



MEETING AÉRIEN

Dimanche 15 avril 2018
Aéroport de Paris-Le Bourget
ENTRÉE GRATUITE

© OZELYS © Jean-Philippe Lemoire

MUSÉE
**AIR +
ESPACE**
AÉROPORT PARIS - LE BOURGET

CARREFOUR ^{DE} L' AIR
13 - 14 - 15 avril 2018

DOSSIER DE PRESSE

Mise à jour : 05 - 04 - 2018

SOMMAIRE

En bref	3
Editos	4
Le musée de l'Air et de l'Espace	5
L'Aéro-Club de France	6
Le meeting aérien des 120 ans	7
Programme du Carrefour de l'Air	8
Contacts presse	9

ANNEXES

Partenaires	10
Plateau aérien	24



LES ÉVÉNEMENTS EN BREF

Meeting aérien des 120 ans de l'Aéro-Club de France coorganisé avec le musée de l'Air et de l'Espace le 15 avril 2018 sur l'aéroport de Paris-Le Bourget

Dimanche 15 avril 2018, à l'occasion de son 120e anniversaire, l'Aéro-Club de France coorganise avec le musée de l'Air et de l'Espace un meeting aérien exceptionnel sur l'aéroport de Paris-Le Bourget. Cet événement se tient dans le cadre du traditionnel Carrefour de l'Air du musée qui, chaque année, rassemble, sur trois jours, les musées et associations du patrimoine aéronautique. Gratuit, le meeting présente, de 10h00 à 17h00, en exposition statique puis en vol, une quarantaine d'avions de collection. La Patrouille de France effectuera à cette occasion plusieurs passages au-dessus des spectateurs pendant l'une de ses premières sorties publiques de la saison.

Vendredi 13 avril 2018

9h30 - 17h00

Journée d'études et d'échanges

Diffusion culturelle et médiation numérique dans les musées d'histoire, de sciences et de techniques.

Samedi 14 avril 2018

13h30 - 18h00

Salon des exposants du Carrefour de l'Air

Animation sur le car-podium de l'Armée de l'air

Dimanche 15 avril 2018

10h00 - 12h00 : avions visibles en statique

10h00 - 17h00 : animation sur le car-podium de l'Armée de l'air

13h00 - 17h00 : meeting aérien des 120 ans de l'Aéro-Club de France

10h00 - 18h00 : salon des exposants

Entrée gratuite tout le week-end pour le Carrefour de l'Air, le meeting aérien et les collections permanentes du musée de l'Air et de l'Espace. Forfait avions et séances de planétarium en supplément.

Le dispositif d'accès sera mis en ligne sur le site du Carrefour de l'Air et du meeting.

@MuseeAirEspace @AeroclubFrance #MuseeAirEspace #CarrefourAir #120ansAeCF

CONTACT PRESSE : OZELYS

pascale.nizet(at)ozelys.aero / stephanie.pansier(at)ozelys.aero

T/+33 1 48 16 10 95

M/+33 6 03 74 18 42

Possibilités d'interviews des pilotes et organisateurs en amont et pendant l'événement.

Dossier de presse, photos HD, affiche, programme de la journée d'échanges et flyers à disposition.



**Anne-Catherine
Robert-Hauglustaine**

Directrice du musée
de l'Air et de l'Espace



**Catherine
Maunoury**

Présidente de
l'Aéro-Club de France

Le temple de l'aéronautique

Quel plus bel écrin que le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget pour accueillir le meeting aérien du 15 avril 2018 en l'honneur des 120 ans de l'Aéro-Club de France ? Quel plus bel événement que le Carrefour de l'Air initié en 2011 par Catherine Maunoury, alors Directrice du musée, pour célébrer cet anniversaire ? Et quel plus bel hommage pouvons-nous rendre à ceux qui ont bravé tous les défis pour nous permettre aujourd'hui de rêver à ces horizons lointains que nous pouvons tous dépasser ?

Du 13 au 15 avril 2018, ce sont trois jours riches en activités variées, des conférences sur le numérique et les collections, aux rencontres avec les pilotes et les exposants du Carrefour de l'Air, que nous vous proposons gratuitement, pour tous, petits et grands. Cette 8e édition va accueillir la Patrouille de France, un événement exceptionnel et une opportunité pour chacun de vivre un moment inoubliable.

Le musée et toute son équipe sont ravis de participer à cette belle aventure, symbole d'un passé riche en défis aéronautiques et annonciatrice d'un renouveau de nos activités. En effet, le musée fait peau neuve et se prépare à l'ouverture de l'aérogare Labro en mai 2019... de belles découvertes en perspective.

Je serai ravie de vous retrouver nombreux ces trois jours pour une expérience passionnante et un temps de partage avec nos amis de l'Aéro-Club de France et tous les passionnés. Ne manquez pas ce spectacle unique dans un lieu emblématique !

Les ailes du futur

Ils s'appelaient Ernest Archdeacon, Léon Serpollet, Henry de La Vaux, Jules Albert de Dion, Alberto Santos-Dumont, Henry Deutsch de la Meurthe... et, le 20 octobre 1898, ils ont créé l'Aéro-Club de France, afin d'encourager ce qui était alors appelé la « locomotion aérienne ». Cent vingt ans plus tard, le ciel est devenu l'indispensable troisième dimension de nos multiples quotidiens, des plus laborieux aux plus ludiques. À quel plus bel endroit pouvons-nous rêver pour fêter cet anniversaire que le célébrissime aéroport du Bourget ? À quel plus bel événement qu'un meeting aérien, au-dessus du panthéon français de la conquête du ciel et de l'espace, en compagnie de ceux qui aujourd'hui ont pris le relais des pionniers de l'Aéro-Club de France et sous les volutes tricolores de la Patrouille de France ?

Si je vous invite à nous rejoindre le 15 avril prochain sur l'aéroport du Bourget, à prendre part, comme pilote ou comme spectateur, à ce meeting aérien, ce n'est certainement pas par nostalgie, mais bien plutôt pour retrouver une fois encore, l'esprit des pionniers pour, à notre tour, inventer l'aviation de demain !

LE MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE



Fondé en 1919, le musée de l'Air et de l'Espace collecte, conserve et étudie les objets témoins de la conquête du ciel pour transmettre l'histoire des pionniers des airs.

Il œuvre à sensibiliser le public le plus large au patrimoine aéronautique et spatial, et contribue au rayonnement culturel de la Seine-Saint-Denis et du territoire dans son ensemble.

Ouvert toute l'année du mardi au dimanche, le musée de l'Air et de l'Espace présente gratuitement des collections comprenant des objets volants mais aussi des maquettes, uniformes, affiches, photos et objets d'arts qui racontent l'histoire technique et sociale de l'aéronautique et de l'espace.

Premier aéroport civil de Paris et premier aéroport d'affaires d'Europe, le site du Bourget accueille les collections du musée de l'Air et de l'Espace depuis 1975. Profondément lié à l'histoire de l'aviation depuis son utilisation par l'aéronautique militaire durant la Première Guerre mondiale, ce site a vu atterrir les pilotes les plus illustres, parmi lesquels l'aviateur Charles Lindbergh.

L'aérogare de 1937, conçue par l'architecte Georges Labro et abritant les collections les plus anciennes du musée, est actuellement en cours de rénovation. Elle ouvrira de nouveau ses portes au public en mai 2019.

Horaires d'ouverture du musée

Ouvert toute l'année, du mardi au dimanche :

De 10h00 à 18h00 (1er avril au 30 septembre)

De 10h00 à 17h00 (1er octobre au 31 mars)

Fermeture hebdomadaire le lundi

Fermeture exceptionnelle le 25 décembre et le 1er janvier



@MuseeAirEspace - www.museeairespace.fr

L'AÉRO-CLUB DE FRANCE



Créé en 1898 par les pionniers de la conquête du ciel, l'Aéro-Club de France forme la mémoire vivante de l'une des plus grandes aventures de l'humanité : l'aviation. Aujourd'hui, cette association reconnue d'utilité publique est garante de la transmission de ce patrimoine de liberté et de fraternité. Pour cela, elle s'appuie sur quatorze commissions œuvrant notamment dans les domaines du patrimoine, des arts et lettres, de l'humanitaire ou encore du handicap. En outre, elle organise chaque année des échanges entre cadets de l'air issus de dix-neuf pays, et décerne sa grande médaille à une personnalité de l'aéronautique ou de l'espace : Henri Farman, Antoine de Saint-Exupéry, Charles Lindbergh ou encore Jean-Pierre Haigneré, Bertrand Piccard et Thomas Pesquet.

Grâce à son rayonnement international, l'Aéro-Club de France soutient de nombreux projets et initiatives innovantes dans le domaine aéronautique pour leur permettre d'aller plus haut, plus vite, plus loin.



LE MEETING AÉRIEN DES 120 ANS DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE



Pour célébrer ses 120 ans, l'Aéro-Club de France, sous la présidence de Catherine Maunoury, coorganise avec le musée de l'Air et de l'Espace un meeting aérien exceptionnel. En effet, près de quarante avions historiques en provenance de toute la France vont rejoindre le mythique tarmac du Bourget. Présentés en exposition statique le matin, ils constituent le programme du spectacle aérien de l'après-midi.

Au programme, notamment : Junkers JU 52, North American P-51 *Mustang*, Consolidated PBY-5A *Catalina*, Curtiss P40 *Warhawk*, North American OV-10B *Bronco*, Fouga *Magister*, Morane-Saulnier MS-760 *Paris*, deux Douglas DC3, Bréguet *Atlantique 2* et Dassault Falcon 50 de l'Aéronautique navale.

La Patrouille de France effectuera plusieurs passages : le meeting des 120 ans de l'Aéro-Club de France est l'une des premières sorties publiques de la prestigieuse équipe ambassadrice de l'Armée de l'air.

Plusieurs champions du monde de sports aériens sont attendus pour des vols de démonstration et des rencontres avec le public : Catherine Maunoury, Eric Vazeille, Aude Lemordant, Alexandre Orłowski, tous champions du monde de voltige ; Jacques Aboulin, champion du monde de vol à voile et directeur des vols du meeting ; et d'autres pilotes de records. Il est rare de les voir réunis sur un même événement.

Couvrant un champ très large, des warbirds aux avions de transport en passant par les avions légers et de compétition, ce meeting témoigne de l'évolution de l'aviation, tant civile que militaire, sur quatre décennies.

De 13h00 à 17h00 le dimanche 15 avril, ce meeting aérien est gratuit.

Présentation détaillée des avions en annexe.



#CarrefourAir #120ansAeCF

PROGRAMME DU CARREFOUR DE L'AIR DU 13 AU 15 AVRIL 2018

La journée d'études et d'échanges

Vendredi 13 avril de 9h30 à 17h00

Carrefour des regards et des connaissances, la journée d'études et d'échanges forme l'un des temps forts de l'année scientifique du musée de l'Air et de l'Espace. Un moment d'échanges et de réflexions qui rassemble les professionnels de musée et le monde associatif en charge de la protection et de la présentation au public du patrimoine aéronautique. En 2018, les échanges porteront sur la diffusion culturelle et la médiation numérique dans les musées d'histoire et de technique.

L'accès à ces conférences, dans l'auditorium du musée, est gratuit.

Le salon des exposants

Samedi 14 avril de 13h30 à 18h00

Dimanche 15 avril de 10h00 à 18h00

Tout le week-end, une quarantaine d'exposants regroupés dans le Hall des deux Concorde du musée présentent leurs démarches patrimoniales, activités et collections. C'est l'occasion pour le public de découvrir en un même lieu la plupart des musées, clubs et associations aéronautiques français. Venus avec leurs trésors (objets, documents, archives, maquettes, publications...), ils offrent à la vue des visiteurs l'envers du décor : le travail de passionnés qui préservent, restaurent et exposent le patrimoine aéronautique en France.

Le public a également la possibilité de se renseigner sur les métiers de la Marine Nationale et de l'Armée de l'air, présentes sur le salon.

Le salon est gratuit.

Le meeting aérien

Dimanche 15 avril de 13h00 à 17h00

Visibles en statique le matin du dimanche 15 avril, les avions évolueront au-dessus du tarmac du musée de l'Air et de l'Espace lors d'une présentation commentée gratuite. Ce spectacle aéronautique retracera l'histoire de l'aviation de l'entre-deux-guerres aux années soixante. Il sera complété par des acrobaties aériennes, dont celles de Catherine Maunoury, double-championne du monde de voltige, mais aussi par un passage de la Patrouille de France.

Le meeting est gratuit.

CONTACT PRESSE

Agence OZELYS

pascale.nizet(at)ozelys.aero

stephanie.pansier(at)ozelys.aero

T/+33 1 48 16 10 95

M/+33 6 03 74 18 42

@AgenceOzelys

Dossier de presse, photos HD, affiche, programme de la journée d'échanges à disposition.
Possibilités d'interviews des pilotes et organisateurs en amont et pendant l'événement.

Accès presse

L'accès presse est au niveau de l'entrée principale du musée, sous les Fouga.

L'entrée piétonne pour les visiteurs est rue de Rome.

A votre arrivée, présenter une pièce d'identité et media et une des attachées de presse vous retrouvera à l'accueil.

Le badge presse doit être porté et visible tout le long de la manifestation.

Sauf accord, les prises de vues à l'intérieur du musée doivent se faire accompagné.

Une carte de presse ou lettre de mission sera demandée.

Accréditation obligatoire. L'organisation se réserve le droit de refuser l'accès à un journaliste n'ayant pas transmis sa demande d'accréditation.

Accès spotters

Un dispositif spécifique est prévu.

Entrée rue de Rome.



ANNEXES

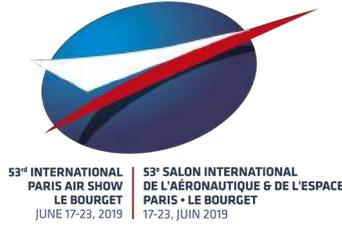
PARTENAIRES





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES ARMÉES

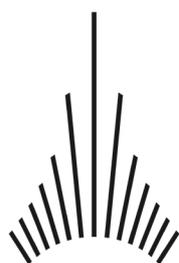


GROUPE ADP

Le Groupe ADP gère les plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly pour l'aviation commerciale, ainsi que le site du Bourget pour l'aviation d'affaires. En 2017, ces trois aéroports ont accueilli plus de 100 millions de passagers pour des destinations régionales, nationales et internationales. Ils contribuent à faire de Paris la première destination touristique européenne, grâce à sa position au cœur de l'Europe et au centre d'un nœud autoroutier et ferroviaire régional, national et international.

Ces trois aéroports internationaux d'Ile-de-France opèrent un trafic de long et moyen-courriers, mais aussi de vols domestiques, low-cost et d'affaires. En parallèle, Air France-KLM, FedEx et La Poste, entreprises majeures de fret, bénéficient des interconnexions idéales constituées autour de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Le Groupe ADP est présent dans 26 pays et développe des services dans les domaines de l'investissement, des opérations aéroportuaires et dans la prestation de service en ingénierie.



GROUPE ADP

L'AÉROPORT DE PARIS-LE BOURGET



Premier aéroport d'affaires d'Europe, l'aéroport de Paris-Le Bourget réalise plus de 50 000 mouvements d'avions chaque année et offre à ses clients tous les avantages du pôle d'excellence aéronautique du Grand Paris.

À 7 kilomètres au nord de la capitale, il met ses trois pistes au service de l'aviation d'affaires. Sur un terrain de 553 hectares, 75 entreprises de services aéroportuaires et aéronautiques mettent leurs compétences au service des voyageurs d'affaires en proposant des prestations haut de gamme pour tout type d'avion.

L'aéroport de Paris-Le Bourget participe à l'aventure aérienne française depuis plus d'un siècle : le 9 octobre 1914, le capitaine Lucca a atterri sur ce site proche de la capitale, identifiant un point de défense stratégique pour les troupes françaises. Depuis le début du XXe siècle, le terrain d'aviation du Bourget est profondément attaché à l'histoire de l'aéronautique et notamment été le lieu de l'atterrissage de Charles Lindbergh en 1927 après la première traversée de l'Atlantique. Depuis 1981, et suite au développement des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, l'aéroport de Paris-Le Bourget se consacre exclusivement à l'aviation d'affaires.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) est garante de la sûreté et de la sécurité du transport aérien français et des équilibres entre son développement et les objectifs de la transition écologique.

Elle est à la fois une autorité réglementaire, un pôle de surveillance de la sécurité, un prestataire de services de navigation aérienne et de formation, un partenaire des acteurs aéronautiques. Elle a en charge les aides à la recherche en construction aéronautique et les politiques industrielles de l'État dans ce secteur.

Du transport privé à l'aviation sportive et de loisir en passant par les drones, la DGAC offre un point d'entrée unique à tous ces usagers. Toutes les composantes de l'aviation générale apportent une contribution essentielle au développement du secteur aéronautique qui est l'un des atouts économiques de notre pays.



GIFAS

Créé en 1908, le Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (GIFAS) réunit près de 400 sociétés, depuis les grands maîtres d'œuvre et systémiers jusqu'aux PME. Ses membres constituent une filière cohérente, solidaire et dynamique de haute technologie spécialisée dans l'étude, le développement, la réalisation, la commercialisation et la maintenance de tous programmes et matériels aéronautiques et spatiaux, civils et militaires, ainsi que des systèmes de défense et de sécurité : avions, hélicoptères, drones, moteurs, engins et missiles, satellites et lanceurs spatiaux, grands systèmes et équipements, systèmes de défense et de sécurité, sous-ensembles et logiciels associés.

Le GIFAS représente une profession dont le chiffre d'affaires 2016 est de 60,4 milliards d'euros, fortement exportatrice avec 86% du chiffre d'affaires consolidé à l'export, qui emploie directement 187 000 personnes et consacre chaque année plus de 14% de son chiffre d'affaires à la Recherche & Développement.

Tous les deux ans, le GIFAS organise le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace de Paris-Le Bourget, première manifestation mondiale du genre, dont la 53e édition aura lieu du 17 au 23 juin 2019.



SIAE

Créé en 1909, le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace Paris - Le Bourget est le plus important salon dédié à l'industrie aéronautique et spatiale au monde.

Véritable moteur du développement de la filière et catalyseur de nombreuses coopérations internationales, il est le lieu de rencontre et de convergence privilégié par les décideurs du secteur qui y exposent, y vendent et y achètent les toutes dernières innovations. Grâce à l'engouement suscité auprès de la communauté aérospatiale mondiale et du grand public, le Salon offre des opportunités d'affaires, de connaissance et de visibilité qui n'ont pas d'égal.

Avec près de 2 400 exposants internationaux, 140 000 visiteurs professionnels, 180 000 visiteurs grand public et plus de 290 délégations officielles venant du monde entier, le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace est indiscutablement un des moments forts de la vie économique de cette industrie.

Le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace Paris-Le Bourget est organisé par SIAE, filiale à 100% du GIFAS.

Le 53ème Salon du Bourget se tiendra du 17 au 23 juin 2019 au parc des expositions du Bourget à quelques kilomètres de Paris.

- Journées réservées aux professionnels : du lundi 17 au jeudi 20 juin 2019.

- Journées ouvertes au grand public : du vendredi 21 au dimanche 23 juin 2019.

Plus d'information :

www.siae.fr - [@SalonduBourget](https://twitter.com/SalonduBourget) - facebook.com/SalonduBourget



53rd INTERNATIONAL
PARIS AIR SHOW
LE BOURGET
JUNE 17-23, 2019

53^e SALON INTERNATIONAL
DE L'AÉRONAUTIQUE & DE L'ESPACE
PARIS • LE BOURGET
17-23, JUIN 2019

DASSAULT AVIATION

Dassault Aviation est un groupe aéronautique français dual qui propose des avions militaires et des avions d'affaires.

Concepteur et fabricant du Rafale, bimoteur capable d'assumer tous les types de mission de combat, pour les armées de l'air comme pour les forces aéronavales. Concepteur du drone de combat nEUROn en coopération européenne et du futur drone de combat FCAS en coopération franco-britannique.

Concepteur et fabricant des avions d'affaires Falcon, appareils bi- et trimoteurs qui se distinguent par leurs qualités de vol, leur souplesse d'emploi, leur faible consommation et de nombreuses innovations issues du domaine militaire.

Pivot d'un tissu industriel stratégique qui compte des centaines d'entreprises en France et à l'international.

Actionnaire industriel de référence du groupe Thales.

Détenteur de nombreuses technologies de souveraineté.

Précurseur de CATIA™, logiciel 3D de conception-fabrication devenu standard mondial.

Créateur, en un siècle, d'une centaine de prototypes et de plus de 10 000 avions vendus dans 90 pays.

- 2 100 Falcon en service
- 1 000 avions de combat en service
- 11 400 collaborateurs dont 80% en France



OSAC / APAVE / SOPEMEA

APAVE – LA MAÎTRISE DES RISQUES AERONAUTIQUES

Avec une expérience de plus de 80 ans dans le domaine aéronautique et spatial, Apave contribue à l'amélioration de la sécurité aux côtés des opérationnels et en concertation avec eux. Apave soutient les acteurs civils et militaires du secteur aéronautique qui souhaitent maîtriser leurs risques, se conformer aux réglementations et gagner en performance.

OSAC – LE CONTRÔLE TECHNIQUE DE L'AVIATION CIVILE

OSAC est habilité par arrêté ministériel à exercer des missions d'expertise, d'instruction, de contrôles et de vérifications et à délivrer des documents relatifs à la navigabilité. OSAC intervient soit en tant que partie de l'Autorité, soit par délégation, soit en sous-traitance de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

SOPEMEA – SPECIALISTE DES ESSAIS EN ENVIRONNEMENT

Depuis 70 ans, Sopemea propose à ses clients de l'Aéronautique et du Spatial, de la Défense, du Ferroviaire, de l'Energie et du Nucléaire, de l'Automobile et du Médical, une gamme complète de prestations d'essais pour tester tout type de matériels et d'équipements dans les domaines mécaniques, vibratoires, climatiques, électriques, hydrauliques et de la compatibilité électromagnétique.

Le spécialiste de l'assurance aviation

L'Office d'Assurance Aériennes G. de Cugnac, depuis près d'un siècle, réunit une équipe de collaborateurs de haut niveau dont l'activité est exclusivement dédiée au monde aéronautique.

Le CABINET D'ASSURANCE DE CUGNAC est né en 1898. C'est à cette époque que Clément Ader tentait de faire voler sur quelques mètres l'Eole n°3 tandis que Santos Dumont lui préférait encore le dirigeable ; ni l'un ni l'autre n'avait d'assureur.

En 1922, Gaspar de Cugnac décidait de créer l'OFFICE D'ASSURANCES AERIENNES (O.A.A.). Parmi ses clients figurait l'un des premiers transporteurs aériens, la Franco-Roumaine de Navigation Aérienne, lequel fusionnera en 1933 avec d'autres assurés de O.A.A. pour former la compagnie Nationale Air France.

Après la seconde guerre mondiale, O.A.A. participa à la reconstitution de l'Assurance Aviation en France et diversifia sa clientèle hors de l'hexagone. Par son action il devint ainsi conseil de compagnies aériennes qui virent le jour en Asie, puis, passant d'un continent à l'autre, Courtier d'Assurances et de Réassurances de nombreuses flottes de pays d'expression française en Afrique et au Moyen Orient.

De son côté, le CABINET DE CUGNAC suivait un développement analogue dans le domaine des risques d'Assurances traditionnels en multipliant ses branches spécialisées : cinéma, prévoyance, automobile, maritime etc...

En 1960, estimant plus performant de n'avoir qu'une seule société, le CABINET DE CUGNAC et l'OFFICE D'ASSURANCES AERIENNES fusionnèrent pour devenir l'OFFICE D'ASSURANCES AERIENNES G. DE CUGNAC (O.A.A.G.C.)

Désirant par ailleurs se positionner plus complètement dans les risques de la construction aéronautique, O.A.A.G.C prit le contrôle de diverses sociétés, dont l'OFFICE CONTINENTAL D'ASSURANCES en 1967 et la C.A.T.A. en 1988.

Au cours des années 90, O.A.A.G.C. se recentra sur l'activité spécifique de l'assurance Aviation en développant un partenariat avec Gras Savoye pour ses activités généralistes, les deux entités conservant leur indépendance.

Le 1er mars 2017, Willis Towers Watson Gras Savoye reprend le portefeuille d'O.A.A.G.C., son histoire, ses clients et ses équipes.

Tous les secteurs d'activité de l'environnement aéronautique sont l'objet d'une attention particulière et traités avec une compétence qu'atteste la fidélité de clients situés dans le monde entier : Exploitants d'aéronefs, Constructeurs aéronautiques, Équipementiers ou Ateliers de Maintenance, Assistants aéroportuaires, Gestionnaires d'aéroport, Financiers d'aéronefs. O.A.A.G.C. est disponible 24/24 pour répondre aux besoins de ses clients.

AIRITAGE

AIRitage est une association loi de 1901, créée le 22 janvier 2001 après la fusion AEROSPATIALE-MATRA et la création d'EADS. A l'origine, elle s'appelait AM.P (aérospatiale Matra, notre Patrimoine) puis AMPE (aérospatiale Matra, Patrimoine d'EADS) en 2003.

Avec le changement de nom d'EADS en Airbus Group, elle est devenue AIRitage. L'association rassemble actuellement plus de 170 adhérents dont plus de 25 associations et bénéficie du soutien d'Airbus Group (département Héritage), d'Airbus, de MBDA et d'IPECA Prévoyance.

Nos missions

Assurer la pérennité du patrimoine par la réalisation et la diffusion d'ouvrages sur AEROSPATIALE ET MATRA,

Faire connaître la contribution spécifique d'aérospatiale et de Matra à l'histoire, au savoir-faire et à la qualité humaine et technique de l'industrie aéronautique spatiale, civile et militaire,

Rechercher, recueillir, inventorier et conserver tout document ou objet constituant une source d'information historique au bénéfice des générations actuelles et futures, Encourager les associations locales, les chercheurs ou les personnes poursuivant les mêmes buts en tissant des liens d'échange avec elles,

Etre une force de proposition active dans la mise en place de la politique de valorisation du patrimoine, conduite par le département « Héritage » d'Airbus.

FONDATION SAINT EXUPÉRY

Fidèle à l'esprit de l'écrivain et aviateur français qui défendait une société basée sur le respect de l'homme, la diversité des cultures, la solidarité, l'engagement et la responsabilité individuelle, la Fondation Antoine de Saint-Exupéry pour la Jeunesse (FASEJ) mène diverses actions à travers le monde afin d'améliorer le quotidien de la jeunesse et l'aider à mieux appréhender son futur.

Cette institution, sous l'égide de la Fondation de France, a été créée en 2008 par la famille de l'auteur du Petit Prince et ses admirateurs du monde aéronautique et littéraire.

Trop de jeunes dans le monde grandissent dans un environnement sensible, voire hostile, qui les confronte à d'importantes difficultés sur le chemin de la vie d'adulte. Face aux mutations de notre époque, nous croyons qu'il est nécessaire de contribuer à faire de ces jeunes des femmes et des hommes responsables, solidaires, bien intégrés dans leur environnement, des citoyens à part entière.

Nous voulons leur apporter un soutien concret en contribuant à construire leur avenir et à ce qu'ils deviennent acteurs dans la Cité.

Nous sommes convaincus que cette aide apportée aux jeunes est aussi un service rendu.

Aidons-les à devenir citoyens

L'action de la Fondation est portée par les valeurs humanistes universelles d'Antoine de Saint-Exupéry, qui connaissent une résonance exceptionnelle à travers la planète. Elle repose également sur l'important réseau associatif international qui oeuvre déjà localement au nom de ces valeurs.

Nos valeurs fondatrices

Antoine de Saint-Exupéry nous inspire car il s'adresse à tous les hommes du monde, de toutes les générations – notamment les jeunes, citoyens de demain. Il porte des valeurs exemplaires à travers son œuvre comme à travers ses actes : responsabilité, sens de l'effort, lien, partage et respect de l'autre... L'humanisme constitue le fondement de sa pensée : l'homme doit être au centre de nos attentions.

L'engagement pour l'autre, à travers la mission qui incombe à chacun, donne son sens à l'existence. Ces valeurs, ces messages apportent les repères indispensables au futur adulte sur le chemin de la citoyenneté.

Notre réseau mondial pour agir

Le réseau international Saint-Exupéry regroupe des centaines d'acteurs engagés, le plus souvent bénévoles. Ils sont proches du monde de l'éducation, de l'entreprise et du monde économique.

Ils se sont rassemblés spontanément, année après année, autour de la figure emblématique de "Saint-Ex" et de sa pensée humaniste. Pour la plupart, ils ont créé localement des associations ou interviennent dans le cadre de structures publiques pour développer des projets concrets.

Ce réseau forme aujourd'hui une communauté active dans près de 30 pays sur tous les continents.



FONDATION
— ANTOINE DE —
SAINT EXUPÉRY

LES AILES BRISÉES

En 1924, trois grands mutilés de l'aviation, le Capitaine Charles, les Sergents Solignac et Chardin unissant leurs souffrances communes et leur détresse morale, forment le projet de réunir en une grande Famille tous les mutilés de l'aviation pour resserrer leurs liens d'amitié, secourir matériellement les plus malheureux, leur apporter un réconfort moral et venir en aide aux veuves, aux orphelins et aux ascendants, victimes indirectes des infortunes de l'air.

Après 3 ans d'efforts, l'Association «Les Ailes Brisées» est créée officiellement le 15 mars 1926.

Reconnue d'utilité publique (décret ministériel du 19.11.1928) et de Bienfaisance (décision du Conseil Supérieur de l'Assistance Publique du 31.12.1930) Les Ailes Brisées ont élargi leur domaine d'action à toute l'aéronautique civile et militaire, englobant progressivement outre l'Armée de l'Air, l'Aviation Commerciale, l'Aéronautique Navale, l'Aviation Légère de l'Armée de Terre, les Aéro-Clubs et les Parachutistes civils et militaires (1980).

Nos buts

Si, durant la première Guerre Mondiale, l'infanterie conquiert le titre glorieux de reine des batailles, ce fut au prix d'indicibles traumatismes, de gueules cassées infiniment nombreuses. Suivant la trace de l'association des Gueules Cassées, trois aviateurs blessés, René Charles, Robert Solignac et Marc Chardin, en traitement au Val de Grâce, abandonnés de tous, décidèrent de fonder les Ailes Brisées.

Depuis, leurs buts sont les suivants :

Aider : Dispenser une assistance morale et matérielle aux navigants civils et militaires accidentés en service aérien et à leur famille.

Honorer : Conserver vivace et honorer le souvenir des morts de l'aviation et du parachutisme.

Réunir : Grouper les anciens combattants de l'arme aérienne, les navigants et anciens navigants civils et militaires et les parachutistes et anciens parachutistes.



FÉDÉRATION FRANÇAISE AÉRONAUTIQUE

A propos de la Fédération Française Aéronautique (FFA)

Créée en 1929, la FFA est actrice du développement de l'aviation légère. Elle regroupe plus de 600 aéroclubs et 41 000 pilotes.

La fédération fait le lien entre les pouvoirs publics, les autorités de l'aviation civile française et la communauté de l'aviation légère. Plus grande fédération de pilotes privés en Europe et 2e au monde, elle représente 2 200 instructeurs, 2 500 avions et plus de 500 000 heures de vol par an.

La Fédération Française Aéronautique, sous l'impulsion de son Président Jean-Luc Charron, travaillent également au concept d'aéroclub du futur pour préparer au mieux la transition énergétique et sociétale nécessaire pour faire perdurer l'activité des aéroclubs français.

Parmi les nombreux sujets d'action, la FFA a identifié le besoin, dans la cadre des énergies propres, d'accompagner le saut technologique que constitue la propulsion électrique des avions légers. La FFA a donc lancé dans son «Fab'Lab'» fédéral l'évaluation de l'avion électrique en conditions réelles d'exploitation dès son arrivée en France au mois de mars 2018. L'aventure est en marche !

www.ffa-aero.fr



Fédération Française Aéronautique

ANNEXES

PLATEAU AÉRIEN



PROGRAMME DES VOLS

13h15 : Patrouille de France

13h30 - 16h00 : (ordre de passage sous réserve)

MORANE MS 317

STAMPE SV4 et BUCKER BU 133 JUNGMEISTER

STINSON RELIANT SR10C et SPARTAN SW

PIPER L4B et AUSTER

BEECHCRAFT 33 BONANZA

FIESELER FI 156 STORCH

JUNKER JU52

NORTH AMERICAN NA T6 et T6 ZERO

CATALINA PBY

CURTISS P40-N

NORTH AMERICAN P51D MUSTANG

DOUGLAS AD4 SKYRAIDER

PATROUILLE SKYLOOP – PITTS S2B – CAP 222

NORTH AMERICAN / ROCKWELL OV 10 BRONCO

CESSNA SKYMASTER FTB C337

DOUGLAS DC3/C47 DAKOTA

DOUGLAS DC3

BULLDOG TEAM - SCOTTISH BULLDOG TMK1

16h10 : Présentation des pilotes de la PATROUILLE de FRANCE au car podium de l'Armée de l'Air

EXTRA 330 SC (Equipe de voltige de l'Armée de l'Air)

FOUGA MAGISTER CM170

ZEPHYR CM 175

DECOLLAGE BREGUET ATLANTIQUE 2

DUO des CHAMPIONNES EXTRA 300 LP - EXTRA 330 SC (Catherine Maunoury et Aude Lemordant)

17h00 : Fin du meeting



Morane-Saulnier MS 181 Avionnette Détroyat

1929

Cercle des Machines Volantes

F -AIYH

Le **Morane 181**, issu du prototype MS 180, est un petit monoplan parasol équipé d'un moteur 5 cylindres en étoile Salmson 5Ac de 60 ch, refroidi par air, et développant 40ch à 2000tr/min. D'une construction similaire aux autres appareils de la marque, mêlant le bois et le métal, cet appareil, cher à Michel Détroyat, pilote d'essai et de voltige renommé, inaugure de nouvelles technologies. Détroyat appelait cette avionnette son Violon d'Ingres. Il se plaisait à voler sur le MS181 entre deux essais de machines modernes lourdes et rapides. Quinze exemplaires de cet appareil ont été produits dont seul un reste aujourd'hui en état de vol, conservé au sein de l'association qui le présente aujourd'hui. Le hasard veut que cet appareil soit le F-AIYH. Dans les années 70, il a été racheté par Jean Salis et revendu à un américain avec son moteur d'origine, le Salmson 5Ac. Ce dernier a fait don de l'avionnette au musée de l'EAA à Oshkosh. Cet avion à l'histoire peu banale est aujourd'hui de retour en France au **Cercle des Machines Volantes** où il a fait l'objet d'une restauration.



Morane-Saulnier MS 317

1932

Amicale Jean Baptiste Salis

F - BCNL

En 1931, l'état major de l'Armée de l'air ressentait le besoin d'un avion d'entraînement intermédiaire biplace. **Morane Saulnier** a proposé un avion dérivé de son MS.300 de formation civile et de tourisme, le MS.315. Celui-ci se présentait sous la forme d'un monoplan à aile haute parasol, construit en bois entoilé et métal avec un train d'atterrissage tricycle fixe à haubans. Sa propulsion était assurée par un moteur en étoile Salmson d'une puissance de 135ch, entraînant une hélice bipale en métal. Dénué d'armement le **MS.315** disposait d'un cockpit biplace en tandem à ciel ouvert. Le premier des quatre prototypes a réalisé son vol inaugural en octobre 1932. Par la suite, les appareils, qu'a commandé l'Armée de l'air à plus de 340 exemplaires ont repris du service après la Seconde Guerre mondiale jusque dans les années 1960, remotorisés avec des Continental W-640K de 220ch. Avec ces moteurs américains, les avions sont devenus des **MS.317** qui ont servi principalement comme

remorqueurs de planeurs dans les Centres Nationaux de Vol à Voile et les aéroclubs. Les Morane 317 ont quitté définitivement la scène après une carrière de plus de 37 ans de bons et loyaux services.



Junkers JU 52

1932

Amicale Jean Baptiste Salis

F - AZJU

Le **Junkers JU 52** (surnommé Tante Ju), est un avion de transport en tôle ondulée fabriqué par la firme allemande Junkers à partir des années 1930. Construit à plus de 4 800 exemplaires, il a été utilisé par de nombreuses compagnies aériennes, mais aussi comme avion de transport militaire et bombardier pendant la Seconde Guerre mondiale. Les Junkers Ju 52 ont accompli leurs premières missions militaires pendant la guerre d'Espagne, au sein de la Légion Condor. Ils ont joué ensuite un rôle décisif lors des opérations aéroportées du début de la Seconde Guerre mondiale dans le Benelux en 1940 et contre la Crète en 1941. Les Toucan français ont été utilisés comme avions de transport de troupes et pour le parachutage pendant la guerre d'Indochine et durant la guerre d'Algérie de 1956 à 1960. Le F - AZJU de la Ferté Alais, Allemand d'origine, fut acquis en 1990 par l'AJBS et ne put reprendre l'air qu'après une restauration complète

de plusieurs années. Le N° 24 est l'un des seuls 7 exemplaires encore en état de vol au monde, sur les 6 000 avions de ce type construits.



Stampe & Vertongen SV-4

1933

Propriétaire privé

F - BGGQ

Centre Nationaux de Vol à Moteur à Carcassonne, Challes-les-Eaux et Saint-Yan... pour former les pilotes à la voltige et à la qualification de moniteur. Des années 1950 au début des années 1960, le SV4 a brillé dans des compétitions internationales de voltige aérienne, aux mains de champions comme les Français Léon Biancotto, Marcel Charollais, Louis Notteghem ou le Chevalier Jean d'Orgeix.

Le **Stampe SV-4** est un biplan conçu pour l'entraînement qui a été utilisé plus tard pour la voltige aérienne. Les lettres « SV » de son nom sont les initiales de ses concepteurs belges Jean Stampe et Maurice Vertongen. Produit à près d'un millier d'exemplaires en versions SV-4a et SV-4c, 701 unités furent construites en France par la SNCAN (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord), par l'AIA (Atelier Industriel de l'Aéronautique). Entré en service en 1937, cet avion connut une très grande diffusion dès l'immédiat après-guerre. Il a équipé de nombreuses écoles en Europe et, en France, il a volé sous les cocardes de l'Armée de l'air, l'Aéronavale et l'Aviation Légère de l'Armée de terre comme avion de début. La Patrouille d'Étampes, qui représentait l'Armée de l'air à la fin des années 1940, en a été équipée. Le Service de la Formation Aéronautique de la DGAC en dota jusqu'au début des années 1960 ses



Bücker BÜ 133 Jungmeister

1935

Propriétaire privé

SP - YBK

Le **Bücker BÜ 133 Jungmeister** était un avion monoplace biplan dérivé du biplace Bücker BÜ 131 Jungmann de Bücker Flugzeugbau. Il a été fabriqué sous licence par Dornier et pour l'armée de l'air espagnole par CASA. Chacun de ces pays a produit environ une cinquantaine d'appareils. Le BÜ 133 a été mis en oeuvre par la Luftwaffe comme avion d'entraînement avancé pour ses pilotes de combat en raison de ses excellentes qualités de vol en voltige aérienne. Cet appareil, contrairement aux appareils que l'on peut voir en France, n'est pas équipé du plus courant moteur en étoile Siemens Sh-14A, mais d'un moteur en ligne Hirth. Immatriculé en Pologne, il appartient à **Benoît Dierickx**, pilote Belge qui l'exploite en meeting aérien notamment.



Stinson Reliant SR10C

1935

Les Casques de cuir

F - GPJS

Le **Stinson Reliant** est un avion de transport de passagers américain qui a été utilisé par l'USAAF sous la désignation UC-81 et AT-19 comme avion d'entraînement. Il a également été utilisé par la Royal Navy et la Royal Air Force dans des fonctions de transport léger. Après la guerre, ces avions furent revendus sur le marché civil. Au total, ce sont 1 330 Reliant qui ont été fabriqués entre 1933 et 1943, en différents modèles (SR-1 à SR-10). Le modèle commercial abouti, le Reliant SR-10, a été introduit en 1938. La version militarisée a volé la première fois en février 1942. Elle est restée en production jusque fin 1943 pour les États-Unis et les forces armées britanniques. Cet exemplaire est la propriété de la très belle Collection Salis « Les Casques de cuir », basée à la Ferté Alais. Il est piloté aujourd'hui par **Edmond Salis**.



Consolidated PBY Catalina

1935

France Flying Warbirds

N9767

Canadiennes et comme bombardier d'eau. Il fut aussi utilisé comme régie volante de l'émission de télévision « Opération Okavango », en Afrique. Rapatrié en France, il fut décoré aux couleurs d'Air France pour revenir au Bourget le 23 août 1998, et participer au Centenaire de l'Aéro-Club de France. Une nouvelle aventure l'attendait : une traversée de l'Atlantique qui l'amènera de Toulouse à Santiago du Chili sur les traces de Mermoz. Puis il retrouvera la France pour participer au Salon du Bourget 99. Magnifiquement restauré, l'hydravion de légende à la si belle et riche histoire, est désormais exploité par les bénévoles de **France Flying Warbirds** à Melun-Villaroche.

Le **Consolidated PBY Catalina** est un hydravion militaire, conçu dans les années 1930 aux Etats-Unis. Il a été largement utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale, tant par l'armée américaine que par celle d'autres pays alliés, effectuant des missions très diverses (lutte anti-sous-marine, escorte de convois, sauvetage en mer, etc.). Très fiable et capable de parcourir de grandes distances, le Catalina a été construit à environ 4 000 exemplaires, dont une partie au Canada et en URSS. Il a été utilisé par plus de 25 pays différents, y compris comme avion de transport civil. Moins d'une vingtaine d'exemplaires sont encore en état de vol de par le monde, et sont, pour certains d'entre eux, encore employés comme bombardiers d'eau dans le cadre de la lutte contre les feux de forêt. D'autres ont été restaurés et sont maintenus en état de vol par diverses associations. Le PBY-5A de France Flying Warbirds, construit au Canada, a servi dans la RCAF, puis dans diverses compagnies civiles



Douglas C47/DC3

1935

Un Dakota sur la Normandie

F - AZOX

Le **Douglas DC-3** est un avion de transport bimoteur à hélices, produit par la compagnie américaine Douglas Aircraft entre 1936 et 1945. Sa vitesse et son rayon d'action ont révolutionné le transport aérien. L'avion, mis en oeuvre par l'Association « Un Dakota sur la Normandie », a été construit en Mai 1945. Destiné à l'US Air Force, il est livré en juin 1945 à la RAF, puis à la RCAF. Il a été régulièrement utilisé par la Reine d'Angleterre, pendant ses déplacements au Canada. Ce Douglas DC3 est équipé en version "VIP", ce qui lui confère un charme tout à fait particulier. L'appareil a repris son envol le 31 octobre 2009, après plus de huit ans d'immobilisation à Dinard. Ayant fait l'objet d'une profonde restauration mise en oeuvre par l'association avec le soutien de la compagnie aérienne Chalais, le DC3 atteint les 24 000 heures de vol.



Douglas C-47A Skytrain (Dakota)

1936

France DC3

F - AZTE

Le **Douglas DC3** (désignation civile) ou **C47** (désignation militaire) ou encore **Dakota** (surnom donné par la Royal Air Force) a fait son premier vol en décembre 1935. Né à Santa Monica (Californie), il incarne le transport aérien moderne, fiable, confortable, résolument moderne et efficace. Transformé en avion militaire pour les besoins de la guerre, le DC3 est notamment le héros du 6 juin 1944. Produit à plus de 13 000 exemplaires et utilisé sur tous les théâtres d'opérations pendant le second conflit mondial, le bimoteur fut à son issue, l'outil de la reconstruction du transport aérien. Pratiquement toutes les compagnies du monde l'ont exploité, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale et pendant plus de 30 ans. Cet exemplaire aux couleurs d'Air France est exploité par l'Association France DC3, basée à Paris-Orly. Cette association est composée de nombreux anciens pilotes et mécaniciens de la compagnie nationale.



Spartan Executive
1936
Skippy's Spartan
N47W

Le **Spartan Executive** est un avion de transport de luxe américain des années 1930 produit par le constructeur américain Spartan Aircraft Company. Il est désigné UC-71 par l'US Air Force. Il a effectué son premier vol le 8 mars 1936, animé par un moteur Pratt et Whitney R-965 de 9 cylindres en étoile de 450 Cv. Son objectif était de pouvoir emmener quatre passagers confortablement installés sur plus de 1 500 km grâce à une grande autonomie, à la vitesse de plus de 400 km/h.

Acquis en 2017 aux Etats-Unis par son nouveau propriétaire, et encore jamais vu en France, ce nouvel appareil va faire le bonheur des amateurs d'avions « exotiques » lors des meetings aériens, tout au long de la saison 2018.



Fieseler FI 156 Storch
1936
Albert Vintage Aircraft
F-BDXM

Le **Fieseler Fi 156** est un avion militaire de reconnaissance allemand de la Seconde Guerre mondiale, fabriqué par la firme Fieseler à partir de 1935. Il est surnommé Storch (cigogne en allemand) du fait de la hauteur de son train d'atterrissage. Il a excellé dans ses missions d'observation, de transport de personnalités et d'évacuation sanitaire. De 1935 à 1945, la Luftwaffe a utilisé environ 2 900 Fieseler Fi 156 sur tous les fronts et pendant toute la durée de la guerre. Le Storch était utilisé, bien avant l'hélicoptère, dans des missions nécessitant un avion à décollage et atterrissage court. Durant l'occupation de la France, Morane-Saulnier a construit le Storch sous licence renommé **Criquet** à partir de 1942 en trois versions, qui différaient surtout par les moteurs: MS.500 à moteur Argus As 10 C-3, le MS.501 à moteur Renault 6Q et le MS.502 à moteur Salmson de 240 ch. Après la guerre, Morane-Saulnier a développé une

version spécifique pour la Marine Nationale française, le MS.505 à moteur en étoile Jacobs de 305 ch. L'avion présenté est basé sur l'aérodrome d'Albert-Picardie au sein de l'Association Albert Vintage Aircraft.



North American T6 G Texan
1937
Cercle des Machines Volantes
F – AZFR

Le **North American T-6 Texan** est l'appareil d'entraînement standard des pilotes de chasse des nations alliées pendant la Seconde Guerre mondiale. Il est connu sous les noms de SNJ au sein de l'US Navy, d'AT-6 dans l'USAAC et de Harvard dans les forces aériennes du Commonwealth. Il a remporté un gigantesque succès commercial : il a été produit à 15 495 exemplaires, toutes versions confondues. De nombreuses forces aériennes ont utilisé le T-6 comme avion d'entraînement de début, mais aussi comme avion d'appui feu léger. Ils ont été aussi abondamment utilisés par l'Armée de l'air française comme avions de lutte contre la guérilla, pendant la guerre d'Algérie et pour la formation au pilotage élémentaire. L'Aéronavale française a aussi employé le T-6 comme avion école avancé. Le T6 présenté aujourd'hui est sorti des usines North American en 1953. Envoyé en Algérie en 1956, il a intégré l'EALA 16/72. Récupéré par un particulier à la fin des hostilités, il a été restauré aux couleurs de l'US Navy avant d'intégrer la collection du Cercle des Machines Volantes de Compiègne.



North American T6 Zero (copie)

1937

Amicale Jean Baptiste Salis

F - AZZM

Au cinéma, des **T-6** maquillés servent souvent à simuler des appareils ennemis à moteur en étoile de la Seconde Guerre mondiale, notamment les chasseurs japonais Mitsubishi A6M et allemands Focke-Wulf 190. Le **T6 de l'AJBS** présenté au Carrefour de l'Air est en réalité un modèle NA-64 modifié en *Zéro* pour répondre aux besoins de l'industrie cinématographique. La transformation a duré deux ans et a abouti à un excellent résultat. Sur le plan du pilotage, l'avion est plus lourd qu'un NA-64 ou un T-6, surtout aux commandes, donc nettement moins maniable, particulièrement en vol inversé, mais plus rapide grâce à son moteur à réducteur et à son hélice tripale dotée d'un excellent rendement.



Curtiss P40 Warhawk

1938

France Flying Warbirds

F-AZKU

Le **Curtiss P-40** a été le troisième avion de chasse des États-Unis par la production, et a volé pour la première fois en 1938. Il traîne la réputation d'avoir été un avion de chasse dépassé et surclassé par ses adversaires, ce qui a provoqué une enquête après la Seconde Guerre mondiale, visant à déterminer pourquoi il a été maintenu envers et malgré tout en production. Bien que peu performant en altitude, du fait de son moteur, il a servi très honorablement pendant la plus grande partie du conflit, grâce à son faible coût, sa grande facilité de maintenance et sa grande robustesse. Il reste célèbre pour avoir été l'avion des Tigres volants du Général Claire L. Chennault engagés en Chine. Le P40 N de France Flying Warbird est sorti des chaînes d'assemblage de Curtiss en 1942 pour servir en Extrême-Orient. Après avoir été abandonné à l'issue du conflit dans la jungle de Papouasie, il a été récupéré et transporté en 1974 en Nouvelle Zélande. Il

a subi une restauration totale en Australie à partir de 1991 et en 2002, il a repris l'air sous ses couleurs d'origine. Il a rejoint la collection de FFW au printemps 2008 et a été présenté pour la première fois à un public français au meeting de la Ferté Alais.



North American P51 D Mustang

1940

France Flying Warbirds

F - AZSB

Le **P-51 Mustang** est un avion de chasse américain conçu par North American Aviation. Utilisé lors de la Seconde Guerre mondiale, il est développé pour répondre au besoin urgent de chasseurs supplémentaires des Britanniques en 1940 pendant la bataille d'Angleterre. À la suite de l'adaptation du moteur britannique Rolls-Royce Merlin, l'appareil est devenu l'avion d'escorte dont avaient besoin les États-Unis pour accompagner leurs grands raids de bombardiers stratégiques au-dessus de l'Allemagne. Au début de l'année 1944, il a une part déterminante dans l'obtention de la supériorité aérienne qui permet l'invasion de l'Europe. Il est l'un des trois grands chasseurs américains de la Seconde Guerre mondiale par le nombre, avec 15 586 exemplaires produits. Ses principaux atouts sont sa vitesse et surtout son très grand rayon d'action. Beaucoup le considèrent comme le meilleur chasseur à hélice de tous les temps. Le Mustang P51D *Nooky Booky* a tout d'abord été livré à la Royan Canadian Air Force avant d'avoir

été proposé au marché civil. Acheté par Bob Hoover, le célèbre pilote américain pour la course aux pylônes, puis après avoir été acquis par plusieurs propriétaires, il a rejoint la France à Nîmes tout d'abord en 1999, puis la collection de France Flying Warbirds de **Christian Amara** en 2004.



Piper L4B *Grasshopper*

1942

Propriétaire privé

F - GHIP

Le **Piper Cub** a d'abord été conçu comme avion d'entraînement civil, issu du Taylor E-2 Cub, qui a volé pour la première fois en 1930. La firme Taylor, en faillite, a été rachetée par William T. Piper. S'ensuivit la construction du J2, puis celle du J3. Dès 1938, la menace de la guerre est telle que les États-Unis en ont commandé une grande quantité aux usines Piper. Militarisé, il a alors pris la désignation de L4. Surnommé *Grasshopper* (sauterelle), il a servi essentiellement pendant la guerre à l'observation, au réglage d'artillerie, aux liaisons et à l'évacuation des blessés sur tous les fronts. Il se présente comme un biplace en tandem, monomoteur à ailes hautes, pourvu d'un train d'atterrissage classique et fixe. Construit d'un treillis en tubes métalliques entoilé, il se caractérise par sa robustesse, sa facilité d'entretien et ses capacités de décollage court. Après la Seconde Guerre Mondiale, les surplus ont été revendus dans le civil. 19 000 exemplaires ont été construits aux États-Unis et au Canada entre 1938 et 1947. L'avion est piloté aujourd'hui par **Martin Hodeau**.



Douglas AD4 -NA *Skyraider*

1944

France Flying Warbirds

F-AZFN

Le **Douglas A-1** ou **AD Skyraider** est un bombardier d'appui tactique monomoteur à pistons, l'un des derniers utilisés par des armées de l'air modernes. En effet, il est sorti à l'époque où les premiers chasseurs à réaction sont entrés en service. Le projet a été imaginé en 1944 mais ce n'est qu'en 1945 que l'appareil a vu le jour. Il n'en a pas moins montré avec succès ses capacités au combat pendant la guerre de Corée ou au Viêt Nam. On peut qualifier le *Skyraider* de véritable camion à bombes, tellement la quantité et la diversité d'armes à emporter était impressionnante. En 1956, pour remplacer ses P-47 dans les opérations de la guerre d'Algérie, l'Armée de l'air française en commanda 113. Ils sont entrés en service en février 1958, affectés à Madagascar et Djibouti. Puis un certain nombre ont été donnés à des pays amis : au Gabon et au Tchad notamment. Le Sky AD4-NA de France Flying Warbird a initialement combattu en Corée en 1952

et 53 avant de rejoindre la 20e escadre en Algérie après remise aux standards français. Stocké ensuite à Chateaudun, il a été livré au Tchad en 1976. Récupéré et restauré à partir de 1986 par une association française pour être présenté en meeting, il rejoint enfin France Flying Warbirds en septembre 2013.



Auster J/1N *Autocrat*

1946

Propriétaire privé

G - AJAE

L'**Auster J/1 Autocrat** est un avion triplace de tourisme économique dérivé du Taylorcraft Auster Mk.V. Cet appareil a donné naissance à de nombreux dérivés et reste le plus réussi des avions civils britanniques produits immédiatement après la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'Auster J/1 Autocrat est un monoplan à aile haute contreventée, longeron en bois, nervures métalliques et entoilage, fuselage en tubes d'acier à revêtement entoilé. Un passager prend place à côté du pilote et un adulte ou deux enfants sur la banquette arrière. Il existe seulement 3 exemplaires de ce type en France. La production a débuté en 1945 et a cessé définitivement dans les années 60 avec plus de 3 800 exemplaires construits. Le modèle présenté au meeting, appartenant à **Didier Keller** qui l'a ramené d'Angleterre en 2014, il est habituellement basé à Andernos sur le bassin d'Arcachon.



De Havilland Canada DHC1 Chipmunk
1946
Propriétaire privé
G-AOJR

Le **DHC-1 Chipmunk** est un avion d'entraînement primaire biplace en tandem, développé par le constructeur de Havilland Canada. Il a été développé peu de temps après la Seconde Guerre mondiale et a été vendu massivement tout au long de l'immédiat après-guerre, étant généralement utilisé en remplacement du biplan de Havilland Tiger Moth. Il a effectué son vol inaugural le 22 mai 1946 et a été mis en service opérationnel la même année. À la fin des années 1940 et 1950, l'Aviation royale canadienne, la Royal Air Force (RAF) et plusieurs autres forces aériennes ont souvent fait appel au Chipmunk pour être utilisé comme avion d'entraînement primaire standard. Le type a également été produit sous licence par de Havilland au Royaume-Uni, ainsi que par l'OGMA (Oficinas Gerais de Material Aeronáutico) au Portugal. Le Chipmunk présenté aujourd'hui appartient au pilote Belge **Gérard Caubergs**.



Cessna 170
1948
Propriétaire privé
F - BICE

Le **Cessna 170** est un avion de tourisme monomoteur à quatre places, construit par la société Cessna de 1948 à 1956. La première version du Cessna 170 a été certifiée en juin 1948. Elle possède une structure métallique et des ailes entoilées. En décembre 1948, Cessna a certifié une version entièrement métallique baptisée 170A. Il est motorisé par un moteur Continental 6 cylindres de 145 ch et est entraîné par une hélice bipales étalliques Mc Cauley à pas fixe. En 1956, Cessna a dévoilé le Cessna 172, une évolution à train tricyclique du Cessna 170. La production du 170 s'est arrêtée la même année. L'avion présenté aujourd'hui appartient à **Eric Béniada**, journaliste aéronautique France Inter - France Info, par ailleurs commentateurs des meetings de la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air.



Fouga CM 170 Magister
1952
Yankee Delta
F - GSYD

L'Aérospatiale-Potez-Fouga **CM170 Magister** est un avion à réaction subsonique conçu en France au début des années 1950 et initialement destiné à l'entraînement des pilotes militaires. Reconnaisable à son empennage arrière en « V » (dit « papillon »), il a été fabriqué à un millier d'exemplaires et utilisé par une vingtaine de pays. De nombreux exemplaires sont toujours en service au début du XXIe siècle. Grâce à ses capacités, le Fouga *Magister* a été adopté comme avion de voltige de plusieurs patrouilles acrobatiques, dont la Patrouille de France, qui l'a utilisé pendant 24 ans (de 1956 au 16 septembre 1980). L'avion est présenté aujourd'hui en solo par **Hugues Duval**, pilote et organisateur d'événements aéronautiques renommé. Il est décoré aux couleurs du sponsor de la patrouille du même nom, le Groupe des Casinos Tranchant. Cette patrouille de quatre appareils se produit régulièrement dans les meetings dominicaux.



CM 175 Zephyr

1956

Association Zephyr 28

Cocardes Marines

F-AZPF

et de maintenir en condition de vol le Fouga Zephyr n°28, dans un esprit de continuité et selon les valeurs qui ont été celles des hommes qui ont participé à sa mise en oeuvre au sein de l'Aéronautique navale.

Le **Morane-Saulnier MS.760 Paris** est un avion à réaction quadriplace construit par Morane-Saulnier, destiné principalement à des missions de liaison ou de transport léger. Apparu à la fin des années 1950, il a été construit à 165 exemplaires dont une bonne partie était toujours en service à la fin des années 1980. Un certain nombre d'avions ont été vendus à l'exportation ou à des opérateurs civils. La France en a utilisé 14 exemplaires pour les besoins de l'Aéronavale. Il est considéré comme l'un des tous premiers jets légers. Le MS 760 Paris présenté aujourd'hui est basé sur l'aérodrome de Morlaix en Bretagne. Il est opéré par l'association Armor Aéro Passion qui perpétue les traditions de l'escadrille qui l'exploitait dans les années 60. Armor Aéro Passion, présidée par **Jean Michel Laporte**, qui pilote l'appareil aujourd'hui, a pour vocation la promotion culturelle et sportive de l'aviation. Des objectifs qui se concrétisent par la sauvegarde du patrimoine aéronautique, la construction et la remise en vol d'appareils historiques et l'exécution de vols de démonstration dans les manifestations aériennes.



Morane-Saulnier MS 760 Paris

1954

Armor Aéro Passion Cocardes Marines

F - AZLT

Le **Nord 3202** est un avion d'entraînement militaire français conçu et réalisé par la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN) au cours des années 1950. Le N 3202 a été conçu initialement à la suite du besoin de l'Armée de terre française pour un avion d'entraînement destiné au remplacement des biplans Stampe SV-4 en service au début des années 1950. Celui-ci a réalisé son premier vol en avril 1957. Il s'en est suivi une commande de l'Etat pour cent appareils et le premier avion de série a quitté les chaînes d'assemblage en juillet 1959. La guerre d'Algérie ayant un besoin croissant en pilotes militaires, notamment pour l'ALAT qui se bat quotidiennement en Afrique du Nord, les Nord 3202 ont donc rejoint rapidement l'École de spécialisation de l'aviation légère de l'Armée de terre dont ils sont devenus bien vite les principaux avions d'entraînement et les derniers ayant servi dans cette arme. L'exemplaire présenté aujourd'hui par



North American N3202

1959

Propriétaire privé

F - AZND

Bertrand Dommartin est décoré aux couleurs du champion de voltige français Léon Biancotto, qui se tua à son bord lors d'un entraînement aux Championnats du monde à Bratislava en 1960.



Cessna 337 Skymaster Push Pull

1962

Propriétaire privé

F-HCRF

l'Armée Portugaise pour des opérations anti-guérilla en Angola. Sa restauration a nécessité 16 mois de travail.

Le **Cessna 337 Skymaster** est un avion bimoteur de type **Push Pull** construit dans les années 1960 par la firme américaine Cessna et par Reims Aviation à partir de 1969. Il a effectué son premier vol le 28 février 1961. En 1967, l'US Air Force a passé commande de 500 appareils destinés à faire du contrôle aérien en assistance des troupes au sol au Viêt Nam. Par ailleurs, 31 Cessna 337 civils sont destinés à la guerre psychologique. Ils sont à cet effet équipés de haut-parleurs et de dispositifs de largage de tracts. Les 170 avions produits par Reims Aviation ont été destinés à des missions d'assistance, de patrouille et de sauvetage. Près de trente pays utilisaient encore des Skymaster militairement à la fin des années 1990. Le FTB 337G, présenté aujourd'hui par **Raymond Frappot** et **Jean Claude Roumilhac**, est équipé d'un système Robertson lui donnant une capacité de décollage et atterrissage court (STOL). Il a été utilisé par



North American OV-10B Bronco

1965

Musée Européen de l'Aviation de Chasse

F - AZKM

recevoir un canon de 20 mm en tourelle. Il a été utilisé essentiellement pendant la guerre du Viêt Nam et pendant la guerre du Golfe. 18 exemplaires ont été produits pour l'Allemagne à partir de 1969, équipés pour le remorquage de cibles. Le *Bronco* du Musée Européen de l'Aviation de Chasse de Montélimar est l'un de ceux-ci. Il est piloté par **Alain Bes**, Président du musée.

L'**OV-10 Bronco** est un avion d'attaque au sol, de reconnaissance et de guidage d'artillerie conçu par la firme North American. Il a participé entre autres à la guerre du Viêt Nam et à la lutte contre les narcotrafiquants en Colombie jusqu'en 2015. L'OV-10 fut conçu pour répondre à une demande de l'US Navy. Ce programme avait pour but l'acquisition d'un avion de lutte anti-guérilla. Neuf fabricants américains entrèrent en compétition. Le vainqueur a été désigné en août 1964, il s'agissait du NA-300 de North American. C'est un avion bipoutre propulsé par deux turbines AiResearch T76 de 668 ch. Le premier avion de série a effectué son premier vol le 6 août 1967. L'OV-10A possède 4 points d'emport d'une capacité de 272 kg sous les ailes et 5 autres d'une capacité de 544 kg sous le fuselage. L'OV-10D possédait des pylônes sous voilure de 272 kg chacun. À la place des points d'emports sous le fuselage, il pouvait



Scottish Aviation Bulldog Team

1959

Propriétaires privés

F - AZKI / F - AZOG

stationnée à Cognac. Les avions sont pilotés par des pilotes instructeurs de l'Ecole de pilotage de l'Armée de l'air de la base Aérienne 709 de Chateaubernard.

Le **Bulldog** a été dessiné par Beagle Aircraft Limited et produit par Scottish Aviation. Destiné initialement au marché militaire pour la formation de début, il est aujourd'hui très prisé par les aéro-clubs et les écoles de pilotage civiles. Développé comme un biplace côte à côte d'entraînement militaire de début à partir du B.121 Pup, il était équipé d'un moteur de 200 ch qui permettait de passer toute la voltige. Le prototype du B.125 a effectué son premier vol le 19 mai 1969. La plus grosse commande pour le Bulldog était de la Royal Air Force, qui a acheté en 1973 un lot de 130 machines et les a affecté à ses différentes écoles de formation pour l'entraînement des futurs pilotes de chasse et de ses pilotes d'essais. Ils ont été également commandés par l'Armée de l'Air Suédoise. Utilisé au total par une quinzaine de pays dans le monde durant plus de trente ans, cet avion s'est taillé une réputation hors du commun auprès de la plupart des jeunes pilotes. Les avions présentés forment la Bulldog team,

VOLTIGE MODERNE ET AVIONS MILITAIRES



Extra 300 LP
Catherine Maunoury
F - HCSA

présidence du Conseil d'administration de l'Aéro-Club de France tout en étant ambassadrice du musée de l'Air et de l'Espace. Elle vole aujourd'hui en duo avec Aude Lemordant, également Championne du Monde.

L'Extra Flugzeugbau Extra 300 est une famille d'avion de voltige d'entraînement et de compétition en voltige de haut niveau conçu à partir de 1987 par Extra Aircraft. Il existe des versions biplaces et monoplaces pour les compétitions de voltige. Le moteur de base des Extra 300 est le 6 cylindres à plat Lycoming de 300 à 330 ch. L'Extra 330 est capable de supporter un facteur de charge de +/- 8 G dans sa version biplace. L'Extra 330 LP biplace est piloté aujourd'hui par **Catherine Maunoury**. Devenue pilote très jeune, Catherine Maunoury s'oriente vers la voltige aérienne que pratiquait son père. En seulement quelques années, elle remporte dix titres de Championne de France et deux de Championne du Monde. Le 10 août 2010, elle est devenue Directrice du musée de l'Air et de l'Espace, étant ainsi la première femme à occuper cette fonction. En 2016, elle est élue à la



Extra 330 SC
Aude Lemordant
F - HXAL

Aude Lemordant vole à bord de son **Extra 330 SC** monoplace, un avion essentiellement destiné à la compétition, construit autour d'un fuselage en treillis d'acier soudé recouvert de tôles aluminium et de fibre de verre et entoilé. L'aile, placée en position médiane, est en fibre de carbone. L'avion est équipé du moteur Lycoming AEIO-580 de 315-330ch. Après avoir remporté trois titres de Championne de France, et un de Championne d'Europe freestyle, Aude Lemordant s'est distingué une nouvelle fois après une première victoire en 2013 de Championne du Monde de Voltige aérienne, en remportant à nouveau le titre en 2015 à Châteauroux, devenant ainsi la seconde pilote féminine à posséder ce double titre dans l'histoire de l'Aviation, après son aînée Catherine Maunoury. Toutes deux proposent aujourd'hui une alternance de figures de freestyle en solo ou ensemble. Un véritable duo de ballerines où grâce et élégance sont au rendez vous.



Pitts S2B
Bertrand Boillot
F - HBOB

Le **Pitts Special** est un avion de voltige biplan conçu par Curtis Pitts, avec de nombreuses évolutions et variantes depuis son premier vol en 1944. Le Pitts Special a longtemps dominé les catégories supérieures de la voltige mondiale jusqu'à l'émergence dans les années 1970-1980 de monoplaces monoplane à hautes performances qui l'ont supplanté en catégorie Unlimited. Cependant, les Pitts restent compétitifs et font toujours le spectacle dans les shows aériens du fait de leur allure inimitable et de leur redoutable vivacité. Le Pitts S2 B est piloté aujourd'hui par **Bertrand Boillot**, ancien leader solo de la Patrouille de France. « Bob » Boillot se livre à un « dog fight » aérien acharné avec son alter ego Eric Vazeille, alliant puissance et style. Un programme musclé et enlevé.



Mudry - Apex CAP 222

Eric Vazeille

F-WWMZ

Le **CAP 222**, issu de toute une lignée d'avions de voltige produits par les ateliers d'Auguste Mudry à Bernay est un projet d'avion de voltige biplace d'entraînement et de compétition. APEX Aviation, société qui a repris les avions Mudry, a construit ce prototype qui présente la particularité d'être construit intégralement en matériaux composites. Même si ses performances permettent un taux de roulis élevé, bien supérieur à certains monoplaces de compétition, il est arrivé trop tard face à la concurrence. **Eric Vazeille**, ancien Champion du Monde de la discipline (2000) tire le maximum de sa machine en lui infligeant des accélérations de + ou - 10 G. Allié à Bertrand Boillot et son Pitts, il a créé la patrouille Skyloop, un show complet de 10 minutes permettant de faire la démonstration à la fois de la voltige individuelle de compétition et du travail de patrouille acrobatique. Un art nouveau dans le paysage des meetings aériens.



Beechcraft 33 Bonanza

Nicolas Ivanoff

D - ENIR

Le **Bonanza** est un aéronef présenté pour la première fois par Beechcraft en 1947 après un premier vol en décembre 1945. Le Bonanza, entièrement métallique, rapide, équipé d'un train d'atterrissage rétractable, d'un moteur 6 cylindres à plat, avec une aérodynamique très soignée et une traînée réduite, a été un avion très innovant, révolutionnaire pour son époque. Les premières versions ont été équipées d'une queue de type papillon (« V tail » en anglais), semblable à celle du Fouga Magister. Par la suite, à partir de 1982, les versions équipées d'un empennage conventionnel (dérive verticale et stabilisateur horizontal) sont les seules restées en production. Toujours fabriqué (Beechcraft G36) par la Hawker Beechcraft, plus de 17 000 Bonanza, toutes variantes confondues, ont été construits. Il est piloté aujourd'hui par **Nicolas Ivanoff**, pilote de voltige aux

multiples victoires (Champion du Monde par équipe en 2000) et pilote de course dans le championnat Red Bull Air Races. Nicolas, qui nous gratifie aujourd'hui d'une présentation un peu particulière de son avion débonnaire, participera la semaine suivant le meeting du Bourget à une manche du Championnat mondial Red Bull Air Races, organisée en baie de Cannes pour la première fois dans l'histoire.



Extra 330 SC

Equipe de Voltige de l'Armée de l'Air

Cne Alexandre Orlowski / Cne Pierre Varloteaux

F - TGCI

L'**Equipe de Voltige de l'Armée de l'air (EVAA)** et la Patrouille de France sont deux composantes des Équipes de Présentation de l'Armée de l'air. Cette unité participe au rayonnement de l'armée de l'air en France, mais aussi à l'étranger où le rôle diplomatique est souvent mis en avant. Elle est aussi compétitrice de haut niveau à travers sa participation aux épreuves internationales de voltige et compte de nombreux champions du monde dans ses pilotes, au fil des décennies. Depuis 2008, L'EVAA vole sur Extra 330, un avion spécialement développé pour la voltige de très haut-niveau. La forte sollicitation mécanique des avions de l'EVAA réclame une attention toute particulière, aussi les mécaniciens de l'équipe assurent la mise en oeuvre et la maintenance des avions en étroite collaboration avec un technicien de la société Extra Aircraft. L'équipe de Voltige de l'Armée de l'air comme la Patrouille de France est stationnée

sur la Base Aérienne 701 de Salon de Provence. Elle se compose de 6 pilotes et de 6 mécaniciens. Le **Capitaine Alexandre Orlowski**, dit « Popov » présente aujourd'hui un programme de voltige freestyle, identique à celui avec lequel il remporta son titre de Champion du Monde en 2015. Il est accompagné du **Capitaine Pierre Varloteaux**, commandant de l'EVAA.



Bréguet Atlantic 2

Aéronautique navale
Flotille 21 F

une version profondément modifiée de l'ATL1. Il conserve la majeure partie de la cellule et les moteurs mais l'essentiel a bien été modifié et modernisé. Ainsi 28 Atlantic 2 ont été produits de 1991 jusqu'en 2007 où tous ont subi peu à peu une cure de jouvence, en recevant une nouvelle avionique de bord et un nouveau système d'arme à vocation anti-surface et anti-sous-marine. L'ATL2 peut emporter, en soute jusqu'à 2 AM-39 Exocet, 8 torpilles, ou un panachage (1 Exocet et 3 torpilles), des grenades, des bombes GBU12, GBU58, des lance-bombettes d'exercice, des conteneurs SAMAR ou SATER ; une capacité de largage de bombes guidées laser a été récemment ajoutée. La masse normale au décollage est de 46 tonnes. L'autonomie est de 12 heures, dont 8 heures de patrouille à la vitesse optimale de 180 noeuds (333 km/h) sur une zone à 500 nautiques de sa base avec 4 h de transit à 270 noeuds (500 km/h). L'appareil présenté aujourd'hui est issu de la Flotille 21 F basée à Lann Bihoué.

À la fin des années 1950, les sous-marins performants de la marine soviétique ont fait peser une menace croissante sur les marines de l'OTAN. Il apparaît que les Lockheed P2V7 Neptune, d'origine américaine, n'ont plus satisfait les besoins de la lutte anti-sous-marine dans un conflit avec l'URSS. Le programme Breguet BR 1150 *Atlantique* est sélectionné en 1959 parmi vingt-quatre projets en compétition. Le **Bréguet Atlantic** a effectué son premier vol à Toulouse le 21 octobre 1961. Les deux premiers avions de série sur les 20 commandés ont été livrés le 10 décembre 1965 sur la BAN Nîmes-Garons. A la fin de sa carrière, les Atlantic de première génération ont été produits à 87 exemplaires. Au milieu des années 1970, compte tenu du vieillissement du parc des Br 1150 Atlantic, la Marine française a décidé de mettre en service une nouvelle génération d'Atlantic. C'est



Dassault Rafale Marine

Aéronautique Navale
Flotille 12 F

furtivité passive et active ; il est équipé d'un radar à balayage électronique et de deux moteurs Snecma M88. Pour la supériorité aérienne, il utilise des missiles air-air et un canon ; en bombardement tactique, il utilise des bombes guidées laser, des missiles de croisière, des missiles antinavires, et en bombardement stratégique, un missile nucléaire. Le Rafale a réalisé des missions de bombardement durant la guerre d'Afghanistan (2001-2014), lors de l'opération Serval au Mali et lors de l'opération Chammal contre l'État islamique en Irak et en Syrie, ainsi que des missions d'interdiction et de bombardement au cours de l'intervention militaire de 2011 en Libye. Le Rafale M est le seul avion de combat non américain autorisé à opérer à partir des porte-avions de l'US Navy. L'avion exposé aujourd'hui appartient à la flotille 12 F de Landivisiau.

Le **Rafale de Dassault Aviation** est un avion de combat omnirôle développé pour la Marine nationale et l'Armée de l'air françaises, livré à partir de mai 2001. À la fin des années 1970, les forces armées françaises ont exprimé un besoin d'un nouvel avion de combat polyvalent qu'il est envisagé de développer avec l'Allemagne de l'Ouest, le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Italie. Mais les divergences de besoins, notamment la capacité d'opérer depuis un porte-avions, ont amené la France à se désolidariser de ses partenaires en 1985. Le démonstrateur Rafale A a volé le 4 juillet 1986 et le programme a été lancé le 26 janvier 1988. La France a prévu de commander 286 appareils dont 58 pour la Marine. Fin 2017, 149 avions ont été livrés sur les 180 commandés. Il s'agit d'un avion à aile delta et plans canard, à commandes de vol électriques qui utilise des éléments de



8 Dassault Dornier Alphajet
Patrouille de France 2018

- N°1 Leader LCL Gauthier Dewas
- N°2 Cne Julien Le Page
- N°3 Cne Mickaël Jost
- N°4 Cdt Clément Racine
- N°5 Cne Benjamin Chanat
- N°6 Cne Cyril Touzet
- N°7 Cne Bertrand Tardif
- N° 8 Cne Damien Bourmaud
- N°9 Cne Benjamin Michel.



La Patrouille de France est la patrouille acrobatique officielle de l'Armée de l'air française créée en 1953. Avec l'Équipe de voltige de l'Armée de l'air, sa mission est de représenter l'Armée de l'air et d'être l'ambassadrice de l'aéronautique française à l'étranger. Stationnée sur la base aérienne 701 de Salon-de-Provence, elle est considérée comme l'une des meilleures formations acrobatiques au monde. Composée de 9 pilotes et de 35 mécaniciens, elle partage son emploi du temps entre la saison hivernale (entraînement), et la saison estivale (manifestations aériennes). Elle ouvre traditionnellement le défilé du 14 juillet à Paris à 9 Alpha Jet, mais réalise avant tout une cinquantaine de fois chaque année une démonstration d'une vingtaine de minutes en deux temps. Une première partie appelée « le ruban » alternant des changements de formations sans séparation des appareils et une seconde partie nommée « la synchro » au cours de laquelle les avions se séparent et effectuent des croisements impressionnants, en boxes ou en solo. Ces démonstrations sont commentées par le Directeur des équipes de présentation de l'Armée de l'air, Pilote de chasse également, ainsi que par l'Officier des relations publiques. Chaque vol est filmé à partir du point central par l'un des trois spécialistes photo/vidéo, où se trouve également un pilote (le plus souvent le pilote remplaçant) chargé notamment d'assurer l'interface entre la patrouille et le contrôle, et garantir la sécurité des vols. Trois pilotes intègrent chaque année la patrouille. Les nouveaux entrants sont choisis parmi les pilotes de chasse de l'Armée de l'air qui font acte de volontariat. Ils doivent détenir la qualification de Chef de patrouille et totaliser au moins 1 500 heures de vol sur avion à réaction pour pouvoir postuler. Sur le principe de la cooptation, ce sont les pilotes en place qui choisissent les trois futurs pilotes de la patrouille. Le programme de la Patrouille de France est renouvelé chaque année. Chaque programme, appelé « série », est déterminé par le leader en concertation avec tous les membres de son équipe. Ce programme est proposé à la validation de la commission de sécurité des vols, avant d'être validé comme pour tous les pilotes démonstrateurs par le chef d'état-major de l'armée de l'air au mois de mai de chaque année. La Patrouille de France est avant tout une équipe. Ce sont 35 mécaniciens volontaire de plusieurs spécialités qui couvrent l'ensemble des besoins et mettent en oeuvre, entretiennent et réparent les 12 Alphajet affectés à l'unité. Placés sous les ordres du Chef des services techniques, les mécaniciens sont également choisis par cooptation parmi les mécaniciens de l'Armée de l'air.

Photos © : Armée de l'Air – Marine Nationale – Ph. Chetail - French Airshow TV – Cercle des Machines Volantes – AJBS – Savic Marko – Tagazous On Line – Pict'Aero – Casques de Cuir – France Flying Warbirds – W.B – Daks over Normandy– Skippy's Spartan – G. Trussell – Amicale des Avions Anciens d'Albert – F. Cabrol – F. Vandentorren – X. Méal – L'Echarpe Blanche – Delta Reflex – Delta Base – J. Villière – Military Planes – Légendaire en Limousin – U. Grueschow – D. Peal – Piperclubfrance.com – F. Beniada – Patrouille Tranchant – Sport Découverte – A. Bidini – Aéroobjectif – P. Perrier – Musée Européen de l'Aviation de Chasse – Planespotters.net – Ph. Maton – F. Herzog – EVAA – V. Imbert – Ch. Magro – Patrouille de France – M. Jouary – J. Morteuil.

Textes : © Wikipédia – Ph. Chetail – Patrouille de France

ORGANISATION

Meeting aérien réalisé par **Airshow**

Directeur des opérations : **Philippe Chetail**

Directeurs des vols : **Jacques Aboulin** et **Michel Geindre**

Direction piste : **Jean-Philippe Mayol**

Assistance piste : **Jetex Flight Support**

Commentateurs : **Bernard Chabbert** et **Adt Florian Bertolina**

Régisseur : **Mickaël Gallet**, **SIRPA Événementiel Creil**