

BA 102 : Le Mirage et la base de Dijon



L'histoire de la Base Aérienne de Dijon

Au cœur de la Bourgogne, Dijon est marquée de l'emprunte de l'aviation. Une tradition aéronautique qui remonte à 1910, année où Dijon accueille « les journées de l'aviation », une manifestation qui fut un succès auprès du public. Les pionniers et les précurseurs de l'aviation moderne usèrent de tout leur talent. Marcel Hanriot âgé alors de 16 ans remporta de nombreux trophées dont celui du record de vitesse sur 5 km... en 4 minutes 13 !

Les premiers pas de la base militaire

1913, la plaine de Longvic accueille les premières escadrilles sur Farman et Blériot 13. L'année suivante, les hangars dédiés aux 4 escadrilles de reconnaissance sont construits : ce sont les premiers pas de la caserne Ferber. La guerre éclate, les unités partent au front. A cette époque « l'école de pilotage Voisin », puis le « centre de formation aux techniques du pilotage » prennent possession des lieux.



Le 13 mai 1916, un aviateur dijonnais qui venait d'être blessé à Verdun, sympathique et populaire de surcroît, devient le premier porte drapeau de « l'Aviation Militaire ». Une fierté que partagent encore les aviateurs de Dijon, dont la base porte son nom : GUYNEMER.

En 1920, la base accueille le 2^{ème} Régiment d'Aviation et ses 4 escadrilles sur biplan Bréguet XIV. L'activité s'accroît et la base s'agrandit, vivant au rythme des Wibault 72, MS 225, Spad 510, et plus tard des MS 406 et Dewoitine 520. Dans cette

période, 1934 est une année clé : le 2 juillet marque la naissance de « l'armée de l'air ». Pour Dijon, cette même année est celle de la Patrouille Weiser évoluant sur MS 225 et Spad 510, et ayant compté jusqu'à 18 appareils en 1937 !

La seconde Guerre Mondiale, la 2 EC

Durant la seconde guerre mondiale, les escadrilles de chasse, ainsi que les Potez 25 et Bréguet 27 d'observation sont au front. Le 10 mai 1940, un Heinkel 111 est le premier à bombarder la base. Occupée, elle devient un camp provisoire pour prisonniers. Elle devient aussi une plaque tournante pour l'aviation militaire allemande qui y affecte ses He 111, et dont l'atelier de maintenance apporte son soutien à tout type d'appareil.

Sabotée, puis bombardée en 1944 par les alliés, les allemands abandonnent le site... deux jours plus tard, le 12 septembre, les américains prennent possession des lieux et accueillent le 18 septembre les Spitfire de la 1^{ère} Escadre de Chasse des Forces Françaises Libres. De nombreux appareils : P51, A20, B25, P61, Beaufighter... séjournèrent sur le terrain.

Mais Dijon, c'est aussi la deuxième escadre de chasse, créée en 1933, ses pères : Guynemer, Fonk, Nungesser... et ses figures indélébiles comme les célèbres Cigognes ou la Mouette, emblèmes des escadrilles. La spécialité de chasse des origines, l'unité la garde aujourd'hui encore. Durant la seconde guerre mondiale, les 3 groupes de chasse sont détachés sur divers terrains et participent à de nombreuses opérations de guerre. En 1945, à

Friedrichsaffen, la 2^{ème} escadre est reconstituée. Après avoir participé à la guerre d'Indochine, elle revient s'installer en Allemagne en 1948.

L'ère des réacteurs

Nouvelle affectation et petite révolution : « la 2 » rejoint Dijon sur un nouvel appareil, le Vampire. C'est Dijon qui aura donc été la première base choisie pour accueillir la chasse à réaction. En 1950, l'escadre comptera finalement trois escadrons : l'EC 1/2 « Cigognes », l'EC 2/2 « Alsace » et l'EC 3/2 « Côte d'Or » qui resteront présents jusque dans les années 80. Les performances du nouvel appareil imposent de nouvelles méthodes de travail, faisant de l'unité le fer de lance de la chasse. Une patrouille acrobatique à 4 appareils est créée en 1951, vitrine prestigieuse du savoir-faire de l'armée de l'Air.



Après 25 000 heures sur Vampire, et un échange de nom entre le 3/2 et le 2/2, les Ouragans arrivent à l'escadre qui en comptera jusqu'à 75 ! L'unité remportera records et coupes militaires et en 1954, une patrouille acrobatique est à nouveau créée, le nom de « Patrouille de France » apparaît en filigrane. Deux ans plus tard, l'escadre troque l'Ouragan contre un autre appareil français, supersonique cette fois. Les Mystère IV A participeront au conflit de Suez. Jusqu'en 61, notons la participation de l'unité sur T-6 aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie. En 1956, la Patrouille de France est officialisée. Elle volera 5 ans à Dijon sous les ordres du Lt Capillon, futur Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air. Elle comptera 4, 7, puis 12 Mystère IV, et adoptera une livrée tricolore qui persiste encore sur les Alpha Jet.

Le Mirage III

La B.A.102 porte un nom cher à l'armée de l'air et abrite des unités prestigieuses. Elle fut donc désignée pour accueillir le Mirage III, devenant ainsi la vitrine de la compétence nationale en matière d'aéronautique.

Dans ce paragraphe, nous souhaitons donner une idée du contexte dans lequel le Mirage III a vu le jour. L'histoire de sa création pourrait en effet à elle seule faire l'objet d'un reportage !

Entre 1950 et 1955, des recherches destinées à fabriquer un chasseur performant et moderne distinguent Dassault de ses concurrents. Des

appareils de plus en plus aboutis se succèdent, une voilure delta semble correspondre au mieux au cahier des charges.

Le Mirage III n°001 volera en mars 1956. Sa forme définitive et ses capacités se figeaient petit à petit, Dassault tenant compte des desideratas de l'Etat français, eux-mêmes dictés par un contexte politique un peu particulier : résister à une invasion soviétique !



©Bernard Régnier

Dix appareils de présérie serviront aux évaluations et tests multiples, aux mains de pilotes tels que Roland Glavany ou René Bigand... Le mirage III C sera finalement le nouvel appareil de combat de l'armée de l'Air. Les dernières modifications le distingueront des Mirage III A de présérie. Voici ses caractéristiques :

envergure :	8,22 mètres
longueur (hors pitot) :	13,93 mètres
surface alaire :	34,85 m ²
poids à vide :	5915 kg
poids maximal :	11 800 kg
réacteur ATAR 9B :	6000kgp
plafond :	18 000 mètres
mach maximal :	1,95



©Bernard Régnier

Parallèlement au développement des biplaces, devenus nécessaires pour un appareil de toute dernière génération, le III C intègre le Centre d'Expérimentations Aériennes Militaire pour effectuer ses essais opérationnels (un rôle que joueront les premiers escadrons à le mettre en œuvre !). C'est sur un de ces appareils, en 1962, que Jacqueline Auriol bat le record international de vitesse en circuit fermé de 100 km.

Très rapidement après sa création, la base de Dijon a vu son activité orientée vers la chasse. Accueillant des unités prestigieuses, les aviateurs Dijonnais se

sont souvent distingués par leur savoir-faire en opérations d'une part, mais aussi lorsqu'il s'est agi d'accueillir le dernier cri de la technologie. Première sur chasseur à réaction, berceau de la Patrouille de France, Dijon était toute désignée pour accueillir la seconde révolution de la chasse française : le premier appareil Mach 2 !

Le musée de la BA 102



En 1997, une seconde salle, splendide, est ouverte. Sur fond étoilé, l'avant d'un Mirage III E est présenté « en action ». Pièces rares, un moteur Jupiter, utilisé sur Wibault 72 dans les années 30, de l'armement, une combinaison stratosphérique, des sièges éjectables de Mirage... dont l'un a servi !



Pour visiter le musée, de préférence en groupe, adressez une demande écrite à l'Officier Relations Publiques de la Base.

L'équipe net-aviation

La BA 102 possède un musée placé sous la responsabilité directe du commandant de la base. Bernard Régnier en est le conservateur depuis 1993, date de son inauguration officielle. Cet ancien militaire (38 ans d'active et de réserve cumulés) « hante la base », ce sont ses mots, depuis 1943. Aidé de quelques connaisseurs passionnés et documentés, qui ont comme lui le goût de témoigner du passé de la base, il crée une salle qui présente l'histoire de la Base en vidéo, et surtout en photos.