

## BA 102 : Le Mirage et la base de Dijon



### Plus de 40 ans de Mirage à Dijon

On aurait pu dire : « et un beau jour, le Mirage arriva ! ». C'était en 1961, le superbe appareil se posait sur SA base, la BA 102. La chasse Française entrait dans l'ère Mach 2. Les hommes qui mettaient en œuvre la machine, quelle que fût leur unité d'ailleurs, sont encore fiers de l'avoir eue entre les mains. Mais entre choix politiques et réalités techniques et opérationnelles, c'est dans la durée que la famille Mirage a su acquérir ses lettres de noblesse.

### Le III C à Dijon

En février 1961, les Mystère IV A de la 2<sup>ème</sup> Escadre de Chasse de Dijon cédèrent la place à leur successeur : le Mirage III C.

L'appareil représentait un bon technologique considérable par rapport à ses prédécesseurs. Fin et racé, c'est surtout par ses performances inégalées que le Mirage impressionna. Mais toutes ces nouveautés furent à double tranchant et « la 2 » eut aussi par la force des choses, la tâche d'évaluer le nouvel appareil en conditions opérationnelles... et les désagréments furent nombreux.



©Bernard Régnier

S'il est vrai que les pilotes durent apprendre à faire leur métier différemment, c'est aux mécanos que revient la palme du mérite. La fiabilité qui fait la réputation du Mirage n'est due qu'aux leçons qu'a su tirer Dassault des difficultés et des remédiations qui furent proposés sur le terrain. Pour exemple, le circuit d'huile du III C fut à l'origine de nombreux accidents ; il sera rendu indépendant sur les versions ultérieures.

A cette époque, les accidents n'étaient pas rares, et la même proportion de III C que de F-104 Starfighter

allemands furent perdus. Et pourtant les pilotes rêvaient d'être à ses commandes. Le colonel Aguilon (Roland Aguilon, 67 ans, 5000 hdv, dont 1000 heures sur Skyraider, a piloté les derniers P-47 de l'armée de l'Air, a volé sur presque tous les Mirage : III B, BE, C, E, R, RD, F1 C, et 2000 dont il fut pilote de marque et participa notamment au développement du SNA), nous relate une de ses expériences personnelles :

*« La 5 venait d'être transformée sur Mirage III C. Au retour de mission, je réalise un circuit d'approche classique : break, dernier virage, 200 kts au badin. Brusquement, je sens mon appareil s'enfoncer. Je donne de la sauce, je parviens à m'aligner sur la piste, la queue de l'avion va toucher le sol... j'enclenche la PC ! Je gagne quelques nœuds de vitesse et le voyant de l'angle d'attaque passe du rouge à l'ambre, puis au vert : je plaque l'avion au sol. L'anémomètre m'avait visiblement lâché. Il s'est avéré qu'un nid d'insecte dans le tube de pitot (sonde anémométrique) y ralentissait le flux d'air, la vitesse affichée sur les instruments était fautive de 40 kts. Cette erreur était indécélable à l'œil. C'est pourquoi le comportement du Mirage m'avait paru normal jusqu'à ce qu'il décroche. Ce fut en tout cas un superbe apportage, avec arrêt de l'avion en moins de 300 mètres ! »*

### Le Mirage III E

Dans son concept d'utilisation, le Mirage III pourrait être comparé à une flèche. Destinée à frapper très rapidement sa cible dès qu'elle est repérée, quitte à

monter très haut (d'où l'appoint du moteur-fusée pour les vols stratosphériques), et à redescendre aussitôt après avoir frappé. Bien entendu, la cible désignée était la flotte de bombardiers du pacte de Varsovie. D'autre part, l'équipement du Mirage III C était finalement devenu plus fiable, mais il ne représentait pas encore la panacée. Doté d'un radar performant, d'un réacteur plus puissant, et d'un radar doppler, le mirage III E était tout désigné pour les escadrons de première ligne... Mais comme en atteste sa peinture à base de vert, l'appareil devait intégrer les unités d'attaque. Il entra en service à Dijon en tant qu'intercepteur !



©Bernard Régnier

« Le concept d'emploi était étonnant. La théorie de base reposait sur une présentation en face à face. Mais réagir et non prévenir, c'était déjà avoir un temps de retard peut-être fatal. Les paradoxes étaient nombreux : pour être en situation de tir face à une menace venant de l'Est, nous devions parfois prendre du recul en mettant cap plein ouest ! Et le III E n'avait qu'un missile. Face au nombre étourdissant de Bison et autres Badger du block de l'Est, nous l'aurions tiré et nous n'aurions plus eu qu'à nous « pébroker » (s'éjecter) », nous confiait le Colonel Aguilon.

En effet, les pilotes demandaient d'une part du pétrole pour être enduring, (le ravitaillement en vol permettra lui aussi de maintenir les intercepteurs en l'air, attitude active pour prévenir une menace), d'autre part, des points d'emport nombreux étaient nécessaires (à peine plus tard, le F-14 et le F-15 disposeront de 8 missiles). Pour défendre le territoire, la configuration idéale aurait été 1 bidon ventral et 6 missiles. Avec le concept de rapprochement des hostiles, Mach 2 en pointe n'était pas une vitesse justifiée, et Mach 1,2 tenue aurait été nécessaire. Des performances encore d'actualité !

Le colonel Aguilon fut Commandant d'escadron sur Mirage III E. « Cet appareil était remarquable : malgré ses défauts (ceux dus à son contexte d'emploi) et sa spécialité d'attaque, voire de vecteur nucléaire, il a su se montrer un chasseur performant. Un avion qui marque, c'est celui qui ne vous lâche pas... Ce fut le cas pour le III E auquel j'en ai pourtant fait voir.

Lors d'une coupe de défense aérienne, je me tenais en alerte, brêlé sur mon siège, prêt à mettre le contact. « Scramble ! ». Une cible est en approche, c'est à nous de jouer ! Je roule rapidement vers la piste, m'aligne, mets les gaz : en moins de deux

minutes, je suis en l'air. A mon retour, victorieux, j'eus à subir les moqueries complices de mes mécanos : j'avais traîné « la pouet » (groupe auxiliaire de puissance servant à fournir l'énergie nécessaire au démarrage du réacteur) sur une partie de la piste, le câble électrique ne s'étant pas déconnecté de la prise ! ».

## Le Mirage F1

Le Mirage F1 est un cas un peu à part. La première raison est qu'il n'a jamais été basé à Dijon. La seconde est que sa parenté avec les Mirage III et 2000 est vague, en tout cas d'aspect extérieur. Cependant sa conception intervient dans cette logique d'amélioration des capacités opérationnelles de la famille Mirage et sa contribution dans la maturation de son successeur est évidente. Le colonel Aguilon, 1<sup>er</sup> Commandant d'escadre opérationnelle sur F1 est des mieux placés pour nous en parler.

Voici un avion qui était destiné à l'attaque au sol, et à Israël. Embargo oblige, le Mirage F1 sera le nouveau chasseur de supériorité aérienne de l'armée de l'air ! Son carburant interne était sans commune mesure avec celui des Mirage III. « Nous jouions sur cet avantage lorsque nous devons affronter les Mirage III de Dijon, d'autant plus que venant moi-même de la 2, je connaissais les faiblesses des machines. Nous arrivions souvent en retard au rendez-vous, histoire de grailer un peu ! Les dijonnais avaient déjà brûlé pas mal de leur pétrole et nous étions en position de force : on provoquait et on marquait ! ».



Très vite, le F1 fut équipé d'une perche de ravitaillement en vol et de points d'emport supplémentaires. Là où le Mirage III ne disposait que de trois missiles, dont un unique à moyenne portée, le F1 en possédait un de plus, ainsi que deux pods leurres/CME. Le radar quant à lui, qui eut aussi à souffrir de défauts de jeunesse, aurait pu faire du F1 un intercepteur idéal... s'il avait eu des missiles vraiment performants !

« Conçu pour travailler à basse altitude, le F1 y avait un comportement exemplaire. Aujourd'hui, l'armée de l'air l'utilise sous deux versions : CR et CT, reconnaissance et attaque. L'histoire a donc redonné au F1 sa place chez les mûds ».

## Le Mirage 2000 RDM

Dans les années 80, le Mirage III E, et son partenaire F1C étaient certes des valeurs sûres, éprouvées dans divers conflits. Mais leurs opposants potentiels étaient des appareils d'une nouvelle génération de chasseurs. Dijon fut alors à nouveau désignée pour accueillir le nouveau fleuron de la chasse française, le Mirage 2000.

A nouveau, l'escadre servait de test grandeur nature, pour un appareil prometteur... Sa mise en œuvre fut à nouveau délicate. C'est cette fois en tant que pilote de marque du Mirage 2000 que le colonel Aguillon peut nous parler de la bête.



©Sirpa Air

*« Pour la première fois en France, un appareil de combat était conçu comme un système d'armes. J'étais d'ailleurs l'un des premiers pilotes à défendre le balayage sectoriel des radars. C'est la technologie que l'on emploie aujourd'hui sur les nouveaux appareils ! Nous étions alors aux débuts de l'informatique embarquée et dire qu'à cette époque le moindre ordinateur performant occupait un espace de 10 m<sup>3</sup> peut sembler incroyable... et pourtant ! C'était aussi l'époque des tables de situations et de l'identification ami/ennemi (friend or foe). Le collimateur tête haute donnait toutes les informations instantanées nécessaires à la conduite d'une mission... Un outil qui effrayait presque les pilotes des Mirage III, F1 et autre Jaguar, dont on ne pourrait plus se passer aujourd'hui ! Toute cette technologie était adjointe à une voilure dont on connaissait les avantages, notamment en terme de maniabilité, et qui fut modifiée pour contenir plus de carburant. A cela, ajoutons un réacteur, qui après des débuts délicats, saura se rendre des plus fiables, et les fameuses commandes de vol électriques, une grande première dans l'aviation militaire ».*

L'appareil semblait providentiel... à deux exceptions près. D'une part, l'armée de l'air n'a pas retenu une proposition pour deux points d'emport de voilure supplémentaires, limitant à quatre le nombre de missiles emportés. D'autre part le Radar Doppler Multirôle des premières versions, celles qui furent basées à Dijon, avait une technologie de retard par rapport aux autres appareils de sa génération, et par rapport au potentiel du 2000. Cependant, l'appareil eut l'occasion de prouver son efficacité en opérations extérieures ou lors d'échanges.

Dijon ne reçut jamais de Mirage 2000 C équipés du Radar Doppler à Impulsion qui lui était pourtant destiné à l'origine, il fut remplacé à la hâte par le RDM afin que le nouveau Dassault puisse enfin être opérationnel. Le RDI fut le radar qui donna au Mirage

2000 la place qu'il méritait dans la défense aérienne européenne des années 90.

## Les biplaces de Dijon

Dijon, c'est aussi le 2/2, souvent surnommé l'Académie de la Chasse. Equipée de Mirage III B et III BE, puis de Mirage 2000 B (chacun de ces types entrant en service après le monoplace équivalent), le « Côte d'Or » a formé plusieurs générations de pilotes. Outre, les pilotes français, la base a aussi dispensé ses précieux services à la majorité des états volant sur Mirage dans le monde. Le dernier en date est Taïwan, bien que la base n'ait plus compté de biplace en ligne.



©Sirpa Air

En effet, la transformation sur Mirage 2000 a rejoint la base d'Orange lorsque Dijon a reçu les -5. Jusqu'alors, c'était aussi le 2/2 qui était en charge de la présentation Alpha du Mirage 2000, dont nous avons croisé deux pilotes à l'occasion d'autres reportages (Thierry Lang : les Canadiens de la Sécurité Civile et François Ponsot : Apache Aviation). Le 2/2 eut donc la même renommée au sein de l'armée de l'air que les Cigognes. Il reste aujourd'hui une unité prestigieuse.

## Aujourd'hui, le « -5 F »

Chacun des Mirage, malgré une personnalité très marquée, a respecté la tradition familiale. Chacun d'eux fut un bon avion dans son époque. Les phases de mise en place d'un nouvel appareil, comme Dijon en a régulièrement eu la tâche, sont nécessairement délicates et hésitantes. Des solutions de terrain furent à chaque fois trouvées, les machines rendues opérationnelles : les pilotes n'avaient plus qu'à donner le meilleur de leur savoir-faire. D'autre part, chaque appareil à su réutiliser à bon escient les qualités de son prédécesseur et améliorer ses performances à tous les plans. Le Mirage 2000-5 F en est le meilleur exemple :

- plus de kérosène en interne et en externe (5000 litres), ravitaillable en vol, donc autonomie accrue,
- utilisation d'un réacteur éprouvé disposant d'une bonne puissance instantanée,

- commandes de vol électriques permettant de tirer profit de toute la manoeuvrabilité de la machine,
- 6 missiles, dont 4 à moyenne portée, et bientôt deux missiles IR de nouvelle génération,
- un radar RDY à capacité multicible et portée accrue,
- 

La grande nouveauté est à l'intérieur : le -5 est une petite merveille technologique, où les cadrans ont cédé la place à des écrans permettant un dialogue permanent pilote/machine.



© Sirpa Air

La Base aérienne 102 est consciente d'avoir en son sein le fleuron de la chasse européenne, capable de rivaliser avec tous ses contemporains et soutenant la comparaison avec eux en terme de technologie de pointe.

Le Mirage... Toute une famille d'avions qui a su résister à ce paradoxe : contexte politique et mission attendue / réalité opérationnelle. Chaque maillon de la chaîne a su tirer des enseignements des lacunes de son prédécesseur, tout en en gardant le meilleur des qualités. Le Mirage, c'est l'adaptabilité et l'efficacité !!! Aujourd'hui, la technologie et la fiabilité d'emploi des Mirage-5 F notamment, témoignent de cette tradition française de savoir-faire aéronautique. Voilà pourquoi Dijon est fière d'être la base du Mirage. Voilà pourquoi ceux qui l'ont pratiqué en sont passionnés.

*L'équipe net-aviation*