LE MYSTÈRE IVA au 1/7 « PROVENCE » 1962/1969

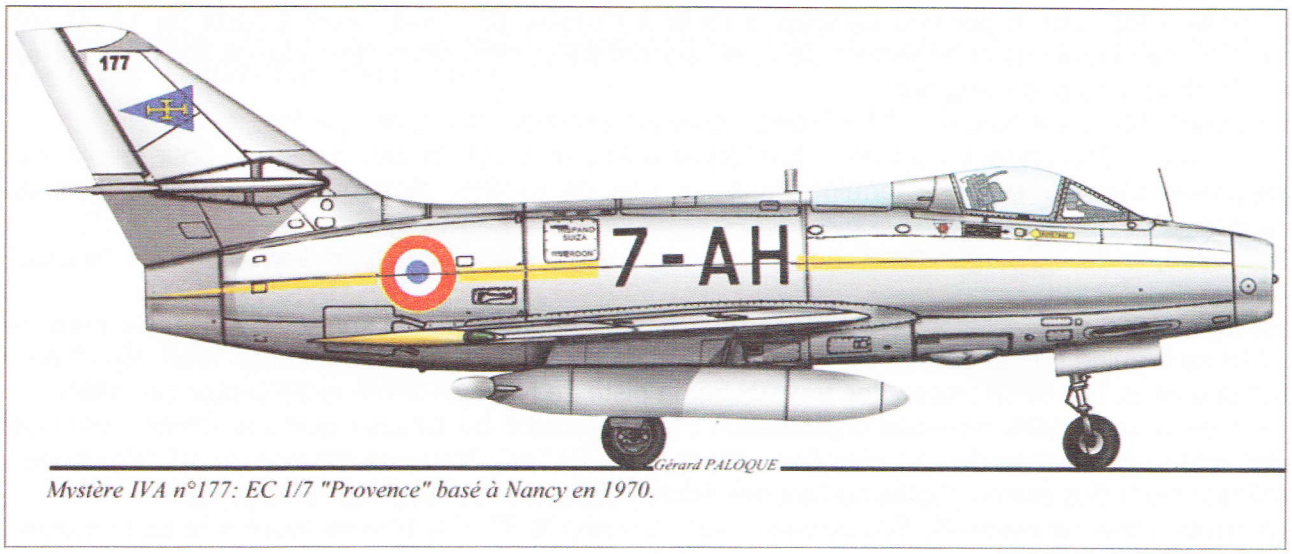
Insigne 1/7 "Provence"

Le 12 janvier 1962 sur la base de Nancy-Ochey, est organisé une grande cérémonie lors de la fusion de la 8e Escadre de Chasse avec la 7e Escadre de Chasse. C'est au cours de cette cérémonie que la base de Nancy-Ochey prend le nom "Henry Jeandet" ancien de la 7e EC, mort en service aérien commandé le 23 octobre 1950 à Meknés.
L'E.C 1/7 "Saintonge" qui deviendra en mars 1962 E.C 1/7 "Provence" Escadrille SPA 15 et SPA 77. L'E.C 1/7 stationné à Nancy Ochey occupe les alvéoles nord-ouest avec au centre le hangar de maintenance. La mission de l'Escadron est l'entraînement des pilotes provenant de l'Ecole de Tours, programme de 100 heures de vol, dans le cadre de cette mission le 1/7 est subordonné au C.E.A.A, mais faisant partie de la F.A.T.A.C. et rattaché à la 1er Région Aérienne.
L'Escadron 1/7 continue de fournir des détachements en Algérie, Oran et Bône, toujours dans le maintien de l'ordre en AFN.

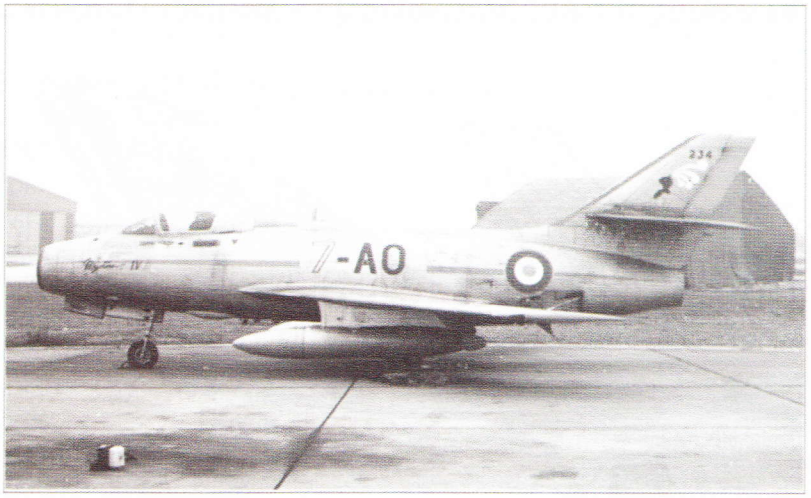
Les journées du 30 janvier et 31 janvier 1962 sont consacrés à une campagne de tir air-sol; le Lt Bruckert réalise le meilleur score 61%
En février 1962, les conditions météo dans l'Est de la France sont très défavorables pour l'entraînement en vol des stagiaires. Afin de permettre la progression des pilotes de la promotion 60D, départ le 1er février d'un détachement vers Istres avec 6 avions, ce détachement prendra fin le 18 mars.

Le 2 mai 1962 lors du détachement à Oran, le S/Lt Chavane à un problème lors du décollage et se crashe en bout de piste, le pilote est indemne.
Du 15 mai au 17 mai 1962, l'Escadron 1/7 participe à la coupe "Comète" sur la base de Cazaux, puis à Creil du 21 juin au 23 juin 1962, pour la coupe "Comète" voltige.
Le 22 juin 1962, est une journée dramatique au détachement d'Oran, le S/Lt Jacquemin se tue à bord de son Mystère IVA. lors d'un accident opérationnel
Départ de 18 Mystère IVA pour une mise en place à Solenzara afin d'effectuer une campagne de tir le 29 juin 1962.
Le mois de Juillet se passe à Solenzara, entraînement réservé aux moniteurs de l'Escadron, 23 pilotes et 18 avions.
Aucune activité en août 1962. le personnel dans son ensemble est en permission, Les services techniques du 1/7 assure une permanence.
Septembre 1962, reprise de l'activité aérienne consacrée à l'entraînement de trois promotions de pilotes. Le 1/7 participe à plusieurs exercices. Vols de nuits, tirs air-sol, l'activité et très soutenue. Cinq avions sont détachés au III/7 pendant tout le mois afin de permettre à cette unité d'effectuer dans des conditions optimales sa campagne de tir à Solenzara. Toujours en septembre prise de commandement de l'Escadre, le Cdt Thomas remplace le Cdt Bourdila. A la fin du mois, le 27, changement de commandement de l'Esacdron 1/7, le Capitaine Bouley remplace le Capitaine Mussato.
Octobre 1962 : 32 sorties sont effectuées lors des manœuvres "Valmy". Le 25 octobre, huit pilotes font mouvement sur Istres afin de bénéficier des conditions météo plus favorables pour l'entraînement des pilotes.

Novembre 1962, l'activité aérienne s'effectue autour du détachement d'Istres, puis retour à Nancy-Ochey le 15 novembre. Le 20 novembre, exercice de tir air-sol sur le champ de tir d'Epagny, les moniteurs et les stagiaires participent à cette campagne.

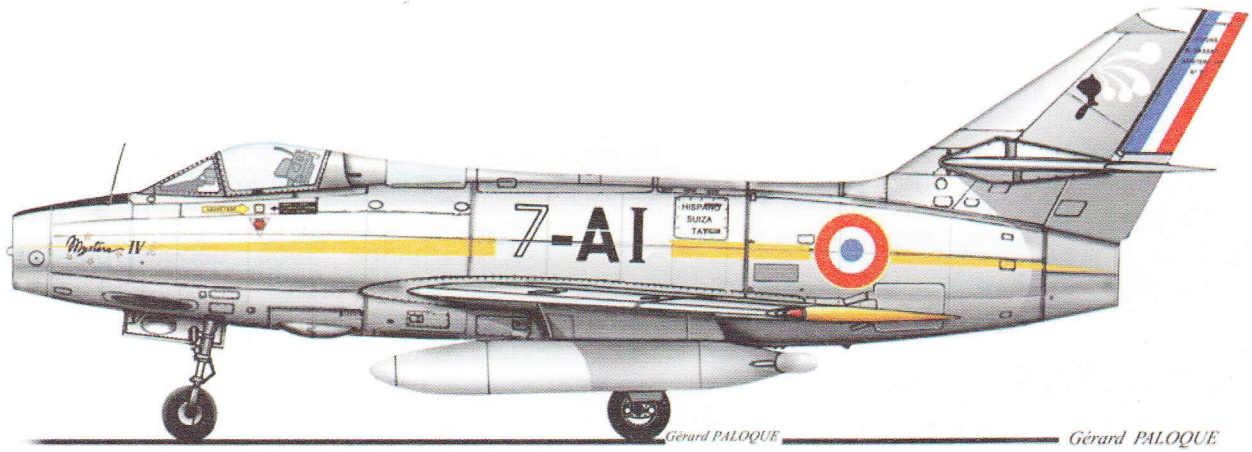


Mystère IVA n°177: EC 1/7 "Provence" basé à Nancy en 1970.



Les exercices de tir air-sol se poursuivent sur le champ de tir d'Epagny en décembre. Le 11 décembre quatre pilotes de la Force Royale Khmer sont détachés au 1/7 pour acquérir leur qualification de pilote sur réacteur.
L'Escadron à un effectif avion de 23 Mystère IVA.
L'année 1963 débute par une météo très défavorable à la progression des élèves, et le 28 janvier l'Escadron assure un détachement à Solenzara pour effectuer l'entraînement des stagiaires dans de meilleures conditions météo. 276 sorties seront effectuées dans le mois.
Les conditions météo sont toujours aussi mauvaises en février 1963 et l'Escadron effectue seulement 258 sorties. Le 10 février le détachement en place à Solenzara rentre à Nancy.
Mars 1963, reprise plus soutenue des vols suite à une nette amélioration de la météo, 523 sorties sont effectuées. Le 1 mars 1963 nouvel accident, le Sgt Ostiante Decanis se tue lors d'une séance de tir air-sol à Epagny. 19 mars, le 1/7 fait mouvement sur Solenzara pour une campagne de tir air-air, ce détachement va duré un mois. L'Escadron est en campagne de tir jusqu'au 12 avril, retour à Nancy-Ochey.
Le mois de mai s'écoule sans problème majeur, l'entraînement des stagiaires se poursuit.
Le mois de juin 1963 est le mois le plus noir de l'Escadron, deux accidents endeuillent le 1/7; le 13 juin l'Asp Marchal à un problème technique, le pilote s'éjecte mais se tue après l'éjection. Le 28 juin le Lt Monnereau percute le sol a 15 km au sud de Nancy et se tue dans l'accident.
L'activité continue, le 16 juin Journée Portes Ouvertes (JPO) à Nancy, l'Escadron effectue un vol de démonstration à 6 avions en simulant une attaque de terrain.
En juillet 1963, le Lt Eynaud se tue à bord d'un Stampe en effectuant des remorquages de planeur au centre de vol à voile de Pont St Vincent.
Août 1963, l'Escadron effectue 409 sorties malgré le manque de personnel se trouvant en permission. En septembre, l'Escadron participe au défilé aérien à l'occasion du départ du Général Stelhin.
L'Escadron participe à des manœuvres nationales, avec une disponibilité avion de 85%. Du 28 octobre au 2 novembre trois pilotes et deux avions sont envoyés sur le terrain d'Oran La Sénia.

La fin de l'année est marquée par une météo très défavorable, plus de 20 jours de brouillard, "QGO", seulement 74 sorties sont effectuées. L'année 1964 s'écoule au rythme des vols, des prises de commandements, de cérémonies, avec en novembre un petit détachement de quatre avions sur Metz.
L'année 1965 débute par une campagne de tir à Cazaux, tirs réels air-air a partir du 13 janvier. Février, cérémonie de changement de commandant d'Escadre. Mars 1965 campagne de tir air-sol sur le champ de tir de Suippes.
En avril 1965, l'ouverture d'un "Jet Trainer" servant a l'entraînement des pilotes.
Le 18 août 1965 engagement de la barrière d'arrêt par le sgt Borella, sans mal pour le pilote et l'appareil. L'année 1965 se termine dans les vols de routine, ainsi que les premiers mois de l'année 1966.
Mai 1966, le 23, le Sergent Britscher, percute le sol lors d'une navigation basse altitude, le pilote est tué.
En juillet 1966 un record pour la journée du 25, 54h30 heures de vol sont effectuées. Ce mois de juillet se termine une activité importante, 650 sorties en 19 jours. Le 5 septembre 1966 départ pour la base de St Dizier, en raison des travaux sur la piste de Nancy. Retour le 26 septembre 1966.
Le 1 décembre 1966, nouvelle organisation ; la 7e Escadre de Chasse quitte le Commandement des Ecoles de l'Armée de l'Air pour être rattaché à la FATAC. Nouvelle mission du 1/7 "Provence", mûrissement des jeunes pilotes sortant des écoles avant leur passage sur Mirage III.
L'activité aérienne passe de 600 heures à 450. Rumeur la 7e Escadre va toucher le tout nouveau Jaguar et s'installer à Montpellier. La rumeur était fausse.



Mystère IVA n°70: EC 1/7 "Provence" basé à Nancy en 1966

24 avril 1967, départ en campagne de tir à Solenzara, celle-ci prend fin le 17 mai. Le 24 mai, au cours d'un vol d'entraînement le Sgt Cazaneuve doit s'éjecter, le pilote est indemne.
2 juin 1967, au cours d'une mission lors d'un exercice le Sgt Bernard Di Marzio doit s'éjecter, il s'en sort indemne.
Les mois suivants sont marqués par quelques événements aériens sans gravité, et des cérémonies de prise de commandement
Le mois de février 1968 est le plus cruel pour le 1/7 "Provence", l'Escadron perdra trois pilotes en quelques jours. Le 15 février le Capitaine H. Kamowski, commandant l'escadrille SPA 77 disparaît en mer au large de la Corse, au cours d'un vol d'entraînement. Le 26 février, deux avions avec leurs pilotes disparaissent en mer, le Lt M Arnaud et JL Rabier.
L'activité de l'Escadron continue de nombreuses inspections ponctuent les mois suivants.
Juillet 1968, échange d'escadron avec les italiens équipé de F-84F Thunderstrak, monorécteur de fabrication US, puis le 1/7 se rendra à Cervia, Italie.
Le 29 octobre 1968 un incident rare, éjection de la verrière en vol, le pilote, nouveau commandant d'Escadre, ramène son appareil sans autres incidents
Novembre 1968, le 1/7 déménage pour s'installer dans un hangar affecté à l'Escadron. Jusqu'alors il partageait un hangar avec le III/7.