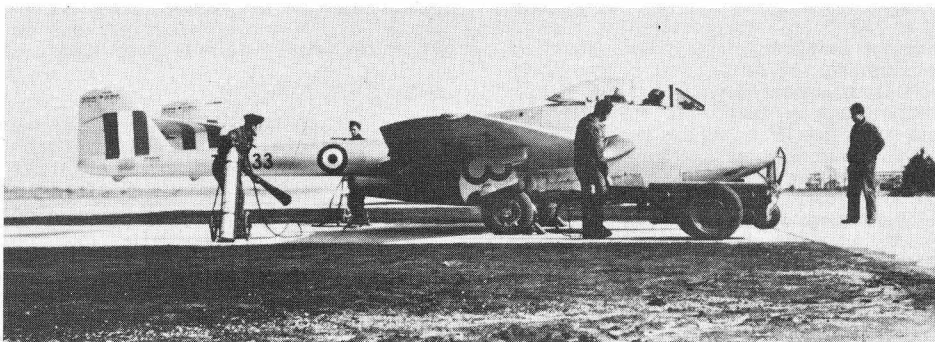
Le CEV, quant à lui, en utilise quelques-uns en banc d'essais, un peu partout en passant par Mont-de-Marsan, Cazaux, Bretigny, Colomb-Béchar... où ils servent aux essais de radio télécommande en vol... avec un pilote à bord, afin de surveiller le bon déroulement des missions d'essais. La petite histoire veut d'ailleurs que ce pilote s'immunise contre les folies et les caprices de la télécommande en absorbant des «tranquillisants liquides»... afin de ne pas être trop conscient lors des atterrissages un peu dur, des sorties de pistes, etc.

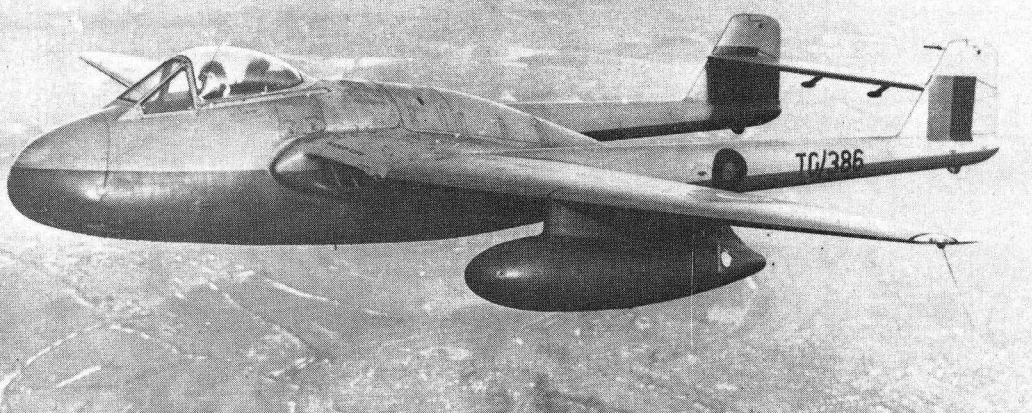
Au CTAR, le souvenir laissé par le F.1 au stagiaire consiste surtout en la faible autonomie de vol de l'avion. La mission-stage-type consiste en :

- une familiarisation région sur «Goeland» (1 h 25 mn)
- les études cabines puis le lâcher «Vampire» (30 mn)
- prise en main de l'avion (30 mn)
- étude de l'avion aux basses vitesses (30 mn)
- étude de l'avion en voltige (30 mn)
- navigation aérienne à 5 000 pieds (30 mn)
- vol sans visibilité sur «Goeland» (50 mn)

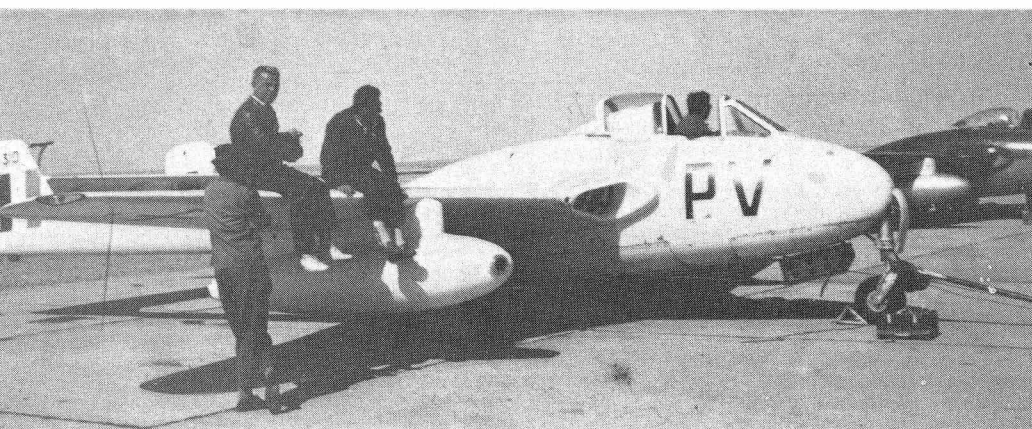
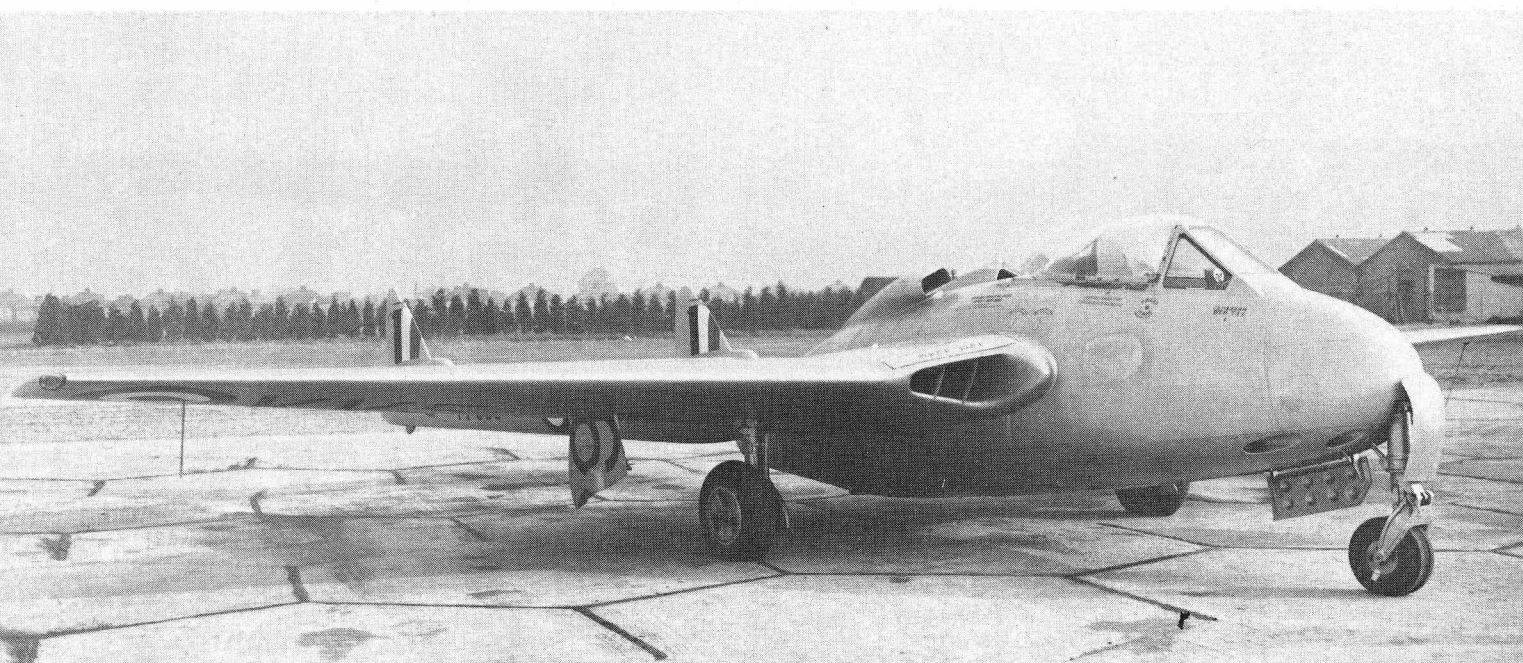


En haut, des F.1 du CTAR à Mont-de-Marsan. Ci-dessus, des pilotes stagiaires, au centre le L' Giovannangeli, octobre 1949. Ci-dessous et en bas, mise en route précautionneuse et vol haute altitude sur les Landes.





Ci-contre, un «Vampire» F.1 de la RAF de la série à cabine pressurisée (TG 386) et autonomie augmentée grâce aux bidons largables. Cette série du «Vampire» F.1 fut en fait, la plus utilisée. On notera un des camouflages intermédiaires de la RAF à cette époque porté sur cet avion. Dessous gris, dessus aluminium et marques de nationalités bleu et rouge. On note le drapeau de dérive soigneusement reproduit sur la face interne de la dérive bien qu'il soit coupé en deux par le plan fixe. Ci-dessous le FB.51 français à réacteur Nene et «Oreilles d'éléphant».



- une montée à 30 000 pieds (30 mn)
- une montée à 35 000 pieds (30 mn)
- une montée à 35 000 pieds + acrobaties (30 mn)
- navigation aérienne en 3 points tournants (1 h 40, avec bidons)
- exercices de percée dirigée par goniomètres (40 mn)
- vols en patrouille serrée (10 mn)
- vols en patrouille serrée + poursuite (30 mn)
- navigation basse altitude (30 mn)
- tir (35 mn).

Après toutes ces épreuves, le pilote était dé-

claré «apte Vampire» et était envoyé (ou renvoyé) en unité opérationnelle, après ce passage d'une vingtaine de jours au CTAR, où il pouvait alors goûter aux joies du «Vampire» FB.5.

LE DÉVELOPPEMENT «VAMPIRE» FRANÇAIS...

L'industrie aéronautique naissante ne veut pas utiliser ce produit de l'aéronautique anglaise sans chercher à l'améliorer. En effet, les performances du «Vampire» sont insuffisantes et une amélioration certaine peut être apportée. Les Français se tour-

Ci-contre, un des quatre «Vampire» téléguidés à Agadir en été 1958. Ici les pilotes sont des civils qui touchaient des primes à chaque vol. Les vols d'essais qui comportaient des difficultés ou des risques étaient faits par des pilotes militaires, qui eux, avaient l'habitude du danger...

nent vers le réacteur «Nene» disponible. Gourmand, ce réacteur admet un volume d'air plus grand, aussi la solution est de lui procurer des prises d'air dorsales supplémentaires, communément appelées «Oreilles d'éléphant». Cette combinaison est essayée par les Anglais avec un «Vampire» F.2 (Nene MK.1) par les Australiens («Nene» 2, «Vampire» F.30, construit en série) et les Français avec les FB.51 n° 01 (VV568) et FB.51 n° 02 (VV731). Les prises d'air extérieures furent délaissées dans la série, le «Nene» étant abandonné également, mais les entrées d'air existantes furent modifiées sur le «Vampire» 53. Parmi les autres essais effectués sur «Vampire», il en est un à noter, car peu habituel : le «Vampire» téléguidé.

Le CEV de Bretigny possédant des systèmes de téléguidage relativement sûrs veut les essayer sur un avion en vol. A cet effet, le CEV récupère 4 «Vampire» F.1 réformés par l'Armée de l'Air et les modifie en conséquence. Les essais en vol débutent en avril 1956 et

le 12 octobre 1957, le premier vol sans pilote s'effectue avec succès.

Les principales modifications portent sur :

- génération électrique, qui passe de 1,5 KW à 3 KW,
- le circuit hydraulique modifié de façon à être commandé par une tension de 27 V,
- commandes manuelles supprimées et réunies par des inverseurs sur une seule boîte de commande (cette boîte permet une commande manuelle à bord des éléments, ou une télécommande du sol),
- circuit de frein doublé (manuel ou télécommandé),
- possibilité de couper le réacteur (en-des-

sous de 100 kts, 180 km/h),

- l'alternat de la radio peut être enclenché par télécommande si un relèvement gonio s'impose,
- pilote automatique 3 axes (lacet, roulis, tangage).

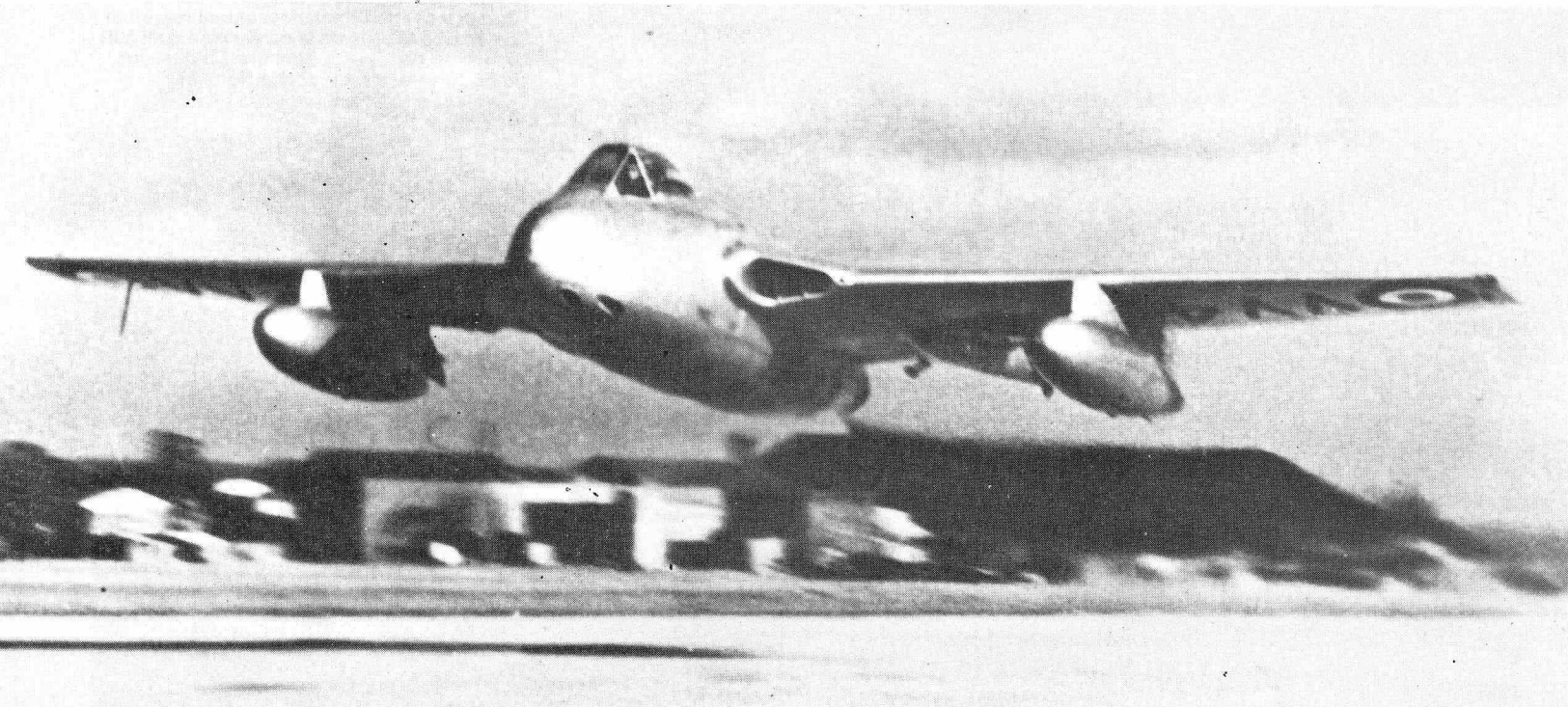
La télécommande Twick VHF permet respectivement 4 commandes progressives : profondeur, gauchissement, direction, gaz.

Tous ces essais visent à équiper des avions ordinaires afin d'obtenir des avions-cibles à un prix raisonnable et de dimensions comparables à celles d'un objectif réel, ce qui fut également essayé avec une dizaine de « Vampire » FB.5.

Les « Vampire » F.1 téléguidés sont :

- TG284 - « Porthos » - FZJNJ à compter du 12 juillet 1955.
- TG310 - « Aramis » - FZJPV à compter du 12 juillet 1955.
- TG344 - FZAN à compter du 15 mai 1956.
- TG379 - FZAY à compter du 12 juillet 1955.

Un de ceux-ci aurait été abattu au cours d'un vol dans la région de Cazaux, ayant échappé au contrôle de téléguidage, alors qu'il se dirigeait vers une agglomération.



Le « Vampire » FB.5 en escadres

Si la vocation du DH.100 « Vampire » F.1 est la chasse et l'interception, avec le « Vampire » FB.5, la mission s'étend dans le domaine de la basse altitude comme il se doit pour un chasseur-bombardier.

Le F.1 sert naturellement de base à la construction du FB.5, et l'exemplaire TG444 sert de banc d'essai. La structure générale est renforcée pour permettre l'emploi d'armements air-sol : les ailes, (dans leur structure et revêtement) et le train. Les ailes subissent un raccourcissement de leur envergure qui se traduit par 30 cm en moins sur chaque aile. Le réacteur reste inchangé.

Les premiers FB.5 de série sortent de chaîne en juin 1948 et le premier exemplaire de la production de 1150 « Vampire » FB.5 (850 construits par English Electric et 300 par de Havilland) vole le 23 juin 1948 (serial VV214). Quant à l'Armée de l'Air, elle reçoit les avions de ce type dès 1949 (les premiers sont convoyés le 2 juin 1949 : VV718, 721, 727). Cette livraison prend fin le 9 mars 1950 (VZ 215, 257, 258, 270, 282, 284, 285) avec un total de 95 « Vampire » FB.5 livrés (quoique d'autres sources indiquent 109).

Mais ces appareils sont loin de faire le total des 300 « Vampire » prévus par l'Armée de l'Air... La série complémentaire se décompose ainsi : 15 avions livrés en pièces détachées et montés par la SNCASE, puis 187 qui sont construits sous licence par la SNCASE à Marignane sous la dénomination « Vampire » FB.51. (Les Mark d'exportation anglais

sont toujours des « grands » numéros dérivés du chiffre de la version de base).

LE « VAMPIRE » 5 EN UNITÉ...

La première escadre à voler sur « Vampire » FB.5 est celle de Dijon la « 2 », troquant ses vieux P-47 essouffés contre le « jet » anglais. Ce sont les pilotes de cette escadre qui ont la charge de convoier les « Vampire » en vol de l'Angleterre à la France. Le premier voyage s'effectue le 21 mai 1949 (« Vampire » serial VV720) et ensuite le 31 mai par un autre (le VV723) puis des premières patrouilles (VV718, 721 et 727 le 2 juin).

Ces premiers « Vampire » servent aux pilotes des EC 1/2 Cigognes et 2/2 Alsace à se faire la main sur leur nouvelle monture... Avec l'arrivée régulier des avions, deux escadrons nouveaux sont créés, par l'éclatement des 1/2 et 2/2 : le EC 3/2 Côte d'Or (SPA 94) et le 4/2 Coq Gaulois (SPA 31), et ce, le 1^{er} octobre 1949.

D'autres unités se forment sur « Vampire » (la 4^e EC) la « 2 » se défait de quelques uns des siens au cours des semaines qui suivent, et finalement le 1^{er} avril 1950, l'escadre se retrouve à 3 escadrons, et 16 avions chacun :

- EC 1/2 Cigognes (SPA 3 et 103)
- EC 2/2 Alsace (FAFL)
- EC 3/2 Côte-D'or (SPA 31 et 94)

Le 30 mai a lieu le premier entraînement de l'escadre pour la « présentation Vampire » à la fête nationale de l'Air à Orly, et quelques

Un Mk.5 anglais au décollage, à cause du manque de puissance un petit palier était nécessaire...

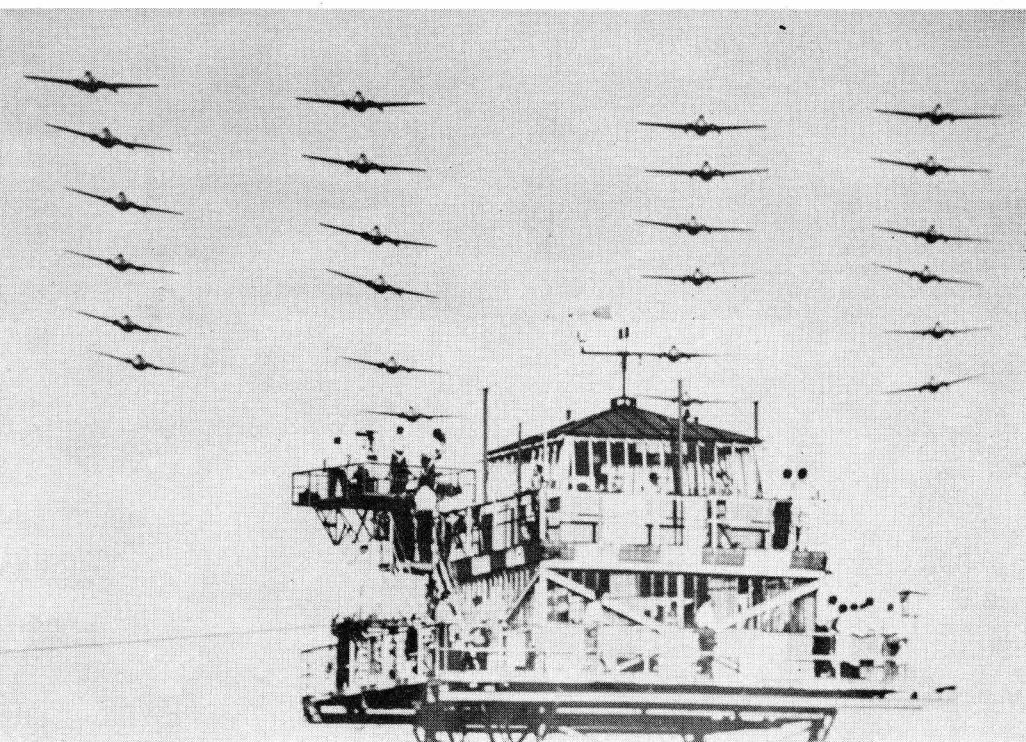
jours plus tard, l'adj. Mazoyer (3/2) se prépare à la course Paris-Cannes, à laquelle participe aussi 2 « Vampire » de la 4, 1 du CTAR, un autre de la « 2 » et aussi celui du Colonel Ezzano.

Le 7 juin Dijon reçoit 12 « Vampire » de la « 4 » pour participer à la répétition du défilé d'Orly... Et pour ceux qui ne répètent pas le défilé, ont lieu des missions VSV (vol sans visibilité) sur « Goeland », ce qui vaut un trafic radio cocasse entre Mazoyer et Ains « ... alors maintenant, vous êtes le vrai con !... » et réponse : « ... oui, ça a l'air de se confirmer ! ».

Le 11 juin, c'est l'apothéose pour la 2^e EC au Meeting d'Orly, puis afin de bien souligner l'événement, l'A/C (adjudant-chef) Mazoyer gagne la course Paris-Cannes !

Le 14 juillet, l'escadre défile sur les Champs-Élysées, entre deux orages... Le côté « spectacle » n'étant pas négligé à la « 2 » le Commandant Gauthier avec Chevillotte, Filion et Rovillon, s'entraînent à la patrouille acrobatique à partir du début août. Le premier accident sérieux de l'escadre survient le 15 septembre lorsque le « Vampire » du Cpt. Heliot en arrondissant beaucoup trop haut à l'atterrissage s'aplatit sur la piste (VX958/5A.H).

Le 4 octobre, le 3/2 part à Cazaux pour sa première campagne de tir, afin de s'entraîner au tir air/air sur des « biroutes » (panneaux) remorquées par des « Wellington ». Toujours très « spectacle », la « 2 » accueille en fin de mois une équipe de cinéastes venus



En haut, le FB.5 du Cdt Gauthier chef de la Patrouille de Dijon. Ci-dessus, jour de gloire de la 2^e E.C. le défilé du 1^{er} juin 1950 à la fête de l'Air d'Orly, 24 avions défilent verticale terrain. Ci-dessous, pilote au 1/2 Cigognes et content de l'être...



réaliser un documentaire sur la 2^e EC, ses pilotes et ses avions. Le film s'appellera très judicieusement : «Vampires...».

Le 18, le S/C Martin (du 1/2) se tue en service aérien commandé lors d'une mission au profit de la DCA, à Brétigny (VV725/5A.B).

Le 11 novembre 12 «Vampire» de la «2» vont défilé sur les Champs-Élysées... Puis à la fin de l'année, c'est le chambardement au Côte-d'Or : en effet, le 3/2 reprend les traditions de l'ex-2/2, avec les SPA 57 et 65. Ce dernier est recréé officiellement le 1^{er} octobre... Cette action est due au Cpt. Godde, défenseur des traditions. Le Cdt Delachenal quant à lui a fait la demande pour reprendre l'ancienne numérotation des SPA 57 et 65 : le 2/2. Les SPA 31 et 94 seront réintégrés à la 1^{re} EC lorsqu'elle sera créée, la 1^{re} EC actuelle devenant alors la 7^e EC.

Le 8 mars 1951 a lieu une prise d'armes, afin de marquer officiellement l'adoption des nouvelles escadrilles, les «anciens» pilotes sont présents. Au cours de ce mois, les Lt Chevilotte et Fillon s'entraînent à la Patrouille acro à 7, le leader étant le Cdt Gauthier. Le 28 mars a lieu un événement qui se reproduira relativement souvent : au cours d'une montée, en passant par 6 000 m, la canopée du Lt Peneau explose et il est obligé de rentrer, suivi de son équipier le Lt Payen, en décapotable ! Ce dernier ne s'aperçoit du manque de verrière de son leader qu'au break et le lui signale par radio...

Le reste de la patrouille poursuit sa navigation et se pose à Villacoublay pour refaire les pleins. Une seule citerne d'ailleurs est présente pour réapprovisionner les 6 «Vampire»... Et après le décollage, en montée en passant par 4 500 m, la verrière de Lebreton se brise et il est obligé de rentrer sur Villacoublay.

On ne sût trop jamais quelle cause attribuer à ce phénomène qui se produisait sur les verrières des «Vampire» et «Mistral». Tout ce que l'on pût déduire c'est que cela se produisait surtout aux printemps et automne, aux alentours de 6 000 m... Pour y remédier, on renforça les verrières, mais un peu tard au gré de certains utilisateurs.

A la mi-avril, la Patrouille Delachenal participe au Meeting d'Alger et impressionne grandement le public.

En fin de mois a lieu une campagne de tir roquettes au champ de tir d'Oran, marquée le 31, par le patron du 1/2 qui se pose sur le ventre, croyant avoir sorti son train et croyant avoir accroché un fil de fer en entendant un bruit métallique.

Le 1^{er} mai, le Côte-d'Or reprend son appellation de 2/2, quelques jours plus tard, l'escadron fait mouvement sur Bizerte. Au cours de la traversée, le Lt Fillon, porteur du Fanion de la SPA 57 annonce l'extinction de son réacteur puis l'évacuation de son «Vampire». Il ne sera jamais retrouvé (VV732/DU.L).

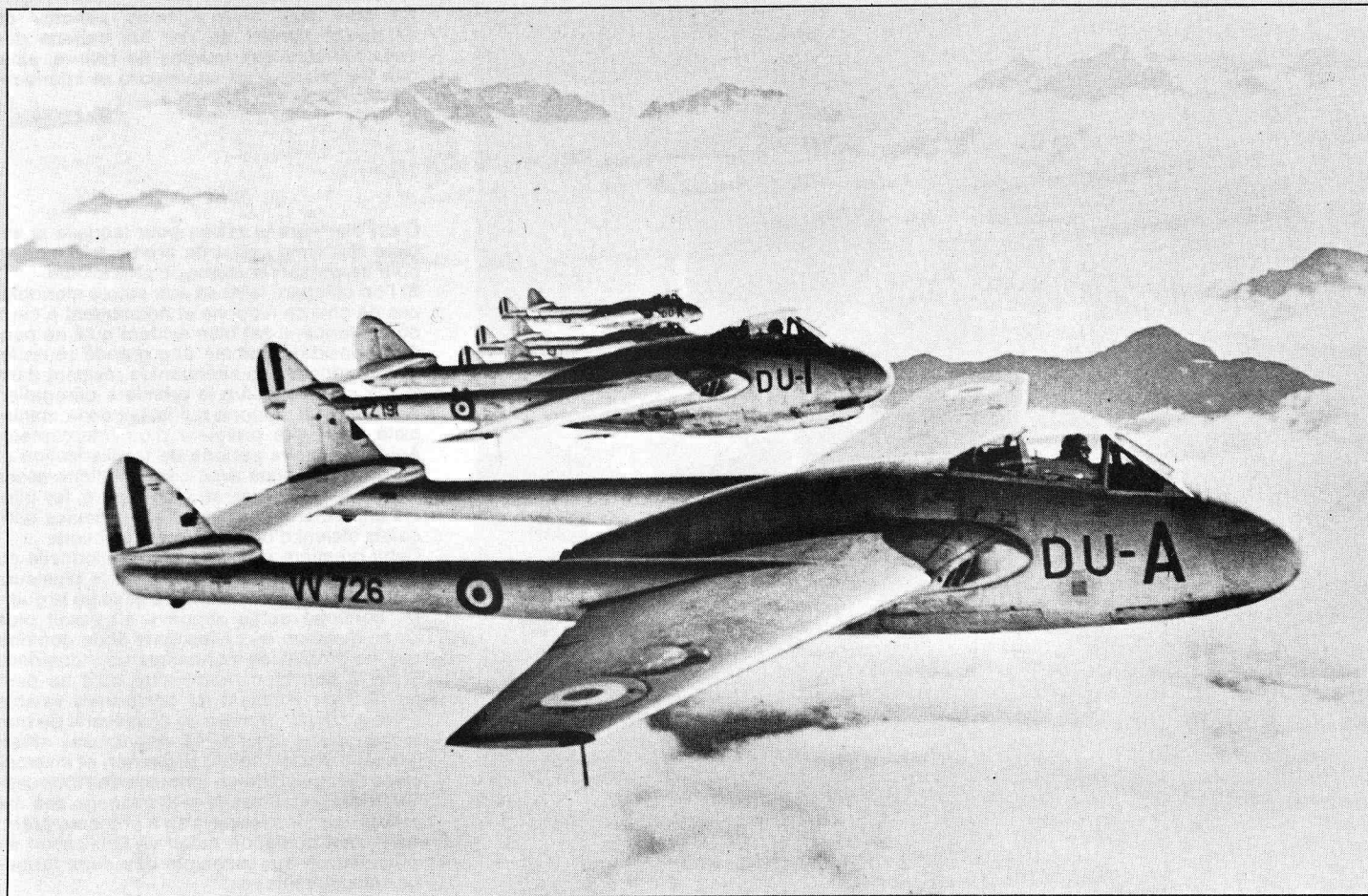
Jusqu'au 13 a lieu ensuite la campagne de tir sur panneaux remorqués par les P-47 du 2/7 Nice.

Le 28 mai, l'escadre s'entraîne en vue du salon du Bourget, en formation à 24 «Vampire» et en fin de programme une boucle à 24 ! La 4^e EC est présente sur le terrain avec la «Patrouille Marias», et tout le monde cherche à faire mieux que l'autre. La veille le tribut à payer à ce jeu est lourd, puisque au cours d'une ressource deux alliés de la Patrouille 2^e EC se percutent : le Lt Robert chute au sol alors que le S/C Rouillon réussit à se poser : l'ailier gauche, dans le souffle du «Vampire» précédent avait fait sauter le plan fixe de l'avion de Robert (VV720/NL.G).

Un mois plus tard, tous les «Vampire» se retrouvent à Villacoublay pour les répétitions à 32 avions, le programme définitif étant fixé : patrouille acrobatique de la «4», puis celle de la «2» (4 avions) passage de 48 «Vampire» (2^e et 4^e EC)...

"VAMPIRE" DANS L'ARMÉE DE L'AIR

par Jean-Jacques Petit (Troisième partie)



Au Grand Jour tout se passe bien jusqu'au défilé de clôture troublé alors par un F-84 des «Skyblazers» (en retard sur l'horaire !) qui, en tonneau lent, se précipite dans la formation des «Vampire» ! L'éclatement qui s'ensuit est baptisé par la presse : «bouquet final !» Dans l'affolement et après s'être mis en vrille, le Lt Grouiller se récupère au ras du sol après avoir largué ses réservoirs !

Autre événement dramatique vingt jours après avec le Sgt Foulon du 1/2 qui annonce le feu à son avion : son leader lui sur demande de sauter (ce qu'il fait) il reste accroché à l'avion, se mettant alors en piqué ! Le miracle se produit enfin et Foulon se retrouve au «bout des bretelles», décroché de l'avion ! (VV728/DU.E).

La série noire «Vampire» se poursuit avec le VX962 DU.P piloté par le Lt Chevillotte, qui s'écrase après le décollage pour une mission d'assaut, à Rully, le 22 août ; et le 11 septembre, au cours d'un vol de contrôle avion, le Lt Badet se tue aux abords du terrain de Dijon (VV726/DU.A).

Le 15 octobre, le Cdt Delachenal quitte le 2/2 pour la base de Reims après avoir exécuté une brève mais remarquable voltige sur son DU-B avant de rejoindre sa nouvelle affectation.

Le 16, le S/Lt Auphan du 3/2 est victime d'une extinction réacteur. Il essaie de rejoindre la base en plané, mais il arrive avec trop de vitesse... il touche, rebondit, retouche devant les hangars du parc ; l'avion explose et prend feu ! (VV718/NL.H). Cela faisait 10 jours qu'il était à la «2» et il totalisait 20 h de «Vampire». Et, 5 mm plus tard, le Lt Lecoq, en panne de train, se pose sur le ventre comme un «chef» sur la piste en herbe. Le lendemain, un «Vampire» d'Orange venu assister aux obsèques du S/Lt Auphan a un pneu qui éclate à l'atterrissage et il finit dans l'herbe en cheval de bois.

Le 24 octobre, les «Vampire» sont arrêtés de vol pour vérification des arbres de transmission et des aubes de compresseurs, certaines de ces parties avaient été découvertes par les mécanos prêtes à céder, surtout sur le DU-D.

Le 12 novembre, pris au jeu d'un combat, un pilote déclenche au cours d'une poursuite et ressent une douleur à l'atterrissage ; on constate au parking que les portes de magasin à munition ont été aspirées par le réacteur, et que les ailes sont «un peu» vrillées.

En février 1952, c'est la campagne de tir sur des filets de pêcheurs remorqués par des «Wellington»... qui restent en l'air près de 6 heures ! Le mois de mars voit des exercices

intéressants : tous les jeudis, interception de B-50 américains.

Le 19 mai 1952, à la suite d'un mauvais décollage au départ d'Ouges, le S/Lt De Bodin de Galemberg sort de piste et finit dans une baraque avec le n° 10051/5A.1.

La «2» est endeuillée le 27 mai par la mort de Delacoste qui décroche en dernier virage avant d'atterrir, à Jever, sur le DU-I.

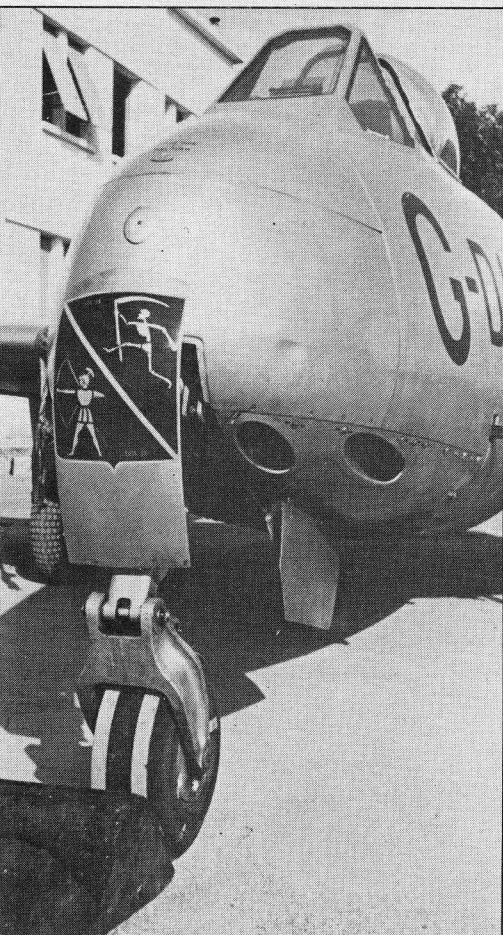
L'adjudant Mazoyer du 2/2 qui est allé un peu trop souvent chatouiller les Américains de Chaumont se voit rendre la politesse, et ce sont des vrais combats «à tout casser» qui se déroulent au-dessus de la base de Dijon... Toujours au 2/2, le Cne Godde tempête car il n'a pas vu beaucoup de films des interceptions de B-50 et il enjoint ses pilotes d'en ramener un peu plus, sinon !!!

Quant à lui, qui avait réussi l'interception «du siècle» sur des B-50 s'aperçoit au retour... qu'il n'avait pas de chargeur dans son boîtier-film !! Silence gêné...

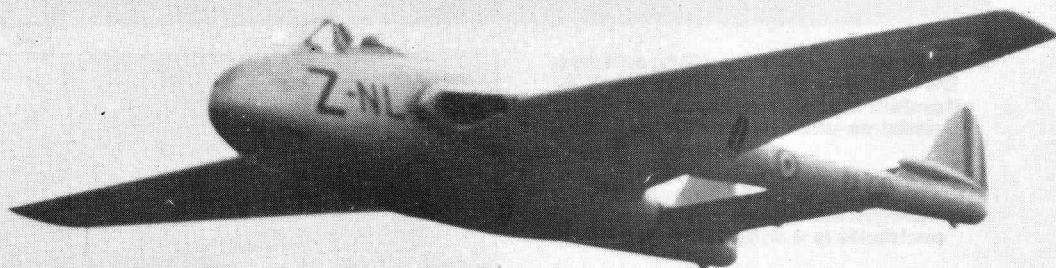
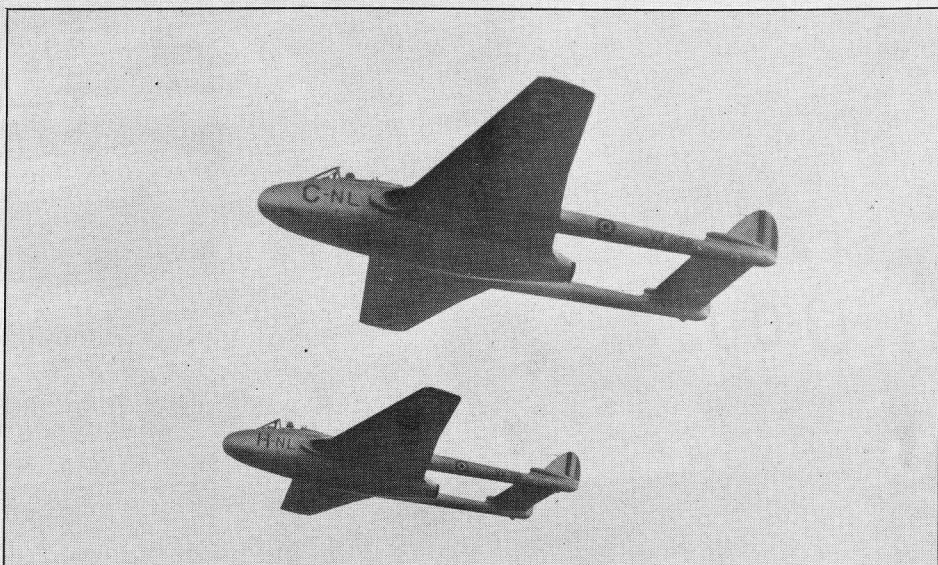
Durant les semaines suivantes, la «2» participe à de nombreuses manifestations aériennes.

Le Lt Sousboe, de la patrouille acro du 3/2 se tue au décollage pour Nantes, le 4 octobre (VV734/DU-M). Le 17, suivant celui qui fut le leader de la patrouille acro de la «2», le Colonel Gauthier, quitte la 2^e escadre de Chasse pour d'autres fonctions.

A gauche, devenus en décembre 1951 des vedettes de cinéma, les Vampire du 2/2 « Côte d'Or » sont filmés au-dessus des Alpes. Ci-dessous, gros plan sur l'insigne du 3/2 réunissant l'Archer grec de la SPA 31 et la « mort fauchant » de la SPA 94. Durant toute la carrière du « Vampire » FB.5, les insignes fleurirent sur la trappe du train avant.



Ci-dessous, une patrouille du 3/2 « Alsace » au décollage. Les réacteurs ne laissent aucune traînée de combustion.



A droite, le VX 951 du 4/2 « Coqs Gaulois » qui porta successivement les codes 5A-I, 2C-D, NL-O et NL-I avant d'être réformé le 17 février 1960.

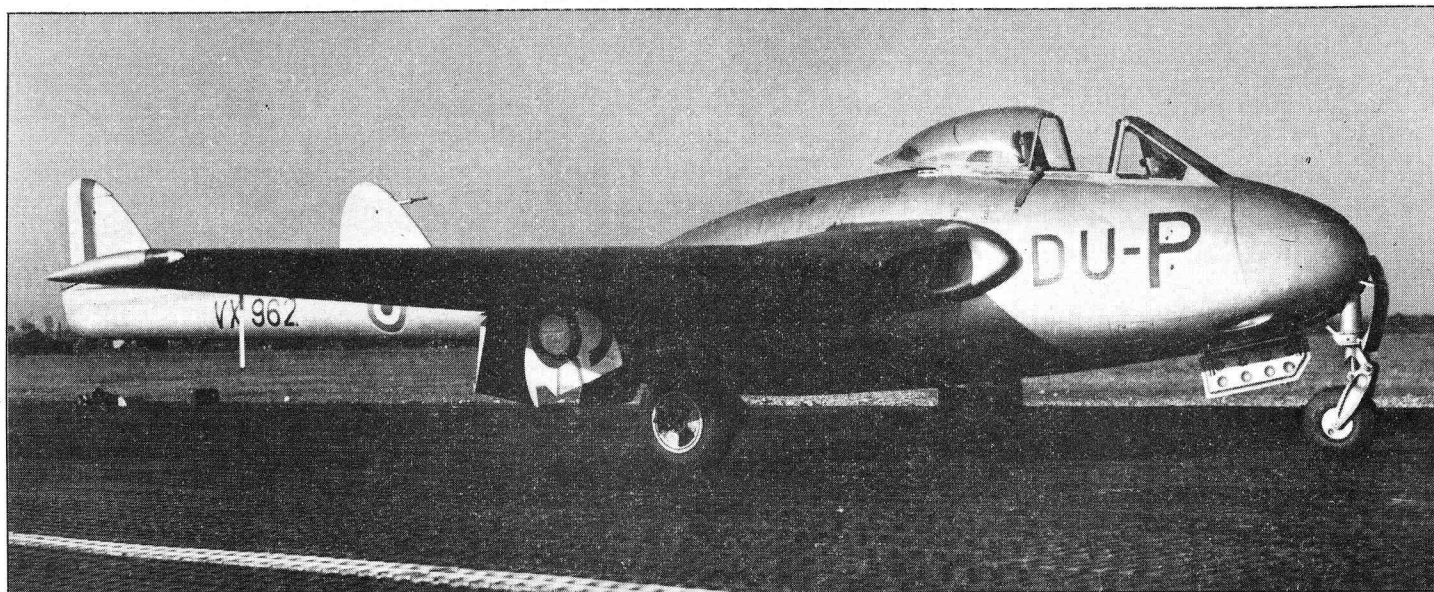
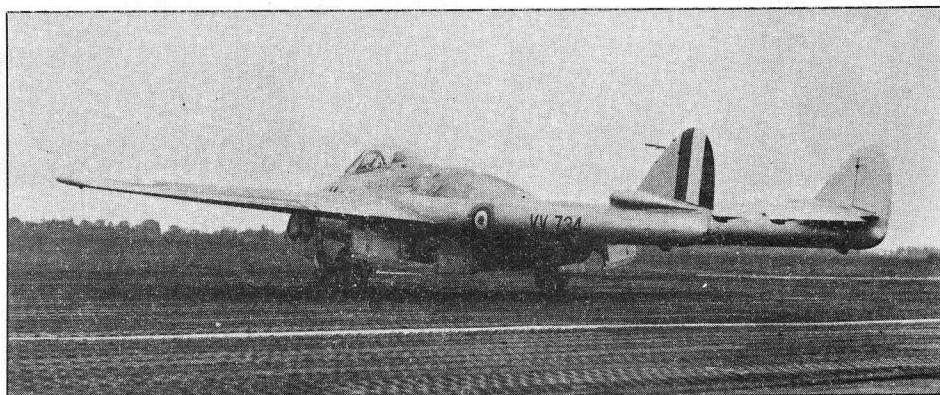


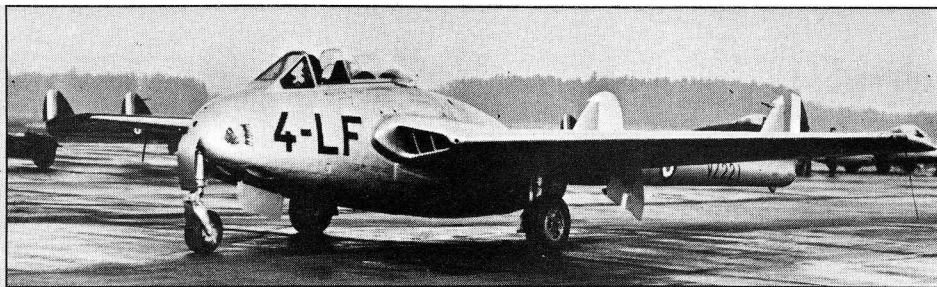


Le parking du 2/2 « Côte d'Or » en 1951. On distingue à l'arrière plan des P-47 attendant leur convoyage à Amberlieu ; quelques-uns reviendront au 3/10 à Dijon.

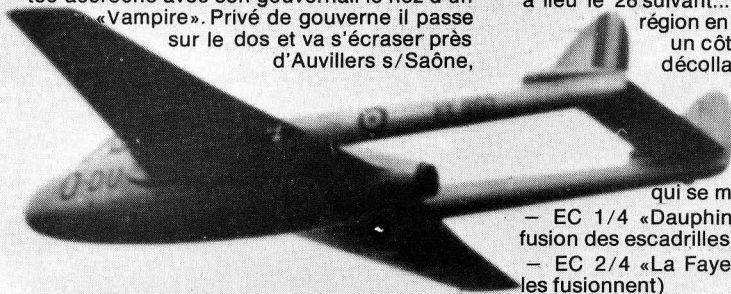
Ci contre, le VV 734 montre bien la grande surface de ses volets. Il fut accidenté le 4 octobre 1952 à Dijon.

C-dessous, le DU-P arbore encore les insignes du 4/2 « Coqs Gaulois ». A son bord, le Lt Chevillotte du 3/2 se tua à Rully le 22 août 1951... En haut de la page suivante, le VZ 221 a changé de code lors de son arrivée à Friedrichshaffen. Il termina sa carrière dans l'Aéronavale (57 S).





Le 13 novembre, ont lieu les manœuvres DAT (Défense Aérienne du Territoire) du mois... L'après-midi, la patrouille «Pink» (Cdt Godde, Sgt Henry, Sgt Cassagnes) du 2/2 décolle pour un vol haute-altitude et arrive à 12 000 m le DU-M du Sgt Henry est victime d'une extinction réacteur, après de savantes manœuvres, il réussit à se poser en douceur à Dijon. Mais, quelques minutes plus tard, une patrouille de 10 «Vampire» du 3/2 rentrant de leur terrain de desserrement (Coulommiers) décide de rester encore un peu en l'air car ils ont encore trop de carburant. L'adj. Gastal, au cours d'une passe en montée accroche avec son gouvernail le nez d'un «Vampire». Privé de gouverner il passe sur le dos et va s'écraser près d'Auvillers s/Saône,



(VX966/DU.B) et le Lt Montrelay, privé de roulette de nez, se pose sur le ventre. Jusqu'à la fin décembre, le temps très médiocre réduit considérablement les vols, et à cause de ce mauvais temps, le 11 décembre, le Sgt Moine se pose à côté de la piste avec une visibilité inférieure à 1 km !

Le 9 janvier 1953, le Cdt Godde fait les premiers essais VSV sur «Vampire» : à cet effet, la verrière est recouverte de plexiglas orange et le pilote porte des lunettes d'un bleu complémentaire. Le résultat est que l'on n'y voit rien à l'extérieur mais très bien à l'intérieur !

En février 1953, les vols sont peu nombreux, mais lorsque les pilotes se mettent en l'air, ce n'est pas toujours pour voler très «sérieusement» ! Preuve en est le 4 février, où le Lt Chataing et le Cne Auriol leader de la Patrouille allant en mission d'assaut accouchent de ces exemples d'humour spécialisé :

- Leader - «Patrouille serrée !»
- Équipier - «Pourquoi ?»
- Leader - «On attaque aux canons, c'est pour arroser !»

Et plus tard, la même voix :

- Leader - «Attention, on traverse les lignes !»
- Équipier - «Mais... il n'y en a pas !»
- Leader - «C'est pour le cas où il y en aurait !»

Le mercredi 13 mai, au cours d'un examen en vol de Brevet Chef de Patrouille, le Cne Binde, examinateur (EC 2/4) s'accroche avec le n° 3 lors d'une évolution et chute au sol (N° 10 154). L'équipier, le Lt Chastel, éjecté de sa cabine (canopée éclatée) se retrouve au bout de son parachute (VZ144/F-UGUF).

Le 29 mai, c'est le début de la fin des «Vampire» avec les premiers cours de transformation sur «Ouragan»... Et les «Vampire» se font convoier petit à petit sur Meknes, ou Châteaudun et ce, jusqu'à la fin de l'année.

1944, où les avions ont vu les dernières opérations de la guerre. Le 1/4 débute sa transformation «Vampire» dès la mi-octobre 1949 au CTAR de Mont-de-Marsan, alors que le 2/4 l'avait débuté un mois plus tôt, et est de retour le 24 octobre à Fried...

Le 1/4 reviendra le 5 décembre à sa base et dès le lendemain les pilotes subissent (!) des cours d'Anglais afin de pouvoir assurer les convoyages d'avions d'Angleterre en France. Les 6 premiers «Vampire» de la «4» se posent le 2 novembre à Fried, avec des pilotes du 2/4 aux commandes, et le premier décollage «Vampire» à partir du terrain de Fried a lieu le 28 suivant... La neige s'abat sur la région en décembre, ce qui donne un côté très spectaculaire aux décollages, le jet des réacteurs soulevant des nuages de neige. Au 1^{er} janvier 1950 entre en vigueur la nouvelle organisation de l'Armée de l'Air qui se matérialise ainsi à la «4» :

- EC 1/4 «Dauphiné» (SPA 37 et SPA 81, fusion des escadrilles)
- EC 2/4 «La Fayette» (les deux escadrilles fusionnent)
- EC 3/4 «Flandres» (avec le personnel 2/4, création des «Diables rouges»)
- EC 4/4 «Ardennes» (avec du personnel 1/4 escadrilles «Sanglier» et SPA 167)

Le 5 janvier a lieu une prise d'arme pour rendre cette réorganisation officielle...

Les semaines suivantes sont marquées par un temps non volable tel le 10 février où une patrouille du 2/4 décolle avec 270 m de plafond, avec la bénédiction du Chef des Opérations. Au bout d'un quart d'heure, les deux avions reviennent et en y regardant de plus près, on s'aperçoit que l'avion de Barraud n'a plus de portes radio, plus de canopée et qu'il est légèrement tordu ! Explication : le gyro-compas de Raoust tombe en panne et ce dernier demande à Barraud de conduire la patrouille, puis, réduit pour passer derrière. Barraud comprend «restez en patrouille» et... il réduit lui aussi ; de réduction en réduction, il décroche, part en vrille dans les nuages, se récupère, repart en vrille secondaire, perd ses portes de visite, sa verrière et émerge sur le dos, à grande vitesse, au-dessus de Langenargen ; le «Vampire» est à réformer. Le 28 février, une patrouille décolle le matin... et l'après-midi avec le Lt Brunet (VZ 167) et le Cdt Charles (VZ 134). Au cours d'un exercice de poursuite, les deux «Vampire» s'accrochent et le 134 a le bord d'attaque de l'aile gauche enfoncé, il réussira à se poser normalement au terrain.

Le 167 est plus gravement endommagé et Brunet annonce à la radio son intention de faire des essais de sortie de train et volets, et qu'il atterrira ensuite... Mais dans sa prise de terrain, l'avion part en virage et vient percuter à quelques mètres des locaux de l'escadron.

Le 10 mars, exercice d'interception avec des F-80 «Shooting Star» à 10 000 mètres... Les Américains se font «tirer» (évidemment c'est du tir fictif !) en moins de deux, puis les «Vampire» leur font un brin de conduite en patrouille serrée !

Au mois d'avril ont lieu les premiers tirs réels à la butte de tir de Ereskirsh... En fin de mois, la disponibilité est très faible, ainsi au 2/4, un seul avion est volable : le VZ 132, et il fait 5 vols dans la journée !

Le 1^{er} mai, ce n'est pas la fête du S/C Raquin du 2/4 : après s'être impeccablement posé, il veut rentrer les volets... et empoigne la manette du train... et le VZ 164 continue sur le ventre. Les «Diables» du 3/4 sont très contents car c'était un avion de chez eux ! Ce même jour, le Lt Choquet du 4/4 rentre en décapotable avec le 152, sa verrière ayant éclaté à 10 000 m... Et tout ceci se passe sous l'œil effaré de quelques Américains en visite.

Le 3 juin, c'est la première répétition pour le défilé du 11 juin à Orléans, conclusion : il faudra beaucoup de répétitions.

Le 7, la patrouille-escadre (12 «Vampire») part à Dijon pour répétition générale. A l'atterrissage à Dijon, au roulage, les freins de Birden lâchent sur le taxiway et le 137 après avoir roulé dans l'herbe heurte un poteau, et termine sa carrière contre un camion ! Le 24 juin, 6 «Vampire» vont à Odiham en vue de la répétition du défilé pour le 27^e anniversaire de la RAF ; départ mouvementé : Archambaud, après avoir tiré au sort, monte le 152 : décollage avorté (panne). Tandis que Crevecœur revient au parking avec une grosse fuite de pétrole, Combemorel, très ému par ce voyage se trompe de manette et largue les réservoirs supplémentaires !

Le 1^{er} juillet 1950, l'escadre repasse à deux groupes :

- EC 1/4 «Dauphiné» : SPA 37 et SPA 81.
- EC 2/4 «La Fayette» : SPA 167 et Diables (SPA 155).



Le 4 juillet, c'est le départ pour le

défilé à Odiham... Après 20 mn de vol, Souchet a sa canopée qui éclate vers 10 000 m et il se pose à Dijon. Dix jours après c'est le défilé du 14 juillet à Paris. Le 11 août, les «Vampire» sont arrêtés de vol pour raison technique : usure des pignons de la table avant. Le 1^{er} novembre 1950, le 2/4 prend sa nouvelle définition : SPA 167 et Sioux de la N 124, tandis que le 3/4 passe à deux escadrilles : SPA 155 et 160, et dans sa séparation avec le 2/4, lui prend 3 ou 4 des vieux «Vampire», ceux qui restent, plus ceux qui viennent d'être touchés : pauvre 2/4, sans avion !

A la mi-novembre, le 2/4 rééquipé part en campagne de tir à Cazaux et le 1/4 en Tunisie (El Aouina) le 5 décembre, pour participer à l'opération «Bâton». Les mois qui suivent sont caractérisés par le mauvais temps qui empêche l'escadre de voler normalement, quoique le 1^{er} février 1951, la patrouille acro se forme et s'entraîne, sous l'impulsion du «Sanglier leader» le Cne Marias, du 1/4.

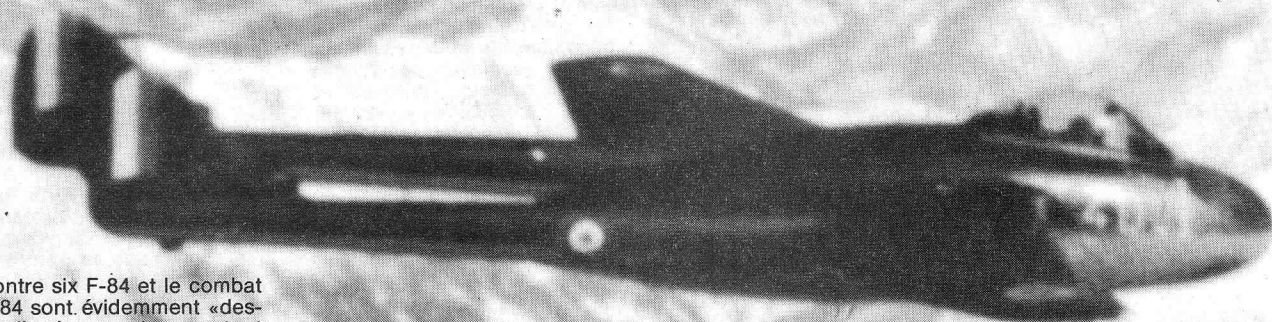
Le 9, le terrain de Fried voit arriver des MS.500 et Piper L-18 qui doivent servir de «ciblage plastron» (objectif d'exercice) pour les «Vampire». Le 23 avril, le Sgt Brouard pose le «Vampire» 10016 200 m avant la piste.

Le 4 juin, campagne de tir à Cazaux, sur cibles toujours remorquées par «Wellington». Le 27 septembre, l'escadre se déplace à Niedermerding (près de Coblenz) pour les manœuvres du 28 au 30 inclus. Mais le 30, le déplacement se fait sur Luxeuil au lieu de Fried, pour d'autres manœuvres qui doivent durer jusqu'au 10 octobre, et ce dernier jour, la patrouille Choquet-Massat-Cazenave se

LA 4^e EC DE FRIEDRISCHAFFEN

En 1949, à la 4^e EC, basée à Friedrischaff, l'avion équipant l'escadre est le fringant P-47 «Thunderbolt», et ce depuis

Les « Vampire » du 1/4 sont alignés sur le parking de Friedrichshaffen sur les inévitables grilles « made in USA » que l'on trouvait sur les terrains allemands non réparés. En dessous, l'allure inquiétante d'un pilote du 1/4 roulant pour une mission haute altitude. A l'époque, le casque n'existait pas et les équipements avaient peu varié depuis la guerre. En bas, parmi ce groupe de pilotes du 2/4 en janvier 1953, on reconnaît le lieutenant Archambaud (2^e en partant de la droite)



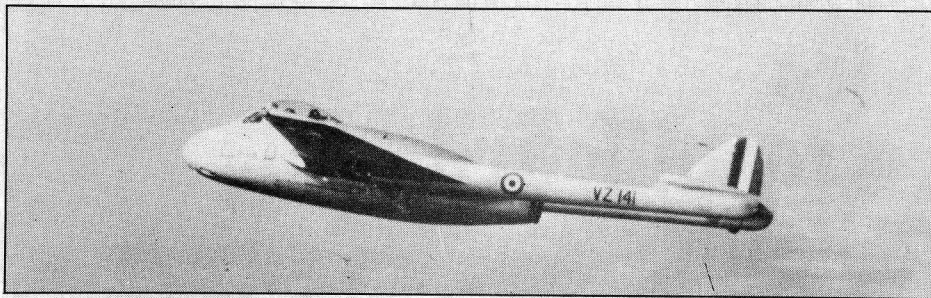
trouve engagée contre six F-84 et le combat dure 20 mn... Les 84 sont évidemment « descendus ». Il est inutile de rappeler que tout « jet » de l'époque qui accepte le combat avec un « Vampire » a 99 chances sur 100 de se faire descendre à moins d'être lui-même un « Vampire » !

Le 6 décembre au cours d'un vol de patrouille au 3/4, Decamp et Samon entrent en collision. Decamp évacue ce qu'il reste de son VZ 165 (la moitié) et le second se pose avec un aileron en moins. Janvier et février 1952 sont marqués la plupart des jours par des chutes de neige et la piste verglacée... Le 7 février, le 1/4 est en deuil, Choquet et Mahé sont entrés en collision et tous deux sont morts, en tombant aux abords du terrain (10009/4-KM et 10046).

Le début du mois de mars est marqué par une séance de tir aux roquettes sur le lac de Coblence et Raoust fait 3 coups au but sur 4 tirs et, 5 jours plus tard, le 1/4 se déplace à Metz pour les manœuvres hebdomadaires ; le 25, à Cazaux, l'adjudant Auton est victime d'une panne de freins, coupe le réacteur... continue à rouler et un « Vampire » finit par arrêter sa course : 2 avions endommagés. Le lendemain, « terreur à Biscarosse »... Suite à une série de passages du Lt Faure sur cette paisible bourgade, un cheval s'emballe dans la rue, le cocher est fou de peur, et la charrette rentre dans une vitrine, le cheval s'y cassant deux pattes. Le patron de la base de Cazaux a une réaction surprenante : il achète le cheval, paie les dégâts et ainsi les soldats mangeront du beefsteak de cheval.

Le 28 avril, à l'occasion de la visite d'adieu du général Eisenhower aux troupes françaises, les Sioux lui remettent leur insigne en grande pompe en souvenir de 14/18. Le 29, le 1/4 et le 2/4 se croisent en l'air ; l'un va à Cazaux, l'autre en revient. Le Cdt Rabusson (avec le 2/4) a sa verrière qui éclate à 10 200 m et il se pose à Orange avec son équipier. En mai la patrouille acro du 2/4 s'en va pour une tournée Bizerte, Meknes, Casablanca... Passedoit trouve la mort, le 6, en tombant au Puy-en-Velay sur panne d'oxygène probablement... Le 19 juin 1952, autre ombre sur la « 4 » : le Sgt Cochet du 2/4 en patrouille dans les nuages avec Guennec





Au-dessus de l'Allemagne, un «Vampire» de la quatrième Escadre de chasse. Ce VZ 141 sera accidenté en juillet 1954 à Sidi Slimane.

qu'il entraînait, perd son équipier. Il donne le cap 270 et l'altitude de 2 100 m... et quelques minutes plus tard il s'écrase au sol (VZ 176/4LN).

Au mois d'août, le 1/4 repart en campagne de tir et le 21, un accident spectaculaire marque le mois : le patron de la base de Cazaux, le Colonel Gavaille a une extinction réacteur tout de suite après le décollage et il se pose illico sur le ventre et sort du «Vampire» 161DI en feu... qui se propage rapidement, incendie les alentours et coûte maints efforts pour être enfin maîtrisé par les pompiers. Quelques jours plus tard, au retour de Fried, le Sgt Du-

rand a un réservoir larguable qui ne s'amorce pas, il se repose à Cazaux avec le Lt Dejobert, équipier. Les freins de celui-ci le lâchent et son «Vampire» termine dans un trou en bordure du parking où il casse ses volets d'atterrissage.

Le 15 septembre 1952, c'est le branle-bas pour les manœuvres inter-alliés du mois. La 4^e EC décolle par un temps bouché pour sa base de desserrement : Sembach... Le 17, 24 «Vampire» attaquent avec succès la base de Stuttgart. La fin de l'année arrive sans événements marquants, et 1953 débute avec le froid dès les premiers jours. Février 1953 :

En bas, un avion du 3/4 «Flandres» équipé de rails de roquettes. Les insignes ornant la trappe du train avant sont ceux des SPA 160 et 155.

Ci-dessous, derniers ordres avant le décollage du 2/4... Les avions illustrés ici sont des «grenouilles» du «Dauphiné».



campagne de tir pour le 1/4 et pour la première fois les «Vampire» «biroutent» au profit de l'escadron (remorquage de cibles).

Le 26 février, 16 «Vampire», conduits par le Lt Archambaud tombent sur des «stocks» de F-84 volant en basse altitude, et se ruent à l'assaut, filmant à outrance !... On apprend plus tard que c'est la II^e EC de Lahr qui défilait sur son terrain pour la remise de son drapeau...

Le 18 mai, la «4» se déplace à Reims pour les manœuvres «Horace», et la marine à fort à faire avec les «Vampire» lors des attaques de la base, et de nombreux films sont raménés sur les «Helldivers»... Le 22, 8 «Vampire» des 1 et 2/4 (le 3/4 est à Lille) se posent sur le terrain de campagne de Marigny en pensant être à Coulommiers. Les pilotes se font admirer, entourer et parmi les questions des paysans curieux :

— «Comment qu'on y f'ait-y pour ratterrir sur une petite plaque de ciment ?!» Le paysan parlait de l'alcôve de parking.

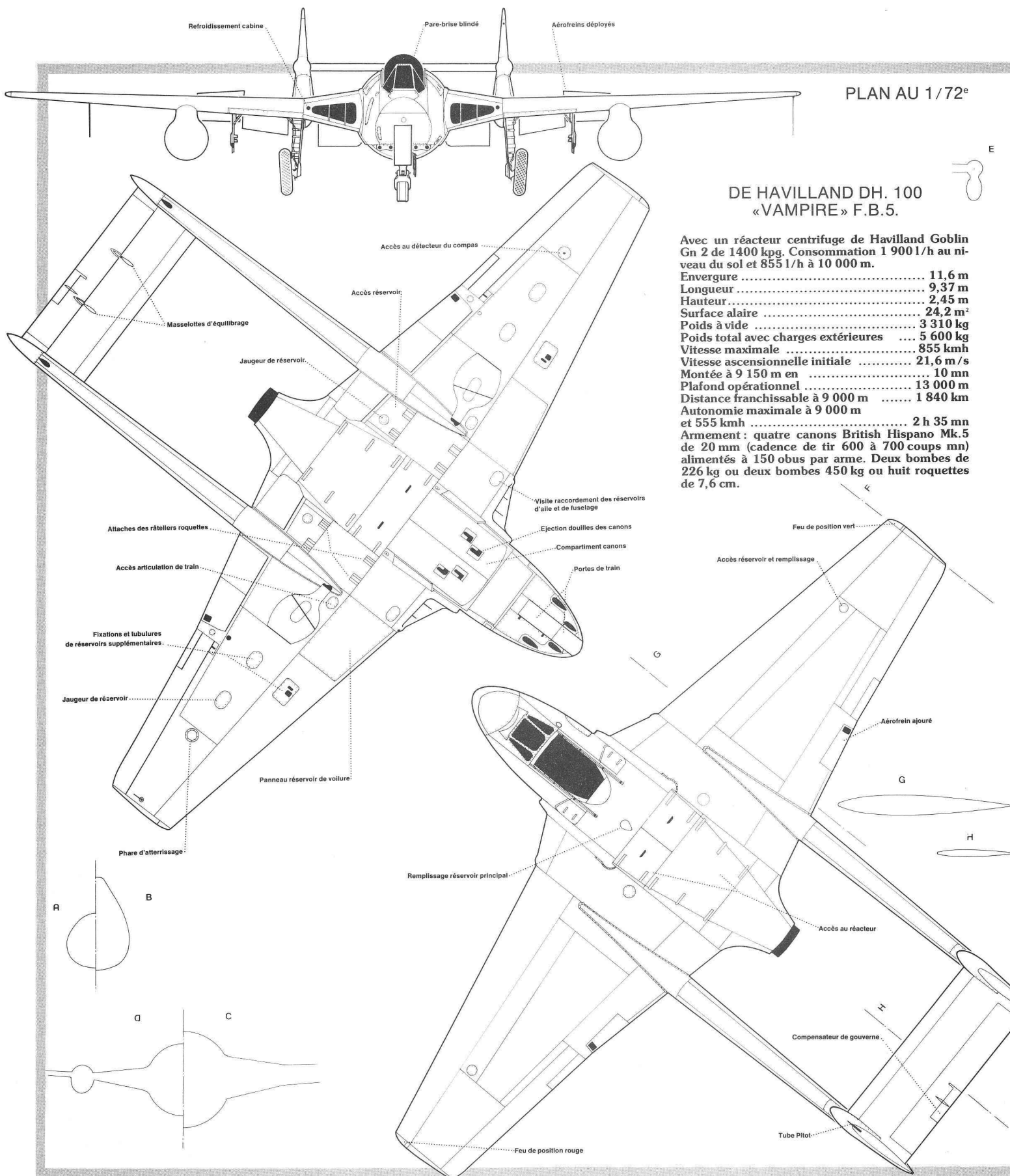
— «Vous avez ben d'sacrés z'engins, pis ça consomme 12 000 l ! cré vingt Dieux, c'est pas une 203 !»

— «C'est là-dedans qu'ça brûle et qu'ça tourne ?» (en montrant la turbine) «C'est qu'ça fait joliment du foin !»

Le 4 juin, le Lt Gouret convoie un «Vampire» sur la base de Rochefort, qui n'a jamais rien vu de pareil ! Le 29, Zanaska en séance de voltige sur le lac de Constance, en faisant du rase-flots, se retrouve les pieds dans l'eau, l'avion au fond (n°10187/4LJ). En début du mois de juillet, ce sont les manœuvres «Barrage-Barricade» et les «Vampire» tirent sur tout ce qui bouge, telle cette patrouille de F-84G qui après s'être fait filmer, ne s'apercevra de la présence des «doubles-queues» que lorsqu'ils viendront se mettre en patrouille serrée sur eux !

En fin de mois, décollage du 2/4 pour Cazaux, où il relève la 5^e E.C. En ce début de septembre, il règne une certaine fébrilité car on prépare la course Paris-Cannes : deux «Vampire» sont bichonnés et briqués au maximum (finesse ! finesse !) leurs bouches canons sont obturées... et le 5, les deux avions partent pour Villacoublay, on ne pouvait plus les regarder qu'avec des lunettes de soleil ! Et tout ce mal pour rien, car c'est la 5 qui emporte la coupe. Septembre continue très fort à la «4» ; le 11, au cours de la 2^e mission du S/Lt Rousseaux, son «Vampire» heurte des arbres du plan droit, le retour au terrain se fait normalement, mais avec quelques souvenirs. Le Lt Archambaud rentre en décapotable le 2 octobre : sa canopée avait éclaté à 10 000 m et il dira au retour : — «Vraiment, sans verrière, on se retrouve tout con !».

Le 20, 4 patrouilles de «Vampire» anglais se posent à Fried. En ce début d'années 1954, remue-ménage à la 4, qui se traduit quelques mois plus tard par le déménagement sur Bremgarten, le 1^{er} avril. Depuis quelques semaines des chefs de patrouille des trois escadrons ont été à Dijon subir leur transformation sur «Ouragan». Les premiers MD.450 sont livrés au 1/4 le 23 avril, puis régulièrement ensuite aux autres escadrons. C'est la fin pour le «Vampire»... Ils se font convoier à Meknes jusqu'à la fin de l'année, la «4» étant entièrement dotée de MD.450 «Ouragan».



la verrière au décollage... Le lendemain dans l'après-midi, le 2/5 est de retour à la maison : ouf ! Un mois après, les cours de transformation sur «Mistral» débutent mais la 5 vole encore quelques temps sur «Vampire». Le 3 octobre 1953, la Patrouille Lt Pichancourt/Cdt Fabry s'aligne en bout de piste pour une mission sur Reims. A la mise des gaz, la turbine du 53 NG explose surprenant fort Pichancourt, qui s'en tire avec plus de peur que de mal. Début novembre, la «5» se déplace à Hyeres

pour les manœuvres aéronavales et moultes interceptions sont menées sur tout ce qui passe : B-50, P-47, «Lancaster», «Hellcat», «Avenger», «Corsair»... Début décembre, seul le 2/5 vole à Orange : le 1/5 est en manœuvres à St-Dizier et le 3/5 en repos de stage. Le 11 décembre un grave accident endeuille le 2/5 : le Cne Navarre (10042/5NG) et le Lt de Vaisseau Lamy (10062/5NC) s'écrasent au sol, tandis que le Lt Rabet, faisant partie de la Patrouille revient se poser après avoir touché des branches d'arbres.

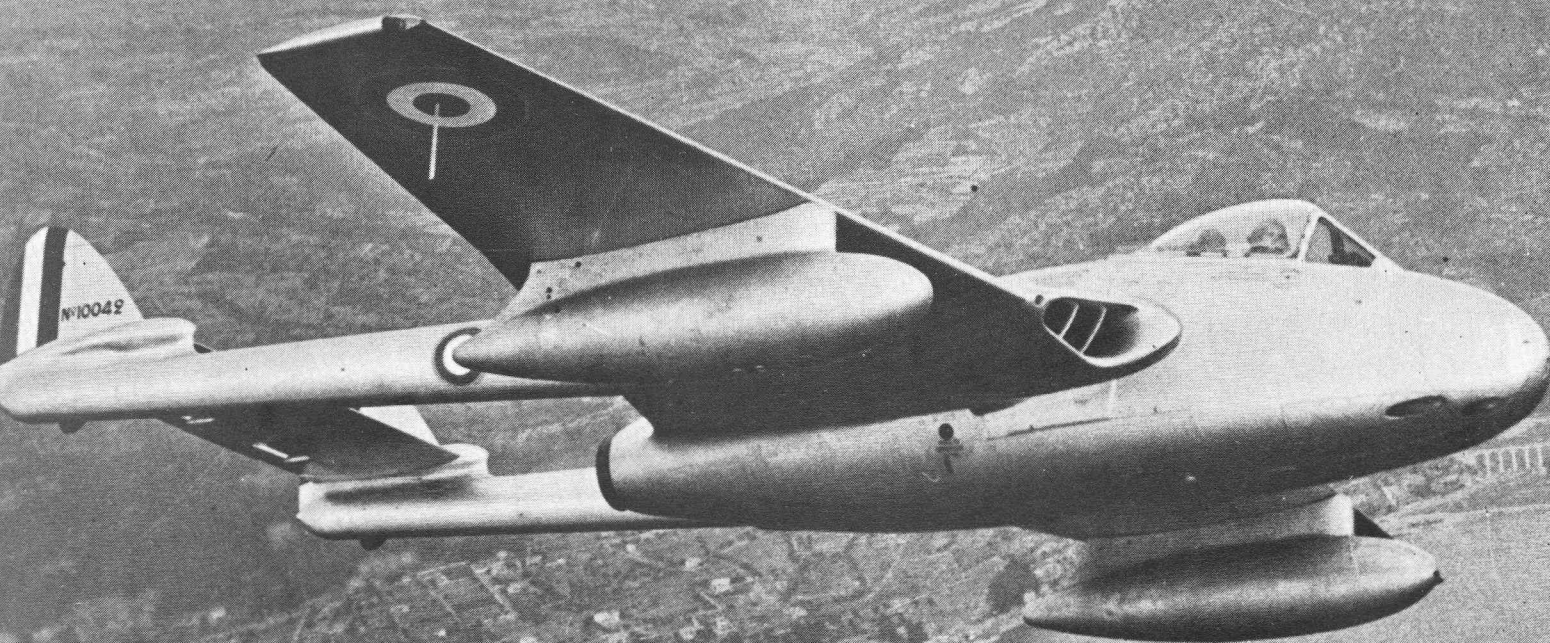
Début 1954, les premiers «Mistral» arrivent à la «5», les «Vampire» étant convoyés progressivement sur Meknes. Malgré tout, le patron du 2/5 a réussi à conserver par une habile manœuvre 2 «Vampire» pour effectuer la 10 000^e heure du 2/5, qui est réalisée (à son insu) par le Lt Col. Fabry sur le 5NF.

LA 7^e ESCADRE DE CHASSE, SIDI AHMED

Volant depuis pas mal d'années sur P-47, la «1» (bientôt 7 E.C.) troque ses

"VAMPIRE" DANS L'ARMÉE DE L'AIR

par Jean-Jacques Petit (Quatrième partie)



Vol de réception du n° 10042, qui sera ultérieurement affecté en 1/5 et portera l'indicatif 5N-G avant d'être détruit aux mains du Cne Navarre le 11 décembre 1953. Ci-dessous, le VZ 166 fit une carrière de deux ans à la 2^e escadre et fut déclassé instruction en 1953.



LA 3^e EC DE REIMS

Après 3 mois de congés de campagne d'Indochine, la «3» prend possession de la base de Reims son nouveau lieu de stationnement, au début du mois d'août 1950... Leur «trou» effectué, les pilotes vont suivre à Avord un stage vol sans visibilité sur UC-78 «Bobcat» et NC.701. Le stage se poursuit en fin d'année au CTAR de Marsan.

Le 1^{er} novembre 1950, la 3^e Escadre de Chasse change d'appellation et devient «Escadre de Chasse n° 3» avec les Escadrons de Chasse 1/3 «Navarre» et 2/3 «Champagne». Et le mercredi 14 novembre les premiers «Vampire» se posent à Reims, ils sont 9 et appartiennent au 1/3. Quelques jours plus tard, le 20 ont lieu les premiers vols «Vampire» de la «3».

Mais le «Vampire» ne restera pas longtemps à Reims, car le 9 janvier 1951, un détachement précurseur F-84 arrive à bord d'un C-47 américain. Le 5 février débutent les cours de transformation F-84 et le 29 mars, les «Vampire» n'ont officiellement plus d'heures à faire au 2/3. Et courant le mois d'avril, les pilotes de la 5^e EC d'Orange viennent prendre livraison des «Vampire» et les 3 derniers du 2/3 sont convoyés à Orange le 18 mai 1951. On pourra dire que la «3» n'aura pratiquement pas connu les «Vampire» en utilisation opérationnelle, sauf peut-être le 1/3 qui les gardera jusqu'à la fin de 1950, volant avec lors de manœuvres... Le 27 juillet, Valentin (du 1/3) touche avant le début de piste à l'atterrissage, «avale» le terrain de Bretigny et finit en tas en bout de piste !

Fin août, le 1/3 se joint à la 4^e EC, à la base de St-Dizier pour les manœuvres Cupola... Ce seront d'ailleurs pratiquement les seuls à voler, car non-équipés de réservoirs supplémentaires (contrairement aux 1 et 2/4) et le 31 par exemple, ils réussiront à décoller au milieu d'une attaque de P-47 et offriront aux «basiers» (les militaires de la base) le spectacle d'un grand combat aérien au-dessus du

terrain. Le 2 septembre, c'est la fin des manœuvres, et le 1/3 retourne à Reims, mais le Sgt Lombart avec des ennuis revient se poser... sur le ventre. En novembre, le «Navarre» envoie un détachement à Fried pour le brevet chef de patrouille... Puis, ce sera progressivement la transformation sur F-84 et les «Vampire» seront vite oubliés !

LA 5^e ESCADRE DE CHASSE

Son tour à être équipée de «Vampire» vint en 1951, très tôt après son retour d'Indochine, sans avoir le temps de reprendre son souffle : stage à Avord, stage à Marsan, tout cela en un trimestre ! Ce n'est qu'en juin que le 2/5 peut prendre quelques congés, les avions étant ramenés par le 1/5 de Chateaudun et Reims. Les vols de prise en main se poursuivent durant l'année, le 1/5 ayant quelque avance puisque revenu d'Indochine plus tôt.

En août, deux pilotes partent pour Villacoublay afin de participer à la coupe Paris-Cannes et les Cdt Lorridan et Thierry se classent 4^e et 5^e. En septembre, manœuvres «Cirrus», avec un vol qui faillit mal se terminer. Les contrôleurs d'approche de Coulommiers font descendre la patrouille Lt Rabet et A/C Marchand à 150 km du terrain. Perdus, ils appellent sur les fréquences radio une station qui pourra enfin les faire se poser, et c'est ainsi qu'une station gonio réussit à les récupérer et la patrouille se pose à Orléans avec 23 litres de kérosène dans les réservoirs... Du 8 au 10 octobre, manœuvres à Hyeres avec l'aéronavale française et la Royal Navy qui tient le haut du pavé avec ses «Sea Fury» : les «Vampire» ne font pas la loi !

Le 14 janvier 1952, 27 «Vampire» défilent à Villacoublay pour les obsèques du Général de Lattre de Tassigny. Le 16 avril, les premières sorties à 12 «Vampire» sont lancées. Le 10 juin, le Sgt Bigeon du 1/5 est soufflé au décollage (pris dans le souffle) par l'avion précédent : il fait un soleil puis prend feu, et

malgré tout le pilote ne sera brûlé qu'à 30 % superficiellement et s'en tirera au mieux (n° 10037/5N-B).

Le 29 juillet, la Reine Juliana visite la région d'Orange et la «5» défile en «Vampire». Le 19 octobre, le «Vampire» 10032 en voit de toutes les couleurs ; le Cdt Loridan est au roulage à Rabat pour un vol vers Meknes. Le réacteur au «ralenti» (6 000 t/mn) Loridan grille ses freins... et à l'atterrissage à Meknes, pour s'arrêter plus vite, il dégage dans l'herbe, réacteur coupé. C'en est pas fini pour le 032, car le 25, réparé enfin, il revient à Orange piloté par le Lt Journeaux. Le voyage se déroule bien mais la percée sur Orange se fait à travers 9 700 m de nuages... et finalement Journeaux se pose à 20 m à gauche de la piste ! ; le «Vampire» 032 s'arrête après 400 m de course dans l'herbe, les freins à plat... ce sera tout !

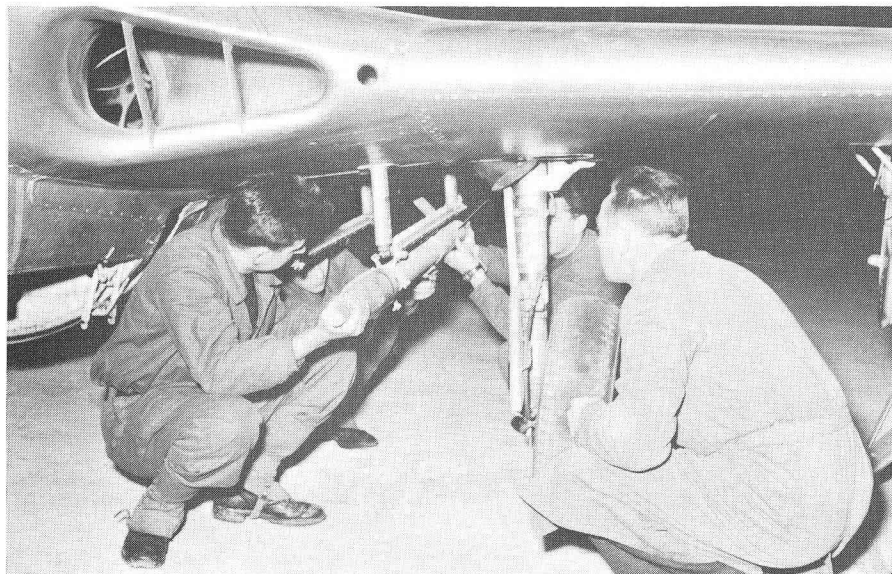
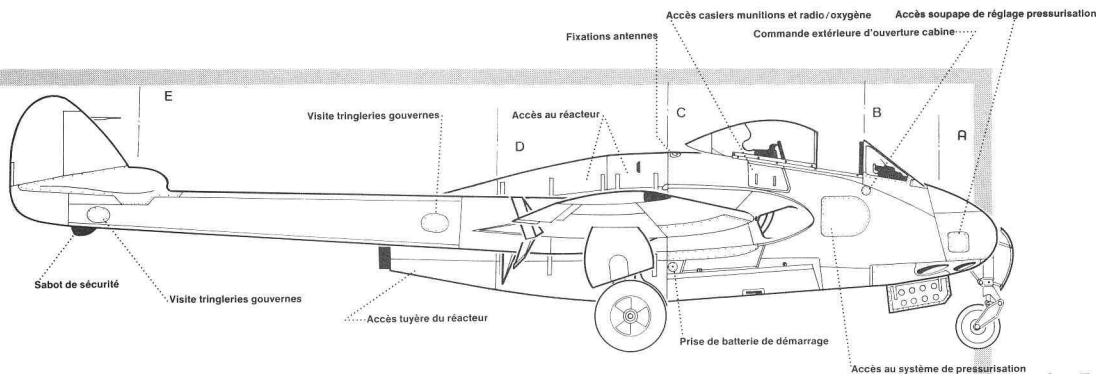
Le 1^{er} janvier 1953, le CTAR s'installe à Orange sous la dénomination 3/5 et débute son premier stage début février 1953, avec ses F.1 et FB.5.

Durant le mois de mars 1953, une série d'exercices se succèdent et la «5» effectue nombre d'interceptions : B-50, «Skyraider», «Corsair»... et des «Banshee», mais de loin ! Manœuvres encore en mai dont une interception à 12 600 m sur des F-84... et dans la patrouille «Vampire», il y avait le Sgt Lafouvière qui avait mangé des fayots à midi, avec le résultat que vous devinez !

Le 1/5 se déplace à Cambrai pour ces manœuvres et durant le détachement, deux «Vampire» sont accidentés en se posant sur le ventre. Juin, Coupe Comète et le 26 le 1/5 revient avec la coupe... Juillet, le 2/5 va en campagne de tir à Cazaux. Fort mouvementée cette campagne ! Durant le premier jour des tirs, le 18, le Cdt d'escadron se pose sur le ventre et le patron de la «5» accroche une hampe de panneau ce qui lui détériore le plan fixe... Le 27, le Lt Pichancourt «empaille» (percute) la manche à air et l'avion part en réparations. Le 27, le Cdt d'Escadre perd



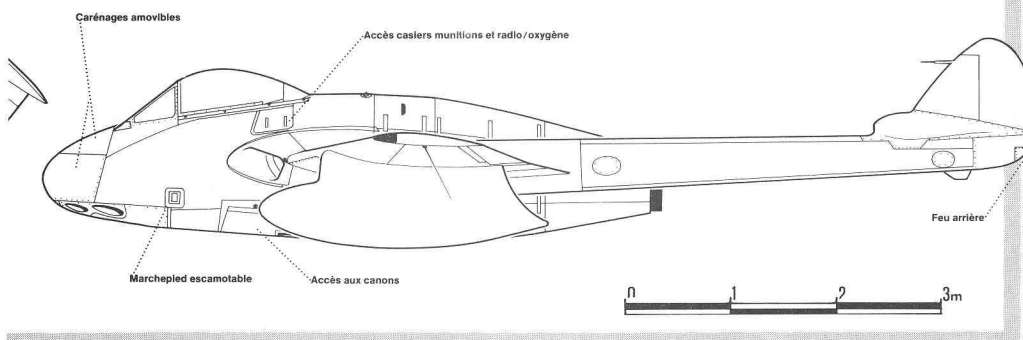
Devant son «Vampire» de l'«Ile-de-France», briqué comme un sou neuf pour la course Paris-Cannes, l'Adjudant Marchand semble envisager la compétition avec le moral qui s'impose. Il arrivera deuxième au classement général. Ci-dessus, en juillet 1952 une alerte 2 mm pour des manœuvres...



Détail d'une entrée d'air de F.B.5 ; sur cet avion les élèves-armuriers de Rochefort s'exercent au montage des roquettes.



Vue partielle des chambres de combustion du «Goblin II» sur l'avion de l'adjudant Meunier (2/5) en juin 1952.



«Thunderbolt» essoufflés contre les «Vampire» en juillet 1951. Le Junkers 52 portant l'outillage et les pièces de rechange des «Vampire» se pose le 17 à Sidi Ahmed (Bizerte) et quelques heures après arrivent les premiers «Vampire» en deux patrouilles de 4, la moitié pour le 1/7 «Provence» et l'autre pour le 2/7 «Nice». Ces «Vampire» sont des «grenouilles», autrement dit ils sont camouflés. Le lendemain, les premiers P-47 sont préparés afin d'être convoyés sur Oran, à part un petit nombre conservé pour le remorquage

de cible. Les «Vampire» sont logés dans le hangar à dirigeables. La première sortie se fait le 19 et puis arrive rapidement la première sortie opérationnelle qui consiste en une mission «d'intimidation» sur Kessra avec quelques passages au ras des toits. A la mi-août, des manœuvres aéronavales ont lieu et l'U.S Navy attaque sans relâche la base de Bizerte, des vagues «bombardent» le terrain et les «Vampire» ont fort à faire, s'enroulant (combats tournoyants) avec des «Banshee», à hauteur des toits des hangars.

Le 7 septembre, deux «Vampire» sont apprêtés par la mécanique, cirés comme des chaussures afin d'offrir le moins possible de résistance à l'air, en vue de la course Paris-Cannes. Le premier de l'escadre sera le Cne Bret avec une place de 3^e au classement général.

Durant le mois d'octobre les «Vampire» arrivent à flot. Le 16, à la fin du travail, un Vampire se présente à l'atterrissage, laisse son train au milieu des travaux du début de piste et finit sur le ventre (n° 10080/U) : c'est le Lt Anquetil, du 1/7 «Provence». La veille, la 1^{re} EC a troqué sa dénomination contre celle de 7^e EC, les escadrons conservant leurs traditions, et les deux escadrons deviennent autonomes le 1^{er} novembre, après avoir résorbé les formalités administratives. Le 17, grande fête à Bizerte : en présence des anciens. Le Colonel Marchelidon prend le commandement de la 7^e EC puis le Lt Douchet reçoit le drapeau de la «7» des mains du Général Valin tandis que celui de la «Une» est remis au Cdt Rivory.

Le 3 décembre, quelques pilotes des deux escadrons partent à Orange en Ju 52 chercher les 9 derniers «Vampire» pour l'Escadre. Les quatre premiers, rentrant le 4, les 5 autres le lendemain avec une visibilité exceptionnelle : à 4 500 m au-dessus d'Aix on voit la Corse, à 7 500 m au-dessus de la Sardaigne, on voit le lac de Bizerte, et de la Corse on voit le Massif Alpin dans sa totalité, de Nice au Golfe de Trieste.

Le 10, patrouille à 6 au-dessus de Bizerte afin de s'y faire photographier en échelon refusé. Le 16, des émeutes éclatent dans l'après-midi à Bizerte et la Base est consignée. Le lendemain, les émeutes se propagent jusqu'à Tunis, Taheur et Ferryville. Le 22, deux missions d'intimidation sont effectuées sur les villes en effervescence.

Le 24, quatre P-47 du 2/6 «Normandie-Niemen» arrivent à Bizerte. Le lendemain, 12 «Vampire» sont en alerte, dont 6 avec réservoirs supplémentaires et plusieurs missions de maintien de l'ordre sont demandées par le Commandement. Ceci dure jusque vers le début février 1952. Le 6, un cyclone s'abat sur la base, malmenant le hangar à dirigeables qui perd ses morceaux, dont un tombe sur un N1101 et le met hors service pour un moment. Deux jours plus tard, au cours d'une séance de tir, le Sergent Barquin est victime d'une extinction et se pose sans dommages sur le ventre après avoir épuisé son pétrole.

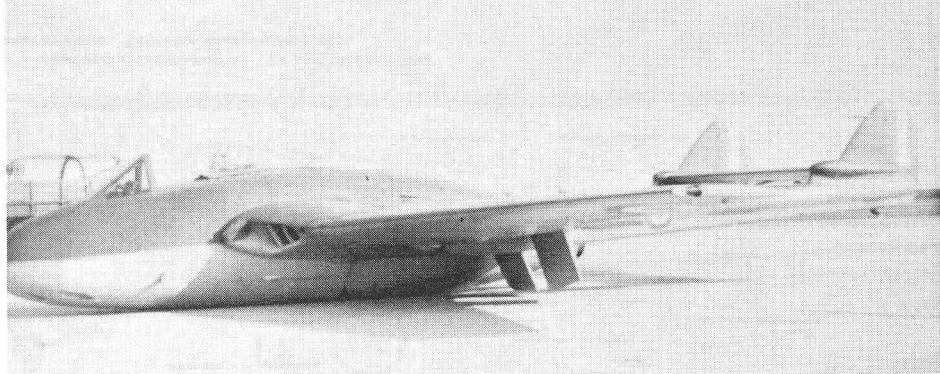
Le 21, manœuvres avec l'U.S Navy et ses «Panther» ! Quelques jours plus tard, les «Vampire» jouent le rôle du Chasseur-Chasseur avec les «Banshee», et ne doivent leur salut qu'à un break serré. Ils engagent la poursuite des américains à Mach 0,8 (le «Vampire» entre en compressibilité à Mach 0,9) et rattrapent les «Banshee» avant leur arrivée sur Sidi-Ahmed.

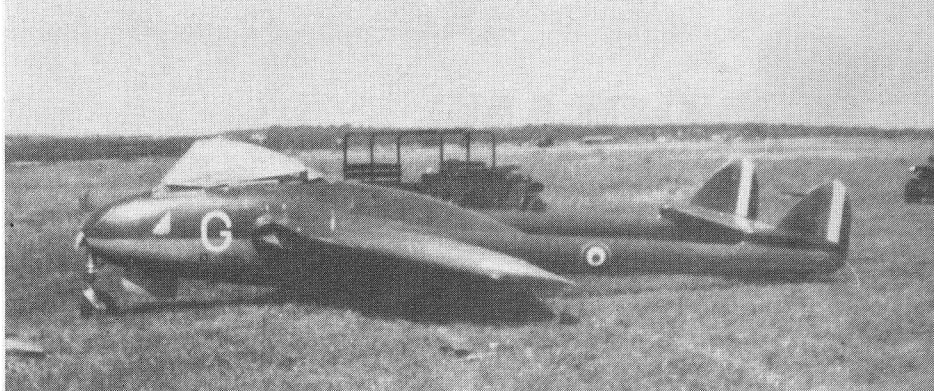
Le 5 mai, la 7^e EC gagne la coupe de la course Bizerte-Casablanca, la deuxième place (3 m derrière) est prise par la 2^e EC.

Le 8 mai 1952, défilé à 24 sur Tunis en deux vagues, la fréquence est encombrée et l'on peut entendre ceci : «Ici Bleu 1, je suis dans le souffle, je ne peux plus tenir !» — «Tenez quand-même !»

Le 13, c'est le début de la campagne de tir sur les panneaux remorqués par les «Wellington». L'émulation est très forte entre les deux escadrons, les scores serrés aux plus,

Le «Vampire» 10090 du Lt Feyeux, mis «sur le gésier» le 19.12.1952 après défection du train avant. Ci-dessous un «Vampire» de commandement arborant un superbe insigne, pendant la campagne de tir de novembre-décembre 1952 menée par la 7 escadre à Bizerte-Sidi Ahmed. En bas, les «Vampire» du 2/7 «Nice» à Bizerte arborent les insignes couplés des SPA 78 et 73.





il y en a même un qui emporte carrément le panneau avec son aile !

Le 11 juin, manœuvres inter-alliés et le terrain est littéralement recouvert par les vagues d'attaques : «Banshee», «Skyraider» et «Corsair». Une patrouille de 4 décolle avec des «Banshee» «aux fesses» et arrivent à décaler avec 180 km/h au badin pour un break serré. Le Sgt Angot en profite pour se placer dans la queue d'un «Banshee» et y reste... Huit bonnes minutes !!! Le combat avec les Marins dure un quart d'heure ; les pilotes français se reposent épuisés et Angot (encore lui) se paye le luxe de sortir train et volets à la pompe à main (circuit normal en panne) : — «J'ai failli m'évanouir, dira-t-il, tellement j'ai été épuisé par la bagarre !».

Suite à un accord franco-anglais concernant les échanges escadrons, les premiers pilotes français partent en détachement à Malte, tandis que 4 «Vampire» du Squadron 185 se posent à Bizerte. Le S/Lt Le Scouezec en profite pour se donner en spectacle : en panne de train, il se pose sur la piste, racle 800 m et s'arrête à 1 m du bout de bande !

Le 14 juillet, le Lt Coulon rentre d'Allemagne où il était rattaché au 4 Sqd (RAF) à la base de Silt, et il a eu d'énormes difficultés à se faire comprendre, ce qui n'a pas empêché les Anglais de le bombardier chef de patrouille dès le premier jour. Il a brillamment conduit les Anglais pendant deux mois, mais son seul point faible fut la navigation... et ce qui devait arriver arriva : il fit une incursion en zone russe avec ses Anglais ce qui provoqua de violentes protestations de la part des Soviétiques... Heureusement, il n'y avait pas de MiG !

Le 23 juillet, grosse émotion sur le parking : le Cne Bruyère et le Lt Radisson font des passages à 800 km/h... et face à face ! Deux jours plus tard, suite à une extinction réacteur, le S/Lt Hubac (30 heures de «Vampire»)

réussit à se poser après une approche très difficile. Il touche très dur, train rentré et se plaint d'un mal aux reins.

Le 29, des réservistes de la Marine viennent en visite et a lieu la traditionnelle démonstration de passages à grande vitesse en face à face.

— «A quelle vitesse marchent-ils ?» demande un visiteur.

— «Oh, 850/900 km/h...» répond le Lt Feyeux.

— «C'est quand même 10 fois plus rapide que le plus rapide des bateaux !»

Le 5 août, échange escadron avec les Anglais de Malte... Un des 4 «Vampire» revient un quart d'heure après le décollage... C'est le S/Lt Le Scouezec qui vient d'avoir un éclatement de verrière à 6 000 m ! Les pilotes français reviennent le 11, enchantés de leur séjour qui leur a permis de travailler avec les radars anglais aux cours de manœuvres qui avaient pour objet l'attaque de l'île de Malte par les Forces aéronavales Américaines.

Quelques jours plus tard, 3 «Vampire» vont à Dijon subir des modifications de réservoirs. Le 20, la «7» apprend la mort du Sgt Lavoine à la Base de Jever (ZOA Anglaise) où il était détaché depuis un mois.

Le 2 septembre 1952, le 1/7 «Provence» est en deuil : les sergents Bouchard et Leroux sont entrés en collision au-dessus du champ de tir de l'Ichkuil, au cours d'une manœuvre en patrouille de combat (n° 10075 et 10088). Le «13», le sergent Sotty en panne de freins rentre son train in-extremis avant la fin de piste, ce qui lui fait limiter les dégâts.

Début octobre, le 2/7 participe à quelques manœuvres sur les plateaux algériens, au profit de l'Appui Aérien. Et au cours d'une de ces missions, on put entendre :

— «Ici Bleu Leader, je vois des soldats, ils ont les casques et ils courent déjà pour se camoufler ; j'attaque !»

Bénéficiant le 11 juin 1952 d'un éclatement de pneu au décollage, le sergent Lavoine alla... brouter la luzerne sans grand dommage pour son «Vampire» du 2/7 ! En bas, le lieutenant Fonvielle affectionnait les casques de vol insolites en juillet 1952. Noter le graphisme de l'insigne qui évoluait souvent (2/7 «Nice»).

— «Ici Bleu Deux, ce sont des vaches !».

Le 6 octobre, le S/Lt Le Scouezec démontre une fois de plus sa force peu commune en faussant sa manette d'injection, la tringlerie reliant le bloc commande au moteur, ce qui ne lui permettait pas de réduire la turbine en deçà de 9 000 t/mn ! Il arrive dans le circuit comme un bolide, exécute un dégagement étincelant, coupe son réacteur, s'aligne sur l'axe de piste, racle le sol de l'antenne gauche... Les mécanos lui infligent 100 F d'amende pour ne pas avoir noté le temps d'arrêt de la turbine (en effet, après avoir coupé les gaz, tout pilote doit noter le temps que met la turbine en «roue-libre» pour s'arrêter afin de décélérer si quelques frottements éventuels ne viennent pas gêner le fonctionnement correct du réacteur).

Le 23 octobre a lieu le premier vol de nuit «Vampire» à Sidi Ahmed ; le lendemain, deux «Vampire» flambant neufs sont réceptionnés par la «7» : ils sont équipés de deux postes VHF (au lieu d'un). Le 5 novembre, manœuvres avec l'aéronavale américaine qui envoie des avions plein le ciel de Bizerte : «Phantom» I, «Skyraiders» ; le sergent Angot, spécialiste de l'interception des «Phantom», en ramène quelques films grandeur nature. Le 19, le Lt Feyeux se pose train rentré avec son «Vampire» : son train ne voulant pas sortir complètement. Le 3 janvier 1953, le Cne Bruyère part à Lahr pour la «Coupe Comète». Cette coupe fut créée par la Firme Ford, voulant promulguer leur voiture «Comète», afin de mettre en compétition les escadrons de chasse français... Le 10, le Cne Bruyère revient avec la coupe !

Du 16 au 20 février 1953, échange escadron avec le 73^e (RAF) de Takali (Malte). Le 23, défilé de 16 «Vampire» sur El Aouina en l'honneur de la prise de commandement du colonel Garde succédant au général Challe à la tête de «Air Tunisie». C'est aussi l'occasion de fêter la «10 000 heure Vampire» de la 7^e EC.

Le lendemain, atterrissage mouvementé pour le Sgt Gaudin : à l'issue du deuxième «cheese» (manœuvres en formation et combat) d'escadre, il se pose un «peu» dur, casse la roue, remet la gomme et se représente, après n'avoir pu rentrer son 1/2 train accidenté : il se pose malgré tout fort bien, aidé par le Cdt Avon, sur sa dernière jambe de train disponible.

Le 2 mars, le premier détachement part pour Oran afin d'être transformé «Mistral» au sein de la 6^e EC.

Du 12 au 19 manœuvres avec l'US Navy, au cours desquelles les «Vampire» eurent affaire avec les «Panther» et les «Skynight». Et, au cours du briefing-manœuvres, on passa l'enregistrement de quelques interceptions, dont en voici une :

— «La patrouille Bruyère-Lebras-Douchet-Fonvielle tombe sur un pauvre «Skynight» isolé, les trois premiers «Vampire» attaquent et au passage du quatrième, l'Américain réduit brutalement et sort les aérofreins, d'où le commentaire suivant :

— «Le «cochong», il m'a baisé !» (avé l'accident !)

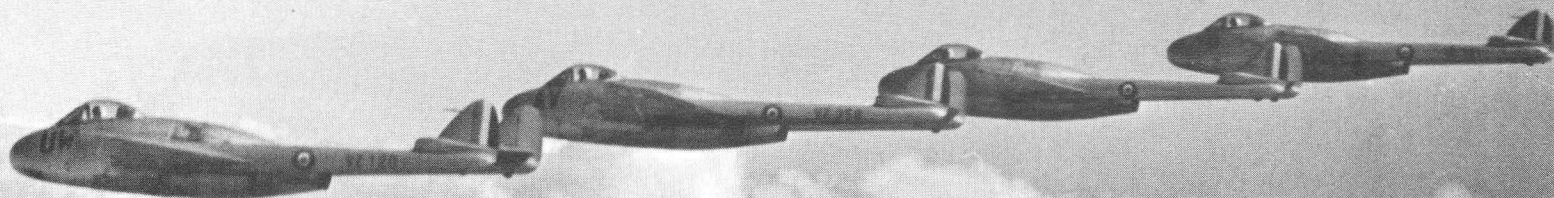
Le 20 avril, deux pilotes partent à Chateaudun chercher deux «Mistral» et le 21, petit pot avec la mécanique en l'honneur de leur arrivée. C'est la fin des «Vampire» pour la «7» qui les convoie au fur et à mesure à Chateaudun, et ramenant ensuite des «Mistral»



à suivre

"VAMPIRE" DANS L'ARMÉE DE L'AIR

par Jean-Jacques Petit (Cinquième partie)

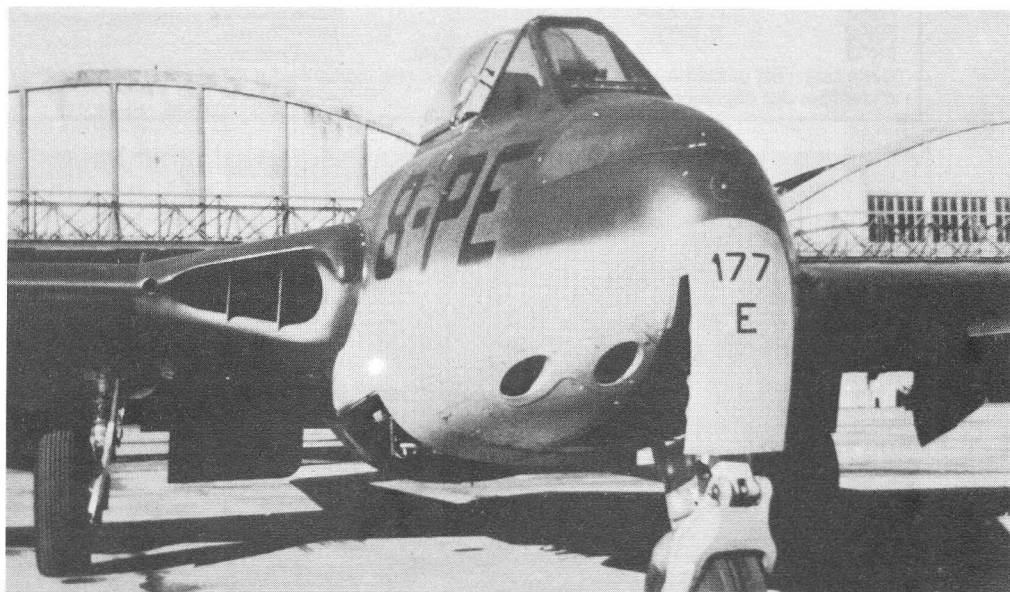


LES «VAMPIRE» DE RABAT-SALE

Le CERRA (Centre d'entraînement des réservistes de l'Armée de l'Air) devient le 1/8 «Maghreb» le 1^{er} janvier 1954 et perd par la même occasion ses vieux P-47 à bout de souffle... Les moniteurs subissent la transformation sur «Vampire» durant le début du printemps 1954.

En février 1954, le Cne Goetz prend le commandement du 1/8 avec 6 avions. Les premières semaines se passent sans trop de problèmes et dans la deuxième moitié du mois de mai a lieu la première campagne de tir sur «Vampire». Fin octobre, tous les avions disponibles sont en l'air pour servir d'escorte au général Murtin devant venir en visite. Quatre «Vampire» avec réservoirs auxiliaires s'alignent et décollent malgré un ciel très couvert, plein de cumulo-nimbus et l'attente du général s'effectue entre Fes et Meknès vers 5 000 m.... A un détour de nuages, un DC.3 est aperçu et c'est la course pour le rattraper, 10 200 t/mn à la turbine, et malgré cela le DC.3 est très dur à rattraper... pour cause, car lorsque les «Vampire» se mettent en patrouille, ils s'aperçoivent que c'est un DC.4 de la Marine !.... Plus tard, la Tour de Rabat annonce l'arrivée dans le circuit du général Murtin. Les «Vampire» rentrent et de dépit d'avoir manqué le rendez-vous, ils font un passage au ras des marguerites, en box, qui vaut bien à lui seul, toutes les interceptions du monde !

Près d'un mois après, les «Vampire» se distinguent à nouveau au cours d'une interception d'entraînement au profit du radar de Sli-mane.... Quelques instants après le décollage, les pilotes aperçoivent un T-33, un AD-4 et des «Panther», au-dessus de Port Lyauté. Les «Vampire» piquent sur les «Panther» et prennent de la vitesse d'autant plus que les



réservoirs sont pleins...., la limitation de vitesse avec réservoirs est certainement dépassée quand le Cdt Bourguignat passe dans le souffle d'un «Panther» : il déclenche, ses bidons sont arrachés et le S/Lt Tranchepain a l'occasion de les voir passer grandeur nature ! Dans l'affaire, les ailes du «Vampire» de Bourguignat prennent un dièdre considérable, et on doit les remplacer à Meknès par des ailes aluminium, ce qui est du plus bel effet sur un «Vampire» vert grenouille. Pour brûler son pétrole, le S/Lt Tranchepain est autorisé à pousser son vol. Ce qu'il fait en basse altitude... Rencontrant un paisible

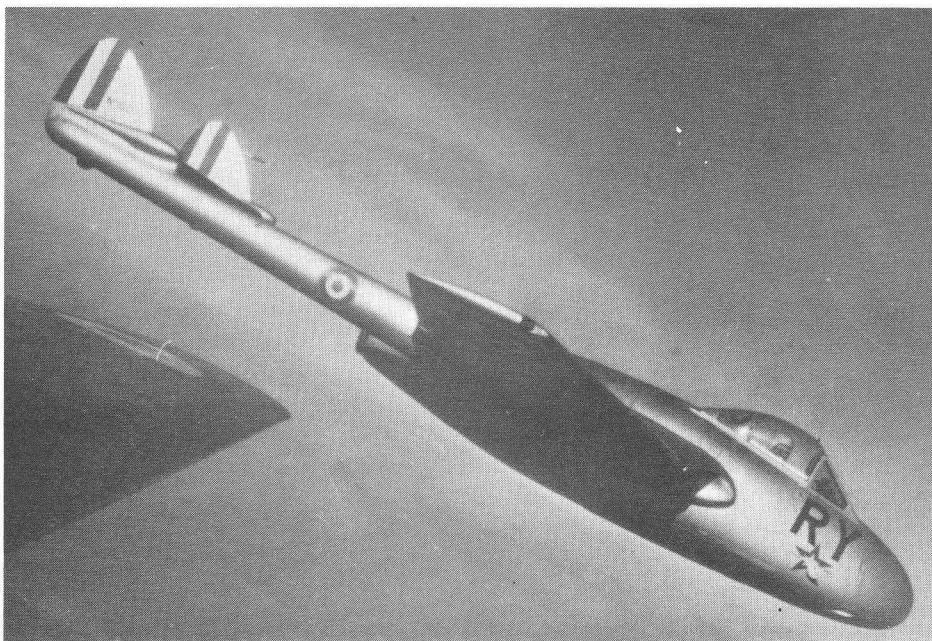
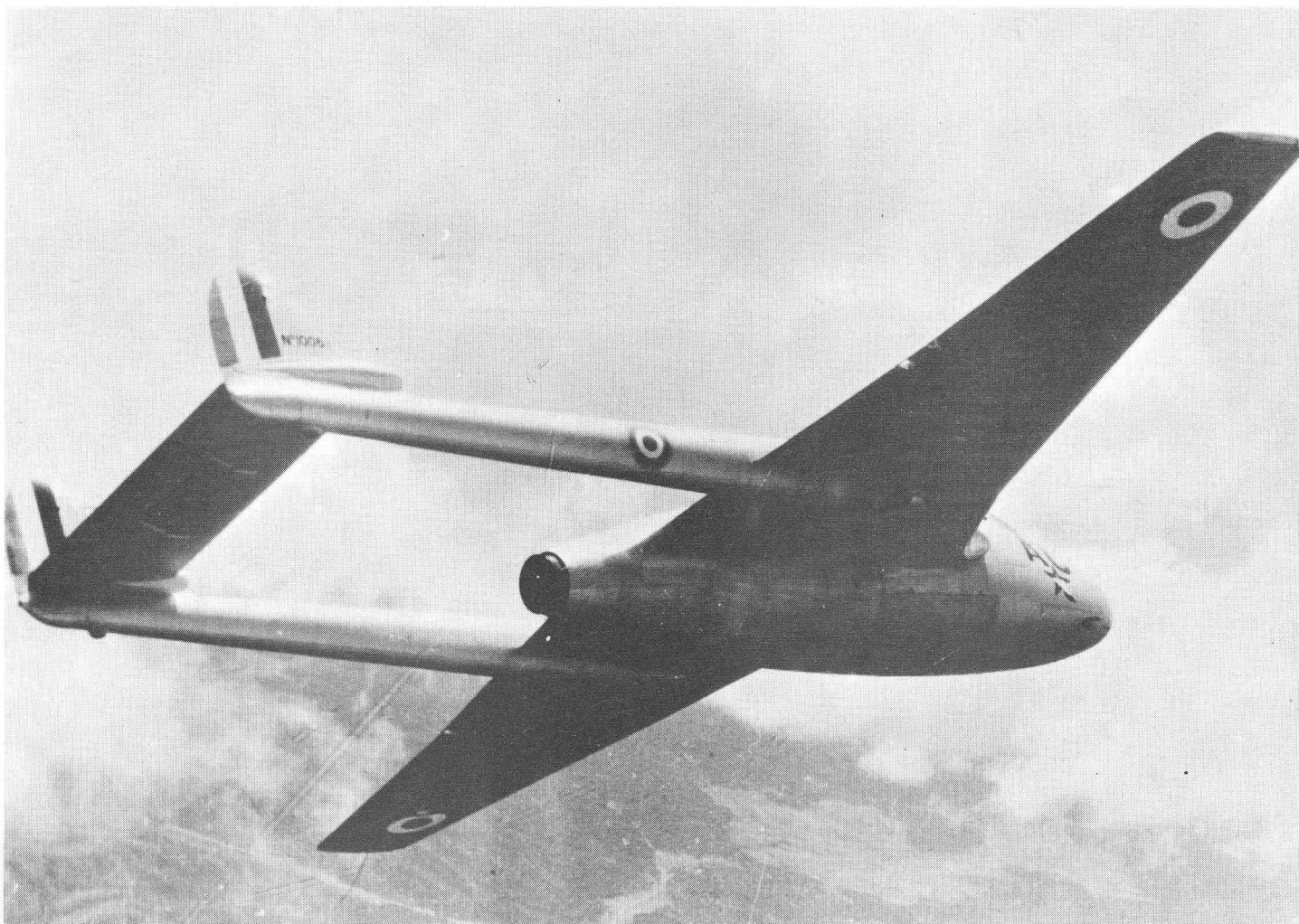
DC-4, il lui fait quelques passes de tir fictives.... Les transporteurs, inquiets, relèvent l'immatriculation «Vampire» et à l'atterrissage une mise à pieds de 4 jours attend Tranchepain !

Le 12 janvier 1955, ne pouvant maîtriser sa monture, le Sgt Sansot va piétiner les plates-bandes du colonel avec son «Vampire». Au cours du même mois, la 2000^e heure est effectuée par le commandant Seguin. En mars, le 1/8 part à Oran se faire transformer «Mistral» à la «6». Le dernier «Vampire» (8PC) est convoyé à Meknès en avril par le Cne Rabet.

Vol de groupe en échelon refusé à Meknès au printemps 1956. Le premier «Vampire» en partant de la gauche est le VZ 120 (UW) qui participa le 11 juin 1950 à la course Cannes-Paris. Le second (VZ 258), fut deux fois accidenté pendant sa carrière avant d'être réformé le 17 février 1960.

Page précédente en bas, un des premiers «Vampire» du 1/8 «Maghreb». Peu de documents montrant des «Vampire» de cette unité semblent exister. Ci-dessous, le 10061 de Jacqueline Auriol, détentrice du record de vitesse féminin en 1951, alors qu'il volait sous les couleurs de l'école de chasse de Meknès en janvier 1954.

En bas de cette page, autre D.H.100 de l'école de chasse Christian Martell (BE 708) qui fut de loin la plus grosse utilisatrice de «Vampire». Le «RY» arborant la caractéristique cigogne sur l'étoile chérifienne est vu en 1955. A Meknès, les «Vampire» aux cellules bien éprouvées disparaîtront en 1959.



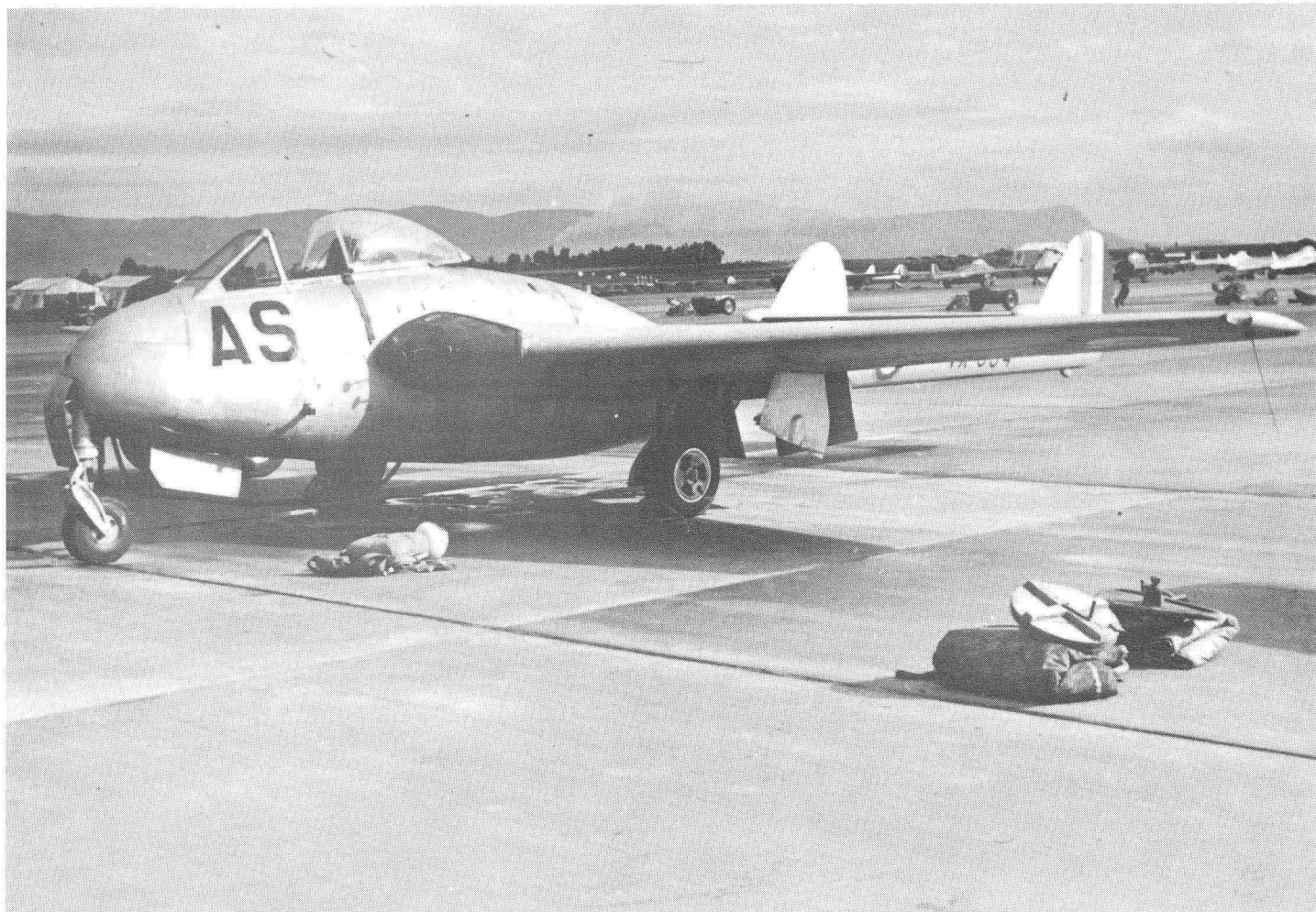
SUR LA BASE DE CREIL

Les années 1954 et 55 voient une relative confusion malgré les notes de service, en ce qui concerne l'avènement de la 10^e EC sur jet. La 10^e Escadre est formée le 1^{er} avril 1951, comprenant deux escadrons (1/10 et 2/10), l'escadre est transférée à Creil courant été 1954, ce qui entraîne la dissolution des 1/10 et 2/10 (sur P-47). Ces unités forment le 2/17 à compter du 1^{er} juillet 1954, conservant leurs traditions. Les «Vampire» équipent cette unité jusqu'à la création des nouveaux 1/10, 2/10 et 3/10. Les premiers et deuxième escadrons sont formés le 1^{er} décembre 1954 et volent sur les quelques «Mystère» IIC, dont les premiers sont arrivés à Creil depuis les mois d'avril-mai 1955. Les «Vampire», regroupés au sein du 2/17, continuent à voler jusqu'en 1956, utilisés surtout par les personnels de l'État Major Armée de l'Air de Paris.... Et, ensuite, ils sont convoyés sur Meknès; quelques uns sur Rochefort, Chateaudun, à bout de potentiel, y finiront leurs jours.

Le 2/17 est dissout afin de former le 3/10, le 1^{er} mars 1956, mais en fait les «Vampire» continuent à voler jusqu'en mai car les «Mystère» IIC ne sont livrés qu'à petite cadence.

Utilisé à Meknès de septembre 1954 à juin 1956, ce VX954 finit sa carrière dans l'Aéronavale.

En dessous, les «Vampire» en bout de potentiel à Meknès en juillet 1959. La retraite n'est pas loin. Ci-contre, les trois types d'avions utilisés par la 57S de Lartigue : SNJ (T-6 Marine), «Helicat» et «Vampire».



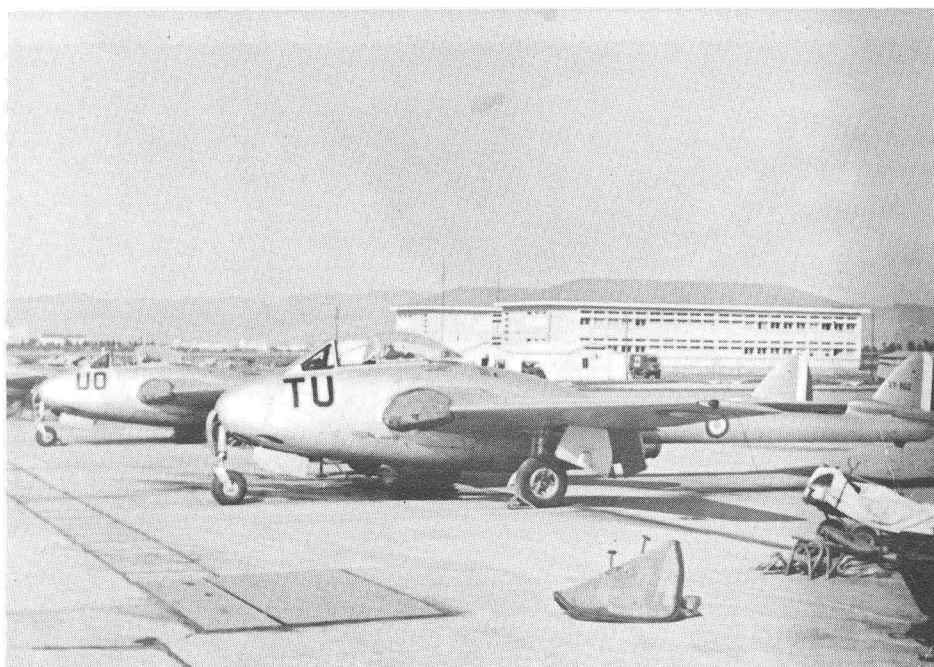
LES «VAMPIRE» DE MEKNÈS

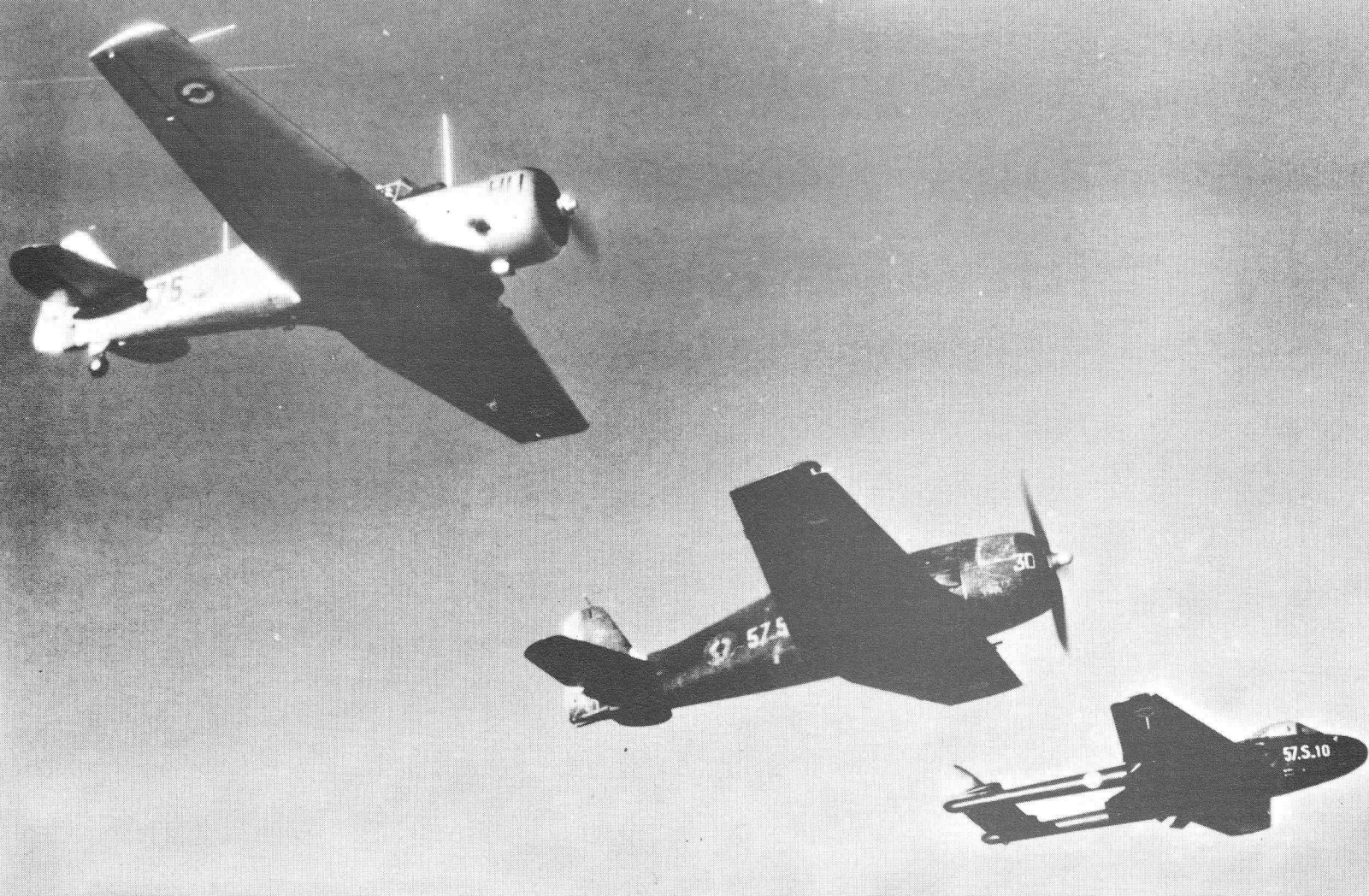
L'école de chasse reçoit ces premiers «Vampire» lors des passages sur avions à réaction modernes des unités de première ligne, à commencer par la 2^e EC, dès le 1^{er} trimestre 1953, puis la 4^e EC, à partir du 2^e trimestre 1954. Ces avions ayant bien servi lors de leur carrière en unité opérationnelle arrivent à Meknès avec pas mal d'heures de vol, des cellules quelquefois bien fatiguées, des ailes un peu tordues car ces premiers jets étaient utilisés avec un doigté acquis sur avion à hélice, et d'une forme somme toute assez différente du «doigté-jet». Malgré cela, ils poursuivent leur carrière assez longtemps dans ce sanctuaire de la chasse.

Quelques anecdotes sur les «Vampire» :

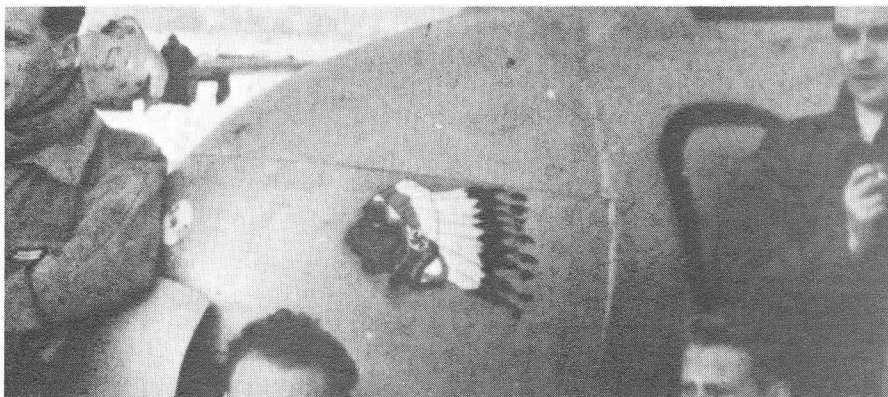
— Lors des révisions, ont lieu les mises en pressurisation des cellules, avec des réactions plus ou moins différentes suivant la fatigue des avions. Certaines gonflent démesurément ! La limite de tolérance est alors déterminée par une corde passée autour de la cellule du Vampire, et l'avion mis en pression la ficelle ne doit s'allonger que de deux centimètres environ, et si cette marge est respectée, l'avion est bon !...

Les fameuses vessies de freins ! Sollicités un peu plus que raison par les jeunes pilotes,





Camouflages, codes et insignes



LES PEINTURES

Les «Vampire» français reçus de la RAF conservaient leur livrée d'origine, soit en ce qui concerne les «Vampire» F1 la peinture aluminium généralisée sur tout l'avion, soit la partie supérieure en gris et la partie inférieure en bleu-gris moyen. Cette dernière dénommée par les anglais bleu-azur, se rapprochait de la teinte des avions de reconnaissance de la RAF durant la Deuxième Guerre mondiale.

Les F.B.5. ex RAF étaient également de couleur aluminium, mais l'absence d'éclat était dû au revêtement entoilé collé par-dessus le bois moulé, caractéristique du «Mosquito» et dont le «Vampire» bénéficiait.

Les «Vampire» F.B.5. construits à la SNCASE furent peints également en aluminium, à part quelques avions du premier lot qui reçurent une robe kaki pour la partie supérieure et gris-bleu pour le dessous. Cette pratique fut appliquée plus fréquemment au-dessus du numéro 10070. Cette peinture, qui vieillissait mal fit dire à certains que ces «Vampire» étaient revêtus du camouflage RAF, ce qui est donc inexact. (Quelques exemples de la SNCASE peints ainsi : n° 10040, 10063,

10069, 10072, 10073, 10075, 10078, 10080, 10084...)

Les intérieurs des «Vampire» étaient généralement vert, sauf pour les parties mobiles (portes de train, volets...) restant aluminium. La cabine était noire.

LES CODES, INDICATIFS ET INSIGNES.

I. La 2^e Escadre de chasse

EC 1/2 «Cigogne» SPA 3 et 103 5A-A à Z
EC 2/2 «Alsace» groupe Alsace NL-A à Z
EC 3/2 «Côte d'or» SPA 31 et 94 DU-A à Z
EC 4/2 «Coq Gaulois» SPA 48 et 62 2C-A à Z
Les insignes étaient portés sur la porte de la roulette de nez, pour le 1/2, SPA 3 et 103 sur un même écusson pour le 3/2 de DU-A à H la Mouette de la SPA 57 et de DU-I à P, la chimère de la SPA 65. Au 4/2, les 2 insignes étaient portés dans un même écusson.

II. La 3^e Escadre de Chasse

EC 1/3 «Navarre» SPA 95 et 153
EC 2/3 «Champagne» SPA 67 et 75
Vu le peu de temps durant lequel les «Vampire» furent en service à la 3 EC, peu de documents

permettent d'affirmer que les «Vampire» portaient des indicatifs, et si cela était le cas, cela devait être dans la série de ceux des F-84 E et G, arrivés juste après, soit : 3N-A à Z pour le 1/3, et 3C-A à Z pour le 2/3. Des sources indiquent toutefois qu'un «Vampire» de la 3 fut aperçu codé 3-K...

III. La 4^e Escadre de chasse

EC 1/4 «Dauphiné» SPA 37 et 81 4D-A à Z, puis 4KA à KZ

EC 2/4 «Lafayette» SPA 167 et Sioux 4L-A à Z

EC 3/4 «Flandres» SPA 155 et 160 4F-A à Z, puis 4-UA à Z

EC 4/4 «Ardenne» Sanglier 4A-A à Z

Les insignes se portaient sur la porte de train avant, dans un même écusson, sauf pour le 2/4 : Sioux, nez côté gauche et la SPA 167 à l'inverse.

IV. La 5^e Escadre de Chasse

EC 1/5 «Vendée» SPA 26 et 124 5N-A à Z

EC 2/5 «Ile de France» 50-A à Z

EC 3/5 CTAR SPA 171 et ERC 571 5W-A à Z

Insignes portés sur la porte de train avant.

En ce qui concerne le 3/5, les insignes ne furent portés qu'avec l'arrivée des SNCASE 532 et 535 «Mistral», insignes d'ailleurs homologués le 21 octobre 1953. Il en est de même pour les codes, car il apparaît d'après les documents existants que seuls les numéros constructeurs furent portés par les avions...

V. La 7^e Escadre de Chasse

EC 1/7 - Provence SPA 15 et SPA 177 A à Z

EC 2/7 «Nice» SPA 73 et 78 A à Z

Les insignes étaient portés sur les côtés du nez, en un même écusson.

VI. La 8^e Escadre de chasse

EC 1/8 «Maghreb» ERC 573 8-PA à Z

Il fut le seul escadron à être équipé «Vampire» le 2/8 «Languedoc» étant encore en Indochine à ce moment-là...

VII. La 10^e Escadre de Chasse et le 2/17

EC 1/10, 10 LA à LZ

ECC 2/17, 17 XA à XZ

Ces deux unités n'avaient pas de nom de baptême, ni d'insigne homologué. Les «Vampire» étaient utilisés par les pilotes des différentes unités de la base, et lors des révisions puis ré-affectations, il arrivait que le n° de l'unité (sur l'avion) soit le seul à être changé, ou bien les lettres, ainsi, on put voir : 17-LF/VZ 209 et 10-XH/10062.



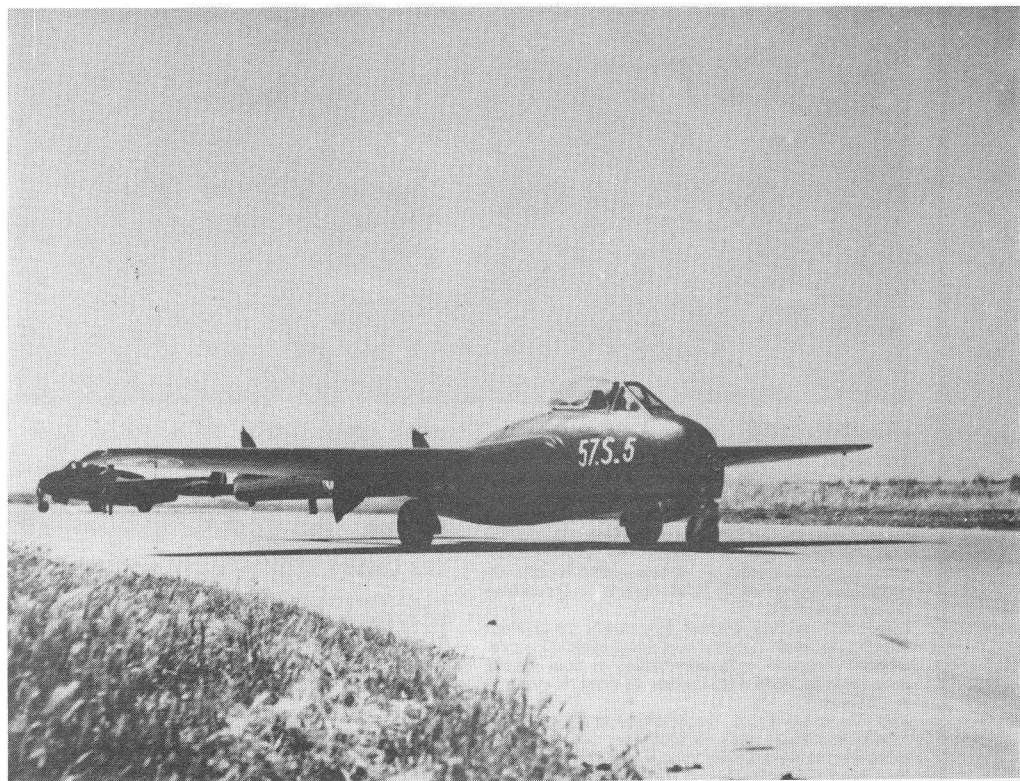
les vessies de freins éclatent souvent et plutôt que de laisser aller l'avion dans la nature, on imagine (système D) et réalise ceci : des soldats mécaniciens sont réquisitionnés rapidement et équipés de gants : ils tirent une corde en travers de la piste et que doivent engager le «Vampire». Les «gantés» doivent laisser filer la corde en la freinant jusqu'à l'arrêt du bolide. Cette corde est certainement l'ancêtre de la barrière d'arrêt française !

LES «VAMPIRE» AUX AILES MARINES

Les premiers «Vampire» de l'Aéronavale sont pris parmi ceux laissés par la 7^e EC lors de leur transformation sur «Mistral». Les Marins sont intégrés au sein de la 7^e EC à Bizerte Sidi-Ahmed, le 26 mai 1953 et après une «transfo» très rapide, ils repartent le 29 mai, «Vampire» en main ! ils se poseront à la base de Lartigue (Algérie) où ils équipent la 57S, en mixité avec les Hellcat et T-6 Marine (alias SNJ).

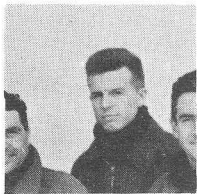
Seize «Vampire» sont pris en compte à ce moment là et seront dénommés DH. 100 par l'Aéronavale. Revenant les jeunes pilotes venant de l'Ecole de Formation (51S) et de l'école VSV d'Agadir, l'escadrille de DH 100 est chargée de former les futurs pilotes d'«A-quillon».

Un complément de 6 avions est reçu le 16 décembre 57 et un autre de 6 le 14 novembre de la 57S : une demi-douzaine volent encore à ce moment-là.



En haut, à Marignane pendant l'hiver 1950-1951, les premiers «Vampire» commencent à sortir de chaîne et attendent leur livraison aux escadres de l'Armée de l'Air. Au premier plan le 10039 qui fut pris en compte le 30 janvier 1951.

Une patrouille de la 57S s'aligne pour décoller. La peinture de ces avions est bleu-nuit, le code 57 est suivi du «S» pour «Servitude». La fonction première de la 57S était avant tout la «spécialisation réacteur» des élèves pilotes.



LE "VAMPIRE"

Bien que maniable, le «Vampire» n'était pas très puissant, surtout pour la voltige. Comparé au Fouga «Magister», ce dernier est d'un pilotage plus facile pour l'acro, pourtant la poussée du Fouga est moitié moindre.

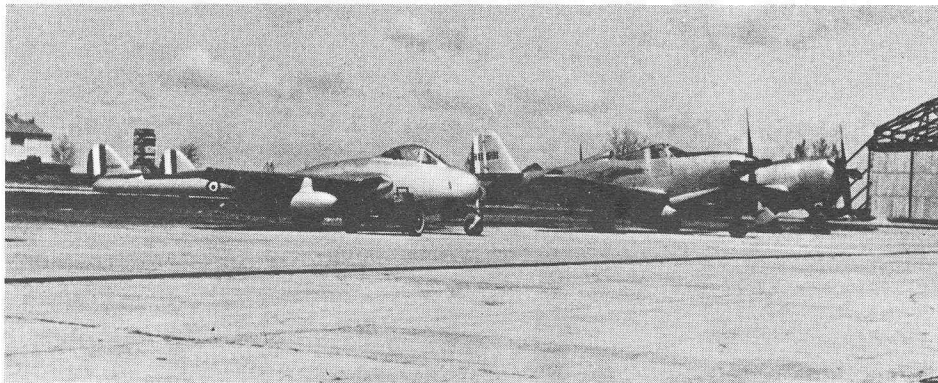
Lors des évolutions en patrouille serrée, il fallait faire attention à bien garder sa place. Le moindre écart n'aurait pu être corrigé, car la manette de gaz était toujours à fond, et vu le manque de puissance l'écartement n'aurait pu être rattrapé. Il arrivait quelquefois de se toucher de l'aile...

Une fois, lors d'une séance de la patrouille à 9, en débutant la chandelle, nous devions changer de formation et changeant de place. Mon «Vampire» se trouva la cabine au ras du ventre de celui de l'équipier de devant qui n'avait pu changer de place au «top» du leader... Heureusement tout s'est bien passé.

Lors d'une autre séance, Marias avait tenu à ce que nous volions malgré un plafond de 500 à 600 m... A une certaine partie du programme, nous devions nous présenter en ligne de file et simultanément chacun de nous devait effectuer une boucle. Nous l'avons faite ! Manche au ventre, à moitié groggy, nous serions la boucle au maximum afin de rester le moins possible dans les nuages. Ce qui n'empêcha pas d'exécuter près de la moitié du rond dans les nuages... et nous nous sommes tous retrouvés en ligne de vol tout comme au départ ! Tout cela sans combinaison anti-G évidemment.

Je me souviens aussi des défilés avec les

Impressions de vol du général Philippe Archambaud (patron de la Chasse Française) et qui fit partie de la Patrouille à 9 de Marias.



L'anatomie du «Vampire» comparée à celle de ses grands anciens, les P-63 et P-47 qu'il remplaça.

avons de la RAF lors des anniversaires de leurs Forces Aériennes. Pour ces défilés à Farnborough, les invités (dont les Français) volaient à l'arrière du dispositif — environ 200 à 300 avions — et si les Anglais prévoyaient des étagements dans leurs briefings, il n'en était pas de même sur le tas à cause de la météo.

Lors d'un de ces défilés, le plafond (y'en avait-il un ?) extrêmement bas obligea tout le dispositif à voler au ras des briques, et pour nous, Français en queue de peloton, c'était pas de la tarte, car nous volions dans le souffle des réacteurs de ces quelques 300 avions devant nous !

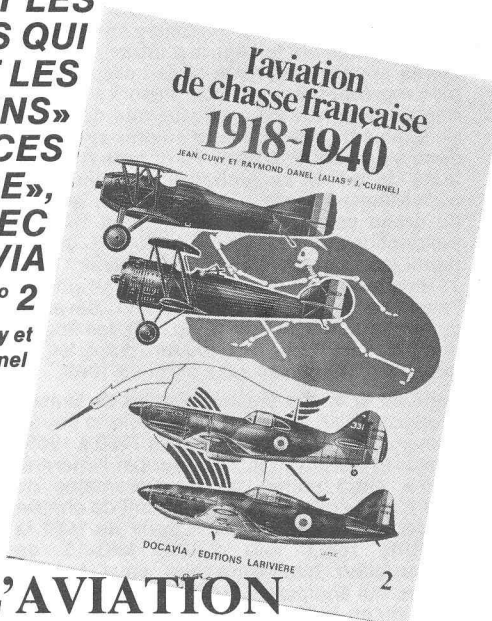
Un autre problème sur «Vampire» : les freins. Ils étaient pneumatiques (gonflage d'une vessie qui comprimait la carcasse de la roue par l'intérieur) et l'usage intensif faisait éclater la vessie... et plus de freins ! On s'arrêtait comme on pouvait, dans l'herbe en bordure de piste, ou sur le ventre. Un autre défaut :

la verrière éclatait souvent ! Le moulage du plexiglas n'était pas encore maîtrisé, et nous n'aimions pas ça, se retrouver en décapotable à des hautes altitudes. Ça m'est arrivé une fois à 10 000 mètres, le 2 octobre 1953. Mais le «Vampire» n'avait pas que des défauts. Ses performances étaient honnêtes et à l'époque, à part le «Vampire» lui-même, nous ne craignons personne en l'air. En basse altitude, il filait tout de même à 600 km/h. Son Mach critique se trouvait vers 0,7/0,8 et il entraînait en compressibilité en approchant Mach 0,9. Sa vitesse de décrochage se trouvait aux alentours de 95 km/h et sa vitesse au passage des balises était de l'ordre de 160 km/h.

Il laisse tout de même un bon souvenir, car s'il était plus rapide qu'un moteur à piston, il était aussi maniable et en combat tournoyant, à condition de jouer serré, on faisait le poids !

VOUS SAUREZ TOUT SUR LES HOMMES ET LES AVIONS QUI ÉTAIENT LES «ANCIENS» DE CES «VAMPIRE», AVEC LE DOCAVIA N° 2

par Jean Cuny et Raymond Danel



L'AVIATION DE CHASSE FRANÇAISE 1918-1940

Aux Editions Larivière, 128 F (143 F par envoi recommandé) par chèque bancaire, mandat, ou CCP Editions Larivière 1159-15 Paris.

Ce livre est l'un des plus curieux de la collection Docavia, son découpage historique le paraîtra, tout au moins, aux jeunes lecteurs.

En effet, il débute au moment de l'armistice de 1918 sur un état des formations et du matériel volant qui viennent de servir à remporter la victoire sur l'aviation allemande et il se termine sur une courte analyse de l'ordre de bataille de la chasse française en mai 1940.

Cet ouvrage ne raconte donc pas de grands coups, de combats échevelés dans «un ciel de gloire», mais d'une manière beaucoup plus positive comment l'aviation de chasse française auréolée d'un triomphe indiscutable allait s'acheminer en une vingtaine d'années vers une défaite tout aussi évidente.

Avec un luxe de détails, de photographies et de statistiques que l'on voit pour la première fois le livre rend compte du mécanisme d'une évolution que l'on peut résumer en quelques notions :

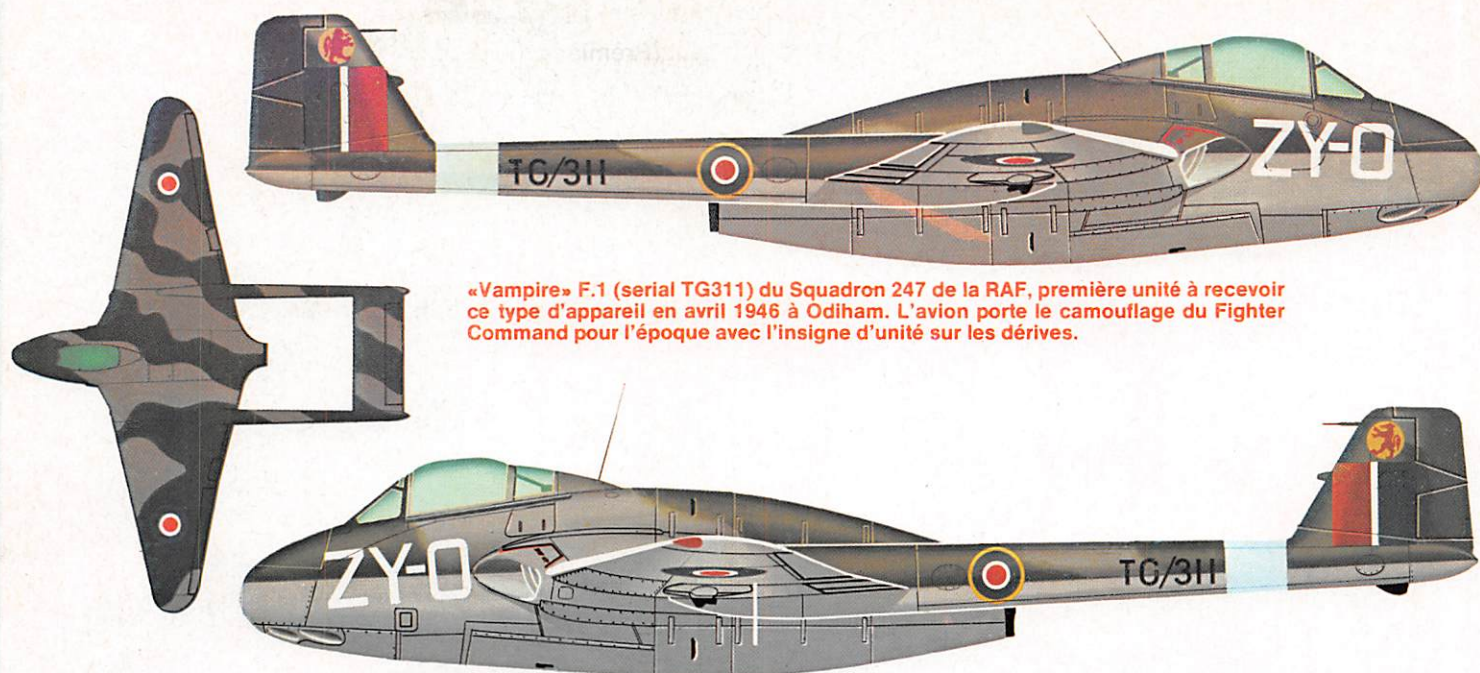
L'aviation militaire fut tenue en tutelle par les armes traditionnelles faute d'avoir eu les défenseurs valables de son rôle et de son autonomie.

Devenue enfin Armée de l'Air elle hérita de programmes souvent timides ou erronés (B.C.R., Chasseur léger). La chasse, arme de pointe, dépendait d'une industrie trop longtemps satisfaite de vieilles recettes et qui, réveillée par le choc des nationalisations, n'était pas encore totalement accordée à la modernisation et la rapidité de production lorsque l'urgence militaire se manifesta...

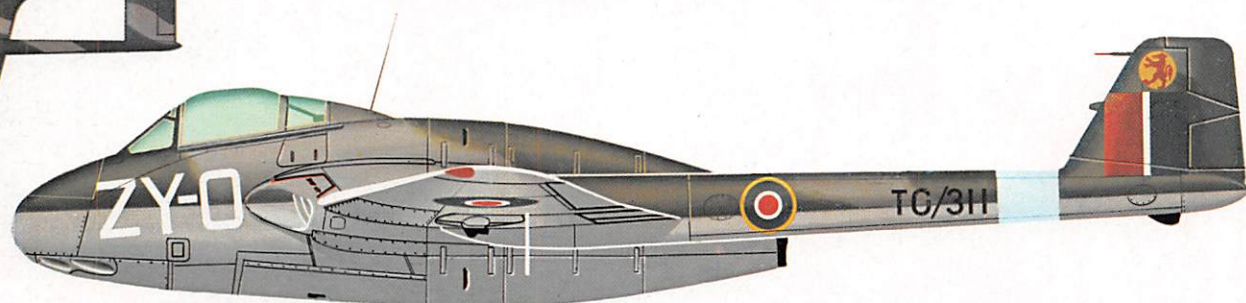
Tout cela est expliqué, ou on le lit facilement entre les lignes de cet ouvrage de 272 pages (plus une transcription résumée en anglais) luxueusement illustré d'excellentes photos, orné de dessins et de 16 planches couleurs représentant les chasseurs les plus caractéristiques de la période concernée (64 figures). Une soixantaine de pages consacrées aux annexes terminent le livre, dont elles ne sont pas la partie la moins intéressante.

Il nous semble que cet ouvrage, par ailleurs fort rigoureux, peut satisfaire l'amateur qui tente de comprendre le passé, l'historien qui cherche des certitudes, le spotter qui aime les belles photos et le maquettiste qui trouvera des détails techniques et surtout des renseignements sur les couleurs des avions de l'époque.

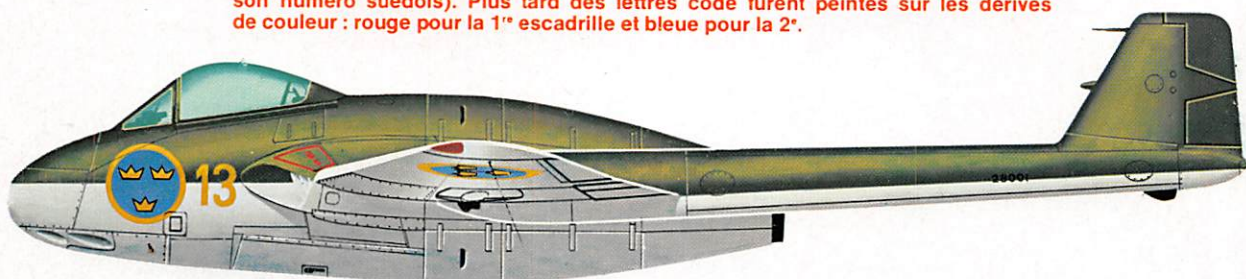
Un ouvrage qui marque un anniversaire, celui de la campagne de France de 1940, et qui est une référence indispensable pour ceux qui se passionnent pour la chasse.



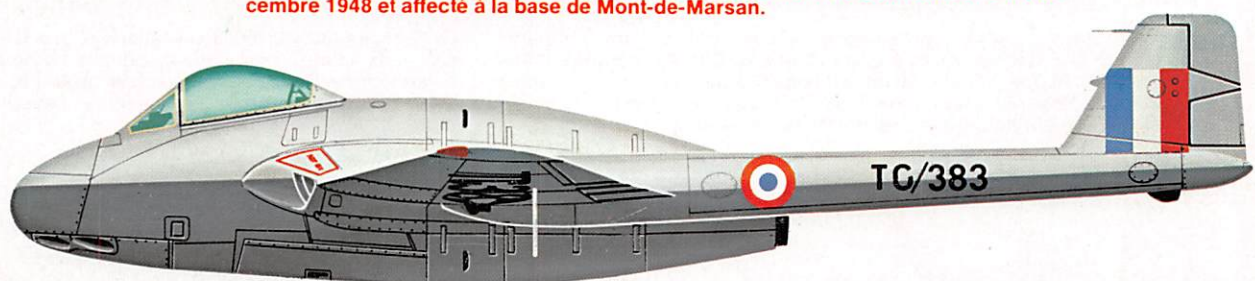
«Vampire» F.1 (serial TG311) du Squadron 247 de la RAF, première unité à recevoir ce type d'appareil en avril 1946 à Odiham. L'avion porte le camouflage du Fighter Command pour l'époque avec l'insigne d'unité sur les dérives.



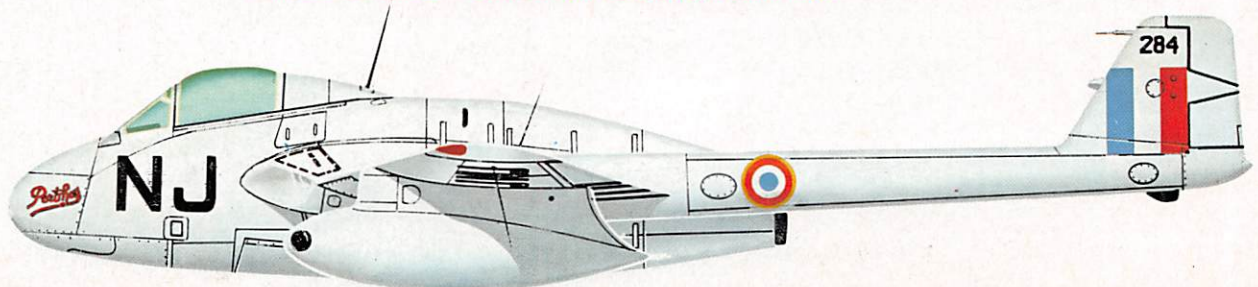
«Vampire» F.1 (n° 28 001), premier avion du type à être construit pour la Suède. Celui-ci faisait partie des cinq premiers livrés en vol à la 13^e escadre de l'aviation suédoise en juin 1946. Sur place ce type d'avion fut désigné J-28 (ce qui explique son numéro suédois). Plus tard des lettres code furent peintes sur les dérives de couleur : rouge pour la 1^{re} escadrille et bleue pour la 2^e.



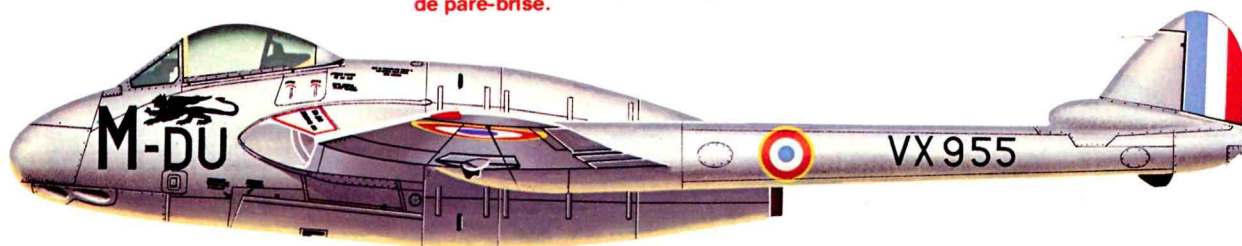
«Vampire» F.1 (serial TG383), exemplaire du premier lot livré à la France le 15 décembre 1948 et affecté à la base de Mont-de-Marsan.



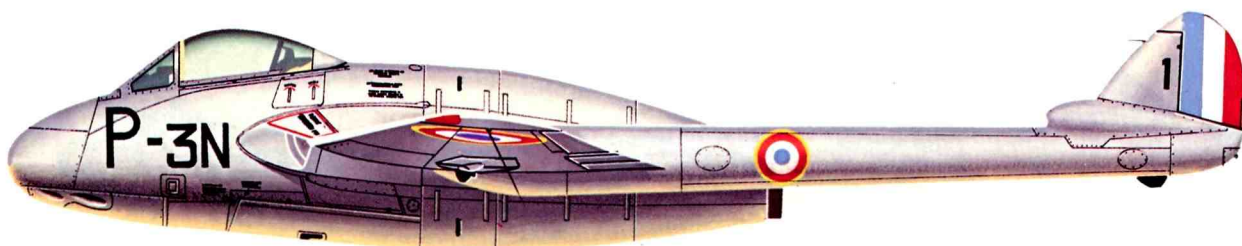
«Vampire» F.1 (Serial TG284), un des «4 Mousquetaires» pris en compte par le CEV et servant de banc d'essais pour les avions téléguidés. Celui-ci, codé F-ZJNJ et portant le nom de «Porthos» était à Brétigny en mai 1957.



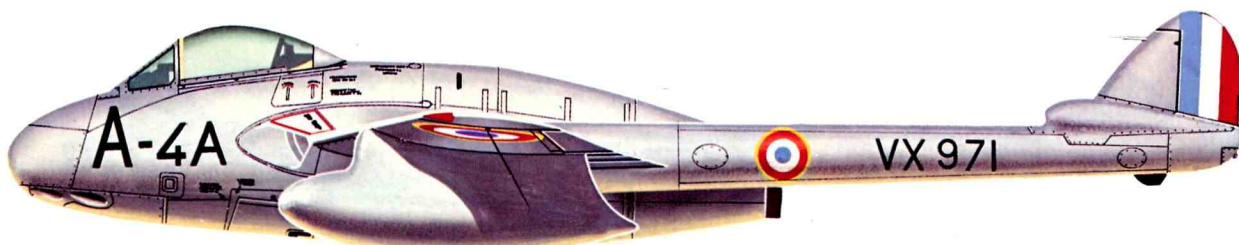
«Vampire» FB.5 (serial VX955-F-UGAA) de la 2^e escadrille de l'E.C. 3/2 (puis 2/2) Côte-d'Or. Noter la position peu courante de l'insigne, à la hauteur de l'arceau de pare-brise.



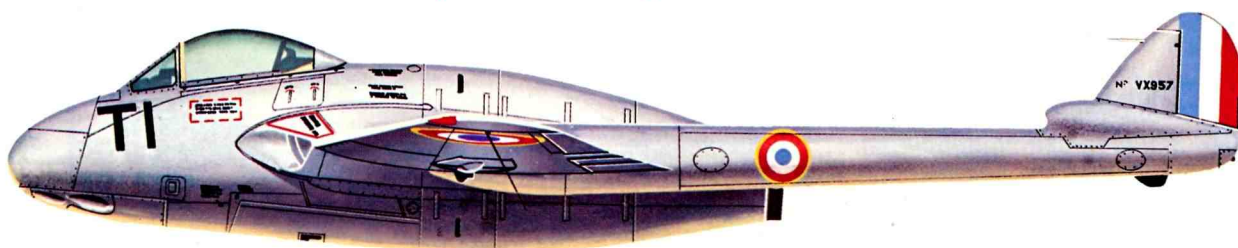
«Vampire» FB.5 (n° 1-F-UGIP) de l'E.C. 1/3 Navarre. Il est probable que le 1/3 fut seul à voler sur «Vampire» car le 2/3 Champagne fut transformé rapidement sur F-84E.



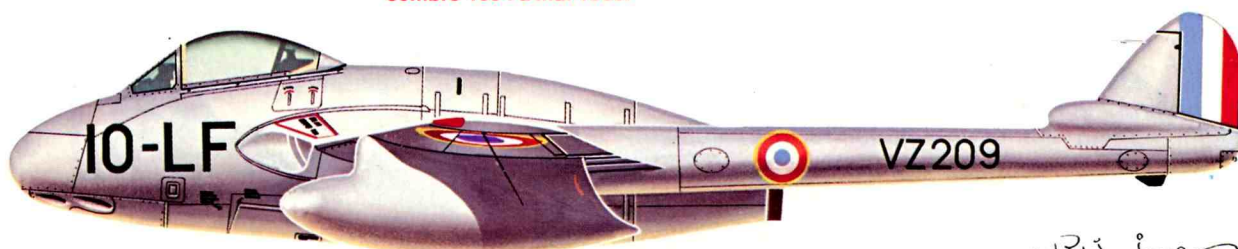
«Vampire» FB.5 (serial VX971-F-UGVA) de l'E.C. 4/4 Ardennes. Cet escadron à l'existence courte vola quelques mois sur «Vampire» à Friedrischaffen.



«Vampire» FB.5 (serial VX957-F-TETI) de l'école de chasse de Meknès. Le sérial est porté sur la dérive en petites dimensions.

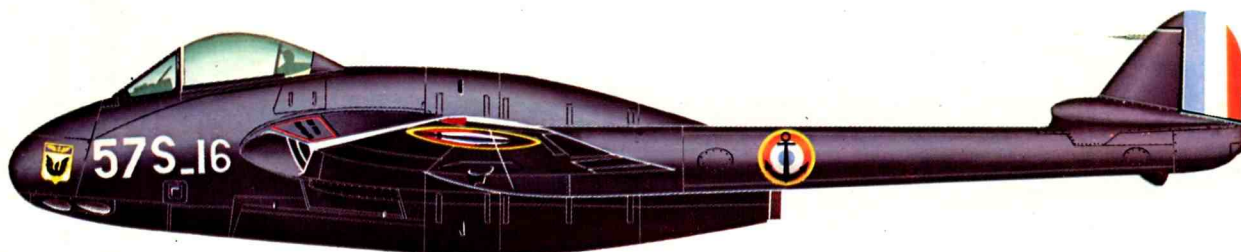


«Vampire» FB.5 (serial VZ209-FUHLF) vola au sein de l'E.C. 1/10 à Creil de décembre 1954 à mai 1955.

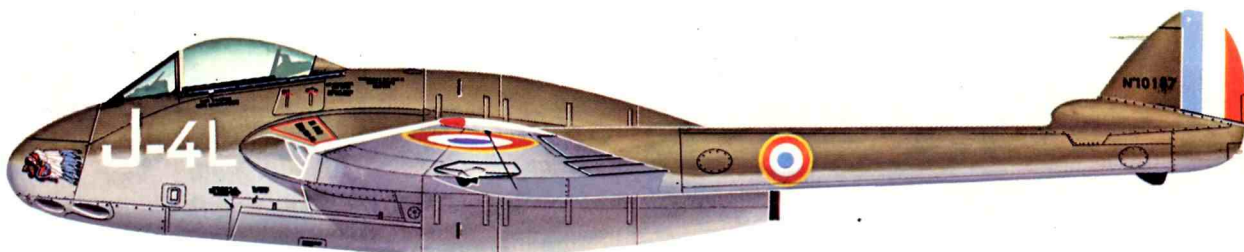


lePetitJeanJacques

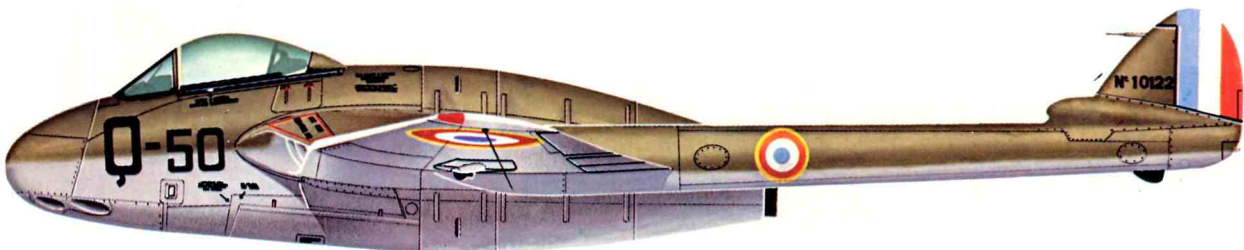
«Vampire» FB.5 de l'escadrille 57S de l'Aéronavale. La peinture est classiquement bleu foncé et l'insigne d'unité a été repris d'inspiration par le 1^{er} escadron de l'École de Chasse de Meknès (voir n° 112, page 48).



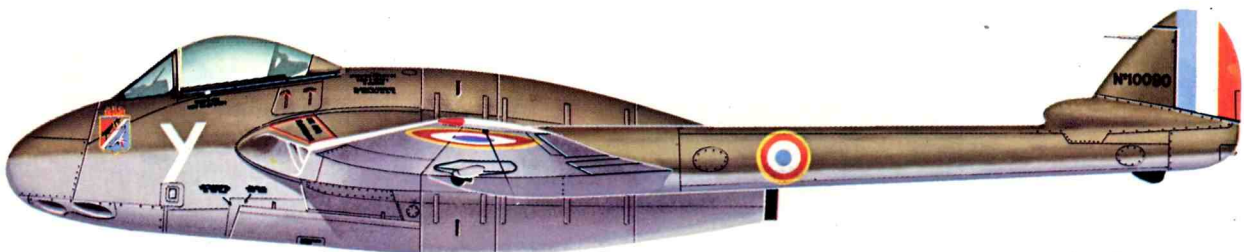
«Vampire» FB.5 (n° 10187-F-UGLJ) de l'E.C. 2/4 La Fayette à Friedrichshafen. Cet avion termina sa carrière au fond du lac de Constance le 29 juin 1953 à la suite d'une séance de voltige.



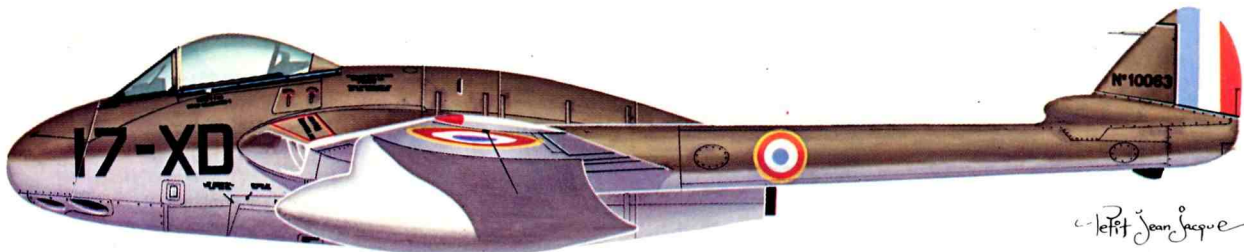
«Vampire» FB.5 (n° 10122-F-UGOQ) de l'E.C. 2/5 Ile de France. Cet appareil, soigneusement lustré, fut utilisé par l'Adj./chef Marchand pour participer à la course Paris-Cannes de juin 1952.



«Vampire» FB.5 (n° 10090-F-UGCY) de l'E.C. 2/7 Nice basé à Bizerte. Cet avion fut accidenté deux fois (8 février 1952 et 19 décembre 1952) et finalement pris en compte par la Marine.



«Vampire» FB.5 (n° 10063) de l'E.C. 2/17 à Creil en 1956. Contrairement aux avions ci-dessus il porte le code standardisé qui apparut progressivement dans les escadres dans les années 1953/54.



le fof Jean Jacques