

II- Aéronefs de l'Aéronautique Navale préservés par types et numéros.

. Cet essai d'inventaire patrimonial des aéronefs ayant servi dans l'Aéronautique Navale (ou portant ses couleurs) est une synthèse visant à connaître rapidement la localisation de tel ou tel appareil et ses conditions de conservation. Il s'accompagne pour chacun d'eux de quelques informations.

. Ce n'est pas une étude exhaustive de chacun d'entre eux. Pour plus d'informations se reporter aux excellentes monographies existantes (par exemple le «Crusader», l'«Etendard IV» l'«Aiglon» de J.-M. Gall), les articles très approfondis de J.-P. Dubois dans la revue du Trait d'Union, les nombreuses publications de l'ARDHAN, ou les articles dans la presse spécialisée.

. Les aéronefs sont classés selon leur appellation courante et non pas complète : ex «Neptune» , pour «Lockheed P2V-7 Neptune».

. Les dates d'affectation en formation des aéronefs sont partielles. Ne sont mentionnées que celles attestées par les carnets de vol en particulier, certains documents officiels ou les photos.

. Pour chaque appareil, les caractères gras sont utilisés pour un aéronef ayant servi dans la Marine, et qui est préservé dans la plus grande partie des cas aux couleurs de la Marine.

. Les caractères ordinaires sont utilisés pour des aéronefs qui n'ont pas servi dans la Marine mais sont préservés aux couleurs de celle-ci (souvent de façon non authentique pour la couleur et la décoration), et participe donc à son rayonnement patrimonial. Leur numéro est suivi d'un astérisque*, et dans le texte par la mention «non Marine».

. Les caractères en italique concernent les aéronefs non Marine dont la classification et la livrée sont à vérifier (il est possible que certains soient décorés aux couleurs de la Marine).

. Les numéros d'aéronefs soulignés indiquent qu'une ou plusieurs photos sont disponibles (se reporter à la photothèque).

. Pour le classement par lieux ou organismes de préservation des aéronefs, voir Listing I.

. AAC-1/ JU 52 :

(55 ont été utilisés par la Marine)

- n° 216 (Musée de l'Air, Le Bourget) (en service 1947-1962), réceptionné 4-1947,4S (1955), SLAC Dakar (Section Liaison Afrique Centrale) en 1958-1959 («DK-2»), 5S (1961-1962) (cédé au Musée en 1962 qui l'a conservé aux couleurs du G.T. 1/34 Béarn, n°334, avion personnel en Indochine du Général Lissarague (directeur du Musée).

. Agusta-Bell 47 G :

(15 ont été utilisés, et rendus pour la plupart à l'ALAT)

- n° 056* (ANAMAN, Rochefort, 17) (non Marine : DCAN) construit par Agusta près de Milan.

. Alizé : (Breguet 1050)

(voir livre «Breguet 1050 Alizé», Christophe Touzet, auto édition 2015)

87 Alizé ont été produits, 75, utilisés par la Marine et 26 détruits. D'octobre 1963 à janvier 1965 certains Alizé ont été immatriculés dans la série 100. 30 Alizé ont été modernisés entre 1978 et 1983 (ALM), et 15 mis à niveau entre 1996 et 1997.

- **n° 04 (Musée de Savigny-les-Beaune, 21)** (en service 1957-1961) codé «SR14» essais sur le HMS Bullwark en 1957(ou Eagle?), réceptionné 9-1958, 10S, déclassé à Rochefort 4-1960. Premier Alizé au standard avions de série. Au Musée de Savigny depuis 1997.

- **n° 1 (ANAMAN, Rochefort, 17)** écorché pour instruction, (en service 1959-1982) codé «1H», 6F déclassé en 1983 pour instruction au SIT (Service d'Instruction Technique) le 4-5-1983.

- **n° 4 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1958-1977) réceptionné 10-1958, codé «4 K», 6F(1958 à 1963), 10S en 1970, SEA Lann Bihoué en 1970, 4F, déclassé à Rochefort 4-1977 pour l'instruction du personnel technique, puis restauré pour le Musée (exposé dans le hangar Dodin).

- **n° 5 (Ailes Anciennes Toulouse, 31)** (en service 1959-1977) codé «5 L», réceptionné 9-1954, 6F, 9F (1965), déclassé 4-1977. Exposé devant la BAN de Nîmes (assemblage du fuselage avec les ailes du n°7), puis confié à l'Association Ailes anciennes en janvier 2012.

- **n° 8 (ex BAN Rochefort, 17)** (en service 1958-1972), codé «8 P» réceptionné 10-1958, 6F, 9F(61), 4F, déclassé Rochefort en juin 1972. Aujourd'hui exposé sur le rond-point devant l'ex BAN.

- **n° 10 (Musée de l'Air)** (en service 1959-77) codé «10 R» réceptionné 1-1959, participe aux essais aviation du Clemenceau, 6F, 4F, cédé au Musée en 1979.

- **n° 14 (Musée de Cornouaille, Plobannalec, 29)**, (en service 1959-1968), CEV en 1960, 9F (1964) 10S, cédé à l'Inde 2-1968 (IN 213), retour en France ?

- **n° 15 (ANAMAN, Rochefort, 17)**, (en service 1959-1977), réceptionné 3-1959, 4F, 9F(1964-1969) participe aux essais nucléaires («Saphir», en février 1965) dans le Sahara algérien, et également dans le Pacifique avec le Clemenceau et le Foch entre 1966 et 1968, 10S, déclassé pour instruction au sol à Rochefort (4-1977). Après la fermeture du CEAN en juillet 2002, il est remis à l'ANAMAN.

- **n° 22 (BAN Hyères, 83)** (en service 1959-après 2000) réceptionné 1-1959, 9F, en 1964 percuté par un autre Alizé sur le pont de l'Arromanches, 6F (2000), 4F (sur le Foch en Adriatique). Après sa réforme il est utilisé par l'EPPE à la formation des ponev.

- **n° 47 (Musée de Lyon-Corbas, EALC, 69)** (en service 1959-2000) réceptionné 9-1959, SEA Hyères (1960), 4F (1966)(1980), 3S (1969). Mis au format ALH à Cuers (12-1997), utilisé par l'EPPE après 2000. Il est récupéré en août 2010 par l'EALC (Espace Aéro Lyon Corbas).

- **n° 48 (CHAN, Conservatoire Historique de l'Aéronautique Navale, Nîmes, 30)** (en service 1959-1994) réceptionné 9-1959, 6F, SEA Hyères (1961), 6F, 9F(1963-1965), 4F, 59S (1979), 6F, accident pont d'envol («boulevard») en mars 1994 entraînant sa condamnation. Après une longue période dans le parc à ferraille de la BAN, d'Hyères, il est cédé au CHAN en 2012.

- **n° 49 (Musée Européen de l'Aviation de chasse Montélimar, 26)**
(en service 1959-2000) réceptionné 4-1959, 6F, 4F(1970), 6F(années 90) (Mission Trident sur le Foch en 1999), transformé ALM en 1981 et ALH en 1997. Dernier vol en septembre 2000. Stocké dans un hangar sur la BAN de Nîmes-Garons, il est remis en décembre 2011 au Musée de Montélimar.

- **n° 50 (CAEA, Conservatoire d'Aquitaine, Mérignac, 33)** (en service 1959-2000) réceptionné 10-1959, 4F, 9F, 6F, 3S (1967), 4F(1970)(1994), 6F (2000) modernisé ALM puis ALH. Confié en 2010 au CAEA.

- **n° 55 (Musée Aéronautique d'Orange, 84)** (en service 1960-2000) réceptionné 1-1960, 6F (années soixante), 4F, SEA Lann-Bihoué (1971), 59S. Modernisé ALM puis ALH. Dernier Alizé catapulté le 27 juin 2000. Conservé à Nîmes jusqu'en 2010, il est alors confié au Musée d'Orange.

- **n° 59 (Association Alizé Marine, Nîmes, 30)** (en état de vol) (F-AZYI) (en service 1960-2000) réceptionné 1-1960, 9F, 4F, 2S (1971), 59S, premier Alizé modernisé en version ALH en juillet 1996 à Cuers et livré en juillet à la 6F. Remis à Nîmes en février 2000, il est confié à l'Association Alizé Marine en 2003 et revole dix ans plus tard en mai 2013. Il participe à de nombreux meetings .

- **n° 86 (BAN Lann Bihoué, 56)** (en service 1961-1977) réceptionné 7-1961, CEV, 10S (1965-1967), 6F, SEA Lann Bihoué (1971), accidenté au sol il est condamné en avril 1977. Il est depuis en exposition statique.

. **Alizé indiens** : 12 ont été commandés par l'Inde et livrés de juin à septembre 1961 au Squadron 306 (n° 62, 63, 66, 67, 71, 78, 79, 81, 82, 83, 84, et 85). Deux avions supplémentaires (ex Aéronautique navale) ont été cédés à l'Inde en 1968 (n° 14 ,IN 213 et n° 18, IN 214). Le premier n'a pas été conservé, le second s'est abîmé en mer. Le 202 (n°63) est exposé au Naval Aviation Museum de Bogmala près de Goa. Le 209 (n°82) et le 212 (n°85, voir photo pour mémoire) étaient exposés à bord du porte-avions Vikrant aux couleurs de la Marine indienne jusqu'en 2014.

. **Alouette II : (Sud Est SE 313 B)**

(en principe 44 ont été utilisées)

- **n° 05 (Aéroscofia, Toulouse, 31)** (en service 1956-60) réceptionnée 56, 20.S-5 (1957-1958) accident au sol juillet 58, 23.S-20, nouvel accident 23-9-60, et retrait .

- **n° 41 (ANAMAN, Rochefort, 17)** épave, (en service 1956-1995), réceptionnée 15-11-1956, «BR-3» (1957-1958), 20S (1963-1964), 23S (1964-1965), Section Alouette Saint Mandrier (1966), 23S (1967-1969), (1972-1973), 22S (1976-1978), retrait le 15-6-1995.

- **n° 54 (1054) (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1957-98), réceptionnée 15-2-1957, 20S (1962-1965), 23S Pacifique (1966), 23S (1967-1974), 20S (1983), 23S (1987-1996), accident sur ligne à haute tension 6-12-1996, retrait 1-1-1998.

- **n° 162 (1162) (Musée de l'ALAT, Dax, 40)** (en service 1958-1997), 20.S-1 (1958-1963), 23S (1965-1970), 22S (1970), 23S (1972), 20S (1974), 22S (1977-1978), (1990-1991), dernier vol 22-12-1997.

- **n° 163 (1163) (Musée de l'Air) (ou particulier, Lognes, 77) (F-AZYB)?**(en service 1958-1996), prêt Protection Civile Lann Bihoué (1958-1963), 23S (1964-1965), Pacifique (1966), 20S (1967), 23S (1968-1979), 22S (1981-1982), vendu à Héliévasion 20-7-1996.

- **n° 488 (1488) (CELAG, Centre d'Etudes et de Loisirs Aérospatiaux de Grenoble, Le Versoud, 38)** (en service 1960-1990) réceptionnée 11-1960, 23S (1962) Kerguelen, 20S (1963-1965), Section Alouette Saint Mandrier (1966-1968), 22S (1970)(1977-1978), cédé au CELAG en 1990.

- **n° 787 (1787) (Musée de l'Air)** (en service 1962-1998), réceptionnée 15-9-1962, 23S (1963-1964), Pacifique (1966), 22S (1980-1982), 23S (1987-1990), retrait 1-1998.

- **n° 809 (1809) (Musée de Cornouaille, Plobannalec, 29)** (prêt Musée de l'Air ?) (en service 1962-1998), 23S (1963-1968), Pacifique (1966), 23S (1967-68) (1974-1977), 22S (1979), retrait 1-1998.

. **Alouette III : (Sud Aviation SA 316 B et 319 B)**

(47 ont été utilisées)

- **n° 41 (SA 316 B n°1041) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29)** (en service 1962-2019), réceptionnée 6- 1962, 20S (1963-1971).

- **n° 245 (SA 316 B n°1245) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29)**(en service 1954-2019), réceptionnée 11-1954, 22S, Jeanne d'Arc (1965-68), 23S, Section Jeanne d'Arc (1977-1978), retrait 7-2019.

- **n° 279 (SA 316 B n°1279) (Musée de l'Air, Le Bourget)** (en service 1965-2019), réceptionnée 4-1965, 23S, 22 S, 23 S, condamnée 7-1919.

- **n°314 (SA 319 B n°2314) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29)** (réceptionnée 6-1978, 22S, 35F (02), encore en service en 2020.

- **n°358 (SA 316 B n°2358) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29)** (en service 1988-2019), réceptionnée 8-1988, 23S, 22S.

- **n° 444 (SA316 B n°1444) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29)** (en service 1967-2019), réceptionnée 10- 1967, Sectalpac (1968-1971), 27S (1975-1980), 23S, 35F (2007), condamnée 7-2019.

- **n° 806 (SA 316 B n°1806) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29)** (en service 1971-2019), réceptionnée 2-1971, 22S, 23S (1987-1990).

- (**n° 13,18, 237, 731, 804, 806, 809, 838, 842**, à rechercher).

Pour les hélicoptères en général, voir livre d'Eric Escoubet: «Les hélicoptères de l'Aéronautique navale» t. 1 & 2, ARDHAN 2017.

. **Aquilon : (SNCASE Mk 203)**

(95 ont été utilisés, tous types confondus, dont 40 Mk 203)
20 ont été perdus, dont 9 ayant entraîné la mort du pilote).

(voir livre de JM.Gall «Le SNACASE Aquilon» chez Lela presse, 1999)

- **n° 53** (Mk.203) (**ANAMAN, Rochefort, 17**) (en service 1956-1966), 1^{er} vol le 5-4-1956 (pilote J.Lecarme), réceptionné le 12-5-1956, 16F(12-5-1956/9-8-1956), SEA Hyères (1957), 11F(10-7-11958/28-2-1959), 16F (4-9-1959/29-1-1960), 11F (6-2-1960/7-7-1960), 16F (23-5-1961/17-6-1963), 59S (19-2-1964/8-4-1965), Section Aquilon Cuers (9-4-1965/1-7-1966), condamné le 2-8-1966 à la dissolution de la SAC (n°2600 SC/Aéro/M). Transféré à Lann Bihoué pour exposition statique (voir photo). Puis confié par le Musée de l'Air au Musée de Rochefort pour restauration, terminée en 2019). C'est le seul exemplaire d'Aquilon conservé.

- **n°83** (Mk.203) (épave découverte par le «Pourquoi pas ?» de l'Ifremer le 20 novembre 2020 au large des Iles d'Hyères par 2400 m de fond). (en service 1957-1960), réceptionné le 20-2-1957, SEA Hyères (1959), 11F (1960). Le 13 juin 1960 la flottille 11F qui vient d'être équipée de SNCASE Aquilon se qualifie aux appontages sur le porte-avions britannique *HMS Ark Royal* croisant au large d'Hyères. Au cours de son dernier catapultage avant le retour vers Hyères, le n° 83 tombe à l'eau et coule immédiatement. Son pilote, le Maître Jean, Henri Legouhi, disparaît avec lui.

. **Atlantic 1 : (Breguet 1150)**

(40 Atlantic ont été commandés, 46 livrés et utilisés, dont 6 ex hollandais, et 6 cédés au Pakistan).

(voir livre «Le Breguet Atlantic» P. Baillot d'Estivaux & J.-C. Duchesne
Nouvelles Editions latines, 1994)

(- n° 1, 6 (?), 8 (?). Stockés à l'AIA de Cuers ils semblent avoir été ferrailés).

- **n° 7** (**BAN Lann Bihoué, 56**) (en service 1966-1993), 1^{er} vol le 7-2-1966, réceptionné 15-7-1966, 22F (22-6-1967) (22-11-1969), 24F (2-1-1970), 22F (13-3-1970), 24F (23-7-1970), 22F (20-12-1973), 23F (2-4-1977), 21F (3-5-1985), retrait 15-5-1993. Présenté en extérieur.

- **n° 31** (**CHAN, Conservatoire d'Histoire de l'Aéronautique Navale, Nîmes, 30**) (en service 1966-...?), 1^{er} vol 15-12-1966, 21F (6-4-1967), stockage à Lann Bihoué (11-12-1968/3-11-1971), 24F (14-4-1972), 21F (7-6-1973), 22F (17-5-1974), 21F (30-4-1975), 23F (20-12-1976), 24F (25-5-1979), 23F (2-9-1980), 24F (20-6-1984), 23F (30-4-1985). L'avion est aujourd'hui présenté en extérieur à proximité de l'entrée de l'ex BAN de Nîmes-Garons.

- **n° 33** (**Musée de l'Armée de l'Air Pakistanaise, Base Aérienne Faisal, Karachi**), (en service 1967-1974), 1^{er} vol le 13-1-1967, 21F(20-4-1967), 24F(12-2-1969), 21F(2-2-1970), 22F (2-2-1971). Convoyé au Pakistan le 13-5-1974 (1). Conservé aux couleurs pakistanaises .

- **n° 53 (Musée Maritime de Karachi, Pakistan)** (en service 1971-1986)

1^{er} vol le 7-12-6197, 24F (31-08-1970), 23F (18-5-1977), 21F (25-3-1985).

Stocké à Nîmes Garons. Le n°53 a été convoyé au Pakistan (1) par Prix Pierrat du 22 au 24 août 1996. Conservé aux couleurs pakistanaïses.

- n° 61 (Musée de l'Air) (en service 1971-1995), réceptionné 15-7-1971 .

ex hollandais d'après P. Baillot d'Estivaux? Vendu à la France le 5-2-86 (contrat n°40-1/579-85).

(1) Le Pakistan a reçu le 30-5-1974 trois Atlantic français (n° **33, 40 et 46**). Les équipages se sont entraînés à Nîmes jusqu'à avril 1976 avant de rejoindre le Pakistan.

En octobre 1988 cession du n° 63 (ex hollandais), peint aux couleurs pakistanaïses à Colomiers et convoyé du 28 au 30 octobre.

En 1996, convoyage par P. Pierrat (de l'ERC) du n° 56 (ex hollandais) (17-6-1996), et du n° **53** (français) (20-24-8-96). C'est le n° **53** qui est conservé au Musée Maritime de Karachi. Un second, l'Atlantic n° **33** (immatriculation pakistanaïse n°91) a été conservé au Musée de l'Armée de l'Air pakistanaïse, sur la Base Aérienne Faisal à Karachi .

Un troisième semble lui aussi avoir été conservé : le n°94 dans l'immatriculation pakistanaïse. On ignore encore son numéro de série permettant de savoir s'il était français ou hollandais. C'est donc un total de 6 Atlantic qui ont été livrés au Pakistan (aucun n'était neuf).

. **Atlantic (ou Atlantique) 2 : (Breguet 1150)**

(30 ont été utilisés ou sont en cours d'utilisation)

- n° 1 (AIA Cuers, 83), classé RDS2, en attente de destruction.

- **n° 2 (BAN Lann Bihoué, 29).**

- **n° 6 (AIA Cuers, 83)**, seul cet appareil sera conservé à l'AIA, ou disponible pour emploi.

- n° 7 (AIA Cuers, 83), classé RDS2, en attente de destruction.

- n° 8 (AIA Cuers, 83), classé RDS2, en attente de destruction.

- **n° 10 (BAN Lann Bihoué, 29).**

. **Broussard : (Max Holste 1521)**

(3 utilisés)

- n° 41* (ANAMAN, Rochefort, 17), non Marine (1)

(n° 21, 64, 68, 187, 256, 258, 286, 292 ,à rechercher ou vérifier livrée)

(1) Les trois Broussard en service dans la Marine sont les numéros 43, 63, 66 (ce dernier détruit lors de la catastrophe de Malpasset près de Fréjus, 83), les autres étaient DCAN.

. **Cap 10B : (Mudry)**

(12 ont été utilisés)

- **n° 108 (BAN Lanvéoc Poulmic, 29).**

- **n° 111 (BAN Lanvéoc Poulmic, 29).**

- n° 120 (BAN Lanvéoc Poulmic, 29).
- n° 121 (Lycée de Morlaix, 29).
- n° 212 (BAN Lanvéoc Poulmic, 29).

. **Catalina : (Consolidated PBY-5 et 5A)**

(44 ont été utilisés)

La Marine a utilisé à la fois des PBY-5 (uniquement amphibie, donc sans trains d'atterrissage) et des PBY-5A (avec trains), en 1944 puis dans les années soixante dix (Pacifique). Aucun n'a été conservé.

(- n° ... * (cellule seulement) (ANAMAN, Rochefort,17) (F-ZBAR) PBY-5A. Pour mémoire, car bien que propriété du Musée il n'est pas Marine. Ce Catalina a été utilisé par la Protection Civile («Pélican rouge»). Construit par Canadian Vickers à Cartierville (Canada), il est acquis sous le matricule 11100 dans les stocks de la RCAF. Transformé en bombardier d'eau par Field Aviation sous l'ndicatif CF-NJP et livré à la Protection civile. Le 4-7-1960 il est victime d'un grave incident à l'écopage. Il ne pourra être réparé. Remisé dans un coin de la base (photo) il sert de stock de pièces détachées. Ferraillé, seul le nez de l'appareil sera conservé, et récupéré en 1991 par le Musée de Rochefort).

- n°...?* Un PBY5-A vole aux Etats-Unis aux couleurs (fantaisistes) de la 1S (1.S-5) (Origine non Marine).

. **Caudron C-800 : (planeur)**

(48 ont été utilisés)

- n° 205* (ANAMAN Rochefort, 17) (F-CAFB), non Marine (livrée civile)

. **C-47 : (Douglas)**

(27 ont été utilisés)

(Voir «C-47» chez Lela presse, et «DC-3,The first seventy years» de J. Graddige, 2006).

- n° 71 (BuAer 42.92647)(**Musée de l'Air**), (en service1962-1984), réceptionné 16-3-1962, 10S (1964), Section Liaison Madagascar, Diego-Suarez (1967-1968), 56S.

- n° 87 (BuAer 41.18487) (**BAN Lann Bihoué, 56**), (en service1961-1984), réceptionné 9-10-1961, 56S.

- n° 716 (BuAer 44.7716) (**ANAMAN, Rochefort, 17**), (en service1970-1984), réceptionné 23-4-1970, 56S.

. **Corsair : (Chance Vought F4U-7):**

(93 ont été utilisés)

Pas de F4U-7 conservé en France (ni d'AU-1).

- n° 133704: le Corsair décoré aux couleurs de la 14F(voir photo pour mémoire) jusqu'en 2016, (immatriculation F-AZYS) est un F4U-5 d'origine argentine acquis par une association française en 1994. Il a été restauré sur l'aérodrome du Castellet (83), modifié pour lui donner l'aspect d'un F4U-7, et décoré aux couleurs du 14.F-6, avec le BuAer

d'origine de cet avion. Il a revolé en mars 2000 piloté en particulier par Ramon Josa qui l'a présenté par la suite à de nombreux meetings. Vendu en 2016, il est aujourd'hui la propriété d'un particulier allemand et décoré aux couleurs des Marines. Il est basé à Bremgarten, en Allemagne.

- **n° 133722 (particulier, Oregon, EU)**, (photo prise en Grande Bretagne à l'époque où il y était basé) décoration 15.F-22, avec bandes Suez (décoration actuelle à vérifier).

Autres Corsair Marine: **n° 133710, 133714 et 133727** (lieu de stationnement et état de préservation à préciser).

. Crusader F8-E : (Ling Temco Vought F8-E (FN)

(42 ont été utilisés, 26 ont été perdus, dont 6 avec mort du pilote)

En service de 1964 à 1999, sauf le n°5, tous passent à la 14F et à la 12F.

(voir livre de JM. Gall «Les Crusader français en action», Lela Presse, 1997)

Les Crusader français n'ont pas été livrés au titre du MDAP (PAM en français). A la différence des F6F, SB2C-5, ou encore PV-2, ce n'était pas d'anciens avions de l'US Navy, et ils n'avaient pas reçu ni porté de matricules américains. Ils étaient propriété française et n'ont donc pas été restitués aux Etats-Unis à la fin de leur carrière. Relevant du Foreign Military Sales, ils ont reçu un matricule BuWeps (Bureau of Weapons) de commodité et purement administratif. Leur identité française donné par le SC Aéro allait du numéro 1 à 42.

- **n°3 (BAN Lann Bihoué, 56)**, (en service 1964-1999), remorqué de Landivisiau à Lann Bihoué à l'été 2008 et exposé en extérieur.

- **n° 4 (Musée de Montélimar, 26)**, (en service 1964-1999), au Musée depuis mai 2015 (présenté dans un hangar)

- **n° 5** (Ploemeur-Le Cosqueric?) (**56**), (RHM?) (en service.1964-1998), accident en 1997 (photo), réformé 10-6-1998. Signalé au **Musée Aéro. de Cornouaille** (restauration du cockpit seulement ?) (à vérifier).

- **n° 8 (Musée d'Orange, 84)**, (en service 1964-1999),

- **n°10 (Musée de l'Air, Le Bourget)**, (en service 1964-1999), dernier vol Landivisiau-Dugny-Le Bourget le 16-12-1999 (LV Berthou, voir photo). Stocké à Dugny avant remise au Musée .

- **n° 11 (ANAMAN, Rochefort, 17)**, en service 1964-1999), au Musée depuis le 23-11-2010.

- **n° 19 (Aérosco피아, Toulouse, 31)**, (ou Ailes Anciennes?) (en service 1964-1999)

- **n° 29 (BAN Landivisiau, 29)**, (en service 1964-1999), présenté en extérieur.

- **n° 32 (CAEA, Conservatoire d'Aquitaine, Bordeaux-Mérignac, 33)** (en service 1964-1999).

- **n° 34** (particulier, Lons-le-Saunier ?, 39) (en service 1964-1999).

Une autre source le signalerait comme enregistré sous une immatriculation civile américaine (N3512Z) ?

- **n° 35 (Musée de Savigny-les-Beaune, 21)**, (en service 1964-1999), 15-6-1992, premier vol, Cuers (18 mois de travaux à l'AIA). Prototype du programme de prolongation du Crusader. A Savigny depuis 2002 .

- **n° 37 (AIA Cuers, 83)**, (en service 1964-1999) exposé en extérieur.

(n°16, non identifié)

- **Crusader F8-A** : Ces avions n'ont jamais volé au sein de la Marine. Ils font partie d'un lot de 12 (?) Crusader acheté par la Marine (date?) pour servir de pièces de rechange au parc vieillissant de F8-E (FN).

- **n° 143719** : Celui-ci a été utilisé par le CEAN de Rochefort pour l'instruction. Il a conservé ses marquages US Marines, avec ajout de cocardes Marine et du chiffre 01 sur la dérive. Le CEAN s'en sépare (date?) et le cède au groupe J.-M. Le Bris des Ailes Anciennes de Vannes-Meucon pour une restauration qui est finalement abandonnée. Encore à Vannes en 2011, dans un état très détérioré, sans sa voilure, on le retrouve en 2018 à Gréolières-les-Neiges (au nord de Grasse, 06) dans une décharge où il se trouve encore aujourd'hui... (voir photos)

- **n° 149210** : la partie avant de cet avion est présentée sous forme de diorama au Musée de Montélimar.

. **D 520 : (Dewoitine)**

- **n° 650*** (non Marine, Armée de l'Air) (ANAMAN, Rochefort, 17) (prêt Musée de l'Air) (stockage à Pau 11-42, JG107, G.C. Marcel Doret 1944, G.C.B I/18, puis II/18 «3», transformé double commande à Colombes (5-46), Base Ecole de Tours, (jusqu'en 8-47), Musée de l'Air, ANAMAN (été 2020, en fin de restauration aux couleurs de la 2AC).

. **Etendard IV M : (Dassault)**

(69 (plus 7 de pré-série) ont été utilisés, 28 ont été détruits, et 8 pilotes tués).

(Voir livre: «La Saga Etendard» J.-M. Gall, 2 tomes, Ed. Lela Presse)

- **n° 01 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1960-64) CEV, CEAN Rochefort,1972. Exposé par la suite sur la BAN, il est aujourd'hui en extérieur devant le hangar Saint Trojan dans un état dégradé)

- **n° 02** (?) Affecté au CEV de décembre 1958 à mars 1964, date à laquelle il est réformé à l'issue de son 629 ème vol (a servi en 1975 chez Dassault Aviation pour la conception du Super Etendard).

(- **n° 04** (Chaville, CAD ?) Noté comme détruit à Istres le 12 août 1959 dans un incendie au cours d'un ravitaillement en oxygène).

- **n° 05 (ANAMAN, Rochefort, 17)** 1^{er} vol juin ou juillet 1959 (René Bigand), banc d'essais armement (expérimente l'AS 30 à Colomb Béchar), 435 ème vol en février 1965. Déclassé en 1967. Pris en compte par l'ANAMAN le 30 septembre 1988.

- **n° 06 (Ailes Anciennes Toulouse, 31)**(en service 1960-1976) premier vol le 7 mai 1960. Après passage au CEV, remis à l'Aéronautique Navale, et classé en 2ème catégorie (pas d'emploi sur pont d'envol), il sert à la 59S. Retiré du service en 1976 il est livré au CEAN Rochefort. Cédé aux Ailes anciennes de Vannes-Meucon en avril 1996, il est aujourd'hui à Toulouse.

- (- **n° 1 (ANAMAN, Rochefort)** Premier vol le 26-2-1961(J-M. Saget)(en service 1961-1973), endommagé en mai 1973 sur le Foch (LV Krebs, 11F), il est réformé en septembre 1983. Instruction à Rochefort puis Musée. Finalement ferrailé).

- **n° 3 (Association JB. Salis, Paray-Vieille Poste (Orly) 91)** (en service 1962-1991), 1er vol le 9-2-1962, réceptionné 3-1962, CEPA (1-4-1962), 15F (23-5-1964), 16F (3-11-1967) 17F (28-7-1965) 59S (4-9-1969), 11F (27-10-1970), 59S (3-5-1972), 11F (16-8-1973), 17F (24-7-1974), 16F (6-1976), 11F (26-10-1976), 17F (6-6-1978), 16F (19-6-1979), 59S (6-1980). Entreposé à Hyères (pour pièces détachées) puis déclassé 1-7-1991. Exposé à la Ferté Alais (vu en 1995 et 2000) puis dans un parc à Paray-Vieille-Poste, au sud d'Orly.

- **n° 7 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1962-91), 1^{er} vol 5 mai 1962, réception 29-5-1962, 11F (1967), 59S (1969), 17F (4-6-1977), 11F (11-12-1977), 59S (1983), retrait 1-7-1991 (3590 heures de vol) (décoration spéciale pour le retrait des Etendard). CEAN Rochefort pour instruction au sol, puis Musée de l'Aéronautique Navale.

- **n° 9 (?)** (en service 1962-1987) réceptionné 28-6-1962, 15F (1962), 17F (1968), 11F(1974), 17F (1975), stocké Lann Bihoué (1976) 59S (1981), à nouveau stocké à Lann Bihoué, déclassé en novembre 1987, puis AMD/BA à Istres, CEAT Toulouse. Cuers (7-89). Sort incertain ...

- **n° 11 (CELAE, Cuers, 83)** (en service 1962-91), réceptionné 25-7-62, 15F, 11F, 59S, stocké à Hyères retrait 1-7-91. En attente de destruction.

- **n° 13 (BAN Hyères, puis CELAE Cuers, 83)** (en service 1962-1991), réceptionné 1-10-1962, 15F, 11F, 59S, prototype Super Etendard n°03 (1975), cellule Etendard et voilure Super Etendard appelé «Hyper Etendard», retour au standard IV M (12-75), essais de matériel armement destiné au Super Etendard au CEV, stocké à Hyères, condamné 1-7-1991. Présenté sur une stèle devant la CEPA/10 (côté extérieur), inauguré en juillet 1991, retiré en 2015. En attente de destruction à Cuers au CELAE.

- **n° 14 (Musée de Cornouaille, 29)** (en service 1962-1991), réceptionné 20-11-1962, 11F (1963), 59S (1971), 17F (1976), 11F (1977) 59S (1983), retrait 1-7-1991), Rochefort, puis acquis par le Conservatoire en août 1997.

- **n° 15 (BAN Landivisiau, 29)** (en service 1962-1991), réceptionné 20-11-1962, 15 F (11-1962), 11F (7-1963), 15F (7-1964), 17F (2-1965)(1974), 11F (1975), 17F (1977) (2-1963), 59S, retrait 1-7-1991).

- **n° 16 (Musée Savigny-les-Beaune, 21)** (en service 1963-1991), réceptionné 11-3-1963, CEPA, (passage chez Dassault à plusieurs reprises en 1963 et 1964) CEF, CEPA Reggane (1963-1964), CEPA Istres (1965), 59S (1971-1972), 11F, retrait 1-7-1991.

- **n° 21** (exposé aux couleurs du n°60) (**Musée USS Intrepid, New York?**) (en service 1963-1991) réceptionné 26-2-1963, 11F, 15F (arrachement de la verrière au décollage en mars 68), 17F, stocké à Lann Bihoué (7-1985) retrait 1-7-91. Cédé aux Musée aux couleurs du n°60. Se trouverait en 2020 au Texas ?

(- **n° 26** (DGA, Toulouse ?, 31) (en service 1963-1991), réceptionné 27-3-1963, 11F (3-1963), SEA Hyères (3-1964), 17F (6-1964), 11F (4-1965), 17F (10-1970), (8-1979) retrait 1-7-1991. Noté détruit en novembre 1990 lors d'essais de fatigue au CEAT de Toulouse, par J.-M. Gall ?)

- **n° 29 (devant l'ex BAN St Raphaël, 83)** (en service 1963-1991), réceptionné 18-4-1963, 15F, 59S, 17F, dernier catapultage de la flottille (juin 1980), stocké à Lann Bihoué (3-1986), retrait 1-7-1991. Exposé aux Champs Elysées à Paris (9-1998), puis à St. Raphaël.

- **n° 30 (Musée de Montelimar, 26)** (en service 1963-1991), réceptionné 7-5-1963, 11F (5-1963), 15F (5-1964), SEA Hyères (5-1965), 11F (2-1966), 17 F, 59S, retrait 1-7-1991. D'abord exposé à la BAN Cuers, puis acquis par le Musée de Montélimar.

- **n° 34 (Musée de Lyon-Corbas, 69)** (en service 1963-1991), 15F (6-1963), 17F (1-1964), 11F (4-1965), SEA Hyères (7-1965), 17F (12-1965), 59S (1968), 11F (12-1975), 17F (9-1978), 59S (1981), retrait 1-7-1991, Rochefort, puis Cuers et EPPE Hyères.

- **n° 36 (Nostalgic Aéro, St. Yan, (71) ou Musée de Lyon-Corbas?)** (en service 1963-1991), réceptionné 10-6-1963, 11F (9-1965), 15F, 59S (1979), retrait 1-7-1991.

- **n° 37 (Musée d'Orange, 84)** (en service 1963-1991), réceptionné 6-6-1963, 15F et 17F, 59S, retrait 1-7-1991. Exposé au Castellet (83) (en 1995-1999 ?), puis Orange.

- **n° 40 (Conservatoire d'Aquitaine, Bordeaux-Mérignac, 33)** (en service 1963-1990), réceptionné 27-6-1963, 15F (6-1963), 17F (1-1964), 11F (4-1965), et 15F, atterrissage trains rentrés à Cuers le 14-10-1974, dernier vol en octobre 1987, réformé en octobre 1990, et donné au CAEA.

- **n° 41 (Musée du Berry, Touchay, 18)** (en service 1963-1979), réceptionné 24-6-1963, 15F (6-1963), 17F (12-1963), 11F (5-1964), 59S, accidenté à Hyères en décembre 1979. Entreposé à Hyères pour prélèvement de matériel (11-1988). Cédé au LEP Alexandre Denis à Cerny (91). Vu à Touchay en novembre 2005 en attente d'exposition.

- **n° 51 (Ecole navale, Lanvéoc Poulmic, 29)** (en service 1964-1991) 16F (1964), 11F (12-1965). Le 28 juin 1972, catapultage du Foch pour tir sur but marin, et atterrissage d'urgence à Landivisiau suite à l'explosion d'une tête de roquette (pilote LT John Darwin (Royal Navy) de la 17F). Retiré du service le 1^{er} juillet 1991. «Gate Guardian» à l'Ecole Navale. A-t'il été remplacé par le Super Etendard n°57?

(- **n° 52** (a été exposé à Landivisiau).

- **n° 56 (Musée de l'Air)** (en service 1964-1991), réceptionné 19-3-1964, 17F (3-1964), 15F (1965- 1967), 17F (3-1967), 16F (10-1967), 59S (1-1969), 17F (9-1970), 11F (8-1974), 17F (10-1974/12-1977), 11F (1-1977), 17F (3-1977), 16F (12-1978), 59S (7-1980), retrait 1-7-1991. Acquis en juillet 1991 par le Musée.

- **n° 60 (propriétaire privé, Espalion, 12)** (en service 1964-1991), réceptionné 8-5-1964, 11 et 15F, 59S, retrait 1-7-1991. (Le n° 21 a été aussi décoré aux couleurs du n° 60 et livré au Musée de l'USS Intrepid à New York).

(à rechercher n° 02 et n° 59 (a été au CEAT de Toulouse ?))

. **Etendard IV P : (Dassault)**

(21 ont été utilisés, 16 ont été détruits et 7 pilotes tués)

- **n° 115 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (partie arrière uniquement, endommagée par un missile sol-air en Bosnie le 15 avril 1994 (pilote CC Clary), (en service 1964-?), premier vol le 24 septembre 1964, 16F (10-1964). Dernier Etendard catapulté le 27 juin 2000 (pilote CF Goetz).

- (n° 120 (en service 1965-1995), percute la mer en approche de Lann Bihoué lors d'un GCA le 20 mars 1995, + LV F. Malherbe) (à supprimer du listing).

- **n° 153 (Musée d'Orange, 84)** ex Etendard IV M (en service 1962-1980) réceptionné 31-12-1962), transformé en IV P en juillet 1980 (en service 1980-2000), 16F, retrait le 28 juillet 2000.

- **n° 166 (Musée de Savigny-les-Beaune, 21)** ex Etendard IV M (en service 1962-1979), transformé en IV P en août 1979 (en service 1979-2000 ?).

. **H-21 : (Vertol H-21B)**

(21 ont été utilisés)

- **n° 16 (FR16) (Ailes Anciennes, Toulouse, 31)** (en service 1956-1959), réceptionné aux États-Unis 9-9-1956, Marine le 13-12-56, 31.F-4.

- **n° 63*** (FR63) (Anaman Rochefort, 17) (non Marine) (en service 1956-1959) réceptionné aux États-Unis 26-9-1956, versé à l'ALAT 10-11-60, retour en métropole 17-1-1964, retrait 1970. Restauré par le Musée aux couleurs de la 31F en 2018.

. **Harvard / T-6 : (North American)** (voir aussi SNJ-5)

(27 ont été utilisés)

- **n° 820** (3820) (BuAer 81- 4087) (**ANAMAN, Rochefort, 17**), Mk. II construit par North American.

(. «Faux *Hellcat F6F-5 (Grumman)», particulier, La Ferté-Alais, 91):
Imitation à partir d'un T-6. Décoré Marine 11.F-2 (BuAer 79413, ne correspond pas à celui d'un F6F utilisé par l'Aéronautique Navale). En état de vol (F-AZHD) jusqu'à un accident en juillet 2017 (photo). En cours de restauration?

. **HSS-1 : (Sikorsky-Sud Aviation)**

Environ 60 HSS (à préciser) ont été utilisés par la Marine.

Les treize premiers (BuAer 58729 à 58689) ont été construits par Sikorsky (trois ont été conservés : n° 640, 641 et 688).

Les treize suivants (BuAer 58729 à 581007) ont été montés par Sud Aviation (numéros de série SA 31 à SA 50) (deux ont été conservés : SA 41 et 50).

Les 31 derniers (+?) (numéros de série SA 119 à SA 183) ont été entièrement construits par Sud Aviation (7 ont été conservés : SA 119, 121, 165, 143, 144, 148, 150 et 182).

Enfin on peut mentionner deux aéronefs préservés aux couleurs Marine, mais qui n'ont pas été utilisés par la Marine : n°177 (ex H-34 Armée de l'Air), et 188.

- **n° 640 (BuAer 58640) (Musée de Cornouaille, 29)** (épave)(en service 1957-1979) réceptionné 20-11-1957, 32F (18-2-1958/1963) (avec deux passages au SEA Lartigue en août 1958 et novembre 1960). Après un arrêt chez Sud Aviation, 33F (8-11-1963), accidenté et réparé à Saint Mandrier (7-7-1965), 31F«D» (14-12-1965/1967), 33F (10-6-67), puis 31F (28-8-1967), 33F (1969-1970), 31F(1971), 33F (25-11-69), 31F (5-2-1971/1972), 20S (12-9-1975/1978) CEAN Rochefort (5-4-1978), déclassé à Rochefort (11-1978) (3815h de vol). Amicale J.-B. Salis (2010), puis Musée de Cornouaille.

- **n° 641 (BuAer 58641) (Association J.-B. Salis, La Ferté Alais)** (à vérifier). (en service 1957-1970), ER Cuers (20-11-1957), 32F (18-2-1958/1961) (SEA Lartigue 1-12-1960), 33F. Réformé le 21-5-1970. Cession à un aéroclub ?

- **n° 688 (BuAer 58688) (Musée de Cornouaille, 29)**(épave),(en service 1957-1976), réceptionné 16-11-1957, 32F (18-2-1958/1962), 33F (1962-1963)(1965)(1967-1973), condamné le 21-5-1976.

- **n° 944 (BuAer 58944, SA 41) (Musée de Saint Victoret (près de Marignane),13)** (en service 1959-1979), réceptionné 5-5-1959, 32F (20-6-1959/7-1962), 33F (13-7-1962/11-1965), 31F«D» (16-11-1965/1966), 31F (1967/8-1970), 33F (11-8-1970/6-1979)(accidenté sur l'Arromanches en décembre 1970). Condamné le 26-6-1979. Exposé à la SNIAS, puis cédé au Musée (date?).

- **n° 7 (BuAer 581007, SA 50) (BAN Lanvéoc Poulmic)** (redécoré ASM n°129 «F» en 2010. (en service 1959-1977), réceptionné 7-7-1959, 20.S-16 (3-8-1959/5-1963) Après modifications chez Sud Aviation, CEV Brétigny (18-11-1963/01-1969) (immatriculation civile F-ZKCO, puis en 1967 F-ZLAO, 20S (10-1-1969/1975), 33F (1976-1977), condamné à Rochefort en 1977 (2791h de vol). Exposé sur la BAN Lanvéoc Poulmic.

- **n° 119 (SA 119) (Musée de Cornouaille, Plobannalec, 29)** (épave) (en service 1960-1979), réceptionné le 03-06-1960, 32F «J» (1960), CEV Brétigny (29-4-1964) SEA Saint Mandrier (1968), 32F (8-1968), Section Jeanne d'Arc (3-9-1969), 31F (23-7-1970), Section Jeanne d'Arc «J» (27-9-1974), 31F (13-6-1977/8-1978), SJA (16-8-1978) accidenté sur la Jeanne d'Arc le 11-7-1979. Réformé la même année (3398h de vol).

- **n° 121 (SA 121) (Musée de l'Air)** (en service 1960-1978), réceptionné le 3-8-1960, 31F«R» (8-1960/01-1963), 20S (24-1-1963/1966), 32F«D» (8-2-1966-1967), 31F«Y» (11-9-1969), Section Jeanne d'Arc (10-6-1970), 31F (15-12-1972/1978). Arrêté à 3847h de vol. Cédé au Musée.

- (**n° 129** (BAN Lanvéoc Poulmic, 29) (en service 1960-1979), aéronef pas conservé, n°129 et décoration 31F«F» jaune attribuée en 2010 au HSS n°7 (voir ci-dessus).

- **n° 135 (SA 135) (Musée de Cornouaille, 29)** (épave) (en service 1960-1979), réceptionné 6-12-1960, 20S (12-1-1961), 33F (17-4-1961), BAN Lartigue (29-12-1961), 33F (23-2-1962), puis 32F (19-7-1962). Stocké à Nîmes-Garons (28-6-1963), retrouve la 32F en novembre

1964, 31F (9-1-1970/08-1972), SJA (6-8-1974), 31F (12-9-1974), 20S le 23-12-1974), 31F (26-11-1974), 33F(14-11-1978), condamné en septembre 1979.

- **n° 143 (SA 143) (Musée de l'ALAT, Dax, 40)** (en service 1961-1979), réceptionné 15-2-1961, 20S (18-05-61/6-1964), 31F (4-9-1961/6-1964), 32F (20-6-1964), stocké Saint Mandrier (10-11-1966), 31F (7-6-1967), 33F (21-8-1967/1979), condamné le 27-7-1979 (4223h de vol), cédé à l'ALAT.

- **n° 144 (SA 144) (Ecole de Fusillers Marins Commandos, Lorient, 56)** (en service 1961-1979), réceptionné 5-2-1961, 20S (12-5-1961/2-1965), 31F «Z» (10-2-1965/3-66), 33F (21-3-1966), 31F (23-1-1967), 32F (8-12-1967/1969), Section Jeanne d'Arc (3-9-1969), 31F (21-9-1970), Section Jeanne d'Arc «C» (27-9-1971), 31F (5-9-1973-1975), SJA «U» (12-9-1975), 31F (22-6-1976/1978), 33F (2-2-1978-1979), déclassé le 14-5-1979, cédé à l'Ecole des Fusillers Marins pour instruction au sol. En cours de restauration en 2020.

- **n° 148 (SA 148) (Musée de Cornouaille, 29)** (épave) (en service 1961-1979), réceptionné 9-5-1961, 31F puis 32F «L» puis «E», (4-11-1961/5-1962), 33F (24-5-1962), puis 32F (13-7-1962/7-1964), 31F (16-7-1964), 33F (10-11-1965/1969), stocké à Saint Mandrier (30-10-1969/7-1973), 33F (17-7-1973/6-1979), CEAN Rochefort 4-7-1979, condamné.

- **n° 149 (SA 149) (CAEA, Conservatoire d'Aquitaine, Mérignac, 33)** (en service 1961-1979), réceptionné 30-3-1961, 32F «N» (30-6-61/1964), SEA Lartigue (23-12-1961), puis SEA Saint Mandrier (28-5-1963), 31F (23-7-1964), 33F (10-11-1965/1973), Section Jeanne d'Arc (16-8-1973), 31F «D» (17-9-1976), SJA (16-8-1978), Saint Mandrier (13-6-1979), condamné en juin 1979 (3947h de vol). BAN saint Raphaël. A Mérignac depuis 1999.

- **n° 150 (SA 150) (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1961-1979), réceptionné 25-4-1961, 31F «K» (31-10-1961/1966), 33F (23-9-1966/1969), stocké Saint Mandrier (15-1-1969), 31F «E» (3-2-1969/1978), «ditché» avec flottaison 20-11-1972 à Saint Mandrier, 33F (23-11-1978/1979) condamné au CEAN Rochefort en juillet 1979 (3879h de vol). (En fin de restauration, fin 2020, repeint version ASM).

- **n° 182 (SA 182) (BAN Hyères 83)** (en service 1962-1979), réceptionné 18-1-1962, 20S (28-3-1962/1967) «W» en 1967, 31F (4-1-1968), 32F (2-2-1968/1970), stocké à Saint Mandrier (12-3-1970), 31F (11-6-1971/1978), 33F (7-12-1978/6-1979, condamné en juin 1979 (3379h de vol), (présenté aujourd'hui à l'entrée de la BAN).

- **n° 177*** (CELAG, Grenoble-Le Versoud, 38) non Marine (*H-34 Armée de l'Air*, décoration Marine ASM 31F «F» jaune). Exposé à l'Ecole des Pupilles de l'Air de Grenoble (BA 278), puis cédé au CELAG qui l'a restauré en livrée Marine, mais il ne semble pas y avoir existé un HSS n°177 ?

- n° 188* (Musée de Saint Victoret, 13) (origine non Marine, H 34 ?).

. HUP-2 : (Piasecki)

(20 ont été utilisés, 6 détruits)

- **n° 76 (BuAer 130076)** (Musée en Hollande en 1971, à vérifier), (en service 1954-1965) réceptionné 20-4-1954, Section Dixmude «DX-2» (juillet-novembre 1954), 23S (1956-1964) condamné le 10-8-1965.

- **n° 77 (BuAer 130077) (Musée de l'Air, Le Bourget en 2007)** (en service 1954-1966), réceptionné 20-4-1954), 23.S-3 (1956), 58S (1959), 23S (1962-1964), condamné en 1966 .
- **n° 82 (BuAer 130082) (Musée en Hollande, à vérifier)** (en service 1956-1965), réceptionné 20-4-1954, 23S (1956-1964), condamné le 10-8-65.

. **Jaguar Marine : (SEPECAT)**

- **n° M 05 «J» (Anaman, Rochefort, 17)**. Cinquième prototype, version embarquée, après les quatre précédents pour l'Armée de l'Air. Premier appontage sur le Clemenceau au large de Groix (depuis Lann Bihoué) le 8-7-1970 piloté par Yves Goupil. Le Jaguar M était destiné à remplacer l'Etendard IV M. Le programme a été abandonné en 1971 au profit du Super Etendard après la 2ème campagne d'essais à bord. Celle-ci confirme la mauvaise adaptation de l'avion à l'emploi sur porte-avions: moteur Adour pas assez puissant (en cas de wave off par exemple), vitesse d'appontage trop élevée (140 nœuds).

. **JRB-4 : (Beechcraft)**

- **n° 4 (BuAer 85104) (Conservatoire d'Aquitaine, Bordeaux-Mérignac, 33)** (en service 1959-1970), réceptionné 14-4-1959, 56S (1959-1964), 10S (1964), 56S (1965), condamné le 30-11-1970.

- **n° 25 (BuAer 66425) (ANAMAN Rochefort, 17)** (en service 1959-1970) réceptionné 14-4-1959, 50S (1962-1963), 2S (1964-1967), condamné le 30-11-1970.

- **n° 76 (BuAer 44676) (Musée de l'Air)** (en service 1959-1973) réceptionné 14-4-1959, 56.S-18 (1959-1964), 2S (1966-1967), condamné le 9-7-1973.

- **n° 77 (Musée de l'Air ?)**.

. **Lancaster : (Avro Lancaster B VII)**

Les trois Lancaster préservés ci-dessous font partie d'un lot de 150 exemplaires, construits pour la RAF entre avril et septembre 1945 par Austin Motors à Longbridge (près de Birmingham). Sortis trop tard pour être admis au service actif, ils seront stockés. En 1952, après révision en usine à Woodford, ils sont peints en bleu marine, cédés à la France dans le cadre des accords Western Union conclus lors du Traité de Dunkerque, et convoyés à partir de l'été 1952. Ils reçoivent l'immatriculation WU 01 à 50.

- **n° WU 15 (Lincolnshire Aviation Heritage Centre, East Kirkby Lincolnshire)**, (en service 1952-1964) réceptionné le 30-5-1952, 10.F-4 (1952), 24.F-4 (1953-1954), SEA Lann Bihoué (1955), 25.F-7(1956-58), Escadrille Réception Convoyage (1959), 55S (1960), 52S (1961), ERC puis 9S (Tontouta)(1962-1964), condamné en juillet 1964. Cédé à la Grande Bretagne la même année, convoyé en vol d'abord vers Sydney pour révision générale, puis vers Biggin Hill (Kent) où il se pose le 13 mai 1965. Il revole en 1967, puis exposé à Blackpool en 1974 où il est racheté par un propriétaire privé. Il sera exposé à l'entrée de la base de la RAF de Scampton (Lincolnshire) comme «Gate guardian» jusqu'en 1983. A nouveau racheté par des propriétaires privés en 1984 il est restauré sur l'ancienne base de la RAF d' East Kirkby, au sein du Lincolnshire Aviation Museum, qui le

maintient jusqu'à aujourd'hui en bon état. Il porte le code «LO-D» et le *serial* NX611 (qu'il avait reçu en 1945 à sa sortie d'usine).

- **n° WU 16** (**RAAF Aviation Heritage Museum, Perth-Bullcreek, Western Australia**) (en service 1952-1962), réceptionné le 18-6-1952, 10.F-7 (1952), 24.F-7 (1953), 25.F-8 (1954), puis 25.F-2 (1957). En 1957, peint en blanc et révisé, il est convoyé en vol vers la Nouvelle Calédonie où il est affecté à la 9S (9.S-1 de 1957 à 1962). A son retrait il est offert par la Marine à l'Australie, et convoyé en vol par le CC Martini vers Perth le 7-12-1962. Repeint selon le camouflage RAF, il reçoit l'immatriculation «JO-D» (*serial* LL487), avion qui a servi au Squadron australien 463 de la RAF et qui fut abattu le 17-12-1944 lors d'un raid sur Munich. Ses moteurs sont en état de marche et il est exposé dans le hall du Musée.

- **n° WU 21** (**Ailes Anciennes Le Bourget - Musée de l'Air**) (en service 1952-1964) réceptionné le 14-8-1952 après un convoyage vers Villacoublay, par le CC Aragnol commandant l'Escadrille Réception Convoyage. 11.F-4, puis 25.F-4 (1953), 24.F-3 (1955), 52S (1961), 56S (?). Après une révision complète et peint en blanc, il est convoyé en vol vers la Nouvelle Calédonie à la 9S (1962). Accidenté le 29-1-1963 sur l'île de Wallis, il est condamné le 9 février suivant. En mai 1984 l'Association Ailes anciennes du Bourget lance un ambitieux projet de restauration pour le compte du Musée de l'Air. Il est transporté en France par bateau (Jeanne d'Arc et TCD Ouragan). Seule la partie avant de l'appareil a été terminée et exposée (voir photo).

(Livres: «Le Lancaster WU 21», de JM. Daniel et J.Veillon, Ailes Anciennes Le Bourget).
«Le vol du Lancaster blanc» (WU 16), CC Martini, Ardhan.

. **Lynx : (Westland WG 13)**

(43 utilisés, 6 détruits)

- **n° 03** (WG318, F-ZKCU) (**Anaman, Rochefort, 17**) (en service 1977-1990), 20 S, retrait le 15-6-1990.

- **n° 04** (WG420, F-ZKCV) (**Anaman, Rochefort, 17**) (en service 1977-1990).

(- **n° 05** (?) (Anaman, Rochefort, 17)).

- **n° 260** (WG015) (**BAN Hyères**) (en service 1977-2016) sera exposé à Hyères en extérieur fin 2020.

- (**n° 263** (WG039)) (BAN Lanvéoc Poulmic). A l'état d'épave, en attente de destruction.

- **n° 264** (WG040) (**AIA, Cuers, 83**) (en service 78- ...) réceptionné 5-12-1978. Devrait être exposé en 2021.

- **n° 267** (WG051) (**ANAMAN Rochefort, 17**) Convoyé en vol depuis Lanvéoc le 15 octobre 2020.

- (**n° 269** (WG054)) (BAN Hyères, 83) (en service 1978-...),réceptionné 23-5-1978. A l'état d'épave, en attente de destruction.

- **n° 270** (WG057) (**BAN Lanvéoc Poulmic, 29**) (en service 1978-1987), réceptionné 30-5-1978, sous cocon (1982-1983), retrait en 1987. Servira à partir de fin 2020 à l'instruction pour les stagiaire de Bac professionnel.
- **n° 275** (WG071) (CELAE (Centre logistique de rayonnement de la Marine, Cuers, 83), (en service 1978-...)). A l'état d'épave, en attente de destruction.
- **n° 276** (WG074) (**Musée de l'ALAT, Dax, 40**) cédé fin 2020.
- **n° 620** (WG087) (CELAE, Cuers, 83) (en service 1978-2004) réceptionné 16-11-1978, 31 F (83), accidenté à Thorame (04) le 8-7-2004. A l'état d'épave, en attente de destruction.
- **n° 623** (WG109) (**BAN Lanvéoc Poulmic, 29**) (en service 1978-...), 20S (1989), 34F (2016).
- **n° 625** (WG119) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29) (en service 1979- ...). A l'état d'épave, en attente de destruction.
- **n° 627** (WG123) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29). A l'état d'épave, en attente de destruction.
- **n° 801** (WG245) (AIA, Cuers, 83, **vers BAN Hyères fin 2020**) (en service 1982).
- **n° 803** (WG260) (CELAE, Cuers, 83) (en service 1982)). A l'état d'épave, en attente de destruction.
- **n° 808** (WG278) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29) (en service 1984). A l'état d'épave, en attente de destruction.
- **n° 810** (WG283) (**Musée de l'air**) (en service 1984) ,stocké à Lanvéoc Poulmic, transféré au Musée fin 2020).
- **n° 811** (WG288) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29) (en service 1984). A l'état d'épave, en attente de destruction.
- **n° 812** (WG293) (BAN Hyères, 83) (en service 1983). A l'état d'épave, en attente de destruction .
- **n° 813** (WG296) (AIA Cuers, 83) (en service 1983). A l'état d'épave, en attente de destruction.

En attente fin 2020 pour vente éventuelle (**BAN Lanvéoc Poulmic, 29**) : **n° 814** (WG300), **265, 272, 273, 621, 622, 802, 806, 814.**

. MD 312 : (Dassault)

(25 ont été utilisés)

- **n° 294** (**ANAMAN, Rochefort, 17**) (en service 1952-1972) réceptionné 23-8-1952, 55.S-8 (1953), 11S (1954), (AIA Clermont-Ferrand) (1958), ERC (1959), 11.S-16 (1960), 11S (1962-67), condamné le 21-1-1972.

. MS 317 : (Morane Saulnier)

*Avions non Marine (aucun MS 317 dans la Marine), mais deux sont décorés à ses couleurs:

- n° 258* (particulier, Poses-Val de Reuil (près de Rouen), 27) (F-BBZR) décoration factice BZ-34, en état de vol.

- n° 351* (particulier, Grande Bretagne) (G-MOSA), décoration HY-22, en état de vol.

. MS 500 : (Morane Saulnier) (moteur en ligne)
(32 ont été utilisés)

Pas d'exemplaire ayant volé aux couleurs de la Marine conservé. A noter pour mémoire, le n°2062, réceptionné en mars 194, stocké à Berre, puis affecté à Querqueville, modifié à l'AIA d'Aulnat, il a peut être été en Algérie pendant la guerre (5.S-24), puis 10.S-24 à Fréjus-Saint Raphaël. Cédé au SGAC en 1960 (immatriculation civile F-BJHZ), livré au Club Para. Var-Côte d'Azur en mars 1963. Radié le 4 avril 1964. Abandonné sur l'aérodrome du Luc jusqu'à la fin des années 60 (cf. photo de 1968) puis ferrailé. C'était le dernier Morane 500 de la Marine...

. MS 502 : (Morane Saulnier) (moteur en étoile)
(31 ont été utilisés)

* Avions non Marine, mais décorés à ses couleurs (non authentiques).

- n° 149* (MS 505)(Espace Aéropassion, Angers-Marcé, 49) (décoration 50.S-7, F-BIPJ).

- n° 320* (Amicale JB. Salis, La Ferté Alais, 91), F-AZCP (en état de vol).

. MS 733 : (Morane Saulnier)
(40 ont été utilisés)

(rappel: série MS 733 Marine: de 160 à 200)

***Avions non Marine du n° 46 à 149**, décorés à ses couleurs (de façon plus ou moins authentique) attestées par les photos (n° soulignés).

- n° 46* (Le Plessis-Belleville, 60) (F-BKOD).

- n° 68* (Association Nostalgic Aéro, Saint Yan, 71) (F-BLEV).

- n° 74* (Association Train Classique, Roanne, 42) (F-BKOI) (décoration 10S non authentique).

- n° 105* (Museo del Aire, Madrid) (F-BMMS) (décoration Marine 52S)

- n° 128* (Rouen,(?) 76) (F-BMMY) décoration 52S .

- n° 138* (Association Morane Marine, Nîmes) (en état de vol, F-BKOJ, décoration Marine).

- n° 139* (Tournus, 79 ?) (F-AZZZ).

- n° 143* (Waddington, Grande Bretagne) (G-MSAL) (décoration Marine correcte).
- n° 147 (Assoc. Nostalgic Aéro, St. Yan, 71) (en état de vol, F-AZRP) (décoration Marine 51S non authentique).
- n° 149 (Esc. du Souvenir, Niort-Souché, 79) (F-AZSA)(décoration Marine non authentique). Restauré en 1998, accidenté en 2002. A Niort depuis 2007.
- n° 165 (Amicale de Anciens Avions d'Albert, 80) (F-AZKN) (en service 1957-1974) réceptionné 2-4-1957), 51S«ZF», (1958-1960), 3S, Section Vol Sportif (1967),condamné le 5-4-1974. D'abord à La Ferté Alais, puis à Albert (décoration Marine non authentique, couleur gris foncé).
- n° 173 (Amicale de Anciens Avions d'Albert, 80) (en service 1957-1973), 51S «ZM» (1957-1960), (FSR ?), (1962-1963)(condamné en 1973, Musée Aéronautique de Nancy, remonté avec les ailes du n°186, puis Albert).
- n° 178 (Lelystad, Pays-Bas) (OO-MSA) (en service1957-1974), (Aéroclub de Brest en 1976, immatriculé en Belgique, puis Hollande (aux couleurs Marine).
- n°189 (Aarhus?, Danemark) (F-BMJU) (en service1957-1967), réceptionné 9-1957,10S (1961), 3S (1962-1966), condamné le 20-10-1967, cédé à la DGAC, stocké à Cherbourg, puis Aéroclub de Castelnaudary (F-BMJU) (1968) puis au Danemark (aux couleurs Marine).
- n° 190 (particulier, Caen-Carpique, 14) (F-AZAF) (en service1957-1974), 3S (1962-1963), accidenté à Cuers le 8-2-1964, Section Vol Sportif (1967),condamné le 5-4-1974. La Ferté Alais (1975) (photo à cette date). A cessé de voler (date ?), épave en extérieur d'après une photo récente.

(- n°160 à 164, 166, 177, 179 à 188) (à rechercher)

. MS 760 : (Morane Saulnier «Paris»

(14 ont été utilisés)

- n° 31 (Musée de Lyon-Corbas, 69) (en service 1959-1972) réceptionné le 27-5-1959,10S (1964),11 S (1966-1969), 2 S (1969), accidenté à Lyon-Bron le 23-7-1972.
- n° 32 (Association Armor Aéropassion, Morlaix, 29) (en état de vol) (F-AZLT) (en service 1959-1997), réceptionné 10-7-1959, 11S (1966-1969), 2S, 57S (1997), retrait en 10-1997 (livrée Marine d'origine) .
- n° 33 (ANAMAN, Rochefort, 17) (en service 1959-1997) réceptionné le 29-5-1959, 11S (1964-1969), retrait en 1997.
- n° 40 (Lycée R.de Rotschild, Saint-Maximin, 60) (en service1959-1997), réceptionné16-9-1959, 11S (1964-1969), 2S(1969), 57S (1997).
- n° 41 (particulier, Calhoun, Georgie ?) (N41NY) (en service1959-1997), réceptionné 6-10-1959, 11S (1964-69), 2S (1969), Section Réacteur Landivisiau (1973), 57S, retrait en1997. Aux Etats-Unis en 1998, présent à Calhoun en 2016. Serait revenu en France (à vérifier) ?

- **n° 42 (Lycée T. Corbiere, Morlaix-St.Martin-des-Champs, 29)** (en service 1959-1997), réceptionné 27-11-1957, 11S (1964-1969), 57S, retrait en 1997.

- **n° 46 (Musée de Savigny-les-Beaune, 21)** (en service 1959-?), réceptionné 27-11-1959, 11S (1965-1969), 2S, Section Réacteur Landivisiau (1973), (état détérioré, incomplet).

(- **n°47 (?)** (en service 1960-...?) réceptionné 8-1-1960, accidenté le 4-1-1968 à Rennes . En principe a été ferrailé.)

- **n° 85 (Armor Aéro Pssion & Lycée de Morlaix, 29)** (F-AZTL) (en service1961-1997), réceptionné 19-4-1961, 11S (1964-1969), 2S, retrait en 1997. Vendu par les Domaines en juillet 2003, acquis par Armor Aéro Passion, avec un projet de restauration par le Lycée de Morlaix.

- **n° 87 (Salt Lake City, Utah, ou Calhoun, Géorgie)** (N87NY) (en service1961-1997), réceptionné 17-5-1961,11S (1964-1969), Section Réacteur Landivisiau (1973) retrait en1997. Aux Etats-Unis en 1999. Serait revenu en France?

- **n° 88 (Salt Lake City, Utah)** (N760IS) (en service1961-1997), réceptionné 27-7-1961,11S (1967-1969), Section Liaison Dugny (1972), Section Réacteur Landivisiau (1973), retrait en 1997. Aux Etats-Unis en 1999, a connu différents propriétaires. Présent en 2014, aurait été basé à Saint Augustine, Floride ? Serait revenu en France comme le n°87?

. **MS 880 : (Morane Saulnier 880 «Rallye»)**

(série 2400 entre le n°63 et 70) (série 2500 après n°80)

- **n° 63 (Lycée de Morlaix, 29).**

- **n° 64 (BAN Lanvéoc Poulmic, 56).**

- **n° 66 (BAN Lanvéoc Poulmic, 56).**

- **n° 68 (Musée Castel Mauboussin, Cuers, 83).**

- **n° 69 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (stocké).

- **n° 70 (BAN Lanvéoc Poulmic, 29).**

- **n° 71 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (stocké).

- **n° 83 (particulier, Etampes-Mondésir, 91).**

- **n° 84 (particulier, Besançon-La Vèze, 25).**

- **n° 85 (Musée de St. Victoret (près Marignane),(13),** présenté sur socle devant le Musée.

- **n° 86 (particulier, Bourg-Cezeyriat, 01).**

- **n° 87 (particulier, Montluçon-Domerat, 03) ;**

Décoration à préciser pour les numéros **83, 84, 86 et 87.**

(les n°62 et 65 ne se trouvent pas à Rochefort) .

. **N 262 : (Nord Aviation)**

(21 utilisés)

- **n° 16*** (Musée de l'Air).
- **n° 28** (BAN Lann Bihoué, 56) épave. 11S (1967-1968), 3S (1972).
- **n° 43 (Anaman, Rochefort, 17)** (dans le hangar), 11S (1968), Section Liaison Dugny (1969-1972).
- **n° 59 (Anaman, Rochefort, 17)** (en extérieur), réceptionné le 25-6-1969, 3S (1970-1972), Section Liaison Dugny (1972-1975), retrait le 15-6-1996.
- **n° 60 (Musée de Lyon-Corbas, 69)** (en extérieur), 3S (1971).
- **n° 62 (BAN Lann Bihoué, 56)** épave, 3 S (1970-1973).
- **n° 72 (Musée de l'Air)** (décoration Marine d'origine), Section Liaison Dugny (1971), 55S (1977).

(- **n°43, 45, 46, 51, 52, 53, 63, 69, 70, 71, 73, 75, 79, 100**, stockés sur la Base Aérienne de Châteaudun, en attente de destruction).

. N 1101 : (Nord Aviation)

(22 utilisés)

* Avions non Marine, sauf n°125.

- **n° 15*** (Escadrille du souvenir, Niort-Souché, 79) (F-AZVV), arrivé à l'état d'épave en 1998, revole en 2006 à l'issue de quatre ans de restauration (décoré 11S).

- **n° 67*** (particulier, La Ferté Alais, 91) (F-GMCY).

- **n°77*** (Aérorétro, Saint. Rambert d'Albon, 26) (2020, en cours de restauration, devrait revoler) décoration BZ-1, mais l'authentique BZ-1 était le n°95)

- **n° 125 (Musée de Lyon-Corbas, 69)**, réceptionné le 7-1-1948, volant de réserve à Querqueville (1950), 3.S-12 (1951-1952), condamné le 26-10-1959 puis cédé à la DCAN (Direction des Constructions et Armes Navales).

. Navajo : (Piper)

- **n° 925 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1973-1994) , Escadrille Réception Convoyage-Section Soutien Dugny (1973-1975). Au Musée en 1994.

. Neptune: (Lockheed P2V-7) (pas de P2V-6 conservés)

(33 P2V-7 ont été utilisés)

- **n° 334 (BuAer 148334) (Musée de l'Air, Le Bourget)** (en service 1961-1983), 23F(1963-1965), 24F (1966), 25F (1968), 12S (4-1969/12-1971), 25F (1982-1983), Musée de Nancy (juillet 83), à l'abandon depuis 1999 ?

- **n° 335 (BuAer 147335) (Musée de l'Air, Le Bourget)** (en service 1961-1983), 25 F(1966-1968), 12 S (1969), 25 F(1982-1983), Musée de l'air depuis 1983.

- **n° 563 (BuAer 147563) (Musée de Brienne-le-Château, 10)** (prêt du Musée de l'Air) (en service 1959-83), réceptionné 29-4-1959, 23.F-5 (1962-1964), GAN (7-1966), 25F (1968), 12S (accidenté en en 1970), 25F (1982-1983). Musée de Champagne (juillet 1983). Stationné en extérieur sur une marguerite de l'ancienne base OTAN (1955-1965) de Brienne.

- **n° 566 (BuAer 147566) (Hars Aviation Museum, Illawara, Australie)** (en état de vol), en service 1959-1984), réceptionné à Norfolk 12-6-1959, SEA Lann Bihoué (1961), 23F (1962-1965), GAN 7 (1966), 25F (1968), 23F (1969), 25F (1982), condamné le 13-8-1984, convoyage vers Sydney le 12-7-1989.

- **n° 567 (BuAer 147567) (BAN Lann Bihoué, 56)** (en service 1959-1983), réceptionné le 10-7-1959 à Norfolk, SEA Lann Bihoué (1961), 25.F-7 (1962), 25F (1963), 24F (1967), 25F (1968), 23F(1969). En extérieur sur la BAN depuis 1983.

- **n° 688 (BuAer 144688) (Anaman, Rochefort, 17)** (en service 1958-...?), 24F (1958-1959)(1962), 23F (1965-1967), 25F (1968), 12S (1969-1971), déclassé à Rochefort en 1988.

. **Norvige* : (NC 858)**

La Marine n'a jamais utilisé de Norvige. Cependant un avion de ce type est en état de vol aux couleurs fantaisistes de la 14 F(14.F-2) !

- **n° 142*** (Escadrille du Souvenir/ASPAN, Niort-Souché, 79) (F-PPAN) arrivé à l'Escadrille du Souvenir en 2000, il revole en novembre 2005.

. **Rafale : (Dassault)**

- **n° 01** (EPPE Hyères, 83)

- **n° 02** (CEV Istres, 13)

. **SBD : (Douglas SBD «Dauntless»)**

- **n°...** (Musée de Melun Villaroche, 77) (en restauration complète)
(origine?)

. **SNB-5 : (Beechcraft)**

(20 ont été utilisés)

- **n° 709** (BuAer 134709) (**ANAMAN, Rochefort, 17**) (en service 1953-1976), réceptionné 18-6-1953, 55S (Aspretto), CEAN Rochefort (1972-1976), condamné 1-6-1976 .

. **SNJ-5: (North American)**

(45 ont été utilisés) (le total des SNJ utilisés (SNJ-3, 4 et 5) s'élève lui à 121, auxquels s'ajoutent 27 T-6/Harvard).

- **n° 7*** (**Conservatoire d'Aquitaine** ou particulier ? **Bordeaux-Mérignac, 33**) (F-AZHD) *
non Marine ?

- **n° 81** (BuAer 43981) (**Conservatoire d'Aquitaine, Bordeaux-Mérignac**) (en service 1959-1983?), réceptionné 25-7-1959, 2S (1964-66). Exposé sur la BAN de Lann Bihoué (photo) à partir de 1983, puis Conservatoire (date?).

. **Stampe :**

(81 utilisés)

Seuls les 3 derniers ont fait une carrière Marine.

- n°7* (Anaman, Rochefort, 17) (à l'origine n°38, repeint sous le n°7).

Pour les numéros ci-dessous, de 91 à 1030 inclus (sauf n°691), vérifier sous quelle livrée ils sont conservés.

- n° 91* (particulier?, AE , Orbigny, 37) (F-BKMP)
- n° 102* (Bruxelles?)
- n° 262* (particulier, Orbigny, 37) (F-BCZE)
- n° 383* (particulier, (?) Oshkosh, Wisconsin) (N383DK)
- n° 531* (particulier, Issoire, 63) (F-BBGE)
- n° 595* (particulier, Lunéville, 54) (F-BTXD)
- n° 691* (particulier, Haguenau?, 68) (F-BMMJ)(décoration Marine)
- n° 1030* (particulier, Cannes-Mandelieu, 06) (F-BAHV)

- n° 1061 (Rand Airport, Afrique du Sud) (ZS-EULU) (en état de vol) (en service 1948-1957) (réceptionné 6-8-1948, 51.S-22 (1949-1950), 51.S-17 (1951-1954), condamné 15-4-1957 (Aéroclub d'Aurillac), puis...?)

- n° 1073 (particulier, aérodrome de Chavenay-Villepreux, 78) F-AYGG (en état de vol), en service 1951-1957), réceptionné 16-4-1951, 4S, 51S (1954), condamné en 1957. Aéroclub de Niort en 1958. Aurait volé aux EU ? Revenu en France en 2015 (couleurs Marine, voir photo).

(- n°1087 (Stampe Aéropassion, Angers-Macé, 49) ou AAN, Association Ailes Niortaises, Niort-Souché, 79)?(F-BFUB) (en service 1949-1957), réceptionné le 10-8-1949, volant de réserve Casablanca, 51.S-13 (1953), condamné le 5-12-1957. Aéroclub de Brive en 1958. Destruction de l'appareil lors d'une séance de voltige, à Angers le 4-7-2020, décès du pilote)

. Super Etendard : (Dassault)

(71 utilisés (plus 3 de pré-série), 16 détruits, 7 pilotes tués)

- n° 01 (Ailes Anciennes, Toulouse, 31) ex Etendard IV M n°68. Retrait le 1-6-1997, CEAT Toulouse (98), puis Ailes Anciennes.

- n° 02 (ANAMAN, Rochefort, 17) ex Etendard IV M n°18, Retrait le 1-6-1997.

- n° 03 (CELAE, Cuers, 83) ex Etendard IV M n°13 (voir cet avion), redevient Etendard IV vers 1980 ? .

- n° 1 (Argentine) (en service ...?-2016), 14F(1988), 17F (1997-2015).

- n° 2 (EFSOAA, Ecole de formation. des sous-officiers de l'Armée de l'Air, BA 721, Rochefort-St. Agnant ,17) (depuis 2017) (en service 1978-2017) CEV (1978), 17F (2010-2016).

- n° 6 (Lycée Val de Lys d'Estaires, 59) (en service 1978-2016), réceptionné en octobre 1978, 11F (1979-1980), 17F (2004).

- **n° 8** (**ANAMAN, Rochefort, 17**) (en service 1978-2016), réceptionné 12-78, 11F (1979-1989), 17F (2013-2015).
- **n° 10** (**Ecole de formation des sous-officiers de l'Armée de l'Air, BA 721, Rochefort-St. Agnant, 17**) (en service 1979-2016), 11 F.
- **n° 12** (**Lycée F. Tristan, Comblanes et Meynac, 33**) (en service 1979-2016), réceptionné 4-1979, 11F, retrait 2016. CAEA (9-2016), puis Lycée près de Bordeaux (prêt du Conservatoire d'Aquitaine?).
- **n° 14** (**BAN Landivisiau, 29**) (en service 1979-2016), réceptionné 4-1979, 14 F, CEPA (2012), retrait en 2016.
- **n° 15** (**EPPE, Ecole des personnels de pont d'envol, Hyères, 83**) (en service 1979-2011), réceptionné 5-1979, 11F, 14F(1982) (1988), retrait en 2011.
- **n° 16** (**AIA, Cuers, 83**) (en service 1979-?), réceptionné 5-19 (80-81), 14F (1988) retrait 2011, exposé à Cuers en extérieur en 2015.
- **n° 17** (**Anaman, Rochefort, 17**) (en service 1979-2016), réceptionné 6-1979, 11F, 17F (2013-2014). Uniquement la partie avant de l'appareil, (pour instruction) (voir photo).
- **n° 18** (**BAN Landivisiau, 29**) (en service 1979-2016), réceptionné 6-1979, 11F, 17F (2013-2014).
- **n° 19** (**EPPE, Hyères, 83**) (en service 1979-2016), 11F (1979-1981).
- **n° 23** (**BAN Landivisiau, 29, puis AIA ?**), (en service 1979-2016), 11F (1979-1983).
- **n° 25** (**Ailes Anciennes Toulouse, 31**) (en service 1979-2007), 11F (1980), 17F (1986), condamné en 2007. Stocké à Hyères, puis Ailes Anciennes Toulouse.
- **n° 28** (AIA Cuers, 83). En attente de destruction.
- **n° 30** (BAN Landivisiau, 29) (en service 1979-2012), condamné en 2012, destruction?
- **n° 31** (**Musée Argentine**) (en service 1979-2016). 17F(2007-2012)
- **n° 32** (**Lycée de Cerny, 91**) (1979-2016), 11F (1980-1982), 14F(1985), 17F (2004-2016).
- **n° 33** (**CAEA, Bordeaux-Mérignac, 33**) (en service 1979-2016). 17F (1986-1987)(1997)(2013).
- **n° 35** (**Brest, Thalès, 29**) (en service 1980-2016), accidenté en 2004, 17F (2012-2016). Transporté de Landivisiau à Brest, présenté devant l'entreprise depuis 2015.
- **n° 37** (Lycée A. Briand, Houilles, 78 ?) (en service 1980-2015), accidenté en 2015 ? Destruction?
- **n° 39** (**Lycée F. Mistral, Nimes, 30**) (en service 1980-2015), 11F (1980-1982), 17F (1987), accidenté 2015 ?

- **n° 41 (Argentine)** (en service 1980-2016), 14F (1982-1984), 11F (1989), 17F (2004) (2011-2016), cédé à l'Argentine en 2016.
- **n° 43 (CEPA, Hyères, 83)** (en service 1980-2016), 11F (1981-1982), 14F (1988), 17F (2004-2016), incident à l'appontage le 24-8-2006 (brin accroché avant le posé des roues, déformation de la structure en avant des entrées d'air réacteur). Restauré pour exposition sur la BAN (actuellement au CEPA/10 S, et par la suite devant le mess officiers).
- **n° 44 (Argentine)** (en service 1980-2016), 11F (1981-1983), 17F (2013-2016), cédé à l'Argentine en 2016.
- **n° 46 (EPPE, Hyères, 83)** (en service 1980-2016). 11F (1981), 17F (2015), Ecole du Personnel Pont d'Envol en 2016.
- **n° 47 (AIA, Cuers, 83 («non entier»?)** (en service 1980-2008), 11 F (1980-1981). Condamné en 2005. En attente de destruction fin 2020).
- **n° 48 (AIA, Cuers, 83)** (en service 1980-2008), 11F (80-82), condamné en novembre 2008. En attente de destruction.
- **n° 50 (BAN Landivisiau, 29)** (en service 1980-2015), 17F (1981), 11F (1982-1983), accidenté en 2015 ?
- **n° 51 (Argentine)** (en service 1980-2016), 11F (1981-1983), 17F (1986), 11F (2010), 17F (2012-2016), cédé à l'Argentine en 2016).
- **n° 52 (Ecole de formation des sous-officiers de l'Armée de l'Air BA 721, Rochefort-Saint Agnant, 17)** (en service 1980-2016), 11F (1981-1983). A l'Ecole depuis 2017.
- **n° 57 (Ecole Navale, Brest, 29)** (en service 1981-2015), 17F (1986-1987) (2013-2014). Remplace (?) l'Etendard IV M n°51. Livrée bleu marine, 40ème anniversaire du Super Etendard.
- **n° 61 (BAN Landivisiau, 29)** (en service 1982-2016), 11F (1983) (2007-2010), 17F (2013-2014).
- **n° 64 (Musée de l'air)** (en service 1982-2010), livré en vol au Musée en 2010.
- **n° 65 (Lycée Jean Zay, Chambley-Jarny, 54)** (en service 1982-2016), Irak (1983-1985).
- **n° 68 (AIA Cuers, 83)** (en service 1982-2016) Irak (1983-1985), 17F (1986-1987). Epave, en attente de destruction.
- **n° 69 (Lycée A. Briand, Houilles, 78)** (en service 1982-2016), Irak (1983-85).
- **n° 71 (EPPE, Hyères, 83)** (en service 1983-2016), 11F (1983) (1989). A l'Ecole depuis 2016.

. **Super Frelon : (Sud Aviation SA 321 G)**

(29 utilisés, dont 3 de pré-série, 7 détruits)

- **n° 01 (Musée de l'Air)** (F-ZWWE), livrée civile bleue et blanche, (en service 1962-1973), 1^{er} vol le 7-12-1962, dernier vol le 3-10-1973. Au Musée depuis 1974.

- **n° 04 (CELAE, Cuers, 83)** (F-ZWWI) (en service 1969-1995), 20S (1969-1990), 10S (1991-1995), retrait en octobre 1995.

- **n° 118 (BAN Hyères, 83)** (en service 1968-2009), 1^{er} vol 11-7-1967, réceptionné 15-5-1968, 20S (1968-1969), 32.F«B» (4-1969-1978), 32 F(1979-1988), 33F (1997), CEV (1998), 32F (1999-2009) retrait en 2009. Présenté d'abord à l'entrée de la BAN avec le HSS n°182, il a été restauré et repeint en 2020 et utilisé actuellement pour l'entraînement des ponev en flottille. Il devrait être exposé devant le mess officiers, comme le Super Etendard n°43.

- **n° 134 (Base navale Brest, Penfeld, 29, ou BAN Lanvéoc Poulmic ?)** (en service 1969-2001), 32F«F» (1-1970-1977), 32F (1978-1983), 33F (1985-19), 32/33F, 32F(2001-2009).

- **n° 144 (Musée de l'Air)** (en service 1969-2010), 32F«I» (1970-1977), 33F(1980-1998), 32F(2001-2006) retrait en 2010.

- **n° 148 (Ecole des Fusiliers Marins, Lorient, 56)** (en service 1969-2010), 32F«K» (1970-1977), 32F (1978-1986), 33 F (1986-1998), 32 F (2001-2010).

- **n° 160 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1969-2010), réceptionné le 15-3-1969, 1^{er} vol 1-1973, 32F«N» (1976-1978), CEV (1980), 32F (1983-1992), 33F (1996-1997), 32F (1999-2010), retrait en 2010.

- **n° 162 (BAN Lanvéoc Poulmic, 29)** (en service 1974-2008), 32F«P» (1975-1977), 33F, 32F, retrait en 2008.

- **n° 163 (Musée de l'ALAT, Dax, 40)** (en service 1974-2008), stocké à Lann Bihoué (1975-1976), 32F (1978-1988), 33F (1989-1998), 32F (2001-2010), retrait en 2010.

- **n° 165 (Conservatoire d'Aquitaine, Bordeaux-Mérignac, 33)** (en service 1974-2010), stocké (1975), 32F«S» (1976), SEA Lanvéoc (1977), 20S (1980), 32 F (1983), 33F(1987-1989, 32F (2000-2010).

. **n° 186: (Musée Aéronautique d'Orange, 84).**

- **n° 188: (Musée de St. Victoret, Marignane, 13).**

(- **n° 02, 05, 101, 102, 106, 120, 122, 150, 164, 184** à rechercher)
(NB: après 1991 plus de lettre sur la coque).

. **TBM : (Grumman «Avenger»)**

(175 utilisés, toutes versions confondues (3E, 3S, 3W,UT)
Aucun TBM de la Marine n'a été conservé. Propriété des Etats-Unis,
ils ont tous été restitués et ferrailés.

- n°319 (Association Suisse) (HB-...) décoration 4.F-6, origine non Marine*

. **Xingu : (Embraer)**

- **n° 30 (BAN Lann Bihoué, 56)** (réceptionné en 1990).

- **n° 47 (BAN Lann Bihoué, 56)**

Ce sont les deux premiers exemplaires des 18 Xingu utilisés par la Marine.

. **Zéphyr : (Fouga Castel Mauboussin CM-175)**

(30 ont été utilisés, 5 détruits, 5 pilotes (+) tués)

Zéphyr est le nom de baptême de cet avion pour la Marine. Mais il y était plus connu par ses personnels sous le nom de «Fouga». C'est son nom d'origine de Zéphyr qui a été retenu ici.

- **n° 1 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1961-1994), Section prototype du CEPA «SR 01», SEA Hyères, 57.S-21 (1962), 2S, 59S (1963-1965), 2S (1967-1968), Section Fouga Landivisiau (1968-1971), 59S (1974), déclassé à Rochefort (1994).

- **n° 2 (Musée de Savigny-les-Beaune, 21)** (en service 1959-1994), Section prototype du CEPA «SR 02», Hyères (4-1959), 59.S-22 (1960-1961), 59S jusqu'en 1994, sauf passage à la 2S (1963-1964).

- **n° 4 (Grimbergen, Belgique)**(en service 1960-1990), 57.S-24 (1960), 2S (1963-1964), 59S (1964-1977), réformé en 1990 après un atterrissage sur le ventre à Nimes-Garons. Exposé sur l'aérodrome de Grimbergen, dont il est la propriété depuis juin 2018.

(- **n° 5**) (pour mémoire : particulier, Cuers, 83, jusqu'en 2003) (en service 1961-...?), 57S, 2S (1961), 59S (1963-1969)(1976-...?). Après son retrait, vole à nouveau dans le civil (F-AZPI) aux couleurs Marine d'origine. L'avion s'écrase le 7 septembre 2003 lors d'un meeting à Ajaccio, entraînant la mort de Berger, son pilote (ancien pilote de l'Aéronautique Navale).

- **n° 11 (Lycée Tristan Corbiere, Morlaix-St.Martin-des-Champs, 29)**, 57.S-31(1960), 2S (1963), 59S (1964-68), Section Fouga Landivisiau (1969-1972), 59S.

- **n° 12 (Musée d'Orange, 84)** (en service 1960-1994) 57.S-32 (1960), 59S (1962-1964), 2S (1965-1966), 59S. Entreposé à Cuers (partie civile de l'aérodrome), puis Musée d'Orange.

- **n° 14 (particulier, Bordeaux-Mérignac, 31, ou Villeneuve-sur-Lot, 47?)** (en service 1960-1994), 57.S-34 (1960), 59S (1962-1963), 2S (1965), 59S (1966-1994). Décoration spéciale 59S lors de son retrait. Maintenu en état de vol dans le civil (F-AZMO), a-t'il conservé sa décoration ?

- **n° 16 (Anaman, Rochefort)** (en service 1960-1994), 57.S-36 (1960), 59S (1966-1968), Section Fouga Landivisiau (1969-1972), 59S (1973-1994).

- **n° 17 (Lycée Rotschild, Saint Maximin, 60, ou Musée de l'Air?)** (en service 1960-94), 57.S-37 (1960), 59S (1961-1967), 2S (1968), Section Fouga Landivisiau (1969-1971), 59S (1972-1994). Stocké à Dugny en 2010.
- **n° 18 (particulier, surplus militaire, Porte-les-Valence, 26)** en service 1960-1987), 57.S-38 (1960), 59S (1969), 2S (1964), 59S (1972-1987), Ecole d'Aviation embarquée. Présenté sur socle en bordure de l'autoroute A 6 au sud de Valence).
- **n° 20** (ANAMAN, Rochefort,17) (en service 1963-1987 ?), 59S (1963-1967), 2S (1968), Section Fouga Landivisiau (1968), 59S (1972-1987...?). Epave en extérieur.
- **n° 21 (BAN Hyères, 83)** (en service 1960-1994), 59.S-21 (1960-1961) (1963-1967), 2S (1968), Section Fouga Landivisiau (1969), 59S (1969-1994), présenté en bout de piste au sud de la BAN (avenir incertain du fait de son état).
- **n° 23 (Musée de l'Air)** (en service 1960-1994), 59.S-23 (1960-1961), 2S (1962), 59S (1963-1994). Exposé à Toussus-le-Noble. Au Musée depuis 2010 (réserves).
- **n°24** (ANAMAN, Rochefort,17) (en service 1960-1987), 59.S-24 (1960-1961), 59S (1963-87), épave en extérieur.
- **n° 27 (Musée de l'Air)** (en service 1960-1994), 59.S-27 (1960-1961), 2S (1962), 59S (1963-1994) .
- **n° 28 (Association Zéphyr Marine, Nîmes, 30)** (en état de vol) (F-AZPP) (en service 1963-1994), 59S (1963), 2S (1964), 59S (1965-1994).
- **n° 30 (BAN Landivisiau)** (en service 1961-1994), 1^{er} vol le 24-10-60, 59S (1961-1962), 2S (1962-1964), 59S (1965-1994), cérémonie lors du retrait le 25-11-1994, présenté en extérieur.

(n° 10 non identifié)

ARDHAN (Claude Morin), Décembre 2020

Remerciements à Robert Feuilloy, Jean-Pierre Dubois et PH. Papelard pour l'aide fournie pour ce recensement .

Ce listing est une première approche qui demande à être complétée, corrigée et tenue à jour .
