



Aviation News



ACTUALITES DOCUMENTATION ET RECHERCHES HISTORIQUES

Revue d'informations du Centre de Documentation et de Recherches Historiques Nancy-Ochey Décembre 2017 N°52

Mailing list remove on first request

CDRH Association Loi 1901 Fédération des clubs de la Défense CB 00.133 CDRH CS40334 54201 TOUL CEDEX

Olivier Stoltz



Joyeuses fêtes de fin d'année et...



...bonne et heureuse Année 2018

Par Bernard LENGERT, artiste indépendant, membre permanent de la Délégation Patrimoine de Nancy-Ochey

Visitez le site de Bernard Lengert : <https://www.facebook.com/people/Bernard-Lengert/100009769603284>




carac
Votre épargne le mérite

Faites
valoir vos
droits !



Votre
épargne
est bien
armée pour
sa retraite.

**Bénéficiez de la retraite complémentaire réservée
aux Anciens Combattants & Victimes de Guerre*.**

Retraite Mutualiste du Combattant

 **N° Cristal 0 969 32 50 50**

APPEL NON SURTAXÉ

 **facebook Carac** | www.carac.fr | www.epargnonssolidaire.fr

(*) Titulaires de la Carte du Combattant ou du Titre de Reconnaissance de la Nation.
Retraite Mutualiste du Combattant est un produit d'assurance-vie libellé en euros.



Carac - Metz - 36 rue Pasteur - BP 70108 - 57004 METZ Cedex 01
Carac - Nancy - 45 rue Saint-Georges - CS 50625 - 54010 NANCY Cedex

Carac : Mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la mutualité - SIREN : 775 691 165

À la CASDEN, le collectif est notre moteur !

Banque coopérative créée par des enseignants, la CASDEN repose sur un système alternatif et solidaire : la mise en commun de l'épargne de tous pour financer les projets de chacun.

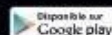
Comme plus d'un million de Sociétaires, faites confiance à la CASDEN !



Découvrez la CASDEN
sur www.casden.fr ou contactez
un conseiller au 01 64 80 64 80*



L'offre CASDEN est disponible
dans les agences Banques Populaires,
sur www.casden.fr et sur l'application mobile CASDEN.



Accueil téléphonique ouvert du lundi au vendredi
de 9h00 à 18h30 (heures de Paris).
Appel non surtaxé. Coût selon votre opérateur.



CASDEN, la banque coopérative de toute la Fonction publique

Il ne manque que les avions...

Le Républicain
Lorrain

LORRAINE AIRPORT

Malgré des infrastructures de qualité, l'aéroport lorrain ne décolle pas.
Pire, il a fermé quatre lignes en six mois. Photo d'archives ER

LORRAINE > Transports

Quelle destination pour Lorraine Airport ?

Lorraine Airport a fermé quatre lignes en six mois et va encore changer de gouvernance. La situation interpelle alors que les autres aéroports régionaux, Vatry et Entzheim, développent des stratégies bien plus lisibles.

L'équipement a tout d'un grand ; Normal, l'argent des lorrains y a massivement été investi depuis sa création en 1991. « Il ne manque que les avions », sourient les observateurs ; lorraine Airport est-il condamné à rester un petit aéroport de province, Il est légitime de le penser. Alors que tous ses voisins se développent (Luxembourg, Strasbourg, Sarrebrück, Vatry), celui de la région Grand Est n'en finit plus de laisser des plumes dans les zones de turbulences.

Dernière crise en date : la disparition des écrans radar, en six mois, de quatre lignes régulières. Stéphane Lafay, le nouveau pilote depuis fin février, la pondère. Certes, la suspension de la liaison avec Nice de Hop !, ligne historique datant de 1991, est un coup dur (5000 à 6000 passagers en moins). Mais elle n'est qu'hivernale et Nice peut encore être atteint par le très performant hub de Lyon.

Faute de remplissage suffisant, Chailair a stoppé ses vols à destination de Perpignan. Stéphane Lafay dit enfin être à l'origine de la fermeture des liaisons Twin Jet sur Bordeaux et Nantes.

L'occasion d'apprendre qu'elles faisaient l'objet d'une aide à l'économie signée par l'ancienne direction : « Au regard du maigre remplissage et du potentiel, cet engagement a été pris d'une manière un peu inconsidérée. Nos ressources sont comptées. Il faut se concentrer sur des dossiers qui en valent la peine. » ►

**Perdre le moins d'argent possible :
voilà la seule ambition politique
depuis que la Région en
assume la gestion**



■ Lorraine Airport aimerait plus souvent voir des gros porteurs sur son tarmac.

RL/ Pascal Brocard

La dénonciation de ces conventions lui permet d'atteindre l'objectif fixé par Philippe Richert avant qu'il ne parte : réduire le déficit de 20% par an pour le stabiliser autour des 500 000 € en 2020. A son sommet en 2013 (2,4 M €), il était tombé à 1,6 M € en 2016 et devrait être à 1,3 M € en 2017.

Perdre le moins d'argent possible : voilà la seule ambition politique entourant Lorraine Airport de « puis que la Région en assume la gestion. Jean Rottner, le nouveau président, a grandi politiquement au pied de l'aéroport de Mulhouse-Bâle, devenu un géant. Aura-t-il la volonté de donner à Lorraine Airport cette impulsion qui fait défaut, Pas sûr. Le temps des 355 000 passagers, la fréquentation record en 2005, paraît bien loin. Metz-Nancy-Lorraine n'a jamais digéré l'arrivée du TGV en 2007. La hausse de 5% annoncée pour 2017 n'est qu'un trompe l'œil. 2016 (231 220 passagers) avait été marquée par six semaines de fermeture de piste pour travaux.



En attendant, Stéphane Lafay s'efforce de renforcer l'existant. Et notamment Air Algérie, qui remporte un grand succès. En mars, la compagnie passera de 3 à 4 rotations par semaine ; elle souhaite aussi développer son fret de soute. L'aéroport a accepté de relancer l'activité et ses hangars, fermés depuis le départ de DHL.

Le tour-opérateur TUI va également passer de 13 à 15 destinations vacances. Alors que TUIfly passera sa liaison pour Casablanca de 2 à 3 vols par semaine l'été prochain.

Le directeur se réjouit aussi de la future reprise en main de l'aérogare. La société Elior va revoir le café, le restaurant et ouvrir un duty-free d'ici à l'été 2018. Un investissement privé de 200 000 € qu'il exhibe en guise de preuve de l'intérêt que suscite toujours le petit aéroport de province...

■ Le café et le restaurant vont être revus dans l'aérogare et une boutique duty free sera ouverte avant l'été prochain.RL



Paris-Vatry réduit son déficit

La double casquette de Stéphane Lafay commence à agacer du côté de Lorraine Airport. Car le nouveau directeur est aussi et surtout celui de Paris-vatry, en Champagne-Ardenne, propriété du conseil départemental de la Marne. Lui n'y voit que du positif : « Ces deux aéroports, distants de 200 km, ne sont pas en concurrence. Mieux, cela nous permet de mettre en place quelques synergies, que ce soit dans l'administration ou chez les commerciaux ; quand on fait face à une concurrence très subventionnée, comme au Luxembourg, mieux vaut chasser en meute », estime celui qui n'a pas l'intention de lâcher Vatry, son bébé depuis deux ans et demi.



■ Stéphane Lafay, à la fois directeur de Lorraine Airport et de Paris-Vatry, assure que ses deux casquettes ne sont absolument pas incompatibles.
Pascal Brocard

Il dit y mener une politique radicalement différente, qui commence à porter ses fruits ; « la fréquentation passagers était de 84 000 en 2015 ; Elle a grimpé à 135 000 en 2016 et devrait atteindre 110 000 à 115 000 passagers cette année, malgré l'arrêt de cinq lignes de la compagnie AAA et de trois autres de JetAirfly. »

A la différence de Lorraine Airport, Vatry se développe aussi beaucoup grâce au fret. Plusieurs opérateurs cargo ont choisi cette plateforme proche de Paris. Après avoir longtemps constitué un gouffre financier, l'équipement devrait à l'avenir coûter moins d'argent public (3,5 M € Paris-Vatry réduit son déficit en 2016) ; « L'amélioration de nos résultats d'exploitation devrait nous permettre de réduire l'enveloppe de moitié. » La Région, qui a versé l'an dernier 1,5 M €, appréciera.

5%

C'est la hausse de fréquentation annoncée à Lorraine Airport pour 2017. Mais ce n'est qu'un trompe l'œil. 2016, avec 231 220 passagers, avait été marquée par six semaines de fermeture de piste.

Strasbourg-Entzheim en pleine ascension

C'est l'aéroport du Grand Est qui a le vent en poupe. « Depuis quatre ans, on ouvre chaque année 4 à 10 lignes », se réjouit Thomas Dubus, directeur de Strasbourg-Entzheim. L'aéroport alsacien ne boxe pas dans la même catégorie que Lorraine-Airport ou Paris-Vatry.

D'abord parce qu'il s'agit d'un des onze aéroport d'intérêt national français. Ensuite parce qu'il fait vivre 1200 salariés, là où les deux autres en emploient 87 et 79. Mais surtout parce que sa fréquentation est cinq à dix fois supérieure, avec 1,2 million de passagers en 2017 et une croissance de 12%.

« Nous avons enfin tourné la page de l'après-Paris », se félicite Thomas Dubus, conscient que l'aéroport aurait pu ne jamais se remettre de l'arrivée du TGV qui a entraîné la fermeture des lignes pour Roissy et orly. Elles constituaient l'essentiel de sa clientèle. ►

La clientèle loisirs tire l'aéroport vers le haut

La structure en a profité pour revoir de fond en comble sa politique. En 2012, 90% du trafic était franco-français, avec 60% de clientèle d'affaires ; Aujourd'hui, c'est la clientèle loisirs qui tire l'aéroport vers le haut. « Nous avons fait beaucoup d'effort à l'international », reconnaît Thomas Dubus.

Absentes du tarmac, il y a encore 5 ans, les compagnies low cost représentent 50% de l'activité en 2017.



■ En 2013, la compagnie Volotea était venue fêter à Strasbourg son 500 000ème passager en France.

En septembre dernier, elle a fêté son millionième passager au départ de Strasbourg. DR

L'espagnol Volotea y a ainsi installé une de ses trois bases en France. Et les Alsaciens, qui avaient pris l'habitude de partir en week-end ou en vacances depuis Baden-baden ou Bâle, reviennent aujourd'hui. L'aéroport a même séduit cet été 17% de Lorrains, et 15% d'Allemands.

Un miracle ? pas vraiment. Pour réussir sa mue, Entzheim a choisi de mener une politique agressive en proposant des tarifs ultra-attractifs sur les taxes, les redevances, l'assistance et les carburants. Les compagnies ont mordu à l'hameçon.

Des revenus extra-aéronautiques

L'aéroport développe aussi des revenus extra-aéronautiques. En valorisant notamment son emprise foncière, où se sont installés parkings, école de pilotage, centre de simulation, commerce et aérogare de fret tout camions ; cette dernière génère 30 000 tonnes par an. Un chiffre qu'elle espère tripler d'ici à 2022, grâce au marché pharmaceutique local.

L'aéroport se lance aussi sur l'aviation d'affaires, un marché en plein développement qui crée de l'activité de maintenance. Trois compagnies, (une d'hélicoptères et deux de jets) y ont pris leur quartier.

Le tout sans engloutir d'argent public. Au contraire, en tant qu'actionnaire de la société aéroportuaire créée en 2011, les partenaires (Etat 60%, CCI Alsace 25%, Région, Département et Eurométropole 5% chacun) touchent même des dividendes grâce aux bénéfices, de 500 000 à 1,5 M € par an !

Un exemple à suivre...

Philippe Marque ●●

355 000

Le record de passagers, en 2005, paraît bien loin, Metz-Nancy-Lorraine n'a jamais digéré l'arrivée du TGV en 2007.



DE L'AIR ! DE L'AIR !

L'AVIATION DANS LES VOSGES



ARCHIVES
DÉPARTEMENTALES DES VOSGES

4 avenue Pierre-Blanc
Parc économique du Saut-le-Cerf
88000 Épinal
TÉLÉPHONE 03 29 81 80 70
SITE www.archives.vosges.fr

Ligne de bus n°4 :
arrêt Cendrillon

EXPOSITION

DU 15 SEPTEMBRE 2017

AU 16 MARS 2018

OUVERTURE

DU LUNDI AU VENDREDI

8 H 30 - 17 H 30

VIA AIR MAIL



LA VIE EN
VOSGES
le Département



PALAIS DES DUCS
DE LORRAINE
8 rue de la Cour

Modernisation des armées : le paradoxe de la loi de programmation militaire

lesechos.fr 11 décembre 2017



■ Un hélicoptère Tigre de l'armée française.

© Airbus Helicopter

Le gouvernement a promis un effort financier important pour la défense, mais il ne desserre guère la contrainte budgétaire sur les commandes de matériel neuf.

A l'heure où les discussions sur la future loi de programmation militaire (LPM) battent leur plein, la question du maintien en condition d'opérations du matériel existant de la défense, tant dans l'aéronautique que dans le terrestre ou le naval, joue un rôle fondamental pour redonner aux armées des marges de manoeuvre.

Tout gain d'efficacité sera bienvenu. Car le paradoxe de la prochaine LPM 2019-2025 est de s'inscrire dans un budget en croissance sans pour autant répondre facilement aux besoins de modernisation exprimés par les armées.

Effort de transparence sur les Opex

Le président a promis de porter le budget de la défense à 2 % du PIB d'ici à 2025, avec une augmentation régulière des moyens de 1,7 milliard d'euros par an jusqu'en 2022. Pour autant, cette montée en puissance s'inscrit aussi dans un effort de transparence budgétaire. Il s'agit d'inclure dans le budget de la défense les dépenses liées aux opérations extérieures, auparavant réparties en fin d'année entre les différents ministères au nom de la solidarité interministérielle.

Les Opex coûtent depuis plusieurs années largement plus de 1 milliard par an et rien ne permet de prévoir une diminution rapide de leur coût, même si l'état-major vient de présenter les options pour réduire l'engagement en Irak et en Syrie après la victoire sur l'Etat islamique annoncée samedi par l'Irak.

Dans la loi de finances 2018, la provision Opex a été portée de 450 à 650 millions. Elle sera portée à 850 millions en 2019 pour aller au-delà du milliard en 2020. Ainsi, la hausse budgétaire ne signifie pas la fin des contraintes pour une armée dont le matériel a été ces derniers temps mis à rude épreuve.

Respect des engagements pris

En outre, de nombreux programmes de modernisation ont été engagés sous le précédent quinquennat et le ministère de la Défense souhaiterait ne pas les « passer en revue », expression consacrée pour désigner des coupes ou des reports, mais bien les honorer. Ce qui représente une cinquantaine de milliards de commandes engagées...

Sauf à gérer mieux l'enveloppe disponible, à revoir les modes d'acquisition ou à mutualiser des coûts avec d'autres pays européens, ce gouvernement va donc devoir mettre plus d'argent sur la défense sans que cela ne se traduise par de nouveaux programmes phare, comme pourrait l'être par exemple un second porte-avions. Une situation frustrante pour des dirigeants politiques.

Anne Bauer ●●

France : Livraison du premier A400M équipé de pods de ravitaillement

air-cosmos.com 30 novembre 2017



La DGA a réceptionné le 12e A400M destiné à l'armée de l'Air. Cet appareil est le premier doté de pods de ravitaillement.

■ L'A400M peut ravitailler des chasseurs et d'autres aéronefs à voilure fixe. © Airbus

alexandre doumenjou AIRBUS

Le MSN62 sera prochainement réceptionné par l'Armée de l'air. Comme les derniers appareils livrés, il a été doté de vitrages blindés. C'est le 1er français à pouvoir être équipé de deux pods de ravitaillement en vol d'autres appareils à voilure fixe.

Airbus travaille aux solutions concernant les hélicoptères. Des essais en soufflerie ont été effectués avec des manches plus longues que celles initialement employées. Ce rallongement doit permettre à l'hélicoptère de rester en dehors de la zone de perturbation créée par les hélices et l'aérodynamique du fuselage. Le 13ème A400M français pourrait être livré prochainement. Les délais d'acceptation par la DGA et l'Armée de l'air ont été réduits, signe d'une amélioration de la qualité des appareils livrés. 15 devraient avoir été livrés d'ici 2019.

Emmanuel Huberdeau ●●

Dassault Aviation annule son programme Falcon 5X

avionslegendaires.net 13 décembre 2017



© Dassault Aviation.

Dassault a annoncé ce 13 décembre 2017 l'annulation du développement de son jet d'affaire biréacteur Falcon 5X. En cause les répétés retards dans le développement du réacteur Silvercrest conçu par Safran et les annulations de commandes qui semblent en avoir découlé.

Pour autant Eric Trappier, l'actuel patron de Dassault Aviation, ne renonce pas à proposer sur le marché un nouveau biréacteur d'affaire long courrier. Si le Falcon 5X est bel et bien enterré, il aura un successeur dont on ignore actuellement le nom. Quant à sa motorisation elle sera assurée par Pratt & Whitney Canada !

Le divorce entre Dassault et Safran semble consommé dans le cadre du développement de cette nouvelle génération d'avions d'affaire. Car rappelons que Safran produit toujours le M88 qui équipe les Rafale en France et à l'étranger. L'arrêt du programme Falcon 5X implique-t-il d'ailleurs la fin du développement du turboréacteur Silvercrest ? Rien n'est moins sûr. En effet, Safran a réussi à le vendre également au constructeur américain Cessna pour son futur biréacteur Citation Hemisphere dont le premier vol est attendu pour 2019.

Donc malgré un vol inaugural survenu cet été, le Falcon 5X demeurera à l'état de prototype. De quoi permettre à Bombardier et Gulfstream de pousser un petit ouf de soulagement pour leurs Global Express et G600.

Déjà dans les années 1970 le constructeur avait annulé un programme ambitieux: celui du Falcon 30...lui aussi biréacteur ! Aussitôt l'annulation connue l'action de Dassault a dévié à la bourse de Paris. Lors de sa clôture ce 13 décembre elle avait perdu 0.98% pour une valeur nominale de 1351.30 €.

Arnaud ●●

12 Rafale de plus au Qatar

psk.blog.24heures.ch 7 décembre 2017

■ Rafale aux couleurs du Qatar
© Dassault/ M.Alleume

Le Président français Emmanuel Macron est arrivé ce jeudi matin au Qatar. Plusieurs contrats ont été annoncés à cette occasion, en présence de l'émir du Qatar cheikh Tamim ben Hamad al-Thani. Le premier concerne un second lot de 12 Rafale pour un montant de 1,1 milliard d'euros et a posé une option sur 36 autres.

Rappel

Le Qatar avait passé commande en 2015 pour 24 Rafale pour près de 6,3 milliards €. Tout comme le Koweït le petit Emirat modernise sa flotte en prenant soin de diversifier ses fournisseurs.



■ TARGO™ II - Day & Night Capabilities



© Elbit Systems

Le Qatar a opté pour le viseur de casque israélien Elbit Systems « Targo II »

Les Rafale du Qatar seront les 1ers à être dotés d'un viseur de casque. Le Qatar a opté pour le système israélien Elbit Systems « Targo II ». Les pilotes seront en mesure de mieux localiser, suivre, identifier et engager les cibles aériennes et terrestres, car le système offre une prise de conscience de la situation et des options d'engagement facilitées par rapport aux systèmes HMD en service. La visière montée sur le casque affiche les informations de vol telles que l'altitude et la vitesse, ainsi que des cibles et fournit des données de suivi de soutien au pilote.

Le « Targo II » permet la visualisation de nuit. Une symbologie couleur ou monochrome projetée à l'intérieur de la visière du casque, donne au système un champ de vision de 20 ° (FOV). Si la cible ou la menace est en dehors de la FOV, une ligne de localisation cible (TLL) dirige le pilote où et dans quelle mesure chercher à l'amener dans la FOV du casque.

Armements

Les Rafale du Qatar disposeront des missiles air-air MICA IR, MICA EM (ElectroMagnétique), du missile METEOR à terme ainsi que des missiles de croisière air-sol SCALP-EG, de bombes air-sol GBU à guidage laser, et l'AASM. Pour compléter l'équipement, c'est la nacelle AN/AAQ-33 « Sniper » qui a été choisie pour être installée sur l'avion français. Les livraisons débuteront en 2018.



L'HÉLICO 2018

RASSEMBLEMENT - EXPOSITION - DÉMONSTRATIONS

CHOLET (LFOU)

1-2-3 JUIN 2018

A PARTIR DU SAMEDI 14H
ACCÈS AU PUBLIC

STANDS CONSTRUCTEURS

BELL - MARENCO - ROBINSON - HELISPORT - AIRBUS - LÉONARDO...

VILLAGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

AUTOUR DE L'HÉLICO VOLTA

EXPOSITION + DE 100 HÉLIPTÈRES

ANIMATIONS - BOUTIQUES

BAPTÊMES DE L'AIR

+ DIMANCHE

SHOW AÉRIEN
DE 14 H À 16 H



POUR LES PARTICIPANTS
INSCRITS AU RASSEMBLEMENT

VENDREDI

- COCKTAIL D'ARRIVÉE
- DÎNER
- DÉBATS

SAMEDI

- JOURNÉE GRAND PARC
- CÉRÉMONIE DE REMISE DE PRIX
- DÎNER ANIMÉ
- SPECTACLE CINÉSCÈNE

NOUVEAUTÉS



Organisé par



+ D'INFOS :

f Héliclub de l'Ouest

f L'Hélico 2018

www.helico-fascination.com

Avec la participation de :





ADDITIONNER LES FORCES **MULTIPLIER LES CHANCES**

POUR MENER À BIEN UN PROJET,
**C'EST SOUVENT LA BONNE RENCONTRE
QUI FAIT TOUTE LA DIFFÉRENCE.**

À la Banque Populaire, votre conseiller est au cœur d'un réseau local et national, riche de l'expérience de ses clients et sociétaires et de l'ensemble des expertises d'un grand groupe bancaire.

Il saura additionner les bonnes compétences pour multiplier vos chances de réussir vos projets.

#LaBonneRencontre

www.bpalc.fr - 03 54 22 10 00*

BANQUE POPULAIRE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE

ADDITIONNER LES FORCES, **MULTIPLIER LES CHANCES**



Italie : l'AH-249A remplacera l'actuel A129 Mangusta

24heures.ch 4 déc 2017

Leonardo prépare le successeur du A-129 « Mangusta » via le programme NEES « New Exploration and Escort Helicopters » désigné AH-249A.

L'AH-249A

Le nouvel hélicoptère AH-249A remplacera l'AW-129 « Mangusta » à partir de 2020.

L'AH-249A sera équipé de turbines General Electric GE CT7-2E1 et du même système de modernisation de l'AW-129 pour accélérer le processus de développement.

Le temps de vol passera de 2 à 3 heures, la vitesse de croisière de 115 à 140 nœuds (de 213 à 259 km/h) et le plafond de 15 000 à 20 000 pieds. La charge passera de 820 kg à 1800 kg. L'aéronef pèsera entre 7 et 8 t., plus lourd que le Tigre (classe 6 tonnes) et plus léger que le Bell AH-1Z Viper (classe 8 tonnes).



Mais l'AH-249A ne sera pas en concurrence avec les hélicoptères lourds « Apache », Mi-28 ou Ka-52. L'objectif est d'effectuer des missions d'escorte et de reconnaissance et de fournir un appui-feu aux forces terrestres. Il ne sera pas furtif, mais il sera équipé de dispositifs de réduction de signatures infrarouges, notamment pour les gaz d'échappement des turbines et d'un système de contre-mesures électroniques actif et de systèmes de logiciels contre le piratage.

L'hélicoptère disposera d'un système de traitement et d'intégration des données. ●●

L'Allemagne a lancé une procédure pour acquérir jusqu'à 60 hélicoptères lourds américains

opex360.com 16 déc 2017



Si le Fonds européens de défense avait été mis sur pied dix ans plus tôt, peut-être qu'Airbus Helicopters serait en mesure, aujourd'hui, de proposer un hélicoptère lourd, comme il en avait été question en 2009 avec le projet franco-allemand HTH [Heavy Transport Helicopter, HTH, ndr] Et, pour remplacer ses 68 hélicoptères CH-53G « Stallion », l'Allemagne ne peut que se tourner vers les États-Unis.

Le projet d'achat de 45 à 60 hélicoptères lourds que vient d'approuver le chef d'état-major de la Bundeswehr, le général Volker Wieker, prévoit un appel d'offres qui se jouera entre Sikorsky CH-53K King Stallion (Lockheed-Martin) et Boeing CH-47F Chinook, marché à plus de 4 milliards d'€. Le choix final devrait être annoncé en 2020. Pour rappel, l'entretien et la modernisation des CH-53G de la Luftwaffe sont assurés par Airbus Helicopters.

Laurent Lagneau ●●

Avions de combat: le directeur d'Airbus DS plaide en faveur d'une « collaboration intense » avec Dassault

opex360.com 28 nov 2017



L'avenir de l'aviation de combat en Allemagne et en France s'annonce confus car plusieurs priorités se chevauchent.

Côté allemand, l'on cherche un successeur au Tornado, dont le début du retrait est prévu en 2025. Et, pour le moment, la préférence du chef d'état-major de la Luftwaffe, général Karl Müllner, va à un avion de 5ème génération, **le F-35A**.

En France, il s'agira de **remplacer les Mirage 2000D** à l'horizon 2030 par un appareil capable d'emporter le missile de croisière de la dissuasion nucléaire. L'on aurait pu penser que l'annonce, faite en juillet, par le président Macron et la chancelière Merkel au sujet d'un nouvel avion de combat franco-allemand allait permettre de remplacer les Tornado et les Mirage 2000D. Mais, la ministre des Armées, Florence Parly, précisa le 14 Juillet, qu'il s'agissait de mettre au point un appareil destiné à **remplacer le Rafale et l'Eurofighter**.

En attendant, **pour Airbus**, la perspective de voir la Luftwaffe se doter de F-35A mettrait en danger l'industrie aéronautique européenne dans le domaine militaire. Aussi, pour Dirk Hoke, son directeur général, il pourrait être envisagé de certifier les Eurofighter allemands pour la mise en oeuvre des bombes nucléaires mises à la disposition de l'Otan par les États-Unis. « Cela permettrait de maintenir une solution européenne, **d'éviter d'acheter le F-35 [...]** dont **les Européens n'auront jamais la maîtrise** », a expliqué M.Hoke.

Il plaide en faveur de la mise au point d'un avion de combat de 6e génération, qui remplacerait ainsi les Eurofighter et les Rafale, voir les F/A-18. « Ma seule certitude est qu'il n'y aura **pas de nouveaux projets européens sans une collaboration intense et forte entre Airbus et Dassault** », a fait valoir M. Hoke. « Il nous faut trouver une solution pour créer ensemble l'avion de la 6ème génération qui permettra à toute l'industrie aéronautique européenne de maintenir ses compétences dans la défense. Sinon, elle serait amenée à disparaître », a-t-il continué.

Et M. Hoke d'ajouter : « L'enjeu est clair : le futur système de combat aérien européen a pour objectif de remplacer les trois avions, Tornado, Eurofighter et Rafale, à l'horizon 2040. »

Pour lui, « ce n'est qu'en investissant ensemble dans un programme de plusieurs milliards d'€ pour un système de 6ème génération que l'Europe assurera sa souveraineté ». Aussi, « la France et l'Allemagne doivent prendre le leadership » et « **Dassault et Airbus ont des capacités complémentaires pour le faire** ».

Laurent Lagneau ●●

Allemagne, bisbille autour du remplacement des Tornado

24heures.ch 12 déc 2017



■ Tornado allemand

© Luftwaffe

Le ministère allemand de la Défense a confirmé ce lundi que l'avion de combat Eurofighter « Typhoon II » T3 était le principal candidat au remplacement de la flotte de Panavia Tornado au sein de la Luftwaffe.

Deux points de vue

Ceci contredit la position de l'inspecteur de l'armée de l'air allemande (CEMAA), pour le F-35.

Il est évident que pour le ministère de la Défense et le gouvernement d'Angela Merkel, il est primordial d'investir dans un projet européen et de maintenir le développement futur de l'avion européen.

De son côté, la Luftwaffe ne veut pas passer à côté d'un avion permettant de travailler en parfaite connexion avec l'ensemble des systèmes de l'armée. Une capacité que seul le F-35 peut offrir pour l'instant.

Une chance pour l'aviation européenne

Une décision allemande en faveur de l'Eurofighter devrait permettre de « booster » le programme d'améliorations de l'avion avec une nouvelle version dotée d'une électronique plus puissante et permettant l'entrée directe dans un système interconnecté. Ce que le Rafale F4 et le Gripen E MS22 offriront dès 2025. Une décision qui aura également des conséquences importantes en direction d'un futur avion de combat européen à l'aube de 2040.

Un important marché

Avec le remplacement des 85 Tornado de la Luftwaffe, c'est un contrat de plusieurs milliards d'€ qui est en jeu et permettra la survie de l'Eurofighter, de nombreux emplois en Europe avec probablement de futurs contrats à la clef. L'Allemagne prévoit de choisir le remplaçant des Tornado d'ici 2020 avec des débuts de livraison en 2025. ●●



Confiance renouvelée au Breitling Jet Team

(NDLR CDRH : après abandon du Super Constellation)

24heures.ch 15 décembre 2017



■ Les Albatros du Breitling Jet Team

© Breitling

Depuis 2003, Breitling soutient le Jet Team, une équipe de pilotes de renommée internationale. Le partenariat de la marque avec ces spécialistes de l'acrobatie aérienne symbolise parfaitement son lien centenaire avec l'aviation. Et l'horloger suisse ne tarit pas d'éloges au sujet de ses ambassadeurs de haut vol.

Les montres Breitling, pionnières de l'aviation

Lorsque Léon Breitling crée ses premiers chronographes à la fin du XIXe siècle, l'aviation n'en est qu'à ses balbutiements. L'évolution et le véritable flot d'innovations qui suivront pour l'horloger iront de pair avec ceux des visionnaires intrépides de l'époque poursuivant leurs rêves d'envol. En l'espace de quelques générations, l'aviation prend son essor et la marque, qui a déjà acquis la réputation d'un fabricant de montres solides et précises, devient l'horloger de prédilection des pilotes du monde entier.

Dans les années 1930, l'entreprise devient le partenaire privilégié de l'aviation en équipant les cockpits d'avion de chronographes de bord. Des instruments qui obtiennent rapidement la faveur des pilotes militaires.

En 1952, l'entreprise lance sa 1ère montre Navitimer, succès exceptionnel auprès des amateurs d'aviation.

Aujourd'hui encore, la marque occupe une place privilégiée dans le cœur des pilotes. La meilleure illustration est son partenariat avec le Breitling Jet Team.

Breitling Jet Team

Georges Kern, CEO depuis août 2017, n'a aucun doute sur l'importance que revêt le Jet Team pour sa marque. Basée à Dijon, il a parcouru le monde entier, en Asie et en Amérique du Nord. « En près d'un siècle, nous sommes le partenaire privilégié de l'aviation. Mais nous n'entendons pas nous arrêter là et sommes déterminés à prouver que le ciel n'est pas la limite ! » nous dit Georges Kern.



■ Le Breitling Jet Team 2017

© Breitling

Deux H225 pour les pompiers sud coréens

air-cosmos.com 27 nov 2017



■ Deux H225 supplémentaires pour la Corée du Sud.

© Airbus Helicopters Patrick Penna

Airbus Helicopters a annoncé, le 22 novembre 2017, la commande par l'agence sud coréenne "119 Rescue Headquarters" de deux hélicoptères lourds multi missions H225. Ces appareils seront employés pour des missions de sauvetage et de lutte contre les incendies. Ces deux machines rejoindront les deux H225 déjà utilisés par "119 Rescue Headquarters" qui aligne une flotte entièrement composée d'hélicoptères Airbus Helicopters avec également deux AS365 N2. Les deux nouvelles machines devraient être livrées fin 2019.

Emmanuel Huberdeau ●●



Pourquoi les compagnies aériennes restent à l'écart de l'A380

lesechos.fr 2 nov 2017

■ Les liaisons aériennes offrant un trafic suffisant pour remplir convenablement les A380, été comme hiver, sont finalement peu nombreuses.

De par sa taille et son coût, l'A380 représente un risque supérieur aux biréacteurs de taille plus modeste

Ce qui n'est pas dans l'air du temps



Quand Airbus lance l'A380 début 2000, l'avionneur table sur un marché de 1.400 très gros porteurs, sur 20 ans, d'une valeur de 490 milliards \$. 20 ans plus tard, l'A380 n'a remporté que 317 commandes, compteur bloqué depuis 5 ans. Après la crise financière puis l'envolée des compagnies low-cost, il y a surtout eu l'arrivée de nouveaux biréacteurs, le Boeing 777-300 ER, puis le 787, qui ont changé la donne en permettant aux compagnies de multiplier les fréquences.

La taille, atout et handicap

Si bien qu'aujourd'hui encore, pour la plupart des compagnies, l'A380 reste un appareil trop cher et surtout trop difficile à amortir du fait de sa capacité de plus de 500 sièges en moyenne. L'A380 affiche certes le coût au siège le plus bas du marché, mais à condition d'être rempli à 100%. Or les liaisons aériennes offrant un trafic suffisant pour remplir convenablement un tel appareil, été comme hiver, sont finalement peu nombreuses.

Le contre-exemple d'Emirates

L'unique contre-exemple reste Emirates, qui a acheté à elle-seule 44% de la production totale d'A380.

La menace du 777X

Cependant, même Emirates a commencé à revoir sa position vis-à-vis de l'A380. Depuis cet été, la compagnie est ainsi la première à déployer des A380 densifiés à 615 sièges (au lieu de 498 habituellement), sans première classe, afin d'afficher le coût au siège le plus bas possible. Emirates, dont les premiers A380 devraient sortir de sa flotte en 2020, a déjà commandé 150 Boeing 777X (plus de 400 passagers en version tri-classes) et Boeing planche déjà sur une version à plus de 450 sièges.

Même chose du côté de Singapore Airlines qui, tout en célébrant l'A380, a signé la semaine dernière une commande de 20 Boeing 777X et 19 Boeing 787-10.

Bruno Trévidic ●●



Airbus. Comprendre l'affaire de corruption en cinq questions

ouest-france.fr 13 déc 2017



■ Le président d'Airbus, Tom Enders, pourrait ne pas briguer un 3ème mandat à la tête du groupe.

© Hannah McKay/Reuters

Le conseil d'administration d'Airbus pourrait "entériner la non-reconduction" de son président, Tom Enders. La raison : le groupe aéronautique européen est la cible de plusieurs enquêtes internationales pour corruption. Explications.

Pourquoi le patron d'Airbus pourrait-il partir ?

Ce jeudi 14 décembre se réunit le conseil d'administration d'Airbus. Selon *Le Figaro*, il pourrait décider de ne pas renouveler à son poste l'actuel président, l'Allemand Tom Enders, qui paierait ainsi « la multiplication des enquêtes autour d'Airbus pour soupçon de corruption ». Jusqu'ici, le conseil d'administration l'a toujours soutenu. Le n° 2 du groupe, le directeur exécutif Fabrice Brégier, serait aussi « sur le départ ». Tom Enders a démenti l'information du *Figaro*, en déclarant que « les informations sur ma chute sont prématurées et exagérées ».

Pourquoi parle-t-on de corruption ?

Pour vendre des avions à des pays ou à des entreprises, il arrive que les groupes aéronautiques passent par des intermédiaires, des gens bien placés, influents, capables de glisser un petit mot en leur faveur. En échange, ils leur versent des commissions. La pratique n'est pas illégale en elle-même, mais il est obligatoire de déclarer les sommes versées. Et Airbus aurait oublié de le faire pour certains contrats d'avions de ligne : 34 A320 à Turkish Airlines et 150 Airbus à la Chine, en 2010, pour une valeur totale de 18,2 milliards de \$.

Pourquoi Airbus s'est-il dénoncé ?

C'est Tom Enders lui-même, avec le soutien du conseil d'administration, qui a dénoncé ces irrégularités au Serious fraud office, en Grande-Bretagne. La France et son Parquet national financier se sont joints à l'affaire, en mars 2017. Leur enquête pourrait être terminée ce printemps.

En octobre, Tom Enders avait affirmé que cette auto dénonciation était « la meilleure chose à faire ». Cette manœuvre devrait permettre à Airbus d'éviter le pire. Selon les lois anti-corruption britannique et française, quand une entreprise se dénonce elle-même, elle peut échapper à un procès et subir une amende réduite.

Si Airbus avait été reconnu coupable de corruption par la justice, il aurait pu lui être interdit de vendre aux États. La justice américaine aurait aussi pu lui interdire l'accès à son marché.

Que risque Airbus ?

En janvier, Rolls-Royce a accepté de verser une amende totale de 755 millions d'€ aux autorités britanniques, américaines et brésiliennes, pour une affaire similaire de corruption. Pour Airbus, l'amende pourrait être bien supérieure : plusieurs milliards d'€.

Quelles sont les autres affaires ?

Les justices belges et françaises enquêtent aussi sur la vente de 45 hélicoptères Eurocopter au Kazakhstan, en 2010. Et l'Allemagne enquête sur une 3ème affaire : des pots-de-vin auraient été versés en 2003, pour convaincre des décideurs autrichiens de lui acheter 18 Eurofighter.

Julie DURAND ●●

Guillaume Faury, successeur évident aux commandes d'Airbus avions

lesechos.fr 15 déc 2017



■ Guillaume Faury, le patron d'airbus Helicopters, succèdera à Fabrice Brégier à la tête d'Airbus avions en février prochain.

© Airbus

Le successeur désigné de Fabrice Brégier à la présidence d'Airbus commercial aircraft était le candidat le plus légitime en interne. Mais il va devoir faire ses preuves en division 1.

Grand gagnant du remaniement de la gouvernance, Guillaume Faury présente la particularité rare, en cette période troublée, de faire l'unanimité pour lui. Le patron d'Airbus Helicopters coche en effet toutes les cases pour apparaître comme le mieux placé au sein du groupe pour succéder à Fabrice Brégier à la présidence d'Airbus commercial aircraft. Son nom circulait d'ailleurs depuis quelque temps sans susciter de levée de bouclier.

La génération des quadras

Agé de 49 ans, il représente «*la nouvelle génération de leaders*» évoquée par Tom Enders. Ceux qui n'ont pas participé aux débuts d'EADS mais cumulent une longue expérience industrielle et commerciale dans l'aéronautique civile et militaire, ainsi qu'une expérience dans un autre secteur industriel, en l'occurrence l'automobile puisque Guillaume Faury a occupé différents postes de direction chez PSA de 2008 à 2010, susceptible d'apporter un regard et des pratiques nouvelles chez Airbus.

Un bon bilan chez Airbus Helicopters

Au sein d'Airbus Group, qu'il a rejoint en 2014 après son séjour chez Peugeot, Guillaume Faury a pour lui un bilan positif aux commandes de l'ex-Eurocopter, qu'il a réussi à piloter en douceur depuis 2014 à travers l'une des crises les plus sérieuses de son histoire.

Malgré la crise du secteur pétrolier et le crash d'un H225 en Norvège qui ont fait plonger les ventes d'hélicoptères lourds, Airbus Helicopters a préservé sa place de numéro un mondial des hélicoptères civils et a même renforcé ses positions face à ses concurrents, grâce à quelques beaux succès commerciaux, dont une commande record de la Chine et des ventes d'hélicoptères militaires.

Dans le même temps, Guillaume Faury a réussi à vendre en interne aux syndicats, une profonde réorganisation du schéma industriel d'Airbus Helicopters, sur le modèle de celui d'Airbus avions, assortie de réductions d'effectifs et de modification du temps de travail, sans susciter de levée de boucliers en France ni en Allemagne. Ce qui n'était pas gagné. ►

Aucun lien avec les affaires en cours

Et par dessus tout, Guillaume Faury présente le grand avantage de ne pas être mêlé ni de près, ni de loin, aux différentes affaires qui ont déstabilisé la gouvernance d'Airbus. Et ce pour la simple et bonne raison qu'il n'était pas chez Airbus lors de la conclusion des ventes d'avions dans le collimateur du Parquet national financier et du Serious Fraud Office britannique.

Il n'était pas non plus chez Eurocopter lors de la commande du Kazakhstan, cible d'une autre enquête pénale française. Du point de vue du conseil d'administration, il offre donc toutes les garanties nécessaires pour satisfaire les exigences de retour à l'éthique, donner satisfaction aux juges français et britanniques, réduire l'amende finale et éviter une mise en cause d'Airbus par la justice américaine.

Un an pour faire ses preuves

Reste à savoir si ce passage express de la division 2 à la division 1 permettra à Guillaume Faury de faire ses preuves, au point de pouvoir prétendre, d'ici un an à la succession de Tom Enders lui-même.

Contrairement à Fabrice Brégier, qui faisait fonction de numéro deux du groupe, Guillaume Faury ne récupérera pas le titre de directeur général adjoint en février prochain et ne sera que le président d'Airbus commercial aircraft. Une fonction certes essentielle, mais où d'autres avant lui se sont brûlés les ailes et qui peut également se banaliser, avec la concentration des pouvoirs entre les mains de Tom Enders.

Contrairement à son prédécesseur, le futur directeur commercial d'Airbus, Eric Schulz, rapportera ainsi directement à Tom Enders. Guillaume Faury n'aura donc pas son John Leahy et devra également gérer le départ en retraite de tous les dirigeants historiques d'Airbus, comme le directeur des opérations Tom Williams, le directeur des programmes Didier Evrard et bien d'autres responsables qui ont tous contribué à faire d'Airbus ce qu'il est aujourd'hui. Pas facile.

Bruno Trévidic ●●

Méga commande de 430 A320Neo

avionslegendaires.net 16 nov 2017

C'est un contrat historique que le constructeur aéronautique européen a annoncé ce mercredi 15 novembre depuis le Salon Aéronautique de Dubaï.

La société américaine Indigo Partners, spécialisé dans le soutien aux compagnies aériennes à bas coût, annonce avoir commandé un total de 420 avions A320.

La plus grosse commande dans l'histoire d'Airbus: 42 milliards d'€

On connaît déjà le détail des compagnies aériennes qui auront la jouissance de ces avions : *Jet Smart* au Chili en recevra 70, la compagnie mexicaine *Volaris* se verra allouer 80, *Frontier Airlines* aux États-Unis obtiendra 134 avions, tandis que le transporteur hongrois *Wizz Air* utilisera le plus grand nombre : 146 machines. Elle est déjà utilisatrice de 87 Airbus A320-200 et A321-200.

Ne pas confondre Indigo et IndiGo

Il ne faut pas confondre Indigo Partners avec le transporteur indien à bas coût IndiGo également utilisateur d'Airbus A320Neo. Ce sont deux sociétés homonymes. D'ailleurs l'entreprise américaine n'est nullement une compagnie aérienne, elle possède bien une flotte d'avions de ligne mais qu'elle loue à des transporteurs.

Cette commande confirme, si besoin s'en faisait encore ressentir, que la famille A320 est bien le plus grand best-seller d'Airbus et un gros caillou dans la chaussure de Boeing. Pour autant le constructeur de Seattle n'est pas en reste puisqu'il y a quelques jours il enregistrait une substantielle commande pour 40 787-10 Dreamliner à destination de la compagnie *Emirates*. Le tout pour la bagatelle d'environ 12.8 milliards d'€.

Arnaud ●●

L'Airbus A320 Neo

Version remotorisée de l'A320, Neo pour New engine option (nouvelle option de moteur)
Monocouloir moyen-courrier



+ Points forts

+ 15 % d'économies de carburant, soit 1,4 million de litres de kérosène et 3 600 tonnes d'émission de CO₂ en moins par an et par avion

+ 8 % d'économie sur le coût d'exploitation

+ 2 tonnes de chargement en plus ou 900 km d'autonomie supplémentaires

+ Réduction du bruit

Photo : Airbus

Battler ^{0.40F} **BRITTON**



BIMENSUEL
Nº 169

Le Sénégal réceptionne les 2 derniers Mi-24

air-cosmos.com 12 déc 2017



■ Le Sénégal a désormais reçu ses 3 Mi-24 modernisés.

© WLZ-1

L'entreprise polonaise WZL-1 (Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 1) a annoncé avoir remis aux forces sénégalaises, le 30 novembre, les 2 derniers Mi-24 modernisés.

WLZ-1 se charge des rénovations, de la réparation, la maintenance et la modernisation d'hélicoptères, d'avions de combat, d'avions d'entraînement et de moteurs de fabrications russes et polonaises.

Justine Boquet ●●

Le turboréacteur Izdeliye 30 équipe désormais le Su-57

air-cosmos.com 6 déc 2017



■ Le Sukhoi T-50-2 équipé de l'Izdeliye 30 au cours de son premier vol, le 17 novembre 2017. © UAC

Le 5 décembre 2017 à Joukovsky, le chasseur de cinquième génération Sukhoi Su-57 (T-50) a réalisé son premier vol avec le nouveau turboréacteur Izdeliye (produit) 30. Le vol de 17 minutes a été effectué par le chef pilote d'essais de Sukhoi, Sergeï Bogdan.

Pour ces essais d'Izdeliye 30, c'est le second prototype du Su-57 (T-50-2) qui a été utilisé. L'Izdeliye 30 du Su-57 a été développé par le bureau d'études Lyulka, dirigé par Yevgeniy Marchukov, en coopération avec les autres motoristes russes. Son développement sera stimulé par les indiens, qui exigent un nouveau moteur pour le FGFA, le dérivé russo-indien du PAK FA.

Antony Angrand ●●

Le « Black-Hawk » chinois bientôt opérationnel

24heures.ch 26 nov 2017



■ Le Z-20

© CCTV

Chine, le nouvel hélicoptère utilitaire de catégorie moyenne, Harbin Z-20 se rapproche de sa capacité opérationnelle complète. En effet, le Z-20 également surnommé le « Black-Hawk » chinois du fait de sa ressemblance avec son homologue américain vient de terminer ses essais à haute altitude sur l'aérodrome de Xiahe, dans la province de Gansu.

Des photos de deux Z-20, n° 635, 636 portant les insignes de l'Armée de l'air de la Libération populaire (PLAAF) ont été diffusées sur les sites internet chinois, indiquant que les hélicoptères du constructeur Harbin Aircraft Industry Group (HAIG), ont terminé les tests à une altitude de 4000 m.

L'exigence du Z-20 remonte aux années 1980, lorsque la Chine cherchait un hélicoptère utilitaire de taille moyenne pour ses opérations dans la région montagneuse de l'Ouest. La PLAAF a finalement acquis 24 Sikorsky S-70C-2 avec les moteurs améliorés General Electric T700-701A. Il a été rapporté que les performances du S-70 dans les hautes terres étaient inégales, même après l'acquisition de Mil Mi-17V5 en Russie.

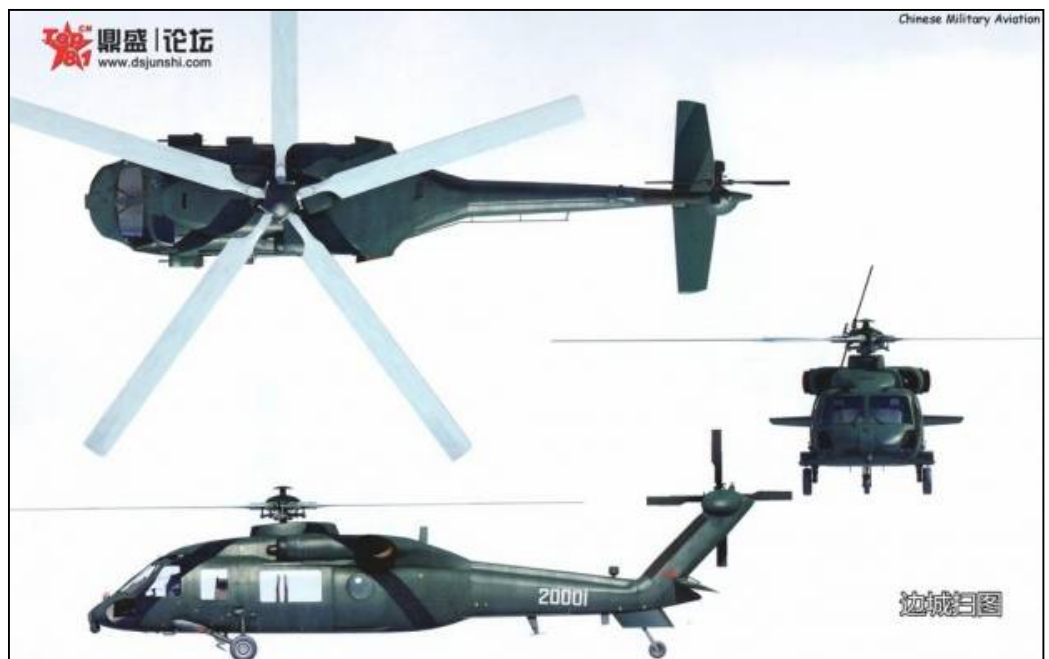
Une copie améliorée

C'est le 23 décembre 2013 que le Z-20 a effectué son premier vol et sa première apparition publique au Zhuhai Airshow 2016. Il ressemble au UH-60/ S-70 Black-Hawk. Mais le concepteur Deng Jinghui, a déclaré qu'il est « fly-by-wire ». Les principales différences visuelles sont les cinq pales du rotor principal, et la jonction queue-fuselage plus angulaire.

Une partie importante du développement est l'intégration de ses moteurs chinois WZ-10, fournissant 2 145 CV. Les moteurs de l'UH-60, GE T700-701D, produisent 2 011 CV.

Utilisation

Le Z-20 sera une plate-forme clé de mobilité et de la projection pour l'armée chinoise et fournira à la Marine un hélicoptère naval polyvalent. Ses systèmes lui permettront d'être inter-opérable sur tous les navires. Une version de lutte anti-sous-marine n'est pas à exclure.



Chine : l'AG600 prêt pour son baptême de l'air

air-cosmos.com 5 déc 2017



■ L'AG600, hydravion amphibie quadrimoteur chinois, va effectuer son premier vol sous peu.

© DR

L'hydravion amphibie quadri-turbopropulseur développé par AVIC devrait effectuer son 1er vol sous peu.

L'AG600 est prêt à effectuer son 1er vol. L'appareil, dont le nez ressemble à celui des Shin Meiwa en service au sein des forces d'autodéfense japonaises, mesure 37 m, envergure de 38,8 m. Sa masse max au décollage est de 53,5 t. AVIC, son constructeur, a procédé à une évaluation technique en vue de ce 1er vol à Zhuhai dans la province du Guangdong. L'appareil sera utilisé pour la recherche et le sauvetage en mer (SAR), la lutte anti-feu et la protection de l'environnement marin. L'AG600 peut écoper 12 t d'eau en 20 secondes et transporter jusqu'à 370 t d'eau dans un seul réservoir. Selon son constructeur, 17 exemplaires de l'appareil ont été commandés.

Antony Angrand ●●

Le second JF-17B/FC-1B s'est envolé

24heures.ch 9 déc 2017



◀ Le second exemplaire

Huit mois après le 1er vol du JF-17B/FC-1B biplace, le partenariat sino-pakistanaise a réalisé le 1^{er} vol du second appareil. Comme le 1er exemplaire, l'avion s'est envolé des installations chinoises de CAC à Chengdu.

Le JF-17B/FC-1B

Le biplace JF-17B/FC-1B dispose d'une surface alaire supérieure au monoplace, et un nez légèrement modifié. L'avion a reçu un système de commandes de vol « fly-by-wire » contribuant à réduire son poids.

Le JF-17 «Thunder» (Pakistan) ou FC-1 «Xiaolong» (Chine) est une association sino-pakistanaise. Conçu en Chine par le constructeur d'Etat AVIC, il est co-financé par le Pakistan et produit par PakistanComplex (PAC). Chasseur mono-réacteur propulsé par turboréacteur chinois RD-93 dérivé du RD-33 russe du MiG-29. Il a effectué son 1er vol en septembre 2003 ; avion multirôle d'un faible coût ; 20 millions \$.

L'armement comprend 2 canons GSh-23 (23mm), 3.7t. de charge utile. Armement occidental pour le JF-17 (Sidewinder AIM-9P) ou des PL-7/8/9 chinois. La version chinoise a une capacité de tir à grande distance (missile PL-12/SD-10). ●●

En refusant le Super Hornet, le Canada fait le jeu du F-35

24heures.ch 7 déc 2017



■ Hornet display canadien

© RCAF

Le Canada tient à l'offre australienne concernant une acquisition de F/A-18A/B d'occasion pour combler le vide jusqu'à l'arrivée du futur avion. Ottawa abandonne ainsi complètement son projet d'acheter des Boeing « Super Hornet ». Le gouvernement canadien devrait annoncer l'achat des chasseurs australiens.

Nouveau retard dans la future compétition ?

L'achat d'avions d'occasions ne résoudra rien et va à l'encontre des recommandations de la RCAF qui veut que le processus d'un nouvel avion aille vite et que le nombre soit revu à la hausse. Il semble que les politiciens canadiens ont compris le besoin en dotation minimum et qu'une réduction du nombre d'avions serait problématique en terme de fonctionnement.

Pour certains, le gouvernement Trudeau semble faire un pas en avant, puis deux en arrière.

Une situation qui avantage le F-35

Le F-35 semble être le véritable gagnant du différend qui oppose Boeing avec le Canada, sur l'avion de ligne CSeries de Bombardier. Pour le Canada, il est peu logique d'exploiter deux types d'avions neufs. Un achat de 18 « Super Hornet » aurait été suivi de 47 autres. Pour une flotte unique et moderne.

Car le Canada qui renonce au « Super Hornet » et se lance dans une compétition pour un chasseur de nouvelle génération verra le F-35 sortir inévitablement victorieux.



■ F-35 aux couleurs du Canada
© Alain Rioux

Et ceci pour deux raisons, d'une part parce que l'accord signé précédemment n'a pas été dénoncé et de l'autre parce que pour des raisons d'interopérabilité avec le voisin américain, seul le F-35 sera disponible.

Bien sûr, le Canada pourrait voir des offres pour le Gripen, l'Eurofighter et le Rafale. Mais il optera probablement pour le F-35, car la plupart de ses alliés pro-USA migrent vers le «F-35 Lightning II ».

♦♦

La course aux avions de plastronnage continue: Draken rafle 12 Cheetah sud-africains

lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr 12 déc 2017

Douze Cheetah sud-africains bientôt dans les cieux américains. Ces avions, dérivés du Mirage III, ont été produits en RSA du temps de la SADF. Retirés du service actif en 2008, ils attendaient sagement un acheteur. L'équipementier sud-africain Denel l'a trouvé aux USA puisque c'est la firme Draken International qui a acheté les 9 monoplaces et les 3 biplaces.

Draken a récemment acheté 22 F1 espagnols, en prévision des grands contrats ADAIR à sortir l'an prochain ou en 2019. Draken espère que les avions venus d'Afrique du Sud seront opérationnels à la mi-2018, comme le précise le site sud-africain DefenceWeb. ●●



Les F-35 israéliens prêts pour le combat

air-cosmos.com 8 déc 2017



■ Israël a déclaré ses F-35A Adir prêts au combat.

© Lockheed Martin

Presque un an jour pour jour après la livraison de ses deux premiers F-35, c'est le 6 décembre que la force aérienne israélienne a déclaré sa flotte de F-35 I "Adir" prête au combat.

9 sont en service au sein du 140ème escadron "Golden Eagle", basé à Nevatim.

Le commandant en chef de l'armée de l'air israélienne, le Major Général Amikam Norkin a précisé qu'il reste "encore des essais à effectuer, une doctrine de combat à développer et beaucoup de choses à apprendre". "80 % de ce que nous faisons repose sur des éléments que nous avons nous-mêmes appris" a commenté le Lt-Col. Yotam. "Le thème 2017 a été celui de l'apprentissage : pas une journée ne s'est terminée sans débriefing au cours duquel nous avons appris quelque chose de nouveau concernant l'appareil, ses systèmes, sa maintenance..." En 2018, le 140ème escadron devrait recevoir 6 chasseurs supplémentaires. **Antony Angrand** ●●

Vol inaugural pour le prototype du Bell V-280 « Valor »

24heures.ch 19 déc 2017



■ Premier vol du V-280 Valor

© BellTextron

A Amarillo (Texas), Bell Helicopter a réalisé le 1er vol du V-280 « Valor », « tilt-rotor » conçu pour offrir des capacités d'agilité, de vitesse, de portée et de charge utile inégalées à un coût abordable. Cette étape rapproche Bell de la création de la prochaine génération d'aéronefs à vol vertical pour les USA. Il rassemble les ressources et les capacités de Bell, Lockheed Martin, GE, Moog, IAI, TRU Simulation et formation, Astronics, Eaton, GKN Aerospace, Meggitt et Spirit AeroSystems. Le ministère de la Défense US est à la recherche d'un hélicoptère capable de voler à 230 nœuds, en lieu de 140. C'est un « tilt-rotor » de 3ème génération, inspiré du V-22, plus petit. Une des différences est que les moteurs seront fixes et ne pivotent pas avec le rotor, ce qui réduit la complexité et le nombre de pièces mobiles. ●●



mémoire et solidarité'

EXPOSITION

LA MÉMOIRE RETROUVÉE

LES AMÉRICAINS
DANS LE PAYS
DE BOURMONT

1917 - 1919



L'Ancienne Épicerie Biganzoli
6 rue du Général Leclerc 52150
BOURMONT ENTRE MEUSE ET MOUZON



26
OCT
2017

11
NOV
2018



ArianeGroup va développer un moteur de fusée réutilisable

lesechos.fr 14 déc 2017



■ Décollage d'Ariane 5 le 12 décembre dernier pour lancer 4 satellites Galileo.

© ESA

L'Agence spatiale européenne confie à la filiale d'Airbus et de Safran le développement d'ici à 2020 d'un prototype de moteur de fusée réutilisable et bon marché.

Le constructeur de fusées ArianeGroup, filiale de Safran et d'Airbus, vient d'annoncer la signature avec l'Agence spatiale européenne du contrat de développement du moteur à bas coût Prometheus, d'un montant de 75 millions €. Il constitue une 1^{ère} réponse à la question de la remise en service.

L'Américain SpaceX a tout misé sur la récupération du 1^{er} étage de ses fusées Falcon 9 et il vise à terme une réutilisation complète des lanceurs pour diminuer le prix de l'accès à l'espace. Au fur et à mesure des succès de l'entreprise d'Elon Musk, le doute s'est insinué sur les choix pour Ariane 6, une fusée rénovée et moins chère que l'actuelle Ariane 5, mais non réutilisable.

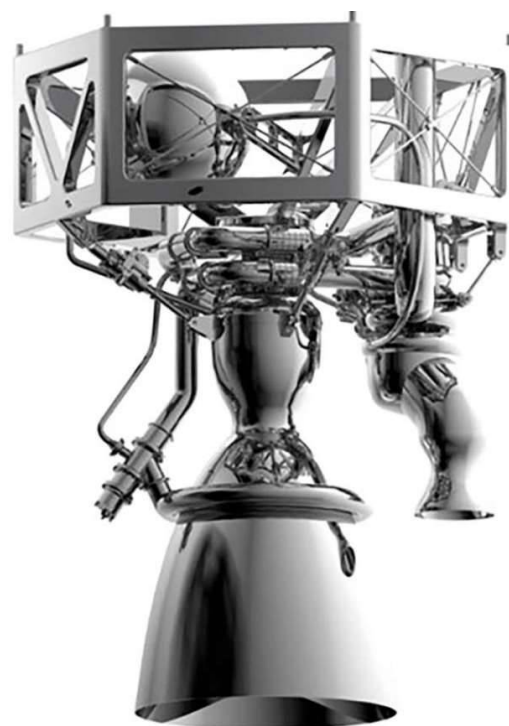
► Baptisé Prométhée, un projet du Cnes et d'Airbus Safran Launchers vise à construire un moteur de fusée qui serait dix fois moins cher que le Vulcain qui équipera Ariane 6, et surtout, qui sera réutilisable 5 fois. Un vrai pari technologique à base d'impression 3D, de maintenance prédictive, de simulation, et d'un changement de la filière d'ergols traditionnelle d'Ariane. industrie-techno.com

Un moteur de fusée dix fois moins cher

Arianespace n'a cessé de défendre Ariane 6 dont le 1^{er} vol est prévu en 2020. «Ce sera une 1^{ère} étape majeure de réduction des coûts d'accès à l'espace et le moteur Prometheus en sera la 2^{ème}», explique Alain Charneau, patron d'ArianeGroup. Disposer d'un moteur fiable, peu cher et réutilisable et dont la poussée peut être modulable permettra d'améliorer encore la compétitivité des lanceurs.

Prometheus fonctionnera à l'oxygène liquide et au méthane et doit être testé à l'horizon 2020. L'objectif est d'être en mesure de produire de futurs moteurs à ergols liquides pour un coût unitaire d'environ 1 million €, soit dix fois moins que le coût de production d'un moteur du Vulcain2 qui fonctionne avec oxygène et hydrogène liquides. Les concurrents américains d'ArianeGroup, SpaceX et Blue Origin, font des recherches sur des moteurs de même type pour leur futur lanceur.

Anne Bauer ●●



Le prototype n°3 du H160 en vol à Marignane, le 13 décembre 2017

helicopassion.com



■ Le prototype n°3 du H160 en vol à Marignane, le 13 décembre 2017 avec une livrée "carbone" identique à celle de l'A350 XWB. Elle souligne le fait que le H160 est le 1er hélicoptère civil avec fuselage et rotors entièrement en matériau composite. © Lionel Bourdet

Le H160 ouvre un nouveau chapitre dans l'histoire d'Airbus Helicopters. Premier de la génération H du constructeur, il fait son entrée dans la gamme entre le H145 et le H175. L'appareil innove fortement en matière de silence, d'économie de consommation et de confort.

Le 3 mars 2017, le Ministre de la Défense annonce une commande de 160 à 190 Hélicoptères Interarmées Légers (HIL) basés sur le H160. Ils sont destinés à remplacer les Gazelle et Fennec de l'Armée de Terre (ALAT), Alouette III, Dauphin et Panther de la Marine, Fennec et Puma de l'Armée de l'air.

Les premières livraisons interviendraient en 2024.

■ Glass cockpit H-160
prototype 01 aéroport Megeve
© HelicoMontagne

Fin novembre, les 3 prototypes totalisent 555 h. de vol. Le cycle de fabrication a été réduit à 26 semaines (1 an pour le Dauphin). 1ères livraisons en 2019. ●●

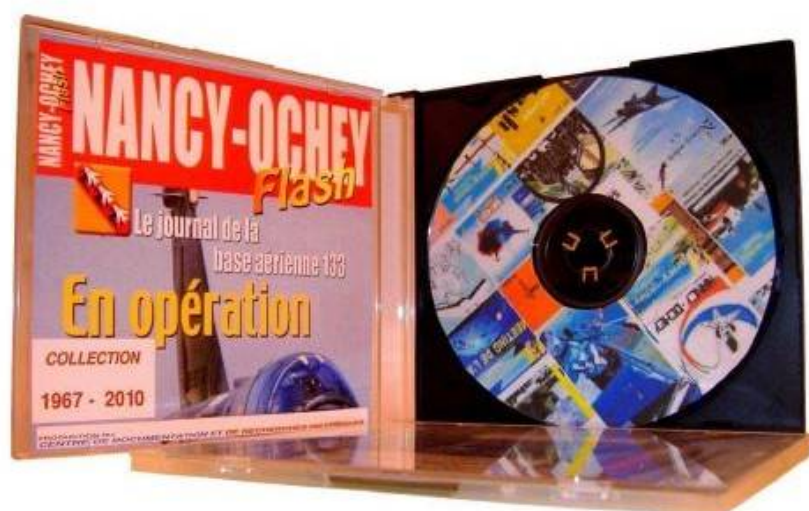


La vie d'une Base aérienne

1967 - 2010

Le DVD

Vous pouvez revivre ou comprendre la vie de la base aérienne de Nancy-Ochey comme si vous y étiez depuis l'aube de sa création, 5 ans après 1962, année de son ouverture officielle ; c'était l'époque des Mystère IV A , des T-33, Broussard, et autres Fouga Magister. C'était le temps de la Guerre Froide et des réveils à 3 heures du matin pour les exercices, et partir à Damblain.



Puis vinrent le Jaguar, le Martel, le Mirage V-F ; le temps des lignes de bus de Laxou, Vandoeuvre, du Haut-du-Liepvre, de la Croix-de-Metz, des bals de fin d'année, des Saint-Eloi, et des défilés militaires à Nancy, à Toul ou à Paris. Dans cette collection complète du Journal d'information Nancy-Ochey-Flash, vous retrouverez les camarades et les événements qui ont marqué votre vie ou le temps du service national.

Toutes les parutions du Journal qui relatait les petits et les grands événements. Vous recherchez des amis,

des souvenirs, des dates, des articles techniques, historiques, anecdotiques ? Vous les retrouverez dans la collection complète sous fichiers .pdf réunie spécialement pour le Cinquantenaire de la base aérienne 133 « Commandant Henry Jeandet » commémoré en 2012.

Pour la première fois dans l'Armée de l'air, le Centre de Documentation et de Recherches Historiques a réuni tous les numéros de la revue « Nancy-Ochey Flash » (du N°1-Février 1967 au dernier N° 197-Novembre 2010). Disponibles sur DVD : 12 € (+ 3 € de port).

BON DE COMMANDE

Je commande le DVD « La vie d'une Base aérienne 1967-2010 » collection « Nancy-Ochey-Flash », en :

.....exemplaire (s) 12 € par tirage:€ + 3 € (Frais de port). TOTAL :€

Paiement par chèque à l'ordre de « *Centre de Documentation et de Recherches Historiques-BA 133* »

Nom, Prénom :

Adresse :Code postal :Ville :

Tel. :e Mail :

Date :20..... Signature :

Ci-joint un chèque pour règlement

Renseignements : Tel : 06 13 04 28 56

A retourner à : Jacques STARCK Trésorier du CDRH 16, Rue du Gal De Gaulle 54270 Essey-les-Nancy



THE UNITED STATES
WORLD WAR ONE
CENTENNIAL COMMISSION



THE BATTLES OF THE VICTORY

CENTENAIRE QUENTIN ROOSEVELT

COULONGES - COHAN (02)

25 ET 26 AOÛT 2018



Contact : Freddy Dussart 06 76 54 32 11
freddydussart@orange.fr

Anne-Catherine Robert-Hauglustaine nommée à la direction générale du Musée de l'air et de l'espace

defense.gouv 16 nov 2017

Florence Parly, ministre des Armées, a nommé Anne-Catherine Robert-Hauglustaine directrice du Musée de l'air et de l'espace.

Le Musée de l'air et de l'espace, présidé par le général (2s) Stéphane Abrial, est l'un des principaux musées aéronautiques au monde.

Docteur en histoire de l'École des hautes études en sciences sociales, elle dispose de plus de 20 ans d'expérience dans la gestion des musées et dans l'enseignement et la recherche en matière d'histoire des sciences et des techniques.



© Anne-Catherine Robert-Hauglustaine

Elle a notamment été directrice du département des expositions et des éditions au Musée des arts et métiers de 2000 à 2007 puis directrice adjointe du Jardin des sciences à l'université de Strasbourg jusqu'en 2013. Spécialiste internationale de muséologie, elle occupait depuis 2013 et jusqu'à cette année la fonction de directrice générale du Conseil international des musées (ICOM), le plus grand réseaux de professionnels de musées au monde.

Le Musée de l'air et de l'espace a entamé ces dernières années d'importants travaux de rénovation. Cette rénovation doit se poursuivre et s'inscrire pleinement dans la dynamique initiée par le Grand Paris. ●●



Collection Nicolas G

■ Salon du Bourget 1957. Le missile (de croisière) Northrop SM-62 Snark exposé par l'USAF. Ce fut un échec technique. Ses contemporains se dénommaient Matador (US ARMY) et Regulus (US NAVY). © Nicolas G

Chronique aérospatiale

15 décembre 1953, Charles Goujon franchit le mur du son à l'horizontale à bord d'un *SO-6025 Espadon*

Un avion à réaction pour concurrencer les Américains et les Britanniques

Après la seconde guerre mondiale, l'armée de l'air française travaille à la construction d'un avion à réaction afin de rattraper son retard technique par rapport à l'*US Air Force* et à la *Royal Air Force*. Elle ne possède en effet que des avions à moteur à piston devenus obsolètes et des *jets* d'origine britannique. En 1946, l'armée de l'air publie son cahier des charges afin de développer un avion de chasse à réaction capable de remplacer les avions à hélices en service. Le contrat est confié en priorité aux constructeurs nationalisés et en

particulier à la Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Ouest, la SNCASO. Cette dernière a l'avantage de proposer un appareil à réaction plus original et plus perfectionné. Conçu par Lucien Servanty, il ne dispose pas de réservoir de carburant au niveau de la voilure, et possède deux entrées d'air sous son ventre, au lieu d'une entrée centrale habituellement. Il s'agit de l'avion de chasse expérimental Sud-Ouest *SO-6020*, entièrement en métal, avec un cockpit monoplace et un siège éjectable. Il dispose d'un turboréacteur *Nene Mk-100*, du constructeur Hispano-Suiza, d'une puissance de 2 270 kgp. L'avion, qui effectue son premier vol le 12 novembre 1948, est baptisé *Espadon*.



Charles Goujon

Originalité du *SO-6025 Espadon*

Le 3^e prototype du *SO-6025* détient encore une autre originalité : il dispose d'une propulsion mixte, avec un réacteur *Nene* et un moteur-fusée *SEPR* modèle 25, d'une puissance de 1 500 kgp, installés sous l'avion, derrière la prise d'air. Le *SO-6025* est une version de combat de l'*Espadon*. Il est muni de deux canons *Hispano* de 30 mm, de 4 mitrailleuses *Browning* de 12,7 mm, et peut emporter 500 kg de bombes. Le kérosène est remplacé en 1951 par un mélange d'acide nitrique et d'un dérivé de fluor. Le 10 juin 1952, le premier vol avec moteur-fusée est réalisé par le pilote d'essai Charles Goujon⁽¹⁾. Le 15 décembre 1953, après plusieurs améliorations apportées à l'appareil comme l'installation de servocommandes, le pilote réalise une véritable performance en dépassant le mur du son à l'horizontale à bord du *SO-6025* à Melun-Villaroche. Pour la première fois en France, un avion franchit le mur du son à l'horizontale, en dépassant les 1 224 km/h. Si ce record n'est pas officiel, il fait de l'appareil le premier avion supersonique d'Europe.

350 exemplaires du *SO-6025* devaient au départ être produits mais l'armée de l'air choisit finalement l'*Ouragan* de Dassault. Les *Espadon* sont envoyés au Centre d'essais en vol pour réaliser des études sur l'aérodynamisme en mode transsonique. Le *SO-6025* sert principalement à la mise au point du moteur *SO-9000 Trident*, et cesse de voler en 1955. La même année, Charles Goujon réalise le premier passage de Mach 1 en montée à bord d'un *SO-950 Trident*, et trouve la mort en pilotant le même modèle en 1957, au Bourget.



1. Pilote au sein du groupe de chasse 2/5 « La Fayette », puis au 3/6 « Roussillon » en Afrique française du Nord pendant la guerre, avec à son palmarès 4 victoires homologuées, le capitaine Goujon devient pilote d'essai chez Morane-Saulnier après la guerre, puis intègre la SNCASO en 1947.

Sous la direction de Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au CReA
Adjudant Fanny Boyer, rédactrice au CERPA

Centre Études Réserves et Partenariats de l'Armée de l'air – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com

René Fonck, l'as des as oublié

4^{ème} partie

Corinne Micelli

Co-auteur de la première biographie complète de René Fonck, Corinne Micelli, personnel civil de la défense, affectée dans plusieurs services de l'Armée de l'air (Commissariat de l'air, Sirpa-Air, SHAA...) nous rappelle les heures de gloire de l'as des as français de la Première Guerre mondiale.

« Promotion colonel René Fonck » : Du rêve à la réalité ?

René Fonck : As des as adulé par les foules, plus jeune député à l'Assemblée, défenseur acharné de l'aviation. Un avenir qui s'annonçait radieux ! Mais, les heures sombres vont rapidement succéder aux heures de gloire. Tentative de traversée de l'Atlantique, projets d'îles flottantes, campagnes électorales décevantes. Les échecs s'enchaînent.

Suite et fin d'un destin hors norme qui décline comme le crépuscule d'un demi-dieu...



■ 1920 Député René Fonck
©Agence Meurisse gallica.bnf.fr

Le pilote s'empresse d'informer le maréchal

Pour assouplir les conditions d'armistice, Pétain est désormais convaincu que, seule, une entrevue directe avec le Führer sortirait le pays de son marasme. De son côté, Hitler n'en finit pas de décoller car son « invincible » Luftwaffe s'est heurtée à l'Angleterre qui a défendu avec acharnement la moindre parcelle de son ciel.

Dans la même période, les préliminaires concernant le *pacte d'acier* entre l'Allemagne, l'Italie et le Japon sont à l'ordre du jour à Berlin et leurs ambassadeurs négocient.

Renzo Sawada, ambassadeur du Japon à Vichy est un proche de Fonck et lui rapporte la teneur des discussions.

Le pilote s'empresse d'informer le maréchal « [...] Or, après la conclusion de cette alliance, Hitler donna quelques précisions importantes aux deux personnalités japonaises qui étaient venues pour représenter leur pays. [...] le verrouillage de la Méditerranée par la prise de Gibraltar et aussi par l'occupation de certains points stratégiques en Afrique du Nord. [...] Tout de suite, je compris la gravité de la situation et, ce, d'autant plus qu'il s'ajoutait [...] la certitude qu'Hitler irait voir Franco dans le courant d'octobre. [...] ».

La rencontre a lieu le 24 octobre, en gare de Montoire-sur-Loir mais sera, selon Louis-Dominique Girard, un « *Verdun diplomatique* ».

La future opération Barbarossa

Au printemps 1941, le général Ernst Udet demande à Fonck qu'il garde en amitié, de le rejoindre à l'hôtel Ritz à Paris où il est descendu. L'as allemand est totalement démoralisé écrasé par sa charge de ministre de l'aviation et souhaite ardemment la fin de cette guerre.

Aussi n'hésite-t-il pas à dévoiler à son camarade français la future opération *Barbarossa* destinée à mettre à genoux la Russie. L'as des as relaie aussitôt l'information au Maréchal et aux ambassadeurs britanniques et américains. Quelques mois plus tard, Udet se tire une balle dans la tête.

■ Fonck et Udet à Berlin en 1928
© DR



Se débarrasser de Darlan

Début 1942, Le maréchal Pétain veut se débarrasser d'un Darlan qu'il juge trop collaborationniste.

Il charge Fonck de transmettre une liste de nouveaux ministres aux Allemands par le biais de Goering. Hélas, début avril, le complot est éventé et le maréchal n'a d'autre solution que de désavouer son fidèle conseiller.

André Maroselli est libéré



En mars de la même année, l'aviateur reçoit la visite de Jacques Maroselli, fils de son ami André, à la fois sénateur, député de la Haute-Saône et maire de Luxeuil, auteur du *Sabotage de notre aviation, cause principale de notre défaite* (préfacé par Fonck). Son père a été arrêté et incarcéré le 14 janvier. « *Votre père faisait de la résistance ! Goering doit venir dans trois ou quatre jours à Paris. Il a son quartier général au Sénat et j'irai le trouver. Je vais essayer, mais ne vous promets rien.* »

Un mois plus tard, André Maroselli est libéré puis exfiltré en Angleterre par le réseau *Carte*, qui fera plusieurs fois appel aux services du pilote.

« Prendre la température » au SD

Grâce à Goering, Fonck a ses entrées au SD de l'avenue Foch à Paris où il vient « *prendre la température* ». Mais, en mai 1943, le ministre allemand à Vichy s'inquiète de la présence de nombreux officiers reclassés au sein des ministères après l'armistice et dresse une liste de personnes à surveiller étroitement parmi lesquelles figure Fonck.

Il ignore qu'il figure également sur une seconde « *liste noire* » publiée dans le magazine américain *Life*.

Le SD

Le Sicherheitsdienst, abrégé en SD « service de la sécurité », était le service de renseignement et de maintien de l'ordre de la SS, créé en 1931 par Heydrich, sur ordre de Himmler. Le SD est intégré au RSHA en 1939, au moment de la création de cette structure supérieure de coordination et de commandement des forces de police et de renseignement dans l'Allemagne nazie.

Helmut Knochen (1910-2003) a été chef du SD pour la France et la Belgique, de 1942 à 1944. Il est impliqué dans la politique antisémite, notamment dans les déportations massives de Français juifs vers les camps de concentration, et s'est rendu responsable de l'exécution de plusieurs milliers de résistants français.



Sauver les résistants

Il s'attache désormais à arracher des griffes de la Gestapo le maximum de résistants.

Il rencontre les aviateurs Paul Codos, agent de renseignement de l'OCM, Sadi-Lecointe du réseau *Action BOA* et Camille Sautereau, chef du réseau *Rafale-Pétunia*. En octobre 1943, la Gestapo procède à l'arrestation de Codos à la suite d'une dénonciation anonyme. Fonck parvient à le faire libérer.

Sadi-Lecointe et Sautereau sont capturés également. Mais ses démarches n'aboutiront pas, son principal contact au SD s'étant rendu à Berlin. Sadi-Lecointe décède des suites des actes de torture et Sautereau est déporté au camp de Buchenwald.

Mi-janvier 1944, le comte Robert de Vogüé président de la prestigieuse maison champenoise Moët & Chandon à Épernay est arrêté par la Gestapo et condamné à mort. Son directeur des caves n'est autre que le père de Charles Goubault, un ancien frère d'armes de la SPA 103.

À défaut d'un élargissement, Fonck parvient à faire commuer la peine capitale en forteresse. Il fait également sortir de la prison de Fresnes madame Ferrières du réseau *Cohors-Asturies* et obtient la grâce de Jacques Grou-Radnez, condamné à mort.

■ L'adresse de René Fonck à Paris, 3 rue du Cirque 8^{ème} arr.
© Aérostèles G. Pourteau

Malgré l'étroite surveillance dont il fait l'objet, il poursuit ses activités de sauvetage jusque dans ses Vosges natales. Alors que les Alliés viennent de débarquer en Normandie, il est sollicité une dernière fois par l'ambassadeur de France, Charles Roux, inquiet pour la vie des deux filles Galezowski. Fonck parvient à leur faire quitter Paris mais cette intercession en faveur des soeurs juives le conduit droit au camp de Drancy.

Arrêté et interrogé par la Gestapo

Le 20 juin 1944, il est arrêté et interrogé par la Gestapo puis libéré trois jours plus tard par un colonel de la ... Wehrmacht.

Fonck a bien tenté d'exfiltrer le maréchal Pétain en Algérie. Obstiné, le vieillard s'est toujours réfugié derrière sa promesse d'«[avoir fait] don de sa personne à la France» lors de son investiture. L'as envisage même de le kidnapper mais les Allemands ont envahi la zone libre et imposé la présence d'un *Gauleiter* à Vichy.

Septembre 1944, incarcéré sans justification

À Paris, l'heure de la libération a sonné.
Le 25 août 1944, la Division Leclerc entre à Paris. L'euphorie est à peine retombée que la chasse aux sorcières débute.

Le 7 septembre 1944, deux inspecteurs de police se présentent au 3, rue du Cirque à Paris avec ordre d'emmener Fonck pour interrogatoire. Il est placé à la prison de la Conciergerie, le temps d'instruire son affaire par la commission de criblage qui propose une libération immédiate. Finalement, une voiture de la préfecture le reconduit à son domicile la veille de Noël. Incarcéré sans justification, il est libéré faute de charge à son encontre. « *L'internement, justifié en termes légaux comme mesure de sûreté, est en fait tenu dans la population pour une précaution normale* », note B. Vergez-Chaignon. ►



■ La tombe de René Fonck au cimetière de Saulcy-sur-Meurthe (Vosges) ©Aérostèles

Epilogue

Celui qu'aucun ennemi n'avait jamais pu abattre est terrassé par une attaque cérébrale le 18 juin 1953. Après une brève cérémonie à l'église des Invalides à Paris, sa dépouille est transférée à Saulcy-sur-Meurthe, près de Saint-Dié-des-Vosges. Sur la sépulture couverte de fleurs, une gerbe cravatée de mauve portait l'inscription «le roi t'eût fait prince».

Corinne Micelli

L'après-guerre : Témoignages de reconnaissance

Pour Fonck, ce fut le cas d'autant plus qu'André Maroselli, proche du général de Gaulle, est venu témoigner en sa faveur. L'as des as de la Grande Guerre est d'ailleurs maintenu dans les cadres de réserve de l'armée de l'air. Il vit désormais entre Paris et Saulcy où il administre sa société *France Engrais*.

Le 28 septembre 1948, il reçoit la visite inattendue de Camille Sautereau, rescapé du camp de Buchenwald et guéri de ses blessures. Il vient lui remettre une attestation de services rendus au réseau *Rafale*.

Dernier acte patriotique avant de quitter la scène, René Fonck fonde La société de la Légion d'honneur de la région de Saint-Dié, le 25 octobre 1952.

Atteint par la calomnie, meurtri par ses quatre mois de détention, même s'il avait annoncé en riant «*Moi aussi, j'ai fait mes 100 jours !*», Fonck avait mis tout son génie au service de l'aéronautique et de la France.



aerocoin.fr  aerocoin.fr  aerocoin.fr  aerocoin.fr 

PETITES ANNONCES AERONAUTIQUES GRATUITES

avec 5 photos

PLANEUR - AVION -
HELICOPTERE - ULM -
GYROCOPTERE - DRONE



PARAPENTE - PARAMOTEUR
-DELTA PLANE -
PARACHUTE -
MONTGOLFIERE

Ce site aerocoin.fr est à votre disposition gratuitement par un pilote pour tous les passionnés "aéro". Il est gratuit, facile et intuitif.

L'info du mois :

Le bouclage du tour du monde du [SOLAR-IMPULSE 2](http://solar-impulse2.com) qui s'est posé le 26 juillet 2016 à Abu Dhabi après 17 étapes autour de la planète mû par 4 moteurs électriques uniquement alimentés par l'énergie solaire.

Bravo les Suisses !

Bon vol à toutes et à tous.

Pour les pilotes et par le pilote JBO de Fayence planeur.aero des images et vidéos en planeur sur les Alpes

EXTRAITS



Bulletin Décembre 2017

« Ainsi Mermoz avait défriché les sables, la montagne, la nuit et la mer. »

Antoine de Saint-Exupéry
(Terre des hommes)



Jean Mermoz sur la promenade des Anglais à Nice

A gauche Gilberte Mermoz, née Chazottes, à droite Marthe Chazottes, la femme de Robert Chazottes, oncle de Gilberte, dit « l'Américain » auteur de la photo. La quatrième personne, est Yvonne, cousine de Gilberte et fille de Robert et Marthe Chazottes.

(Collection Jean-François Chazottes)

EXTRAITS

« COPA JEAN MERMOZ » - TIGRE - 5 NOVEMBRE

Cette année la « Copa Jean Mermoz », couple de deux avec barreur, était organisée par l'« Aviron Club de Regatas » (ACR), et le « Club de Remeros Escandinavos » (CRE). Parcours de 21 kilomètres dans le delta du Parana ; 120 équipages représentant 17 clubs. Les vainqueurs sont des membres du « Club de Regatas America » (CRA).



REGATA DE TRAVESÍA

El Club de Regatas América se impuso en la copa Jean Mermoz



Le parcours
Delta Parana©DR



Les vainqueurs du classement général
Gustavo Pérez(CRA), Adrian Mangiate (CRE), Pablo Hoffman(CRA)©DR



Les récompenses©DR



Les participants en action©DR

CEREMONIE DU 11 NOVEMBRE A BUENOS AIRES

Comme traditionnellement, c'est au siège de l'Union Française des Anciens Combattants (UFAC), que se sont déroulés le 11 novembre dernier, la commémoration du 99ème anniversaire de l'armistice de la première guerre mondiale et les 100 ans de l'entrée des Etats-Unis dans cette guerre.

La cérémonie a débuté par les hymnes joués par la fanfare du régiment argentin des « Patricios ». Le président des Anciens combattants, Serge Leteur, a ensuite pris la parole. Durant la cérémonie, trois lettres rédigées par des soldats à leur famille ont été lues par des enfants. Un ancien combattant a également lu un poème dont il était l'auteur.



Hommage à Vicente Almonacid
©a.bergeaud



UFCA - Pierre-Henri Guignard©af.ba

Avant la minute de silence, plusieurs dépôts de gerbes ont été effectués par le consul général, Julien Bouchard, l'attaché de défense, le lieutenant-colonel Pierre-Yves Dérangère, le représentant américain Tom Cooney, ainsi que par l'ambassadeur de France en Argentine, Pierre-Henri Guignard,

Plusieurs délégations étrangères étaient présentes, l'ambassadeur d'Allemagne Jurgen Mertens et l'attaché de Défense allemand, le colonel Michael Bringman, ainsi que la Consule générale de Belgique Birgit Dauw et des représentants argentins des trois armées.

EXTRAITS

A LIRE

Les périodiques aéronautiques accessibles en un seul clic sur Gallica.

La Bibliothèque nationale de France a mis en ligne la collection des périodiques aéronautiques mis à sa disposition par le Musée Air France, dans Gallica.

L'accès en est facilité en utilisant cette la page de liens qui vous permet d'accéder facilement aux revues.

Nous pouvons la mettre à votre disposition en faisant une demande : memoiredemermoz@free.fr

Musée Air France
Collections de périodiques dans Gallica

Partenaire de BnF-Gallica

TOUTES LES COLLECTIONS ... Clic sur l'image

ANNEES DISPONIBLES : Clic sur la moitié gauche des images
DATE D'ÉDITION CROISSANTE : Clic sur la moitié droite des images

Air France, Cies constitutives et Cies intégrées

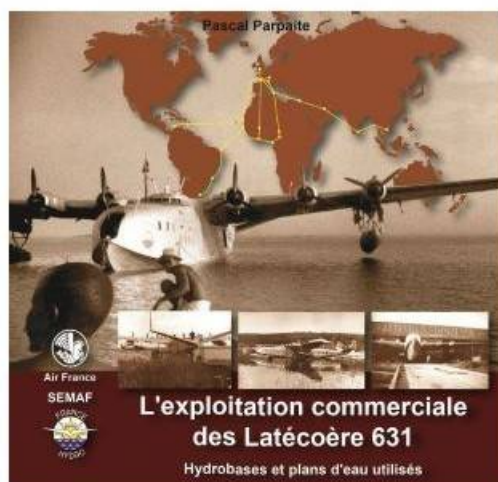
- Bulletin C^e Franco-Roumaine - CIDNA 1923-1934
- AIR FRANCE Revue 1934-1968
- Introdu 1969-1992
- POINTEUX 1971-1986
- Echos de l'Air 1938-1951
- Echos Transports 1978-1992
- Inter 1956-1997
- Terre et Ciel 1946-1948
- Entretien 1981-1983
- UAT Relations 1956-1961
- Bulletin mensuel Air France 1933-1936
- France Aviation 1954-1997
- Concorde 1957-2013
- UTA Entreprise 1968-1991

Publications historiques d'aéronautique

- L'Aérophile 1893-1947
- L'Année aéronautique 1921-1949
- Plein Ciel 1935-1938
- La Vie au grand Air 1898-1920
- Les Ailes 1921-1947
- Ailes Françaises 1944-1945
- La Revue aérienne 1908-1914
- Le Document Aéronautique 1926-1931
- Aviation Française 1945-1948
- L'Aéronautique 1919-1949
- L'Air 1926-29 ; 1937-47
- Décollage 1945-1948
- PAR AVION 1937-1939
- Histoire de L'Aéronautique C. Dollfus - H. Bonché 1938
- Revue du Ministère de l'Air 1935-1936

Portail revues aéronautiques sur Gallica

« L'exploitation commerciale des Latécoère 631 » - Pascal Parpaite



Pour ceux qui n'ont pu se procurer le remarquable livre de Paul Parpaite :

« L'exploitation commerciale des Latécoère 631 »,

l'Association « Mémoires de l'hydraviation » vient de faire paraître la deuxième édition (mise à jour, et légèrement modifiée).

Cette édition est disponible dans les librairies d'Aérosopia à Toulouse et du Musée de l'hydravion à Biscarosse.

Elle peut être commandée à l'Association au prix de 50 euros plus frais de port* :

Association « Mémoires de l'hydraviation »

Lieu-dit « Peigus » 84240 Assouis

Information : memoirehydraviation@free.fr

*Colissimo : Métropole 8,50 euros - Union européenne 16,50 euros)

EXTRAITS

ASSOCIATION MEMOIRE DE MERMOZ

Association Mémoire de Mermoz - Loi 1901 - Parution JO 2075 21/10/2006 - Siret 495.095.05.000.19
CCP 610 6574 W La Source – Adresse : 15 allée A. Marquet 95560 MONTSOULT
Tél. : 01.34.73.90.83 Mail : c.libes@orange.fr

Bureau :

Président d'Honneur	Général Bertrand Poitevin de Lacroix de Vaubois
Président	Christian Libes-Mermoz
Secrétaire général	Alain Bergeaud
Trésorier	Hubert Berger
Chargé communication	Alain Bergeaud

Membres du Conseil d'Administration (11) :

Janine Barthelemy, Alain Bergeaud, France Chatriot, Hubert Berger, Martine Dussel, Bertrand Poitevin de Lacroix de Vaubois, Bertrand Loffreda, Christian Libes-Mermoz, Catherine Loubet, Patrick Seblin.



Souvenir d'Aubenton ©DR

Montant de la cotisation 2018 : 20 €

Le montant de la cotisation est majoré de 10 € pour ceux qui n'ont pas de messagerie électronique et reçoivent le bulletin par courrier.

BULLETIN DE COTISATION 2018

à retourner avec le règlement à
Mémoire de Mermoz, 15 allée A Marquet 95560 MONTSOULT

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

N° téléphone fixe :

N° portable :

Courriel :

adresse un règlement de (Chèque à l'ordre « Mémoire de Mermoz ») :

- 20 euros cotisation 2018 (Chèque à l'ordre « Mémoire de Mermoz »)
- 30 euros cotisation 2018, pour ceux qui n'ont pas de messagerie électronique.

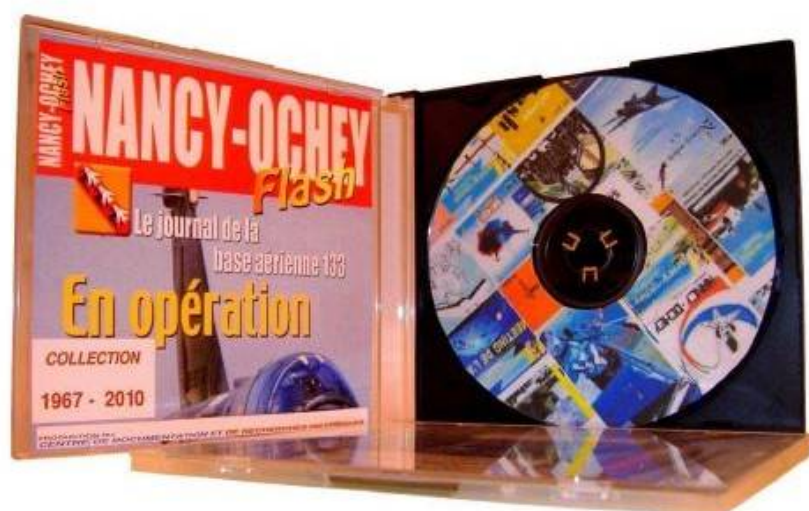
Date d'envoi du bulletin de cotisation et du chèque :

La vie d'une Base aérienne

1967 - 2010

Le DVD

Vous pouvez revivre ou comprendre la vie de la base aérienne de Nancy-Ochey comme si vous y étiez depuis l'aube de sa création, 5 ans après 1962, année de son ouverture officielle ; c'était l'époque des Mystère IV A , des T-33, Broussard, et autres Fouga Magister. C'était le temps de la Guerre Froide et des réveils à 3 heures du matin pour les exercices, et partir à Damblain.



Puis vinrent le Jaguar, le Martel, le Mirage V-F ; le temps des lignes de bus de Laxou, Vandoeuvre, du Haut-du-Liepvre, de la Croix-de-Metz, des bals de fin d'année, des Saint-Eloi, et des défilés militaires à Nancy, à Toul ou à Paris. Dans cette collection complète du Journal d'information Nancy-Ochey-Flash, vous retrouverez les camarades et les événements qui ont marqué votre vie ou le temps du service national.

Toutes les parutions du Journal qui relatait les petits et les grands événements. Vous recherchez des amis,

des souvenirs, des dates, des articles techniques, historiques, anecdotiques ? Vous les retrouverez dans la collection complète sous fichiers .pdf réunie spécialement pour le Cinquantenaire de la base aérienne 133 « Commandant Henry Jeandet » commémoré en 2012.

Pour la première fois dans l'Armée de l'air, le Centre de Documentation et de Recherches Historiques a réuni tous les numéros de la revue « Nancy-Ochey Flash » (du N°1-Février 1967 au dernier N° 197-Novembre 2010). Disponibles sur DVD : 12 € (+ 3 € de port).

BON DE COMMANDE

Je commande le DVD « La vie d'une Base aérienne 1967-2010 » collection « Nancy-Ochey-Flash », en :

.....exemplaire (s) 12 € par tirage:€ + 3 € (Frais de port). TOTAL :€

Paiement par chèque à l'ordre de « *Centre de Documentation et de Recherches Historiques-BA 133* »

Nom, Prénom :

Adresse :Code postal :Ville :

Tel. :e Mail :

Date :20..... Signature :

Ci-joint un chèque pour règlement

Renseignements : Tel : 06 13 04 28 56

A retourner à : Jacques STARCK Trésorier du CDRH 16, Rue du Gal De Gaulle 54270 Essey-les-Nancy



ADDITIONNER LES FORCES **MULTIPLIER LES CHANCES**

POUR MENER À BIEN UN PROJET,
**C'EST SOUVENT LA BONNE RENCONTRE
QUI FAIT TOUTE LA DIFFÉRENCE.**

À la Banque Populaire, votre conseiller est au cœur d'un réseau local et national, riche de l'expérience de ses clients et sociétaires et de l'ensemble des expertises d'un grand groupe bancaire.

Il saura additionner les bonnes compétences pour multiplier vos chances de réussir vos projets.

#LaBonneRencontre
www.bpalc.fr - 03 54 22 10 00*

BANQUE POPULAIRE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE

ADDITIONNER LES FORCES, **MULTIPLIER LES CHANCES**





Commandant Armand VIGUIER
MÉMOIRES

UNE VIE AVEC LE CIEL COMME HORIZON



Thierry SERVOT-VIGUIER :

« J'ai édité les mémoires écrites par mon Grand-père maternel, le Commandant aviateur **Armand Viguié** (Médaille de l'Aéronautique et Officier de la Légion d'Honneur), qui a été pilote de bombardement de juillet 1915 à 1917 puis pilote de chasse jusqu'en août 1940; commandant la base de Bron et défenseur de Lyon en 1940 (célébrité méconnue de Lyon) »



B.B. Nieuport

Georges
Guynemer

Sergent aviateur Armand Viguié
en manteau de loup à Esquennoy
en mars 1916

■ Commandant Armand Viguié sur MB-152.



« De père cordonnier à Péchaudier dans le Tarn, dès sa jeunesse il est déjà passionné de mécanique (motos, moteurs, avion à pédales ...). A 20 ans il part à la guerre dans la Cavalerie, au 10^e Dragons de Montauban. Son cheval est tué dans une charge à la lance. Il est muté dans l'Aviation comme élève-mécanicien, puis mécanicien. Enfin il est désigné comme élève-pilote et il obtient son brevet de pilote aviateur N°2134 en juillet 1915. D'abord dans le bombardement de 1915 à 1917 puis il est affecté dans la Chasse jusqu'en juin 1940; participant à la défense de Lyon; date où il dû remettre, les larmes aux yeux, tous ses avions aux Italiens, sur la base du Luc, après l'abandon des terrains de Lyon-Bron et de Satolas.

Il fut démobilisé en août 1940, à Salon de Provence. »



■ 22 novembre 1939 Commandant Armand Viguier sur MB-152.

Extrait du livre, voici comment il décrit sa vie de pilote de chasse:

« Pendant 25 années, sans désespérer, j'allais approcher à peu près toutes les célébrités de l'histoire aérienne, piloter une trentaine d'appareils divers, jouir de cette grisaille de l'envol, partager cette vie d'escadrille restée légendaire. J'allais aussi connaître l'angoisse et les émotions exceptionnelles provoquées par la guerre.

Puis, le passage des lignes, l'horizon barré de noir par les obus ennemis, la crainte d'être touché avec un appareil chargé de bombes, la hantise de la panne en pleine nuit à 100 km à l'intérieur des lignes allemandes... Plus tard, en 1917, je vivrais les incroyables secondes de combats entre avions de chasse et aussi l'effroyable vision de l'adversaire terrassé qui pique vers le sol, son avion en flammes... Puis l'armistice de 1918 dans les plaines de Vouziers, par ce matin glacé de novembre, où, en nous embrassant, nous disions tous: « Cette fois, c'était bien la dernière ». Hélas! »

300 pages dont 33 de photos inédites et préfacé par le grand Gabriel Voisin, précurseur de l'Aviation.
Poids: 455 grammes - Format 15 x 21
Prix : 20 € + 5 € frais de port.

Thierry SERVOT-VIGUIER

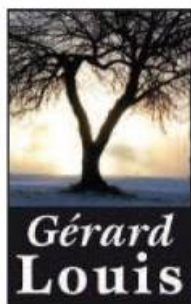
2 B Chemin Vert 69160 Tassin la Demi-Lune - France
 Tél / Fax : 04.78.24.49.37 GSM: 06.13.52.03.00
 Skype: thierryservot Mail: ketuvidao@yahoo.fr



**Mon sourire est l'image
de mon groupe.
Affectueux à mes
Officiers.**

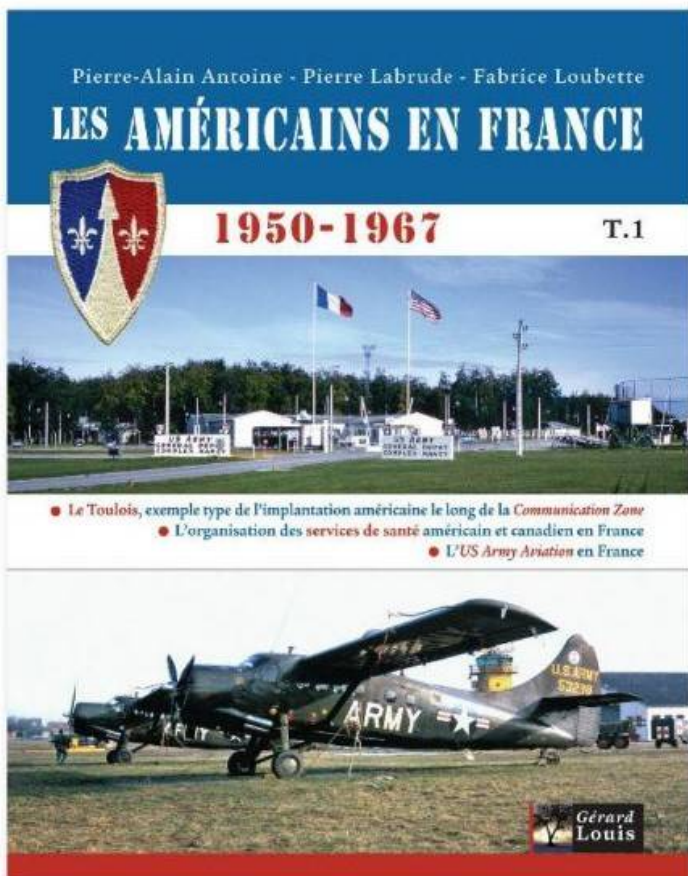
mars 1940

Commandant Armand VIGUIER



Nouveauté 2017

Parution : 1er avril

Titre : **Les Américains en France** / 1950-1967*La Communication Zone*

TOME 1

- Le Toulais, exemple type de l'implantation américaine le long de la *Communication Zone*
- L'organisation des services de santé américain et canadien en France
- L'US Army Aviation en France

Les auteurs :

Pierre-Alain Antoine, colonel (H) de l'armée de l'air, pilote de chasse (6200 heures de vol), ancien directeur de la Patrouille de France.... **Pierre Labrude**, professeur (H) de l'université de Lorraine, ancien pharmacien chimiste en chef de réserve du Service de santé des Armées... **Fabrice Loubette**, diplômé de l'Ecole nationale supérieure Louis Lumière (Photo), pilote privé, historien indépendant, a déjà publié *Les forces aériennes de l'OTAN en Lorraine...*

Le livre : Les Américains en France

Format 21 x 27 cm - 192 p. - couv. brochée

Isbn : 978-2-35763-107-6 - Prix public TTC : 25,00 €

La présence des forces du continent nord-américain en France de 1950 à 1967 reste actuellement très mal connue des Français. Le déploiement de ces troupes depuis les ports de l'Atlantique jusqu'à l'Allemagne constituait une zone logistique appelée *Communication Zone*.

Dans cet ouvrage, les auteurs ont choisi de traiter trois aspects caractéristiques de cette époque qui n'ont, par ailleurs, jamais été envisagés sous cet angle : Toul et le Toulais, une garnison américaine de 1950 à 1967 ; l'organisation des services de santé américain et canadien en France, y compris les dépôts et les trains sanitaires ; l'US Army Aviation qui, parallèlement à l'US Air Force en Europe, entretenait sur notre territoire un réseau d'aérodromes et plus de trois cents avions légers et hélicoptères.

*Trailer park de Toul-Rosières, 21 décembre 1955. © NARA*

Plus d'informations :
pli.louis.free.fr



9 782357 631076



Pilote pionnière de l'aviation de loisir française, Adrienne Bolland fut la première femme à traverser la Manche côté français, recordwoman de loopings, première femme à avoir survolé la Cordillère des Andes en 1921. Résistante avec son époux Ernest Vinchon pendant la Seconde Guerre mondiale, Adrienne Bolland est de ces héros qui inspirent le dépassement de soi.

L'auteure a fait connaissance d'Adrienne Bolland pour l'inauguration du lycée professionnel de Poissy, ce dernier voulant lui donner son nom en 1989. Elle s'est alors prise de passion pour cette femme extraordinaire et au caractère bien trempé. Elle vous invite donc à la suivre dans les nuages, auprès de cet oiseau irrévérencieux, mais qui a su montrer au monde qu'une femme valait bien deux hommes lorsqu'elle était accrochée à son manche à balai.

Madeleine Arnold-Tétard, auteure de nombreux ouvrages, romans, biographies, signe ici une nouvelle biographie sur l'une des grandes aviatrices pionnières.

ISBN 978-2-84993-306-0

12 €

www.coetquen.fr



ADRIENNE BOLLAND

Préface de Michel Lacombe

Madeleine ARNOLD-TÉTARD



Biographie

Coëtquen Editions

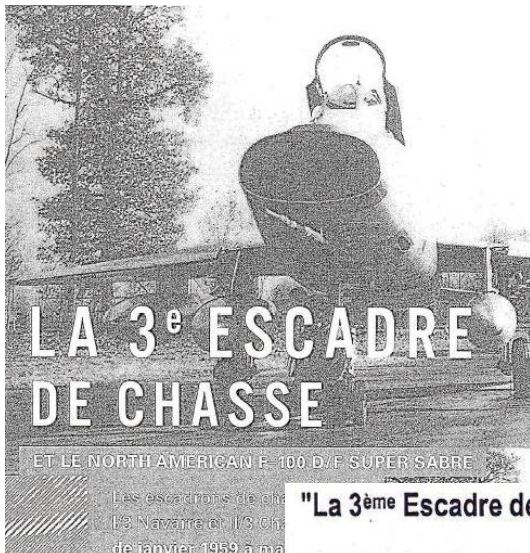


mémoire et solidarité



8 avril 2017





"La 3^{ème} Escadre de Chasse et le North American F-100D/F Super Sabre"

Les Escadrons de chasse I/3 Navarre et II/3 Champagne de janvier 1959 à mars 1966.

Cet ouvrage, destiné à relater le quotidien des hommes des Escadrons de chasse I/3 Navarre et II/3 Champagne durant cette période, n'est ni un récit historique ni un roman, mais une évocation de souvenirs de cette époque, souvenirs authentiques toujours teintés d'émotion.

Cet ouvrage est également dédié à la mémoire afin que ne tombe pas dans l'oubli cette page d'histoire de la 3^{ème} Escadre de Chasse, sans coup d'éclat certes, mais écrite dans cette atmosphère de guerre froide, période de tension internationale intense, parfois extrême et pleine de risques. Mission obscure et sans gloire au sein du bouclier AIRCENT dans l'OTAN, mais mission capitale pour la préservation de la paix, avec ses moments difficiles et trop souvent tragiques sur cette belle machine que fut le F-100 Super Sabre, qui procura beaucoup de satisfaction à ceux qui l'ont côtoyé.

Cet ouvrage est enfin destiné à exprimer un hommage à tous ceux qui ont laissé leur vie durant cette période, dans l'accomplissement de leur mission au sein de la 3^{ème} Escadre de Chasse.

On peut préciser que la réalisation du présent ouvrage, exercice à priori audacieux si l'on sait que l'impulsion est née de quelques souvenirs personnels fragmentaires, a nécessité, après cinquante années de sommeil, de faire resurgir ces souvenirs qu'il a fallu dépoussiérer, reconstituer et compléter par de nombreux témoignages avant de les faire courir sur le papier.

BON DE COMMANDE

Nom Prénom

Adresse

Code postal Localité

☎ ✉

Qté. commandée : x 54 € TTC = € (Franco de port)

Commande accompagnée du chèque libellé à : Daniel CORROY

39, Rue du Maréchal de Lattre - 68230 TURCKHEIM

☎ 03 89 272 107 - ✉ supersabre-5966@hotmail.com

(Nouvelle adresse mail en remplacement de pamaco68@hotmail.fr)

Éditeur : BAOBAB Edition Colmar

Pour plus d'informations, recherche GOOGLE "Baobab Super Sabre Edition Daniel Corroy"



1914-2014 100 ans de l'escadrille SPA 102

Tome 2 1992-2014



Jean-François HURREAU

En 1992, après quelques décennies de mise en sommeil, la prestigieuse SPA 102, rejoint l'escadron de Chasse 02/003 Champagne. Au sein de cette illustre formation, le personnel de l'Escadrille au Soleil de Rhodes participa à de nombreuses missions en exercice comme en opérations extérieures. De l'ex-Yougoslavie aux rives du Tigre et de l'Euphrate, vous découvrirez le quotidien de ces femmes et de ces hommes.

Le graphiste de l'ouvrage, le capitaine Nicolas Sauvage, est membre de l'escadrille au Soleil de Rhodes depuis 1996. Il rédige alors le livre d'or contemporain de la Spa 102.

En 2014, pour le centenaire de la « 102 », il effectue de nombreux travaux graphiques, dont la peinture de la dérive commémorative sur un Mirage 2000D.

Il est décoré, entre autres, de l'Ordre national du Mérite après sa participation sur différents théâtres d'opérations.

L'auteur, le capitaine Jean-François Hurreau, intègre l'EC 02/003 Champagne en 2002 et la SPA 102, l'année suivante. Il écrit alors un fascicule sur l'histoire de l'unité. Il continue ses recherches afin de proposer de nouveaux ouvrages ainsi que des conférences.

Engagé dans de nombreux conflits, il est Chevalier de la Légion d'Honneur et titulaire de six citations.

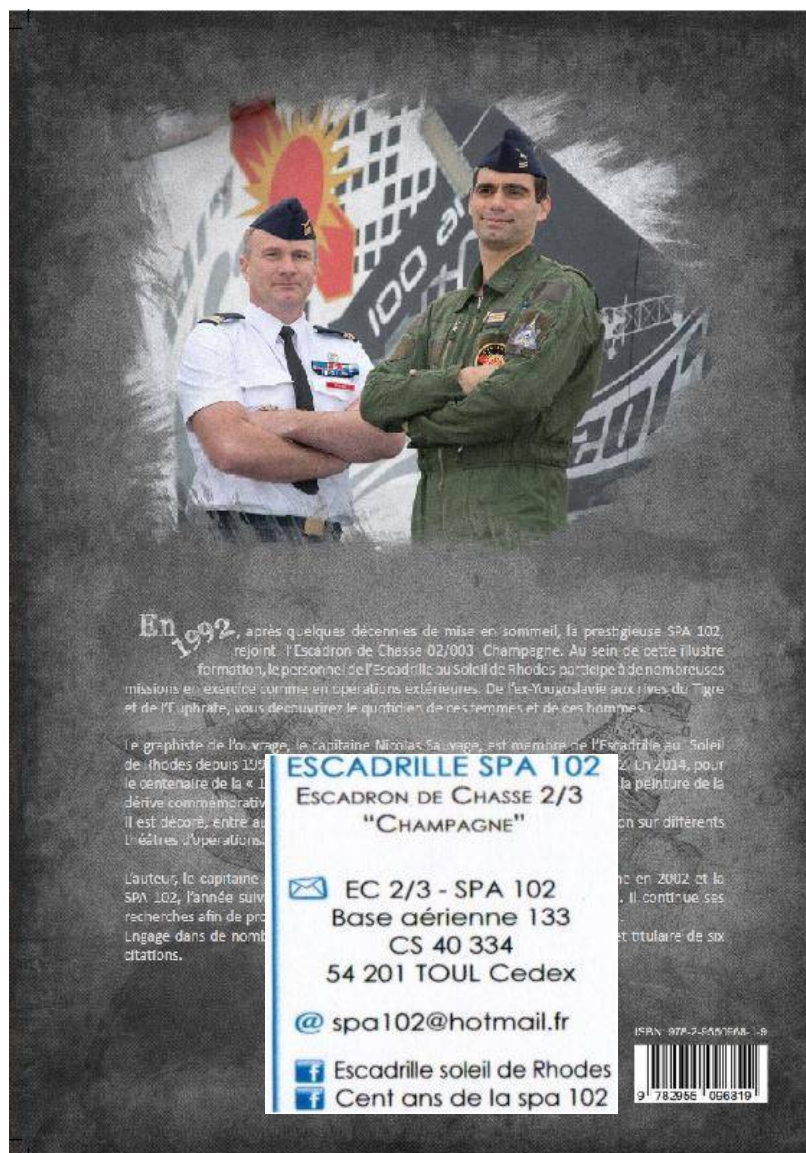
168 pages ; 29,7 x 21 cm

Éditeur : Jean-François HURREAU
ISBN 978-2-9550968-1-9
EAN 9782955096819

Prix de vente au public (TTC) : 29 €



© DELTA REFLEX



En 1992, après quelques décennies de mise en sommeil, la prestigieuse SPA 102, rejoint l'Escadron de Chasse 02/003 Champagne. Au sein de cette illustre formation, le personnel de l'Escadrille au Soleil de Rhodes participa à de nombreuses missions en exercice comme en opérations extérieures. De l'ex-Yougoslavie aux rives du Tigre et de l'Euphrate, vous découvrirez le quotidien de ces femmes et de ces hommes.

Le graphiste de l'ouvrage, le capitaine Nicolas Sauvage, est membre de l'Escadrille au Soleil de Rhodes depuis 1996. En 2014, pour le centenaire de la « 102 », il effectue de nombreux travaux graphiques, dont la peinture de la dérive commémorative sur un Mirage 2000D. Il est décoré, entre autres, de l'Ordre national du Mérite après sa participation sur différents théâtres d'opérations.

L'auteur, le capitaine Jean-François Hurreau, intègre l'EC 02/003 Champagne en 2002 et la SPA 102, l'année suivante. Il écrit alors un fascicule sur l'histoire de l'unité. Il continue ses recherches afin de proposer de nouveaux ouvrages ainsi que des conférences. Engagé dans de nombreux conflits, il est Chevalier de la Légion d'Honneur et titulaire de six citations.

ESCADRILLE SPA 102
ESCADRON DE CHASSE 2/3
"CHAMPAGNE"

✉ EC 2/3 - SPA 102
Base aérienne 133
CS 40 334
54 201 TOUL Cedex

@ spa102@hotmail.fr

Escadrille soleil de Rhodes
Cent ans de la spa 102

ISBN 978-2-9550968-1-9





Pacific, la nouvelle série signée Romain Hugault

aerovfr.com 30 oct 2017



Nouveau cycle de trois albums pour le tandem Hugault-Yann

Après la série « Burma » composée de trois albums (1–Burma Banshees, 2–Black Widow, 3–Objectif Broadway), voici une nouvelle série baptisée Pacific qui comprendra à son tour trois albums.

Le premier est sorti le 18 octobre sous le titre 4–Paradise Birds. On ne change pas un concept qui marche puisqu'à l'occasion de la sortie de son 13e album, Romain Hugault a franchi la barre du million d'albums vendus dont plus de 150.000 exemplaires de la précédente série.

Le scénario des Paradise Birds est le suivant : « La pilote des WASP Angela Mc Cloud a été chargée par l'OSS de convoier, sur les bases des Marines du Pacifique, la tournée de Betty Luton, une pin-up écervelée et shootée aux amphétamines, afin de remonter le moral des troupes.

Furieuse d'être reléguée au rang de taxi, notre héroïne va bientôt découvrir que cette mission de routine sert de couverture à une opération secrète dont la réussite pourrait épargner une véritable hécatombe de jeunes américains lors d'un prochain débarquement sur les côtes du Japon ».

L'occasion pour le tandem dessinateur/scénariste de mettre en scène F-4U Corsair, Grumman Duck, Aichi Seiran, Grumman Avenger, Widgeon et Hellcat, Consolidated Coronado, PBY Catalina, Kawasaki Ki-61 Hien et quelques autres encore... avec un découpage toujours aussi dynamique, des cadrages originaux, une mise en page constamment variée...

François Besse

« Paradise Birds », par Romain Hugault et Yann, Editions Paquet, collection Cockpit. 48 p. 14 €



Toute la série « Rosie the Riveter » de LIFE sur shorpy.com

La vie d'une Base aérienne

1967 - 2010

Le DVD

Vous pouvez revivre ou comprendre la vie de la base aérienne de Nancy-Ochey comme si vous y étiez depuis l'aube de sa création, 5 ans après 1962, année de son ouverture officielle ; c'était l'époque des Mystère IV A , des T-33, Broussard, et autres Fouga Magister. C'était le temps de la Guerre Froide et des réveils à 3 heures du matin pour les exercices, et partir à Damblain.



Puis vinrent le Jaguar, le Martel, le Mirage V-F ; le temps des lignes de bus de Laxou, Vandœuvre, du Haut-du-Liepvre, de la Croix-de-Metz, des bals de fin d'année, des Saint-Eloi, et des défilés militaires à Nancy, à Toul ou à Paris. Dans cette collection complète du Journal d'information Nancy-Ochey-Flash, vous retrouverez les camarades et les événements qui ont marqué votre vie ou le temps du service national.

Toutes les parutions du Journal qui relatait les petits et les grands événements. Vous recherchez des amis,

des souvenirs, des dates, des articles techniques, historiques, anecdotiques ? Vous les retrouverez dans la collection complète sous fichiers .pdf réunie spécialement pour le Cinquantenaire de la base aérienne 133 « Commandant Henry Jeandet » commémoré en 2012.

Pour la première fois dans l'Armée de l'air, le Centre de Documentation et de Recherches Historiques a réuni tous les numéros de la revue « Nancy-Ochey Flash » (du N°1-Février 1967 au dernier N° 197-Novembre 2010). Disponibles sur DVD : 12 € (+ 3 € de port).

BON DE COMMANDE

Je commande le DVD « La vie d'une Base aérienne 1967-2010 » collection « Nancy-Ochey-Flash », en :

.....exemplaire (s) 12 € par tirage:€ + 3 € (Frais de port). TOTAL :€

Paiement par chèque à l'ordre de « Centre de Documentation et de Recherches Historiques-BA 133 »

Nom, Prénom :

Adresse :Code postal :Ville :

Tel. :e Mail :

Date :20..... Signature :

Ci-joint un chèque pour règlement

Renseignements : Tel : 06 13 04 28 56

A retourner à : Jacques STARCK Trésorier du CDRH 16, Rue du Gal De Gaulle 54270 Essey-les-Nancy

À la CASDEN, le collectif est notre moteur !

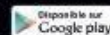
Banque coopérative créée par des enseignants, la CASDEN repose sur un système alternatif et solidaire : la mise en commun de l'épargne de tous pour financer les projets de chacun.
Comme plus d'un million de Sociétaires, faites confiance à la CASDEN !



Découvrez la CASDEN
sur www.casden.fr ou contactez
un conseiller au 01 64 80 64 80*



L'offre CASDEN est disponible
dans les agences Banques Populaires,
sur www.casden.fr et sur l'application mobile CASDEN.



Accueil téléphonique ouvert du lundi au vendredi
de 8h30 à 18h30 (heure de Paris).
Appel non surtaxé. Coût selon votre opérateur.



CASDEN, la banque coopérative de toute la Fonction publique


carac
Votre épargne le mérite



**Votre
épargne
est bien
armée pour
sa retraite.**

**Bénéficiez de la retraite complémentaire réservée
aux Anciens Combattants & Victimes de Guerre*.**

Retraite Mutualiste du Combattant

 **N° Cristal 0 969 32 50 50**

APPEL NON SURTAXÉ

 **facebook Carac** | www.carac.fr | www.epargnonssolidaire.fr

(*) Titulaires de la Carte du Combattant ou du Titre de Reconnaissance de la Nation.
Retraite Mutualiste du Combattant est un produit d'assurance-vie libellé en euros.



Carac - Metz - 36 rue Pasteur - BP 70108 - 57004 METZ Cedex 01
Carac - Nancy - 45 rue Saint-Georges - CS 50625 - 54010 NANCY Cedex

Carac : Mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la mutualité - SIREN : 775 691 165