1640/EMAA © SHD-Air

Le premier avril 1946, après la fin du conflit armé le plus vaste que l'humanité ait jamais connu, se constitue à Chartres le Groupement des Moyens Militaires de Transport Aérien (GMMTA). Le rapatriement des déportés, des prisonniers de guerre et de toutes les populations déplacées pendant ces années de combats effroyables impose la création de la 61ème Escadre, une nouvelle entité regroupant 3 groupes de transport.

Alors que les GT 1/15 « Touraine » et III/15 « Maine » sont basés respectivement sur Orléans et le Bourget, les Junkers 52 du GT IV/15 « Poitou » décollent quotidiennement de Chartres, haut lieu de l'aviation depuis 1909. Terrain d'expérimentation des constructeurs aéronautiques de l'époque tel Louis Blériot, théâtre des premiers records des pionniers de l'aéronautique, successivement école de pilotage reconnue puis base d'aviation de chasse, c'est sous l'appellation base aérienne 122, en souvenir du 22ème Régiment aérien de bombardement de nuit, que la plate forme accueille les aéronefs de la 61ème escadre à partir de 1946.

Évoluant sur Beechcraft UC-45 et Junker 52 « Toucan », les aviateurs du GT IV/15 « Poitou » sont très vite envoyés sur les opérations en Indochine. Il faut attendre le 1er Juillet 1947 pour que le Touraine, le Maine et le Poitou soient numérotés I/61, II/61 et III/61. Ces groupes ont entre temps largement contribué à la mission que s'est assigné le GMMTA. De plus, les évènements d'Indochine et la création du groupe de marche en Extrême-Orient intensifient sérieusement l'activité de la 61ème escadre. Ansi, la presque totalité du personnel du II/61 « Poitou » fournit, dès octobre 1947, l'effectif nécessaire à la création du GT III/64 Tonkin évoluant sur Douglas DC 3 à Bach-Maï. Il faut également faire face à la même époque à la rébellion Malgache, et un groupe de marche se constitue à Tananarive avec des détachements du « Maine » et du « Poitou ». Les équipages de Junkers 52 et Beechcraft UC-45 restant en métropole effectuent des missions d'instruction et de liaison.

Le « Poitou » continue de sillonner le ciel d'Eure et Loir jusqu'en octobre 1953 où il rejoint la base d'Orléans-Bricy au côté du GT I/61 « Touraine » qui vient de participer au pont aérien sur Berlin. À cette époque, les escadrons de transport se transforment progressivement sur Nord 2501 « Noratlas » et en novembre 1955, l'ET 2/61 « Franche-Comté », rejoint Orléans ou il remplace le « Maine » au sein de la 61ème escadre. À partir de cette date, les 3 escadrons de transport de la 61ème escadre se voient définitivement réunis sur la base aérienne 123 « Charles Paoli » et opèrent sur un seul type d'avion, la « gri-se ». De l'Australie au Groenland, de la mission humanitaire à l'aérotransport classique, de Suez au Tibesti, le personnel excelle dans toutes les disciplines aéronautiques et confirme l'énorme disponibilité des équipages.

L'arrivée du Transall en 1967 et de l'Hercules en 1987 sont les évolutions majeures qui ponctuent l'histoire de la 61ème escadre jusqu'à l'entrée en service de l'Airbus A 400 M « Atlas » récemment.

Depuis 70 ans, les vecteurs se modernisent, les escales et les théâtres évoluent dans un contexte mondial particulièrement sensible, mais aujourd'hui plus que jamais les aviateurs du « Touraine », du « Franche-Comté » et du « Poitou » sont les fiers héritiers des premiers ambassadeurs de la 61ème escadre, portant chaque jour les valeurs de la France et de l'aviation de transport à travers le globe. Chartres et sa cathédrale restent pour eux une silhouette familière, un repère caractéristique qui leur remémore

le souvenir des anciens.
En 1993, le groupe opérations spéciales transport (GOST) est créé au sein de l'escadron « Poitou ». Cette unité se distingue par les modes d'action non conventionnels qu'elle s'emploie à maîtriser. Le GOST ne tardera ,pas à s'illustrer, en particulier au Rwanda en 1994 (opération Turquoise), aux Comores en 1995.
En 2006, le « Poitou » connaît une réorganisation majeure en devenant la seule unité de l'Armée de l'air à mettre en œuvre des aéronefs (C-130 Hercules et C-160 Transall) dédiés aux opérations spéciales. Pour souligner cette originalité, l'escadron a hérité du patrimoine des traditions de deux unités de la Première Guerre mondiale, précurseurs du bombardement de nuit, les Escadrilles F 118 (escadrille Hercules), et F 119 (escadrille Transall). L'emploi de ces moyens aériens relève désormais du Commandement des Opérations Spéciales (COS), structure interarmées qui est chargée de la conduite des missions spéciales. Dès lors, le « Poitou », grâce à sa maîtrise de capacités tactiques inédites, dont le vol sous jumelles de vision nocturne, s'est affirmé comme un outil de combat performant. Il n'a cessé de se distinguer lors d'opérations menées essentiellement en Afrique et en Afghanistan. Cette expérience opérationnelle est mise à profit pour favoriser l'innovation et l'utilisation de matériels nouveaux afin d'élargir encore son domaine de compétences.
Les trois escadrilles affectées au « Poitou ».

Escadrille F 118 (Hibou sur croissant de lune) **C-130 Hercules**
« aigle ne puis, as ne daigne, hibou suis »

Première Guerre mondiale
Créée en septembre 1915 comme seconde escadrille du groupe de bombardement Michelin 5, volant sur Bréguet Michelin II et IV. La BM 118 naît le 5 Février 1916. Elle devient VR 118 le 10 Décembre 1917 au sein du groupe de bombardement Michelin 6, spécialisée dans le bombardement de nuit sur Voisin 8 et 10. Le 10 Octobre 1918 la F 118 aux côtés de la F 119 et de la F 121 intègre le groupe de bombardement N°7 sur Farman 50.
Elle reçoit une citation à l'ordre de l'Escadre et la croix de Guerre 14/18 avec étoile de bronze.

Entre deux Guerres
Les traditions de la F 118 sont transférées à la 206ème Escadrille du 2 RB, volant sur Farman 50, entre le 1er Janvier et le 8 Août 1920 puis à la 6ème Escadrille du 21 RABN du 1er Août 1920 à l'automne 1932 toujours sur Farman 50.
Le 1er Octobre 1932, la F 118 renait en tant que 4 ème escadrille du G.B II/21 jusqu'au 30 Août 1940, volant successivement sur Léo 20, Amiot 354 puis Bloch 210.
Créée en 2001 au sein de l'antenne CIET Hercules, l'EOS C 130 intègre l'ET 03/061 « Poitou » en Septembre 2005 et arbore avec fierté les traditions de la F 118 depuis le 23 Juin 2006.

Escadrille F 119 (Chauve souris) **C-160 Transal**

Première Guerre mondiale
En septembre 1915, la troisième escadrille du groupe de bombardement Michelin 5 évoluant sur Bréguet Michelin II et IV devient BM 119 le 5 Février 1916.
Le 11 Janvier 1918, renommée VR 119 au sein du groupe de bombardement Michelin 5, elle est spécialisée dans le bombardement de nuit à bord de Voisin 10 puis devenue F 119 aux côtés de la F 118 et de la F 121 , elle intègre le groupe de bombardement 7 le 10 Octobre 1918 sur Farman 50.
Elle reçoit une citation à l'ordre de l'Escadre et la croix de Guerre 14/18 avec étoile de bronze.
Entre deux Guerres
Du 1er Janvier au 8 Août 1920, la F 119 réapparaît en tant que 205ème escadrille du 2 R.B, volant sur Farman 50 avant de devenir la 5ème escadrille du 21 R.A.B.M du 1er Août 1920 à l'automne 1932.
Elle passe ensuite sur Bréguet 19 jusqu'au 1er Avril 1937 au sein du G.B III/21.
À partir d'Avril 1937, la F 119 transmet ses traditions à la seconde escadrille du G.B I/19, évoluant successivement sur Potez 540, Amiot 143, Bloch 210 et Douglas DB-7.
Après guerre
Entre le 1er Janvier 1954 et le 1er Juin 1965, la F 119 renaît en tant que seconde escadrille de l'ERP « Armagnac » et vole sur Douglas R.B 26 Invader.
Créée en 1993 au sein de l'ET 03/061 « Poitou », l'EOS deviendra D.O.S C 160 sur la Base Aérienne 101 de Toulouse Francazal, entre 1995 et 2006.
Depuis le 23 Juin 2006, l'escadrille C-160 Transall de l'ET 03/061 « Poitou » arbore avec fierté les traditions de la F 119.

Escadrille F 121 (Hibou sur croissant de lune)

Première Guerre mondiale

Créée le 10 Février 1916 au moment de la transformation de l'escadre « Michelin » en groupe de bombardement N°5, la B.M 121, volant sur BM II et IV intègre le groupe de bombardement N°4 le 1er Mars 1917 puis le groupe de bombardement N°7 le 21 Février 1918 aux côtés de la F 118 et de la F 119. Le 5 Mai 1918 elle devient V.R 121 puis F 121 le 2 Novembre 1918, évoluant sur Farman 50.

Elle reçoit une citation à l'ordre de l'Escadre et la croix de Guerre 14/18 avec étoile de bronze.

Entre deux Guerres

Les traditions de la F 121 sont transmises à la 204ème escadrille du 2 R.B, volant sur Farman 50, entre le 1er Janvier et le 8 Août 1920 puis à la 4ème escadrille du 21 R.A.B.N du 1er Août 1920 à l'automne 1932 toujours sur Farman 50.

Le 1er Octobre 1932, la F 121 renaît en tant que 5ème escadrille du G.B II/21 jusqu'au 1er Avril 1937, volant successivement sur Léo 20, Amiot 354 puis sur Bloch 210.

À partir d'Avril 1937, la F 121 transmet ses traditions à la première escadrille du G.B I/19, évoluant successivement sur Potez 540, Amiot 143, Bloch 210 et Douglas DB-7 jusqu'au 15 Avril 1940.

Après guerre

Entre le 1er Novembre 1951 et le 1er Juin 1965, la F 121 renaît en tant que première escadrille de l'ERP « Armagnac » et vole sur Douglas R.B 26 Invader.

Depuis Décembre 2013, la troisième escadrille de l'E.T 3/061 « Poitou » arbore avec fierté les traditions de la F 121 et met en œuvre des DHC-6 Twin-Otter.