

Les Mirage IIIC dans la corne Africaine

A Djibouti les North American F-100D du 4/11 « Jura » arrivent à bout de souffle. L'Armée de l'Air choisit comme remplaçant le Mirage IIIC. C'est le 1^{er} septembre 1978 que le 3/10 « Vexin » est créé. Les pilotes prévus pour une affectation à Djibouti suivent des stages de recyclage et de formation sur les systèmes d'armes du Mirage IIIC.



Le 21 novembre 1978, a lieu le premier départ des Mirage IIIC n°24/10-LF, n°37/10-LI, n°50/10-LD. Les vols s'effectuent sous le commandement du Cdt Rannou. Un Mystère 20 du GAEL assure la navigation et deux Transall transportent le personnel d'assistance technique avec tout le matériel. Le convoi s'effectue en plusieurs escales au départ de Creil vers Istres, Brindisi, Souda, Le Caire, Djedda et Djibouti. Le n°37 arrivera plus tard suite à une panne lors d'une escale.

Le deuxième convoi a lieu le 10 décembre 1978 avec les n°27/10-LE, n°44/10-LC, n°56/10-LK, n°58/10-LJ et le n°87/10-LB sous les ordres du Cdt Piazzalunga.

La fin de l'année 1978 se termine pour les Mirage IIIC avec un bilan de 141 h 25 pour 10 pilotes.

Le 3/10 « Vexin » prend son régime de croisière, effectuant une moyenne de 180 h de vol par mois pour le premier trimestre d'activité sur le territoire de Djibouti.

Le 13 juin 1979 le n°58/LJ en courte finale accroche les antennes de l'ILS. L'avion sera réparé et reprendra du service en novembre 1979.

La première année des Mirage IIIC en Afrique s'achève avec un bilan positif de 2018 h 35 heures de vol en 2227 sorties. L'effectif avion est toujours de 10. Ce sont les mêmes appareils depuis janvier 79.

Durant l'année 1980 les 10 appareils effectueront des vols d'entraînement dont la majorité sera des vols de reconnaissance et d'appui sol. La disponibilité est toujours maintenue à une moyenne de 80%. Des exercices donnent lieu à une activité un peu plus soutenue. En mai l'escadron effectue des vols de routine. Le Mirage IIIC se comporte bien dans un environnement climatique difficile et la disponibilité tourne toujours autour de 80%. L'année se termine avec une moyenne par pilote de 194 heures de vol, qui donne à cet escadron une efficacité très élevée.

L'année 1981 se poursuit sans fait notable. Un exercice AMITIE 81 est prévu pour le mois de mars, mais le 17 mars la pluie, fait rare sur cette partie de l'Afrique, provoque des inondations. La ville de Djibouti est sous les eaux. Les parkings, la piste et les hangars sont entièrement inondés. Tout le personnel est mobilisé pour remettre le matériel hors de l'eau. Les avions sont protégés en premier lieu mais les dégâts sont importants. Le mois d'avril débute par une remise en œuvre du parc aérien et tout reprend son cours. 184 sorties sont effectuées en avril.

Premier avion perdu le n°56/LK le 1^{er} juin. Le Cne Salomon subit une sortie dissymétrique du train d'atterrissage, le train gauche reste verrouillé en position haute. L'atterrissage est impossible dans cette configuration. Le pilote doit s'éjecter. Pour cela, il rejoint la zone du champ de tir et l'éjection se passe sans problème.

Second avion perdu en juin, n°58/LJ. Lors du décollage les pneus du train principal éclatent, le pilote interrompt le décollage et engage la barrière. Le train se brise, la barrière d'arrêt se rompt et l'appareil termine sa course hors de la piste. L'incendie se déclare, et le pilote sort en brisant son cockpit qui était bloqué par les sangles de la barrière. L'appareil sera bon pour la réforme.

Courant juillet, deux appareils sont envoyés en remplacement des appareils perdus, les n°22/10-LA et n°28/10-LL.

Les fortes températures règnent en ce mois d'août sur le territoire. Tous les vols s'effectuent sans les bidons d'aile, afin de permettre un décollage en sécurité avec un poids inférieur. La disponibilité est toujours élevée, plus de 80%. L'année se termine avec un bilan correct malgré les problèmes rencontrés. Un bilan de 1939 h 45 pour 2334 sorties.

L'année 1982 voit des vols de routine avec des missions de protection du territoire, accompagnés d'exercices interarmes, avec les Super-Etendard de l'Aéronavale. Des Mirage F-1 de la 5^e Escadre de Chasse viennent effectuer des missions communes avec le 3/10 « Vexin », ainsi qu'un exercice avec une frégate de la Royal Navy de passage à Djibouti. Malgré les très fortes températures l'activité est maintenue, mais les vols s'effectuent sans les bidons de 1300 l. L'année se termine avec un bilan de 1980 heures de vol.

Les trois premiers trimestres de l'année 1983 se déroulent sans fait notable. Les missions de défense aérienne de soutien aux troupes au sol sont le lot quotidien de l'escadron, une moyenne de 200 sorties mensuelles, avec un taux de disponibilité toujours aux environs de 80%. Un exercice avec des F-1 venant de la 5^e Escadre permet des interceptions avec un autre type



d'appareil. Le dernier trimestre est un peu plus chargé. Une mini campagne de tir est effectuée en 68 sorties pendant le mois d'octobre. Au mois de décembre, l'escadron perd un appareil le n°53/LH. Le Mirage subit une extinction réacteur en finale, le pilote s'éjecte, il se retrouve au sol indemne.

Le bilan de l'année 1983 est presque identique à celui de l'année 1982. Il se termine avec un parc de neuf appareils.

Pendant les premiers 6 mois de 1984, les missions se poursuivent avec les traditionnels exercices. Deux Mirage IIIC le

n°67/10-LH et le n°82/10-LJ arrivent de France fin août. Le 3/10 dispose maintenant de 11 appareils. Mais en septembre, le n°24/10-LF subit une panne d'auto commande entraînant un nombre de G très élevé, la cellule est déformée et l'appareil sera réformé. De nouveau le 3/10 se retrouve avec 10 appareils. Un problème de crique sur la structure des ailes entraîne l'arrêt de vol de trois avions qui doivent rentrer en réparations très lourdes. La disponibilité baisse et malgré cela, le personnel au sol maintient une disponibilité pour le dernier trimestre de 60%. L'année se termine avec 8 avions disponibles sur 10 (deux en réparation de voilure) et avec un total de 1914 h de vol pour 2627 sorties.

L'année 1985 sera l'année d'un accident très grave entraînant la mort d'un pilote. Le 27 avril, lors d'un entraînement à quatre avions, le pilote, le Cne Ezequel à bord du Mirage III C n°87/10-LB, percute la mer pour une raison inconnue.

Après ce tragique accident, l'escadron reprend ses activités de défense du territoire, enchaînant les interceptions et l'appui sol. L'année se termine avec un total de 1844 heures de vol pour 2681 sorties.

Neuf Mirage IIIC sont en service au 3/10 en ce début d'année 1986. Les vols s'enchaînent régulièrement entre les exercices et les vols d'entraînement. Janvier sera un mois avec une activité plus faible. En février la disponibilité revient aux alentours de 80%. Avec les



fortes chaleurs au début de l'été qui règnent sur le territoire, les missions de tir air-sol sont réduites. Les interceptions haute altitude sont les missions régulières des mois très chauds. Le mois d'août voit l'arrivée d'un renfort de deux pilotes et d'une équipe de mécaniciens. Le parc avions passe à 11 appareils avec les n°35/10-LB et n°70/10-LF. Les heures de septembre dépassent les 200 heures de vol grâce au renfort. Les exercices avec la Marine Nationale

s'effectuent avec la frégate Dupetit Thouars. Exercice avec l'US Navy qui engage le cuirassé USS Missouri. Le dernier mois de l'année voit 189 sorties effectuées en 136 h 50 de vol. L'année 1986 se termine avec 1983 h 35 en 2828 sorties, le bilan est très bon.

Un nouveau code est porté sur les Mirage IIIC du « Vexin ». Après la dissolution de la 10e Escadre de Chasse de Creil, le seul escadron de la 10 restant est celui de Djibouti. Les appareils du « Vexin » prendront le code non officiel 3-10-Lx.

C'est avec ce nouveau marquage que l'année 1987 commence. Janvier et février verront une activité soutenue, avec des exercices air-sol, et une disponibilité élevée. Le 3/10 continue ces missions d'entraînement de défense et de protection du territoire. Avec la saison très chaude qui sévit sur cette partie de l'Afrique, l'activité faiblit légèrement. Les vols sont plus courts car les appareils volent sans les bidons de 1300 l. Au mois d'août, exercice avec la Royal Navy. Des Crusader de l'Aéronavale provenant du Clemenceau sont pour quelque temps stationnés sur le terrain de Djibouti et participent aux exercices au côté des Mirage IIIC.

L'année se termine avec le passage du Président de la République F. Mitterand. Le 3-10 a pour mission lors des déplacements du président d'assurer la protection air air. 2035 heures de vol sont effectuées.

En 1988, les Mirage IIIC terminent leur carrière sur le sol africain. Jusqu'au mois de juin, l'activité des Mirage IIIC continue. Manœuvres avec le porte-avions Clemenceau qui croise au large de Djibouti. Les simulations de combats sont effectuées entre Crusader, Super Etendard et les Mirage IIIC qui assurent la protection de la zone aéroportuaire.

Le mois de juin est marqué par l'arrivée du remplaçant, le Mirage F-1C. Le 3/10 est dissout laissant la place au 4-30 « Vexin ».

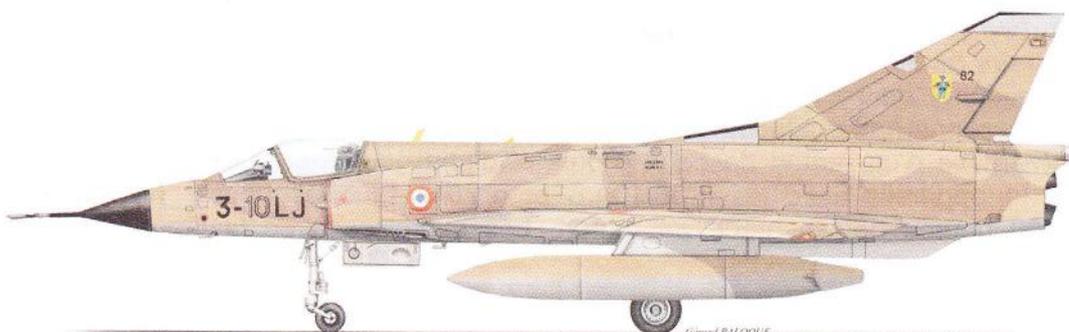


Départ du premier contingent de Mirage IIIC vers la métropole, le n°35/3-10-LB, n°70/3-10-LF, n°67/3-10-LH et le n°28/3-10-LL. Le retour s'effectue par escales, Jeddah, Le Caire, Athènes, Solenzara et enfin Châteaudun. Les 7 appareils restants continuent les missions jusqu'au 17 octobre, date officielle du retrait des Mirage IIIC du sol africain avec les n°44, 50, 82, 92, 50, 22 et 82. Certains rentreront en France par bateau pour être exposés dans des musées.

Le bilan de ces années Mirage IIIC à Djibouti est très satisfaisant. Pas moins de 19000 heures de vol pour une disponibilité avoisinant les 80%.



Gérard PALOQUE



Mirage IIIC n°82/3-10LJ, type de code non officiel. Djibouti, 1988